



# 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.

SKIBSFARTENS ORGAN.

REDIGERET AF L. DRECHSEL.

I REDAKTIONEN: KAPT. JACOB HOLM.

---

4<sup>DE</sup> AARGANG

1897



KJØBENHAVN

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

1897

# „DANSK SØFARTSTIDENDE“.

4. AARGANG. 1897.

## INDHOLD.

	Side		Side
<b>A.</b>			
Advarsel mod Indlastning af Astfalt . . . . .	272	En mærkelig Bjærgningssag . . . . .	286
Advarsel ved Fragt slutning til Vestindien . . . . .	239	En svensk Dom om Konnossements-Klausuler . . . . .	99
Afgørelse af Kollisionssager ved Voldgift . . . . .	237	En svensk Højesteretsdom i en Kollisionssag . . . . .	317, 365
Afmærkning, Ny, i vore Farvande . . . . .	38, 44	En Vestkystrejse med Bark Hans . . . . .	256, 262
All other conditions as per charter-party . . . . .	404	Engelsk Dom angaaende Søskade . . . . .	261
Antwerpen . . . . .	320	Englands Skibsfart under Dronning Victorias Regering . . . . .	249
— , Losning af Trælast i . . . . .	269	Et Sammenstød udfor Dragør . . . . .	366
Asfalt, Advarsel mod Indlastning af . . . . .	272	<b>F.</b>	
<b>B.</b>			
Barbados, Det danske Konsulat i . . . . .	405	Finansloven og Skibsfarten . . . . .	319
Bekendtgørelse om Anbringelse af Lanterner m. m. . . . .	234	Fiskeriberetning for 1895 . . . . .	140
Belize, Honduras . . . . .	165	Flensburger Schiffsbau-Gesellschafts Jubilæum . . . . .	225
Bemandingspørgsmaalet . . . . .	148, 285	Fordeling af Skaden i Kollisionstilfælde . . . . .	35
— i det engelske Underhus . . . . .	35	Forhold paa Haiti . . . . .	188
Bergenhus, Højesteretsdom . . . . .	203	Forholdene i Santos . . . . .	279
Berlinga Fyr . . . . .	25	Forhyringsloven . . . . .	53
Berri Berri og Skørbug . . . . .	270	Forslag til Lov om Skibsfartøjers Forsyning med Proviant . . . . .	294
Bjærgelønnens Fordeling . . . . .	115	Fra Island . . . . .	133, 142, 263, 279, 296, 344, 412
Bjærgningssag, En . . . . .	125, 156	Fra Mocadore . . . . .	12
— En mærkelig . . . . .	286	<b>Fra Rigsdagen:</b>	
Brugen af et Stopanker . . . . .	18	En Lodsdamper ved Skagen . . . . .	343
<b>C.</b>			
Castor og Lissabon, Kollision . . . . .	92	Limfjordens Besejlingsforhold . . . . .	351
Cape Cross. (S. V. Kyst Afrika) . . . . .	155	Nekse Havn . . . . .	342
Certeparti, Nyt Træ- . . . . .	171	Vor Skibsmaalings Anerkendelse i russiske Havne . . . . .	333
— Welsh Coal . . . . .	171	Fra Ymuiden til Macassar . . . . .	11, 123
Charter-party, All other conditions as per . . . . .	404	Fragtmarkedet . . . . .	omtrent i hvert Nr.
Chicago som Søhavn . . . . .	350	Fragt slutning til de vestindiske Øer, Advarsel . . . . .	239
Crundalls Nødsignaler . . . . .	147	Fragt slutninger til Isigny . . . . .	395
Custom of the port . . . . .	297	Fransk Jurisprudens . . . . .	51
<b>D.</b>			
Dampskibet Minervas Forlis . . . . .	196	— Lodsning i Kanalen . . . . .	358
Dampskibsrederi-Foreningens gensidige Kaskoassurance-		— Sørætsdom . . . . .	224
Afdeling . . . . .	92	Franske Søfartspræmier og deres Virkninger . . . . .	142
Danmarks Handelsflaade i 1896 . . . . .	309	Fraværende Sømænds Stemmeret . . . . .	409
Dansk Arbejderbank . . . . .	335	Free on the rail . . . . .	198
Dansk Navigatorforening . . . . .	64	Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart . . . . .	195
Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre		<b>G.</b>	
Skibe . . . . .	70, 76	Ganymed, Skonnert af Odense, Overretsdom . . . . .	25
Danske Styr mænd paa danske Skibe . . . . .	321, 327, 334	<b>Generalforsamlinger;</b>	
De mindre Skibes Afgifter . . . . .	325	Aalborg Sømændsforening . . . . .	70
De ny Søvejsregler . . . . .	28, 396	Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri . . . . .	110
De ny Søvejsreglers Offentliggørelse . . . . .	4, 203, 216	Dampskibsselskabet af 1896 . . . . .	109
Den alm. danske Skibsførerforenings Generalforsamling . . . . .	59, 67	— Carl . . . . .	85
Den faglige Bevægelse i Sømændsstanden . . . . .	349	— Danmark . . . . .	70
Det 4de nordiske Søfartsmøde . . . . .	43, 164, 197, 211, 229, 254	— Dannebrog . . . . .	102
Det danske Konsulat i Barbados . . . . .	405	— Dansk-russisk . . . . .	101
Det østasiatiske Kompagni, dets Stiftelse og Bestyrelse . . . . .	91	— Det forenede . . . . .	124
— dets Skibsførere 325, 357, 373,		— Gorm . . . . .	85
381, 393, 402		— Heimdal . . . . .	85, 101
Drikkeriet om Bord i danske Dampskibe . . . . .	410	— Kjøbenhavn . . . . .	78
Due Odde, Taagesignalet paa . . . . .	247, 254	— Myren . . . . .	86, 94
Duisburg . . . . .	133	— Norden . . . . .	85, 110
<b>E.</b>			
Eckmühl Fyrtaarn . . . . .	304	— Nordse . . . . .	78
Efterretninger for Søfarende . . . . .	i hvert Nr.	— Skjold . . . . .	84
En Bjærgningssag . . . . .	125, 156	— Thingvalla . . . . .	102
En fransk Dom i en Kollisionssag . . . . .	26	— Union . . . . .	94
En interessant fransk Dom . . . . .	350	— Urania . . . . .	63
		— Østersøen . . . . .	94
		Dansk Sejlskibsrederi-Forening . . . . .	221
		— , Kredsafdeling for Fyen . . . . .	69
		De forenede Oplagspladser og Værfter . . . . .	110
		Den alm. danske Skibsførerforening . . . . .	59, 67
		Den lille Søassurance-Forening paa Ærø . . . . .	27
		Den nye Sømændskasse i Marstal . . . . .	27
		Dragør Skibsfører- og Skibsreder-Forening . . . . .	27

	Side
Enkekassen i Nordby Sogn . . . . .	86
Fanø Bombebøsse . . . . .	86
Fanø Skibsreder-Forening . . . . .	54
Foreningen til Søfartens Fremme . . . . .	125
Kjøbenhavns Skipperforening . . . . .	69
Marstal Skibsreders Sygeassurance . . . . .	27
— Skipperforening . . . . .	54
Rønne Pensions- og Understøttelseskasse for Skibsførere . . . . .	87
Skipperforeningen af 1883 i Rønne . . . . .	70
Skipperforeningens Enkekasse . . . . .	69
Svendborg Søassurance . . . . .	94
— Toldstedts Forsikringsforening for Søfolks Ejendele . . . . .	70
Søassuranceforeningen paa Ærø . . . . .	47
Sømandsforeningen . . . . .	70, 78
Sønderho Enkekasse . . . . .	86
Gennemhullede Sejl . . . . .	294
Genua, Omkostningerne ved Kullosning i . . . . .	91
Grosserer-Societetets Komité's Responsa i 1896 . . . . .	101

## H.

Haïti, Forhold paa . . . . .	188
Hamburg, Striken i . . . . .	1
Hans, En Vestkystrejse med Bark . . . . .	256, 262
Hansthalm Fyr . . . . .	366, 338, 404
Havarier, Ugens . . . . . omtrent i hvert Nr.	
Havneforhold, Kjøbenhavns, En sydlig Tilgang til Havnen . . . . .	17
Havnereglement, Kjøbenhavns ny . . . . .	245
— — — — — § 47 . . . . .	262, 278
Hjemsendelse af Søfolk . . . . .	148
Hjælp i Kollisionstilfælde . . . . .	25
Holm, Ulrik: Chicago som Søhavn . . . . .	350
Howaldtswerke, Kiel, Nybygninger i 1896 . . . . .	25
<b>Højesteretsdom angaaende:</b>	
Overtrædelse af Sølovens §§ 293 og 306 . . . . .	203
Kollision paa Kjøbenhavns Red (Castor og Lissabon) . . . . .	92
Lodning i Kjøbenhavns Frihavn . . . . .	387
Paasejling af Knippelsbro . . . . .	9, 18
Udbetaling af Assurance; — Skibs Sødygtighed („Nadinka“) . . . . .	167, 172
Tilbagebetaling af Konsulatafgift . . . . .	387
Højesteretsdom, svensk, i en Kollisionssag . . . . .	317, 365

## I.

Island, Fra . . . . .	133, 142, 263, 279, 296, 344, 412
Jørgensen, C. A.: Lydsignaler i Taage . . . . .	301, 326

## K.

Kabeldamperen Scotias Eksplosion . . . . .	19
Kjøbenhavns Havneforhold, En sydlig Tilgang til Havnen . . . . .	17
Kjøbenhavns nye Havnereglement . . . . .	245
Kjøbenhavns nye Havnereglements § 47 . . . . .	262, 278
Klareringsforholdene i Kønigsberg . . . . .	140, 156
Knippelsbro, Besejlingen af . . . . .	35
Knippelsbro, Højesteretsdom angaaende Paasejling af, 9, . . . . .	18
Kollisionstilfælde, Skadens Fordeling i . . . . .	264
Kollisionssag, En Fransk Dom i en . . . . .	26
Kollisionssag, Undladelse af at yde Hjælp efter Kollision . . . . .	25
Kondenseret Mælk . . . . .	46
Konnossements-Klausuler. En svensk Dom . . . . .	99
Konsulatafgifterne . . . . .	302
Krydstoldvæsenet i 1896 . . . . .	47
— og Sejlskibsrederi-Foreningen . . . . .	99
— s Omordning . . . . .	93
Kulladninger, Vejning af . . . . .	1
Kutyme ved Ladepladserne i Søderhamns Distrikt . . . . .	189
Kønigsberg, Klareringsforholdene i . . . . .	140, 156

## L.

Landlov, Skal saadan gives for at klage . . . . .	206
Langebros Ombygning . . . . .	165
Lauterner, deres Anbringelse m. m. . . . .	234, 239
Laub, Kaptajn, Jubilæum . . . . .	2

	Side
Lettelser ved Sejlskibes Klarering i Kjøbenhavn Havn . . . . .	93
Lissabon, Castor og, Kollision . . . . .	92
<b>Literatur:</b>	
Aarbog for den danske Fiskerflaade 1897 . . . . .	27
C. F. Bergs Ordbog for Skibsredere . . . . .	84, 343
Fram over Polarhavet . . . . .	12, 388
Copenhagen and its Free Port . . . . .	84
Nautisk Almanak for 1898 . . . . .	224
Om Forsikring . . . . .	388
Samling af Domme vedrørende Assurancevæsenet . . . . .	12
Lloyds Register 1896 . . . . .	28
Losning af Træløst i Antwerpen . . . . .	269
Losning fra Sejlskibe af Sækkegods . . . . .	232
Lydsignaler i Taage . . . . .	301, 326
Lønningsforholdene i vore Skibe . . . . .	224, 261

## M.

Mariager Fjords Besejling . . . . .	401
Minervas Forlis, Dampskibet . . . . .	196
Misvisningen i vore Søkort . . . . .	77
Mocadore, Fra . . . . .	12

## N.

Nationaltidende som Skibsfartens Organ . . . . .	10, 37
Nordby Søassurance . . . . .	11
Nordisk Lloyd . . . . .	92
Nordisk Skibsrederforening . . . . .	180, 254
Nord-Østersø-Kanalen. Bestemmelser for Sejladsen . . . . .	6, 30
Ny Strømkort over det atlantiske Ocean . . . . .	187
Nødsignaler, Crumdalls . . . . .	147

## O.

Om Forhyringsforhold . . . . .	321
Om en Revision af Søloven . . . . .	253
Om Skibes Udrustning m. m. . . . .	269
Om Skibsmeldinger fra norske og danske Signalstationer . . . . .	333
Om vore Sørætter . . . . .	179
Overliggedage, Retssag om . . . . .	44, 404
<b>Overretsdomme om:</b>	
Betaling af Lodspenge under Bugsering . . . . .	25
Randers Red underkendt som Losseplads . . . . .	75

## P.

Ponta Delgada . . . . .	5
-------------------------	---

## R.

Randers Red underkendt som Losseplads . . . . .	75
Retssag om Overliggedage . . . . .	404
Rigsdagssamlingen og Skibsfarten . . . . .	173
Rotterdam-Constantsa . . . . .	319
Ruten fra Østkysten af Afrika til Australien . . . . .	29, 46

## S.

Sammenslutning af mindre Sejlskibs-Aktieselskaber til et større . . . . .	132
St. Petersborgs og Kronstadts Skibsfart i 1896 . . . . .	4
Santos, Forholdene i . . . . .	139, 279
Scotiá, Kabeldamperens Eksplosion . . . . .	19
Sejlskibsrederi-Foreningen, Krydstoldvæsenet og . . . . .	99
Sejlskibsrederi-Mødét i Odense . . . . .	70, 76
Sejlsystem, Det ny . . . . .	139
„Shanghaiing“ af Søfolk . . . . .	158
Shields til Port Adelaide . . . . .	26
Signalbog, Ny, . . . . .	131, 139
Skadens Fordeling i Kollisionstilfælde . . . . .	264
Skal man give Mandskabet Landlov for at klage? . . . . .	206
Skibes Form, Om . . . . .	116, 158, 180
Skibes Forringelse . . . . .	155
Skibes Udrustning, Om . . . . .	269
Skibsbygning i det 1ste Kvartal af 1897 . . . . .	198
Skibsbygningen i 1896 . . . . .	2
Skibsfart, St. Petersborgs og Kronstadts i 1896 . . . . .	4
Skibsfarten, Rigsdagssamlingen og . . . . .	173

Skibsfarten, Subventioner til . . . . .	1	Søretsdomme om Overliggedage (Kapt. M. Nielsen ktr. Købmand L. Klitgaard) . . . . .	44
Skibsfarten i 1896 . . . . .	107	Søretsdom, Fransk . . . . .	224
Skibsfartens Organisationer og Toldreformen . . . . .	187	Søretsdom, Svensk. (Et Forsikringspørgsmaal ved Tab af Menneskeliv) . . . . .	164
Skibsførerforeningen og Styrmandene . . . . .	51	Søretter, Om vore . . . . .	179
Skibsførerforening. Den alm. danske Generalforsamling . . . . .	59	Sørøvere ud for Riff-Kysten . . . . .	359
Skibs-Liste og Rederi-Portegnelse, Den danske . . . . .	163	Søskade. Engelsk Dom . . . . .	261
Skibsmaalings, Vor, Anerkendelse i russiske Havne . . . . .	333	Søulykken ved Fanø . . . . .	396, 410
Skippermødet i Odense . . . . .	36	Søulykker, Meddelelser fra Bureau Veritas, 6, 126, 150, 255, 397	
Skippernes Organisation . . . . .	45, 84	— Statistisk Oversigt for danske Skibe i 1895 . . . . .	91
Spørgsmaal og Svar . . . . . 27, 28, 69, 196, 206, 294, 368.	376	Søvejsregler, De ny . . . . .	28, 396
Staten og Skibsfarten . . . . .	341	-- -- Offentliggørelse af . . . . .	4, 203, 216
Staten og Skibsførerne . . . . .	365		
Stopanker, Brugen af . . . . .	19		
Stormsignaler, som anvendes af forskellige maritime Stater . . . . .	413		
Striken i Hamburg . . . . .	1		
Strømkort, Ny, over det atlantiske Ocean . . . . .	187		
Subventioner til Skibsfarten . . . . .	1, 151		
Sundets Afmærkning . . . . .	409		
Svanegrunden . . . . .	109		
Svensk Højesteretsdom i Kollisionssag . . . . .	317, 365		
Svensk Søretsdom (Et Forsikringspørgsmaal ved Tab af Menneskeliv) . . . . .	164		
Sækkegods, Losning af, fra Sejlskibe . . . . .	232		
Sø- og Handelsretten. Søforhør ang. Hekla og Mississippi	191		
<b>Sø og Handelsrettsdomme om:</b>			
Godtgørelse for Overliggedage (Kapt. Hansen ktr. Alfred Christensen) . . . . .	285		
Kollisionssag. (Dampskibene Annie og Carrie) . . . . .	240		
Negligence-Klausulen (Memeler Dampfschiffs Actiengesellschaft ktr. Th. Rasmussens Sønner) . . . . .	293		
Overtrædelse af Sølovens § 306 og 293. (Skonnert Jørgen Rings Stranding) . . . . .	182		
Overtrædelse af Sølovens § 293 (3/m. Skonnert Samsøs Forlis) . . . . .	301		
Hjemrejsepenge (Styrmand K. fra „Waterfox“ mod Skibsfører M. N.) . . . . .	232, 246		
Tilbagebetaling af erlagt Konsulatafgift (D. Torm ktr. Generaldirektoratet for Skattevæsenet) . . . . .	123		
Sø- og Handelsrettens Formand og Skibsførerne 67, 83, 100, 131			
Søassurance-Selskaber, To ny . . . . .	92		
Søderhamns Distrikt, Kutyme ved Ladepladserne i . . . . .	189		
Søfarten og Toldreformen . . . . .	179		
Søfartsmøde, Det 4de nordiske . . . . . 43, 164, 197, 211, 229, 254			
Søloven, Om en Revision af . . . . .	253		
Sølovens §§ 114, 135 . . . . .	132		
Sømandsstanden og Rigsdagsvalgene . . . . .	277		
Sømandsstandens Organisation . . . . .	20, 52, 62		
Sømands Stemmeret, Fraværende . . . . .	409		
Søofficerer som Førere af Handelsskibe . . . . . 373, 381, 393, 402			
		<b>T.</b>	
		Taagesignalet paa Due Odde . . . . .	247, 254
		Thea, Skonnertbrig. Forlis . . . . .	131
		Thingvalla, Dampskibsselskabet . . . . .	367
		Til Advarsel for Søfolk . . . . .	158
		Toldforsendelsen til England . . . . .	103
		Toldreformen, Skibsfartens Organisation og . . . . .	187
		Torm, D. Vor Skibsmaalings Anerkendelse i russiske Havne . . . . .	358
		Turbinia . . . . .	271
		<b>U.</b>	
		Ugens Havarier . . . . . omtrent i hvert Nr.	
		Ulykkesforsikring for Søfolk . . . . .	118
		Undersøgelser af Skibslanterner . . . . .	239
		Usunde Folkelukafer . . . . .	368
		<b>V.</b>	
		Vejning af Kulladninger . . . . .	1
		Verdens Kulproduktion . . . . .	147, 199
		Vogt, H. C.: Om Skibes Form . . . . .	116, 180
		Voldgift i Kollisionssager . . . . .	237, 297, 396
		Vor Skibsmaalings Anerkendelse i russiske Havne . . . . .	358
		Vore Fiskerier . . . . .	140
		Vore Skippere før og nu . . . . .	305, 328
		<b>W.</b>	
		Waterqueens Forlis . . . . .	327
		<b>Y.</b>	
		Ymuiden til Macassar . . . . .	11
		<b>Ø.</b>	
		Østbornholmske Havneforhold . . . . .	413

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 1.

Kjøbenhavn, Torsdag den 7. Januar 1897.

4. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Kaptajn Laub. — Skibsbygningen i 1896. — De ny Søvejsreglers Offentliggørelse. — St. Petersborgs og Kronstadts Skibsfart i 1896. — Ponta Delgada. — Den amerikanske Handelsmarine. — Ugens Havarier. — Søulykker i November 1896. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

**C. M. Fønnesbech.**

Specialforretning i The.

Fine, kraftige valiteter.

Udsalg:

Østergade 10, Kjøbenhavn.

**Frits Ortmann,**

Overretssagfører.

Amagervej 16. Tel. 3225.

**Anders Nielsen,**

Fredericiagade 27.

Største Lager

af

 Fedevarer.

**N. Chr. Rønnes**

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

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 24.

**DENTIN**

er en Tandplumbe; nogle faa Draaber i den hule Tand hindrer Luftens Adgang og stiller derved de heftigste Tandmerter.

9, Kronprinsensgades nye Materialhandel.

CHR. V. MENDE, cand. pharm.

Telefon 1268.

Telegr.-Adr.: Nilsson 187

**CARL NILSSON.**

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.  
Amaliegade 36. Kjøbenhavn K.

(forhen Amaliegade 37).

Største Lager her paa Pladsen af alle sorter Maskin- og Cylinder-Oljer, Smørelser og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige Artikler for Dampmaskiner.

Eneforhandling af:

Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil. Zynkara. (Til Forebyggelse af Tæring, Syre- og Kjedelstensdannelse). Angus' Special Pakninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent Kamelhaars Drivremme. „Kerasha“. Patent Træ-Rømskiver.

**Svendborg Margarinefabrik.**

Jes Jensen & Søn.

Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og Pakninger til Skibsbrug.

Firma i Kjøbenhavn:

Telefon 1346.

Rådhusstræde 4.

Den anerkjendte

**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nisson,**

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

**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 31A, 1. Sal.

**A. Rustads Efterfølger,**

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

 Udføres godt og billigt Arbejde. 

Flensborgs

**Skibsbygning Selskab**

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjædler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

**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  
Cylinderoller.

Alle Arter Maskin-Pakninger etc.  
26, Peder Skramsgade,  
Kjøbenhavn K.

**Ed. Harth,**

Konservesfabrikant.

St. Kongensgade 101.

Kjøbenhavn. K.

Konserves,

tørrede og saltede

 Grøntsager

anbefales d'Herr.

Skibsprovianterere.

**Jens Emil Juhl,**

Hovedagent for  
Dansk Livsforsikringsselskab

**HAFNIA**

Frederiksberggade 42. Kontortid 9-6.  
Telefon 3325.



**Budtz Møllers Eftf.,**

Amagervej 22.

KJØBENHAVN. K.

**DRIK KOLA KONGO-BITTER.**

Styrkende og i høj Grad  
stimulerende.  
Faas overalt.

## Internationalt

### Bureau

(oprettet 1870)

Indehavere:

P. Hofman-Bang og C. Boutard,  
Civilingeniører, M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af

### Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

#### Oversættelser

til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,  
Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

35 Vimmelskaflet 35  
Kjøbenhavn K.

## W. JUUL'S

Kjød-Udsalg Toldbodvej 22  
og Frihavnen

anbefales til de ærede  
Skibsprovianteringshandlere.

Leverandør  
til de kejserlig russiske Skibe  
Polarekspeditionen og Standard.

### HOTEL

## GØTHEBORG

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.



Anti-magnetiske

Ankergangs  
Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og  
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,  
6, Selvtorvet 6.

TH. SIMONSEN,  
Nyhavn 57.

Sølv Medaille i Malmo  
for Lanterner.

## LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

### Fanø praktiske Sømændsskole.

Saa vel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid.  
Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,  
Nordby, Fanø.

## SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General  
Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

De forskellige Code's benyttes, som Watkins, Scotts, A. J. & A. B. C.  
Breve, Telegrammer, Dokumenter etc.,  
som ere adresserede til vort Firma, og som ere bestemte for  
Skibsførere, blive udleverede prompt ved Skibets Ankomst.

**EM. Z. SVITZER'S**  
SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1893.      Telegraphic address »SVITZER«

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/ Tyne.  
telegraphic address: »Jürgenson«.

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill.  
telegraphic address: »Hobdell«.

Agents for Great Britain.      The company maintains stations at the following ports,  
where a salvage boat will be stationed, always ready to  
leave at short notice.

COPENHAGEN .....	»SVITZER«.
KASTRUP .....	»HØYER«.
ELSINØRE .....	»SWITZERGOTTLIEB«.
KORSØR .....	»JØRGENSEN«.
ALBUEN (LAALAND) .....	»GUNNERSEN«.
FREDERIKSHAVN .....	»SVITZERLUND«.
GOTHENBURG (SWEDEN) .....	»ELFVERSSON«.
GREIFSWALD (GERMANY) .....	»SPRUTH«.

The company's boat „Em. Z. Svitzer“ — in conjunc-  
tion with the boats belonging to the Northern Salvage  
Company of Hamburg, viz: s/s „Berthilde“, s/s „Bergør  
Wilhelm“ and s/s „Neva“ — operates in the Mediterranean  
and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).

## C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

## 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.

Petersen & Niensens

Galvaniserings-  
Anstalt,

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,  
anbefaler sig med  
Galvanisering  
af alt Jernarbejde til Baade  
og Skibsbrug.  
Telefon Tagenshus 37.

Nordisk

Skibssalg-Bureau.

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.  
Kontor for Køb og Salg af Skibe.  
Cl. Christensen & Co.

Chablons-Fabrik

i Skandinavien er i  
Peder Skramsgade 17.  
Leverandør til den danske og russiske  
Handel marine.

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning:  
Leverandør i Skibsproviant.

Oprettet 1891.

Raadhusstræde Nr. 2 B,  
Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),  
Kjøbenhavn. K.

PRESENNINGER,  
gode og billige.  
NYHAVN 53.



## Paa Udkig.

Striken i Hamburg endte ikke med det gamle Aar, som der flere Gange var Udsigt til; tvertimod synes Arbejderne stadigt utilbøjelige til at ville genoptage Arbejdet, og i Forsamlingerne er Stemningen for Udholdenhed i Kampen. Situationen bliver mere og mere indviklet. De tilrejsende Arbejdere have i de 6 Uger, Striken nu har varet, arbejdet sig saa godt ind i Forholdene, at de ere fuldstændig i Stand til at erstatte deres Forgængere. Det, som i Øjeblikket holder de Strikende sammen, er udelukkende Erkendelsen af, at mange af dem ere blevne overflødige, samt en begrundet Frygt for, at de ikke igen ville blive indsatte i Arbejdet. Saa meget er sikkert, at mange fremmede Arbejdere, som i Anledning af Striken ere komne til Hamburg, nu tænke paa at beholde deres Plads i Fremtiden, og ogsaa vil beholde den. Følgerne vil blive et uhyre Tilbud af Arbejdskraft i Hamburgs Havn. Fremtiden vil vise, om Fagforeningerne kunne forhindre en Nedgang i Lønningerne, eller om det Misforhold, der vil opstaa mellem Tilbud og Efterspørgsel, skal jævnes ved en saadan. Foreløbigt synes Arbejdsførerne ikke at bekymre sig om dette Spørgsmaal; de fastholde stadig deres Fordring om Genindsættelse af de Strikende i deres tidligere Virksomhed, hvilket i Virkeligheden er den eneste Maade for dem at beholde Magten over Arbejderne paa. Tilstanden i Havnen er følgende: Den 28. December laa 232 Skibe i Havnen. Paa 161 af disse blev der arbejdet med 348 Hold. De øvrige vare for største Delen komne til Byen i Helligdagene og havde endnu ikke faaet Kajplads. 95 Skibe af ovennævnte Antal laa ved Kajerne. 61 af disse vare i Færd med at lade og losse, hvortil benyttedes 162 Kraner med 38 gamle og 1186 nye Arbejdere.

I Skurene paa Kajerne arbejdede 372 gamle og 1570 nye Arbejdere. Juleaften var der indkvarteret 1353 Mand i Kasernes skibene. Af disse rejste en Del hjem i Julen, de tilbageblevne Antal var 1007 Mand. Alle de hjemrejste tørnede igen til Arbejde om Morgenen d. 28. Decbr. og medbragte yderligere Forstærkning.

En Korrespondent spørger i Fairplay: »Dersom en Modtager af en Kulladning vælger at tage Kullene mod et Afdrag af 2 pCt. i Fragten i Stedet for at veje Ladningen, er han saa berettiget til at forlange Konsignations Kommission af den Vægt, der er opgivet i Konnossementet eller af den Vægt, han betaler Fragt af? Og eksisterer der nogen Retskendelse i saa Henseende?« Dette Spørgsmaal henviser uden Tvivl til et Sejlskibs Disput. I Dampskibe kender man ikke til Konsignations Kommission, og da Adresse-Kommissionen er betalbar paa Ladestedet, bliver den som Regel betalt efter Konnossement-Vægt. Arrangementet med de 2 pCt. i Stedet for at veje Ladningen, er et Middel, som benyttes af Konsignatøren for at undgaa at kontrollere Ladningens Vægt, idet han samtidig fritager Rederiet for den Risiko, det løber ved at levere Undervægt. Med Billighed burde Kommissionen i et saadant Tilfælde betales af den Fragt, Rederen modtager, og ikke af den Fragt, der beregnes

efter Konnossement-Vægten. Mange Konsignatører fastholde imidlertid, at Fragten er betalbar in full, minus den Reduktion af 2 pCt., som man er bleven enig om for at undgaa Vejning og mulig Undervægt, og at de derfor ere berettigede til at beregne Kommissionen af hele Konnossement-Vægten; eller udtrykt paa en anden Maade, at Overenskomsten med de 2 pCt. gensidig er bleven vedtaget med det bestemte Formaal for Øje at undgaa Vejning og Fordringer som Følge af Undervægt, men at den udover dette ikke har nogen Anvendelse. Vi have ikke hørt, at dette Spørgsmaal nogensinde har fundet sin Afgørelse ved Domstolene.

Det er bekendt, at flere af de europæiske Søstater yde anselige Subventioner til Skibsfarten og til Skibsbyggeriet, og særlig Frankrig anvender meget betydelige Midler for at opbølge sin Skibsfart, navnlig i Form af Subventioner til Postdampskibe. Frankrig betaler hertil 20,4 Mill. Mark aarlig, medens England yder 12,4, Spanien 7,8, Østerrig-Ungarn 6,9, Italien 5,3 og Tyskland 5,3 Mill. Mk. Imidlertid synes den Erfaring, man har gjort, særlig i Frankrig, nemlig at disse direkte Statsunderstøttelser ingenlunde formaa at fremkalde et virkeligt Opsving i et Lands Skibsfart, ogsaa at bekræftes fra anden Side. Vi sigte herved til en Forhandling, der i de sidste Dage har været ført i den tyske Rigsdag i Anledning af et af Regeringen forelagt Forslag om at forhøje Subventionen til »Norddeutsche Lloyd«, der hidtil har været 1,8 Mill. Mk. med 1,5 Mill. Mk., dels for at Selskabet kunde vedligeholde en 14 Dages Forbindelse med Kina i Stedet for en 4 Ugers, dels for at det kunde anvende mere hurtigt sejlende Skibe i denne Rute. Denne Linie har nemlig, trods den betydelige Subvention, stedse haft Underskud, sidste Aar saaledes 627,000 Mk., og har ikke formaat at konkurrere med de franske og engelske Linier. Under Forhandlingerne om dette Forslag gjordes det stærkt gældende, at Subventions-Systemet i det hele taget ingenlunde havde svaret til Forventningerne, og selv Partier, der tidligere havde været ivrige Tilhængere af denne Form for Beskyttelse, viste sig nu enten som erklærede Modstandere eller som lunkne Venner. Det synes derfor at være tvivlsomt, om man i Tyskland i Længden vil fastholde et System, der saa langt fra har svaret til Forventningerne.

Dampskibet »Aenare« er den 12. Oktober indkommet til San Francisco med 59.600 Pund Fiskeben, medbringende Budskab om, at dette Aars Hvalfangst i de arktiske Farvande har givet et overordentlig slet Udbytte. Dette bestaar kun af ialt 63 Hvaler. Otte til Hvalfangst udrustede Skibe ere gaaede tabt, medens fem ere stærkt beskadede og usødygtige. Ogsaa Sælhundefangsten har efter de nu foreliggende Beretninger fra britisk Columbia været meget ubetydelig. Udbyttet har ialt været 55.247 Skind, hvad der er næsten 40.000 mindre end i 1894 og 20.000 mindre end i 1895. 5 Skibe gik tabt under Fangsten. En Flaade paa 64 Skibe hører hjemme i britisk Columbia. Tallene omfatter Fangsten i de japanesiske Farvande, i Beringshavet og paa de nordamerikanske Kyster.



## Kaptajn Laub.

Paa Onsdag, den 13de Januar, kan en af vore mest kendte Skibsførere, Føreren af Dampskibet »Hekla«, Kaptajn S. Laub, fejre sit 25 Aars Jubilæum som Skibsfører.

Kaptajn Laub gik første Gang til Søs som Skibsfører den 13de Januar 1872, efter at han i nogle Aar havde faret som Styrmand i engelske Skibe; det var med Galeasen »Afram« af Reykjavik, der den nævnte Dag afgik fra Liverpool. Som denes Fører sejlede han paa Island, Færøerne, Spanien, Hamburg og England, indtil han i 1874 overtog Briggen »Jylland«, tilhørende »Sejl- og Dampskibsselskabet af 1873«. Med denne sejlede han mellem Hamburg og Venezuela indtil Efteraaret 1875, da han med Briggen gik til Kina og østasiatiske Farvande; i 1878 solgte han i Kobé Briggen til Japanesere og overtog kort efter i Honkong det samme Rederi tilhørende Barkskib »Korsør«, som han i Slutningen af 1880 ligeledes solgte i Kobé. Efter sin Hjemkomst til Danmark indtraadte Kaptajn Laub i Thingvalla-Selskabets Tjeneste; han førte af dettes Skibe først »Thingvalla«, som han overtog i 1881, og derefter fra 1893 »Hekla«, som han endnu fører.

Han var Fører for »Thingvalla« under den sørgelige Kollision med »Gejser« i Slutningen af Firserne, og han udviste ved denne Lejlighed stor Koldblodighed og Snar-

raadighed, navnlig ved at føre det stærkt beskadigede »Thingvalla« til Halifax, hvilket udførtes ved at bakke hele Vejen og ved at benytte en dertil engageret Skonnert som Ror; denne fortojedes nemlig med sin Forende mod »Thingvalla«s knuste Boy, og dens Ror benyttedes derefter som Ror for »Thingvalla«.

Ovenstaaende Linier angive i korte Træk Kaptajn Laubs Løbebane som Skibsfører i disse 25 Aar. For

Publikum er han jo mest kendt som Fører i Thingvalla-Selskabets Tjeneste, en Stilling, i hvilken han er traadt i Forhold til en stor Mængde Mennesker, der have gjort Rejsen herfra til New-York eller omvendt i Selskabets Baade. Paa sin Jubilæumsdag fortjener han derfor at mindes af sit Rederi og sine Kolleger som den dygtige og energiske Skibsfører, der igenem en saa lang Aarrække paa en smuk Maade har repræsenteret den danske Skibsførerstand, og hvis Interesse for sin Stands Anliggender er vel kendt, og af det store Publikum som den elskværdige Chef for en af vore største Fragt- og Passagerdampere.

Kaptajn Laub tilbringer sin Jubilæumsdag om Bord paa »Hekla«, der afgik herfra

til New-York d. 30. Decbr. Vi føje vor og vore Læseseres bedste Lykønskninger til de mange, han sikkert vil modtage i Anledning af sit Jubilæum.



## Skibsbygningen i 1896.

Naar der er Tale om Skibsbygning, indtager England en saa dominerende Stilling, at den Tonnage, der aarlig sættes i Vandet fra dette Lands Værfter, langt overstiger, hvad der i samme Tidsrum bygges paa alle andre Værfter i Verden. Aaret 1896 har for den engelske Skibsbygnings Vedkommende været usædvanlig godt, da der med Undtagelse af 1889 aldrig tidligere er naaet et saa stort Tonsantal. For at man kan gøre sig en Ide om, hvorledes Svingningerne i en længere Aarrække stille sig, meddele vi herved disse for

### Skibsbygningen i England i 16 Aar.

Aar.	Ialt bygget	Tons.
1881	1,000,000	
1882	do.	1,200,000
1883	do.	1,250,000
1884	do.	750,000
1885	do.	540,422

Aar	Ialt bygget	Tons
1886	473,675	
1887	do.	578,668
1888	do.	903,687
1889	do.	1,332,889
1890	do.	1,279,077
1891	do.	1,209,904
1892	do.	1,194,784
1893	do.	878,000
1894	do.	1,080,419
1895	do.	1,074,890
1896	do.	1,316,906.

Det vil af ovenstaaende fremgaa, at Produktionen i Begyndelsen af de 16 Aar tiltog, for derefter at dale stærkt i de næste 3 Aar, indtil Minimumet i 1886 var naaet; derefter indtræder atter en 3 Aars Stigning, efterfulgt af en Daling i 4 Aar, og til Slut de sidste 3 Aars Stigning, af hvilke 1896 langt overgaaer de andre to. Forholdet for 1896 stiller sig endnu gunstigere end opgivet, naar der læges i Betragtning, at der paa flere

private Værfter i Aarets Løb er bygget Orlogsmænd, hvoraf enkelte ikke ere optagne i Tonstallet.

Forøgelsen af Tonnage i 1896 har været cirka 240,000 Tons, som ere blevne nogenlunde ligeligt fordelte imellem de større Værfter. For Østkystens Vedkommende har Værfterne i Blyth, Tyne, Wear, West-Hartlepool, Tees og Whitby bygget 150,000 Tons mere end i Fjor; Clyden 60,000 Tons og Belfast 18,000 Tons.

Ialt er der i de forskellige Distrikter bygget:

	Tons.	Tons.
Tyne . . . . .	246,882	
Blyth . . . . .	3,263	
Wear . . . . .	218,350	
West Hartlepool . . . . .	83,299	
Tees . . . . .	110,314	
Whitby . . . . .	5,819	
		667,927
For de nordøstlige Havne:		
Paa Clyden . . . . .	420,841	
Belfast . . . . .	119,656	
Barrow-in-Furness . . . . .	14,654	
Aberdeen, Dundee . . . . .	9,433	
Humber . . . . .	27,734	
Firth of Forth . . . . .	8,650	
Themsen . . . . .	16,601	
Mersey . . . . .	19,266	
Maryport and Workington . . . . .	5,554	
Forskellige . . . . .	6,590	

Ialt 1,316,906

Paa de største Firmaers Værfter er bygget:

Harland & Wolff, Belfast . . . . .	81,316	Tons
Sir W. G. Armstrong & Co., Newcastle . . . . .	54,157	—*)
W. Gray & Co., West-Hartlepool . . . . .	43,545	—
C. Connell & Co., Glasgow . . . . .	40,864	—
Ropner & Son, Stockton . . . . .	40,260	—
C. S. Swan & Hunter, Wallsend . . . . .	39,603	—
W. Doxford & Sons, Ltd., Sunderland . . . . .	39,533	—

Forrige Aar stod Firmaet Sir W. Gray & Co. øverst paa Listen med 63,086 Tons, hvilket i Aar langt er oversteget af D'Hrr. Harland & Wolff med 81,316 Tons.

En Sammenligning mellem de to store Distrikter, Nordøst-Kysten og Clyden, giver følgende Resultater:

	Firmaer.	Antal Skibe.	Gross-Tons.
Tyne . . . . .	13	131	246,882
Wear . . . . .	13	84	218,350
Tees . . . . .	5	61	110,314
West-Hartlepool . . . . .	3	32	83,299
Whitby . . . . .	1	2	5,819
Blyth . . . . .	2	3	3,263
	37	313	667,927
Clyde-Distriktet . . . . .	45	377	420,841

Af Skibene, byggede paa Clyden, ere 280 Dampere med 374,027 Tons, 97 Sejlskibe med 46,814 Tons.

Foruden enkelte ny Typer, som f. Eks. Trunk-Dampere, har Skibsbygningen i 1896 været betegnet ved en Fortsættelse af den i tidligere Aar begyndte, tiltagende Forøgelse i Skibenes Størrelse. Som et Eksempel kan nævnes Firmaet Harland & Wolff, Belfast, der har bygget 12 ny Dampere, af hvilke de 11 vare over 4500 Tons hver, og de fleste over 5000 Tons; et enkelt, »Pensylvania«, naaede endogsaa en Størrelse af 13,700 Tons Gross Reg.

\*) For en Del Displacement-Tons.

I en Del af de øvrige Lande i Evropa samt i de Forenede Stater i Nordamerika er i 1896 bygget:

### I Tyskland:

Flensburg Schiffsbau Gesellschaft,  
Flensburg.

21,604 Gross. Reg. Tons med 8050 J. H. K.  
Paa Stablen 13,600 — — — — 5775 - - -

Vulcan Skibsværft, Stettin.

2 Dampskibe, hver paa 10,535 Gr. Reg. Tons med  
7000 J. H. K.

Reiherstieg, Skibsværft, Hamburg.

4819 Gr. Reg. Tons med 2400 J. H. K.

J. C. Tecklenborg, Geestemünde.

3010 Gr. Reg. Tons med 2100 J. H. K.

Henry Koch, Lübeck.

3572 Gr. Reg. Tons med 1780 J. H. K.

Ialt for Tyskland:

54,075 Gr. Reg. Tons med 28,330 J. H. K.

### Norge:

Bergens mekaniske Værksted.

Victoria, Staal-Skrueskib 965 Gr. Reg. Tons. 550 J. H. K.  
Rio, do. 591 — — — 400 - - -  
Hafnia, do. 966 — — — 550 - - -

Ialt 2522 Gr. Reg. Tons. 1500 J. H. K.

### Danmark:

Burmeister & Wain.

Sleipner, Staal-Skrueskib 1000 Gr. Reg. Tn. 2,300 J. H. K.  
Livonia, do. 2030 — — — 800 - - -  
Standart, do. 4200 — — — 11,000 - - -

Ialt 7230 Gr. Reg. Tn. 14,100 J. H. K.

Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri,  
Helsingør.

Atlas, Staal-Skrueskib, 987 Gr. Reg. Tn. 400 J. H. K.  
Pronto, do. 1363 — — — 600 - - -  
Gunther do. 1447 — — — 600 - - -  
Regina do. 2163 — — — 750 - - -

Ialt 5960 Gr. Reg. Tn. 2350 J. H. K.

Alle i Helsingør byggede Skibe vare til Udlandet.

### Østrig:

6886 Gr. Reg. Tons med 11,960 J. H. K.

### De Forenede Stater i Nordamerika:

50,817 Gr. Reg. Tons med 48,847 J. H. K.

Samtidig med at Skibsbygningen i 1896 er tiltagen, ere Priserne paa Skibe ogsaa stegne, navnlig i Aarets sidste Halvdel. En af Hovedgrundene hertil maa søges i de mange Bestillinger paa nye Skibe, som den store Stigning i Fragterne gav Anledning til; Materialet er herved bleven cirka 12 sh. 6 d. dyrere pr. Ton end det var for et Aar siden, samtidig med at Arbejdslønnen er stegen. For Baade af Middel-Størrelse forlanger et Firma nu 7 £ pr. Ton, i Stedet for at Prisen for et Aar siden var

6 £; et andet Firma opgiver Stigningen pr. Tøn for en Damper paa 4 à 5000 Tons til 12 sh.; og fra et tredje Værft har vi hørt udtale, at det Skib, som i Begyndelsen af 1896 kunde bygges for 29,000 £, mod Aarets Slutning vilde koste 32,000 £.

## De ny Søvejsreglers Offentliggørelse.

Vi have modtaget følgende:

Hr. Redaktør! Af det sidste Nummer af Deres ærede Blad fremgaar det, at den danske Regering har besluttet, at de af »Board of Trade« foreslaaede og af den engelske Regering nu fastsatte ny Signaler skulle træde i Kraft d. 1. Juli i Aar. Om selve disse Signaler skal jeg ikke her udtale mig; dels have de været udførligt behandlede ogsaa her i Bladet, dels er en Diskussion om dem nu, efter at deres Gennemførelse er fastslaaet, unyttig. Men der kunde, synes det mig, være Anledning til at fremhæve den mærkelige Omstændighed, at Offentligheden her hjemme først gennem det ovennævnte Nummer af Deres ærede Blad er bleven bekendt med, at Danmark har tiltraadt de ny Søvejsregler, og denne Meddelelse synes tilmed ikke at være tilflydt »Dansk Søfartstidende« fra nogen herværende Autoritet, men — fra »Nordisk Skibsreder-Forening«, der har sit Sæde i Christiania. Det omtalte Nummer af »Dansk Søfartstidende« er dateret d. 31. December 1896, og det angives her, at den norske Regering d. 8. November s. A. har meddelt »Nordisk Skibsreder-Forening«, at Danmark har besluttet at indføre de ny Signaler. Efter at godt en Maaned er forløben, udsender Foreningen derefter et Cirkulære, der bringer denne Meddelelse, og den gaar herfra over i den danske Søfartstidende og kundgøres derved for vor Søfartsverden. — Med Føje er der i Deres Blad anket over den hele Behandlingsmaade, som denne Sag her hjemme er undergaaet; desværre synes denne Afslutning at svare godt til alt, hvad der er gaaet forud, og er vel værd at lægge Mærke til.

I vor Skibsfører-Forening afholdtes d. 9. Oktober et Diskussionsmøde om de ny Søvejsregler; de bleve angrebne og de bleve forsvarede, og sluttelig enedes man om at indhente Udtalelser fra de færende Skibsførere for at kunne fremføre en fuldt ud begrundet Mening om Sagen. Jeg spørger nu: Var det ikke allerede den Gang besluttet, at vi skulde have de ny Regler? Det synes mig, efter hvad der nu foreligger, utroligt andet. Naar den norske Regering 4—5 Uger efter kan meddele, at den danske Regering har tiltraadt Reglerne, synes det ikke troligt, at denne ikke skulde have besluttet det, da Skibsfører-Foreningens Møde afholdtes, og under alle Omstændigheder maa dens Afgørelse være truffen umiddelbart derefter. Men er der nu nogen Mening i, at vore Skibsføreres største Organisation holder Møde om denne Sag, diskuterer den vidt og bredt, at dens Bestyrelse derefter sender et Utal af Cirkulærer ud blandt Skibsførerne, korresponderer om Sagen med »Nordisk Skibsreder-Forening« — at der kort sagt sættes en Mængde Munde og Penne i Bevægelse for at tilkendegive vor Regering, hvad Mening Skibsførerne har om de ny Forslag, naar det faktisk er vedtaget, at disse ere fuldbyrdede Beslutninger. Hvorfor offentliggøres dette ikke samme Dag, som Afgørelsen er falden? Saa véd enhver, hvad han har at rette sig efter, og saa behøve vi ikke at snakke mere om den Ting. Se vi hen til f. Eks. Landbruget, saa er det faktisk, at ikke saa snart faar en dansk Stud Hoste i Karantænestalden i Hamburg, før vi samme Dag ser offentliggjort her hjemme, hvorledes de danske Landmænd have at forholde sig — og dette er rigtigt og praktisk. Men vor Søfartsverden faar en Meddelelse, der har den største Interesse for den, mindst c. 2 Maaneder efter, at den kunde være kundgjort, og den faar den tilmed over Norge.

Der synes mig ikke at være nogen rimelig Grund til, at vor Søfartsverden ikke bliver bekendt med de Afgørelser, der vedrøre den, ved hurtig Offentliggørelse af dem, og det synes mig at være betegnende for den tilbagetrukne Stilling, der er anvist vor Skibsfart, at man skal hente Meddelelserne om saadanne Afgørelser fra Udlandet.

V.

## St. Petersborgs og Kronstadts Skibsfart i 1896.

Skibsfarten aabnedes af den engelske Damper »Kilsyth«, der kom med Kul fra Hull. Den 12./24. November afgik som sidste Skib engelsk Damper »Croesus« med Brædder til Papenburg via Reval.

Den 2./14. April sattes Isen paa Nevaen i Bevægelse og den direkte Dampskibsforbindelse med St. Petersborg aabnedes den 14./26. April. Den 30. Oktober/11. November lukkedes Nevaen.

### De i 1896 ankomne Skibes Tonnage, sammenlignet med 1895, var følgende:

Nation.	1896.			1895.		
	Dampskibe.	Reg. Tons.	Sejlskibe.	Reg. Tons.	Sejlskibe.	Reg. Tons.
Engelske .....	679	684085	5	710	707914	532
Tyske .....	284	148097	13	195	125507	5613
Norske .....	181	95096	65	64	49741	29649
Svenske .....	179	60653	31	128	41626	8896
Danske .....	209	184136	181	172	166992	18035
Russiske .....	54	50769	70	48	38162	15611
Hollandske .....	24	14753	17	27	21036	17005
Franske .....	3	2154	—	1	1028	614
Belgiske .....	6	4246	—	4	2379	—
Spanske .....	5	5755	—	10	12630	—
Italienske .....	—	—	3	1	916	1584
Østerrigske .....	2	2400	2	6	5466	1200
Amerikanske .....	1	2072	—	—	—	474
Sum....	1527	1254226	387	1861	1173397	99163
				Ialt: 1714 Skibe med 1272560 Reg. Tons.		
				Ialt: 1864 Skibe med 1346963 Reg. Tons.		

Det fremgaar af denne Oversigt, hvad vi allerede i Fjor gjorde opmærksom paa, at den danske Skibsfart paa St. Petersborg og Kronstadt er i Fremgang. Stigningen er ganske vist ikke saa stor som i 1895\*), men den er dog for Dampskibenes Vedkommende ret anselig, nemlig 17,144 Reg. Tons; for Sejlskibenes Vedkommende er Stigningen 993 Tons.

## Ponta Delgada

(St. Michael's — Azorerne).

D'Herrer Knudsen & Co. har sendt »Nord. Skibsredersk.« følgende Meddelelser om dette Sted:

»Da her ingen naturlig Havn fandtes og Skibsfarten herpaa som Følge deraf var forbunden med Fare, besluttede den portugisiske Regering at lade anlægge et mindre Breakwater, indenfor hvilket Skibene kunde fortøje. Arbejdet blev paabegyndt i 1861, men da Skibsfarten stadig tiltog, blev Moleanlægget betydelig udvidet, og efter en Stilstand i Arbejdet fra December 1887 til August 1888, blev der kontraheret med et fransk Kompagni om Fuldførelsen af Anlægget.

I December 1894, da Arbejdet var saa langt fremskredet, at der af Molens hele Længde, som er beregnet til c. 1200 Meter, var 812 Meter fuldt færdigt, og under Arbejde — i mere eller mindre fremskreden Stand — c. 304 Meter, blev imidlertid en Del af den færdige Mole sønderslaaet under et ualmindelig voldsomt Uvejr, og samtidig ødelagdes ogsaa totalt den indenfor liggende Flydedok, hvilken ikke senere er bleven erstattet. Da Arbejdet paa Molen saa skulde paabegyndes igen, opstod der Disput imellem Regeringen og de franske Kontrahenter angaaende Erstatningen for Genopførelsen af den ødelagte Del, og da Disputen endnu ikke er afgjort, er der desværre ikke senere foretaget noget videre Arbejde paa Molen. Sagen er nu igen forelagt Regeringen, og i Løbet af denne eller næste Maaned ventes den endelige Bestemmelse tagen. At Arbejdet skal fortsættes, er omtrent afgjort, men det drejer sig om, hvorvidt Fuldførelsen skal foretages af Kontrahenterne eller af Regeringens Folk.

I den ved Hjælp af Molen dannede Havn, hvortil Indløbet er i OSO, kan Skibe af enhver Størrelse fortøje, og Havnebasinet er afmærket med to Rækker Bøjer, den sydlige Række sortmalet og numereret 1 til 3, den nordlige Række rødmalet og numereret 1 til 4.

Indløbet er midt imellem disse Bøjerækker. Ved nedlagte permanente Moringer er Ankerpladsen fordelt i 6 Afdelinger for Skibe fra 27 til 9 a 11 Fods Dybgaende. Indenfor Molen, i dens omtrentlige halve Længde, er der anlagt en Kaj langs hvilken Skibe med op til 21 Fods Dybgaende, kan fortøje. Skibene maa anvende saavel For- som Agterfortøjninger inde i Havnen. For benyttes egne Bovankere og agter de ovenfor nævnte permanente Fortøjningskæder, den ene fastgjort i Molen og den anden i udlagte Ankere. I enkelte Tilfælde kan Skibene dog faa Havnekaptajnens Tilladelse til at benytte egen Agterfortøjning i Molen, hvorved man altsaa kun har at betale Afgift for én Agterfortøjning, hvilket ikke bliver saa lille en Besparelse.

Ved Molens paatænkte Endepunkt, paa 12 Favne Vand, er der udlagt en Bøje visende rødt Lys, og paa selve Molen, c. ¼ Mil fra Molehovedet, staar Ponta Delgada Fyr, visende fast rødt Lys. Imellem Bøjen og Molen maa ingen Skibe passere.

Ved sin ualmindelig heldige Beliggenhed bliver Ponta Delgada specielt skikket til Ordreplads for alle til Europa kommende Sejlere og til Kulstation for Dampere.

De fleste Sejlere fra Java og Sydhavsøerne ere allerede begyndt at anløbe her for Ordre, og Farten vil vistnok tiltage betydeligt.

Ordreskibe og Dampere, der komme hertil for at kulle, har ingen Tonnageafgift at betale, og forat undgaa de med Ankring indenfor Molen forbundne Fortøjningsomkostninger plejer omtrent alle disse Skibe at ankre paa Reden paa fra 14 til 18 Favne Vand.

Den heldigste Ankerplads paa Reden for Sejlere anser vi at være i omtrent lige Linje med Molens Forlængelse, ikke for langt ind for at undgaa Vanskelighederne ved at komme under Sejl. De faste Udgifter ved at anløbe Ponta Delgada for Ordre ere meget smaa, naar der ankrer paa Reden. Lodspengene ind og ud er tilsammen c. 10 sh., og forøvrigt er der kun Toldvagternes Dagløn og en Del Smaaudgifter i Toldboden.

Fortøjes der inde i Havnen, har man derimod foruden forannævnte Udgifter at betale for Assistance ved Fortøjningen og selve Fortøjningsafgifterne, som desværre ere temmelig store. Regeringen indbød i sin Tid til Tilbud paa Nedlæggelse af de fornødne Fortøjningsankere med Kæder etc., og det blev derefter overdraget et privat Selskab, mod at der chargeres Skibene en vis Lejeafgift, beregnet af Kubiktonnagen. Taksterne ere approberede af Regeringen, saa der er nok ingen Udsigt til at faa dem nedsatte.

For de første 3 Dage er Afgiften for den ene Moring, Anker og Kæde, 2250 Reis for de første 100 Kubikmeter og 375 Reis for hver øvrige 100 Kubikmeter, og for Benyttelsen af den anden Moring og Kæden, der er fastgjort i Molen, er Afgiften for de første 3 Dage 1875 Reis for de første 100 Kubikmeter og 185 Reis for hver overskridende 100 Kubikmeter. Bark »Nebo« af Grimstad, 494 Reg.-Tons, havde 80340 Reis i Moringsafgift, medens den laa her i Haveri fra 11 Marts til 27 April.

Det er derfor kun i Nødsfald, at Ordreskibe og Dampere, der komme hertil for at kulle eller for at laste Ananas, der udgøre St. Miquels Hovedeksport, fortøjer indenfor Molen, ligesom ogsaa de portugisiske Post- og Passager-Rutebaade som Regel baade losse og laste paa Reden. «

## Den amerikanske Handelsmarine.

Ifølge Navigations-Bureauets Opgørelse bestod den amerikanske Handelsflaade i Slutningen af Juni 1896 af 22,908 Fartøjer med en samlet Tonnage af 4,703,820. Sammenlignet med i Fjor er Skibenes Antal 330 mindre, men Tonnagen er stegen med 68,000 Tons. Af Træ-Sejlskibe tæller Handelsflaaden 16,244 med 2,310,819 Tons; af Jærn- og Staaldampere er der 880 med 1,004,113 T. Af den samlede Flaade hører 16,786 Skibe med 2,667,313 T. hjemme ved den atlantiske Kyst og i Golf-Havnene; 1560 Skibe med 437,972 T. ere hjemmehørende paa Vestkysten; 2,333 Skibe med 1,324,008 T. besejler de store Søer og 1,229 Skibe med 274,527 T. er Flodskibe. Sidste Aar byggedes 723 Skibe med en Brutto-Tonnage af 227,096 Tons eller dobbelt saa meget som det foregaaende Aar.

## Ugens Havarier.

Union, Dpsk. af Kristiania fra Aarhus til Norge i Ballast grundstødte d. 31. Decbr. ved Stensnæs. Bugserdpsk. »Expres« hjalp Skibet af Grunden, og »Union« indgik d. 1 ds. til Frederikshavn for at undersøges. Skibet ubeskadiget, Rejsen fortsat.

\*) Se »Dansk Søfartstidende« Nr. 7 for 1896.

Karen, Barkskib af Hernøsand, fra Sunderland til Malmø med Kul strandede d. 1. ds. ved Starholm, 1 $\frac{1}{2}$  Mil vest for Skagen. Besætningen 10 Mand reddedes i Land i Redningsbaad. Skibet Vrag.

Absalon, Dpsk. af Kjøbenhavn kom d. 30. Decbr. paa Rejsen fra Libau til Gent paa Grund ved Dragør, men kom samme Dag flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen uden at have taget Skade.

P. Berg, Skonnert af Nexø grundstødte d. 31. Decbr. mellem Skåre og Kempinge Fiøkeleje. Skibet var paa Rejsen fra Hjemstedet til Kjøbenhavn med Granit.

Emma, Skonnert af Rudkjøbing med Byg til Ipswich er d. 2. ds. indløben til Christianssand med uklare Pumper.

Inga, Dpsk. af Kristiania har været paa Grund ved Nivaa, kom flot ved egen Hjælp og ind til Helsingør. Skibet, der har tåget Skade paa Skruen er af Bjergningsdpsk. Hertha bragt til Kristiania.

Agnete, Dpsk. af Kjøbenhavn, J. Sørensen, er d. 30. Decbr. ankommet til Arbroath efter Grundstødning og er gaaet i Dok.

Swarland, Dpsk. af Kjøbhvn. er d. 31. Decbr. indkommet til Lowestoft med Maskinskade.

Christiansborg, Dpsk. af Kjøbenhavn har paa Rejsen fra Neufahrwasser til London været paa Grund paa Cross Sand. Flot efter at en Del af Dækslasten (Træ) var kastet over Bord og fortsat Rejsen.

Fylla, Skonnertbrig af Svendborg ankom d. 25 Decbr. til Aalborg fra England med Thomasfosfat. Skibet har været 4 Uger undervejs og har erholdt en Del oven Bords Skade. Ladningen er ubeskadiget.

## Søulykker i November Maaned 1896.

(Efter Meddelelse fra Bureau Veritas).

### Sejlskibe.

6 amerikanske, 20 britiske, 1 dansk, 4 hollandske, 10 franske, 9 tyske, 2 græske, 6 italienske, 14 norske, 1 portugisisk, 2 russiske, 5 svenske; ialt 80.

Heri indbefattet 4 Skibe, opgivne som savnede.

### Dampskibe.

2 amerikanske, 10 britiske, 1 japanesisk, 1 mexikansk, 1 norsk; ialt 15.

### Aarsager til Forlisene.

#### Sejlskibe.

Stranding 41, Kollision 3, Ild 1, Sunkne 10, Forladte 8, Kondemnation 13, Savnede 4; ialt 80.

#### Dampskibe.

Stranding 14, Ild 1; ialt 15.

## Fra Sø og Land.

Ifølge Beretning fra den fungerende Generalkonsul i Rio Janeiro er der i November Maaned d. A. forefaldet i nævnte By 1087 Dødsfald, hvoraf 249 blandt Udlændinge.

Dødsaaarsagen var i

8 Tilfælde gul Feber.

38 — anden Feber.

19 — intermitterende voldsom Feber, (accès pernicious).

9 — beri-beri.

7 — Børne-Kopper.

Hvilket herved meddeles den ærede Redaktion, da det formentlig ikke er uden Interesse for de danske Søfarende. Udenrigsministeriet den 31. December 1896.

Af Bestyrelsen for Nord- og Østersø-Kanalen er der d. 17. December f. A. udstedt Bestemmelser for Skibe, der passere Kanalen, ifølge hvilke der i Fremtiden skal tages visse Forholdsregler før end de blive tilladte at gaa ind i Sluserne.

Skibe med løs Dækslast, ville kun faa Lov at gaa ind i Slusen naar de 1) ikke have nogen videre Slagside; 2) naar Dækslasten er surret saa forsvarligt, at der ingen Fare er for Kæntring selv om Skibet løber mod Siderne af Kanalen under ugunstige Strømforhold; 3) naar Lodserne have forvissat sig om, at Skibet ikke er saa rankt, at Brugen af Roret faar det til at krænge over i en foruroligende Grad; 4) naar de til Varpning nødvendige Pullerter og Spil ere fri og klar til Brug; 5) naar Rattet er saaledes anbragt, at Rorgængerer har fri Udsigt forefter, og at Lodsen kan iagttage hvad Rorgængerer foretager sig; 6) naar alle Ballasttanke er fulde.

Ved »Ymuiden«, hvor den store hollandske Nordsøkanal begynder, er en stor Sluse, som der i mange Aar har været arbejdet paa, fornylig bleven færdig. Den kan passeres af Skibe med et Dybgaende af 30 Fod. Indvielsen fandt Sted d. 12. December f. A., og det første Skib, som ved den Lejlighed gik igennem Slusen var det Nederlandske Selskabs Damp »Koningen Wilhelmina«.

Paa Øen »Vierge« ved Indsejlinpen til Floden Abervrach (Finistère, Frankrig) er et 80 Meter højt Fyrtaarn under Bygning. Det vil blive et første Klasses Fyr og afhjælpe et længe følt Savn for Skibe, der befare Kanalen.

Skibsfører H. J. Mortensen, Skonnert Laura af Svendborg, er afgaaet ved Døden.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 4. Trækning begynder Onsdag d. 13. Januar. I Henhold til den nye Plan, der er traadt i Kraft ved indeværende Series Begyndelse, vil der, uden Forhøjelse af Indskudssummen, gennem alle 6 Trækninger blive fordelt et Antal af 5000 Gevinster mere end nogensinde før, altsaa ialt 55,000 Gevinster, saaledes, at hvert andet Nummer gennemsnitlig faar Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Nummere i tvende forskellige Rækkefølger, efter en stedse stigende Skala, erholder Gevinst i hver Trækning, hvorom for 4. Træknings Vedkommende henvises til Lotteriets Bekendtgørelser.

Som sædvanlig kunne Gevinsterne ombyttes efter de Vindendes Ønske med andre Genstande af dansk Tilvirkning og af lige Værdi.

Lotteriets nye Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Havana 3. Jan., bestemt til New-Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Reval 2. Jan., bestemt til Dunkirk. — Antwerpen, Caroc, ankom til Batoum 1. Jan., bestemt til Novorossisk, Odessa. — Castor, Holm, afgik fra Malaga 4. Jan., bestemt til Gibraltar, Cadiz, Lisbon. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra Neapel 4. Jan., bestemt til Messina. — Dagmar, Gade, afgik fra Southampton 29. Decbr., bestemt til Valencia. — Douro, Brabrand, afgik fra Lisbon 5. Jan., bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Kihl, pas. Konstantinopel 4. Jan., bestemt til Smyrna, Antwerpen. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Riga 27. Decbr., bestemt til Kbhvn., Stettin. — Kiew, Rabe, afgik fra Riga 3. Jan., bestemt til Dunkirk.

— Kursk, Staal, ankom til Bordeaux 3. Jan., bestemt til Havre, Kbhvn. — Leopold II, Kruse, afgik fra Smyrna 2. Jan., bestemt til Antwerpen. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Kbhvn. 3. Jan., bestemt til Antwerpen. — Nicolai II, Jespersen, ankom til Kbhvn. 24. Decbr., bestemt til Reval. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Riga 4. Jan., bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 4. Jan., bestemt til Reval. — Tejo, Fenger, ankom til Königsberg 4. Jan., bestemt til Kbhvn., Newcastle. — Tomsk, Andersen, ankom til Antwerpen 4. Jan., bestemt til Kbhvn., Reval. — Vesuv, Norden, afgik fra Messina 2. Jan., bestemt til Kbhvn. — Viking, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 4. Jan., bestemt til Libau, Newcastle. — Xenia, Ingerslev, pas. Konstantinopel 28 Decbr., bestemt til Lisbon. — Louisiana, Jensen, afgik fra Kbhvn. 6. Jan., bestemt til Rotterdam, St. Thomas, New-Orleans.

Anglo Dane, Petersen, afgik fra Antwerpen 4. Jan., bestemt til Kbhvn., Libau. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 2. Jan., bestemt til Vestnorge. — Ceres, Svensson, ankom til London 3. Jan., bestemt til Libau. — Charkow, Nielsen, passerede Skagen 5. Jan., bestemt til Hull. — Christian IX, Mollerup, afgik fra Pillau 4. Jan., bestemt til Kbhvn., London. — Christianssund, Bay Schmith, afgik fra Trondhjem 4. Jan., bestemt til Christianssund, Aalesund, Bergen, Stavanger, Arendal, Kbhvn. — Fanø, Jørgensen, ankom til Liverpool 4. Jan., bestemt til Kbhvn., Stettin. — Frederik, Harboe, ankom til Kbhvn. 3. Jan., bestemt til Pillau. — Jolantha, Frisenette, afgik fra Kbhvn. 5. Jan., bestemt til Manchester, Liverpool. — Kanan, Thomsen, afgik fra London 4. Jan., bestemt til Kbhvn., Pillau. — Libau, Clauson-Kaas, afgik fra Kbhvn. 5. Jan., bestemt til Hamburg. — Louise, Brabrand, ankom til Kbhvn. 5. Jan., bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, ankom til Danzig 1. Jan., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Morso, Lind, afgik fra Kbhvn. 5. Jan., bestemt til Danzig. — Moskov, Petersen, ankom til Kbhvn. 1. Jan., bestemt til Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Riga 4. Jan., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, ankom til Libau 3. Jan., bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 3. Jan., bestemt til Libau. — Pregel, Egidiusen, afgik fra Kbhvn. 5. Jan., bestemt til Libau. — Romny, Harder, passerede Hanstholm 2. Jan., bestemt til Hull. — Thyra, Garde, ankom til Kbhvn. 5. Jan., bestemt til Hamburg. — Valdemar, Sørensen, ankom til Antwerpen 1. Jan., bestemt til Riga. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Antwerpen 4. Jan., bestemt til Riga. — Vesta, Corfitzon, ankom til Hamburg 4. Jan., bestemt til Kbhvn. — Georg, Petersen, ankom til London 3. Jan., bestemt til Newcastle.

Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 7. Jan., bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Kofoed, afgik fra Odense 7. Jan., bestemt til Newcastle via Frederikshavn — Ficara, J. V. Fenger, afgik fra Newcastle 6. Jan., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 6. Jan., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, Borries, afgik fra Newcastle 5. Jan., bestemt til Odense. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 5. Jan., bestemt til Odense. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Newcastle 5. Jan., bestemt til Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 6. Jan., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Schmiegelow, ankom til Kbhvn. 25. Decbr. — Agnete, Sørensen, ankom til Dundee 4. Jan. — Hermia, Warming, afgik fra Boness 29. Decbr., ankom til Kbhvn. 1. Jan. — Alice, Sørensen, afgik fra London 3. Jan., ankom til Sunderland 4. — Bornholm, Jensen, afgik fra Kiel 30. Decbr., ankom til Sunderland 4. — Gøteborg, Madsen, afgik fra Skien 30. Decbr., ankom til Warkworth 4. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Landskrona 30. Decbr. — Nauta, Steen, ankom til Libau 31. Decbr., afgik fra Libau 2. Jan., bestemt til Nyborg. — Rønne, Hintze, afgik fra Assens 31. Decbr., ankom til Libau 3. Jan. — Marstrand, Lund, afgik fra Lübeck 2. Jan., ankom til Marstrand 3. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Swinemünde 2. Jan., ankom til Marstrand 3.

**Danmark.** Rolf, J. G. Hahn, ankom til Libau 4. Jan. — Thorvaldsen, Pii, ankom til Dunkirk 4. Jan. — Absalon, H. Predbjørn, ankom til Ghent 5. Jan. — Ansgar, A. Larsen, ankom til Reval 4. Jan. — J. N. Madvig, H. S. A. Olsen, ankom til Newcastle 4. Jan. — Hamlet, W. E. Sommer, afgik fra Dunkirk 4. Jan., bestemt til Blyth. — Helge, D. G. Mathiessen, ankom til Blyth 5. Jan.

**J. Lauritzen, Esbjerg.** Neptun, Jessen, ankom til Inverness 26 Decbr., afgik fra Inverness 30, ankom til Newcastle 1. Jan. — Nerma, Degn, afgik fra Kallundborg 30. Decbr., ankom til Sunderland 4. Jan. — Nordsøen, Schmidt, afgik fra Esbjerg 29. Decbr., ankom til Lysekild 31.

**Dannebrog.** Amalienborg, Fischer, ankom til London 5. Jan. — Christiansborg, M. Schultz, ankom til London 26. Decbr. — Frederiksberg, M. Kühl, ankom til Blyth 1. Jan. — Fredensborg, P. Hartmann, ankom til Helsingfors 28. Decbr. — Rosenborg, W. Schultz, afgik fra Burntisland

31. Decbr., bestemt til Stockholm. — Uranienborg, P. V. Olsen, afgik fra Memel 30. Decbr., bestemt til Grimsby. — Jomsborg, van Deurs, afgik fra Reval 3. Jan., bestemt til Montrose.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Klampenborg, K. Ewaldsen, ankom til Lübeck 23. Decbr. — Skodsborg, K. Schmidt, ankom til Kbhvn. 24. Decbr. — Jægersborg, A. Andersen, afgik fra Riga 29. Decbr., bestemt til Antwerpen.

**Kjøbenhavn.** Carl Hecksher, L. Storm Hansen, afgik fra Riga 3. Jan., bestemt til Ghent. — Dania, Troensegaard, ankom til Aarhus 27. Decbr. — Fyen, Hansen, ankom til Lübeck 29. Decbr. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Terneuzen 31. Decbr., ankom til Sunderland 1. Jan. — Russia, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 5. Jan., bestemt til Libau. — Sjælland, Skjødt, afgik fra Lübeck 1. Jan., ankom til Riga 4. — Jylland, Starck, ankom til Helsingør 31. Decbr.

**Østerøen.** Ella, Hansen, ankom til Flaavær 21. Decbr. — Maia, Møller, afgik fra Libau 30. Decbr., ankom til Odense 3. Jan. — Patria, Andersen, ankom til Liverpool 3. Jan. — Rita, Jensen, afgik fra Riga 31. Decbr., bestemt til Kings Lynn. — Yrsa, Larsen, ankom til Genua 31. Decbr.

**Union.** Anglia, Erichsen, afgik fra Riga 4. Jan., bestemt til Rotterdam. — Frisia, Fisker, afgik fra Riga 29. Decbr., ankom til Rotterdam 5. Jan. — Scotia, Nielsen, ankom til Kbhvn. 1. Jan. — Olga, Jørgensen, afgik fra Libau 31. Decbr., ankom til Nakskov 3. Jan.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Grangemouth 22. Decbr., ankom til Kbhvn. 26 — Frode, H. W. Wisberg, afgik fra Swansea 19. Decbr., ankom til Stettin 27. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Sunderland 31. Decbr., ankom til Kbhvn. 3. Jan. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Grimsby 30. Decbr., ankom til Kbhvn. 2. Jan. — Svend, Aug. S. Hveysel, afgik fra Rotterdam 3. Jan., ankom til Sunderland 4. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Boness 28. Decbr., ankom til Libau 3. Jan. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Grangemouth 31. Decbr., ankom til Kbhvn. 3. Jan. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Dunkerque 27. Decbr., ankom til West Hartlepool 29. — Ragnar, T. Tofte, afgik fra Rouen 27. Decbr., ankom til Newport 30. — Volmer, M. A. Riber, passerede St. Vincent 23. Decbr., bestemt til Rouen. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Newport 17. Decbr., ankom til Aarhus 24. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Blyth 1. Jan., bestemt til Libau. — Magnus, M. Frantzen, afgik fra Libau 24. Decbr., ankom til London 1. Jan.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Reval 1. Jan., bestemt til Dunkirk. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Ghent 31. Decbr., ankom til Bilbao 4. Jan. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra Melhil 25. Decbr., bestemt til Genoa. — P. Andrejoff, L. Johnsen, afgik fra Reval 3. Jan., bestemt til Dunkirk. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Newcastle 20. Decbr., ankom til Bilbao 26.

**Heimdal.** Anine, J. Müller, afgik fra Dunkirk 31. Decbr., bestemt til Tyne Dock. — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Riga 26. Decbr., ankom til Ghent 4. Jan.

## Sejlskibe.

**Fane Nordby.** Dania, Nielsen, sejlet fra Pernambuco 4. December til Belize. — Dorene, Rødgaard, ankom til Port Natal 26. December fra Calcutta. — Maracaibo, Svarrer, ankom til Hamborg 29. December fra Laguna. — Vega, Pedersen, sejlet fra Tocopilla, 19. December til Mauritius. — Ameta, Nielsen, ankom til Victoria 20. November, sejlet derfra 28. November til Lissabon. — Claus, Hansen, ankom til Para 1. December fra Antwerpen. — Prins Valdemar, Winther, ankom til Newcastle NSV. 30. December fra Cape Town. — Clara, Nielsen, sejlet fra Cape Town 30. December til Tybee. — Copley, Struckmann, ankom til Newcastle NSV. 30. December fra Cape Town. — Sophie, Svarrer, sejlet fra Rio Janeiro 2. December til Cape Town. — Embla, Jepsen, sejlet fra Mauritius 29. November til Onnedin. — Venus, Pedersen, ankom til Apia 15. November fra Newcastle. — Aalborg, Clausen, prajet 15. December paa 11° N. 27° V.

**Svendborg.** Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til Aarhus 28. December. — Mine, Møller, ankom til Faaborg 29. December. — Rasmus, Jensen, ankom til Libau 4. Januar. — Hansine, Hansen, ankom til Pole 4. Januar. — Neptunus, Jensen, ankom til Bogense 4. Januar. — Emanuel, Petersen, ankom til Skjelskør 4. Januar. — Brage, Petersen, ankom Morlain 4. Januar.

**Marstal.** Prøven, P. L. Schmidt, ankom den 24. Decbr. til Swansea. — Catrine, H. Rasmussen, ankom 20. Decbr. til Langesund. — Ingeborg, R. Svane, ankom 29. December til Præsto. — Stella, R. M. Rasmussen, ankom 24. December til Fowey. — Sirius, R. A. Hansen, ankom 30. December til Odense. — Hildus, P. B. Lauritzen, ankom 30. December til Mariager. — Ceres, C. Bager, ankom 2. Januar til Dahoust (Frankrig). — Thyra, P. Rasmussen, ankom 4. Januar til

Salcombe (England). — Aurora, J. Raahauge, ankom 2. Januar til Rudkjøbing. — Hansigne, C Clausen, ankom 2. Januar til Fecamp. — Kathinka, H. Olsen, ankom 3. Januar til Ærøskjøbing. — Ydun, Andersen, ankom 4. Januar til Heiligenhafen. — Christiane, Petersen, ankom 2. Januar til Marstal med Kullast. — Ellen, H. N. Olsen, ankom 2. Januar paa Marstal Red med Kullast.

## Fragtberetninger.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New-York, meddele den 24de December 1896:

Naar vi tage de sig nærmende Helligdage i Betragtning er Antallet af de afsluttede Kornbefragtninger ganske tilfredsstillende i den forløbne Uge, ligesom vi ogsaa kunne meddele en yderligere Efterspørgsel efter Berth-Tonnage. Her er ringe Efterspørgsel efter Dampere til at laste Petroleum i Kasser til Ostindien, derimod er der endnu Mangel paa Baade til Januar Lastning i de atlantiske Bomuldshavne, hvor imidlertid Afskiberne erklære sig ude af Stand til at betale de af Rederne forlangte Rater.

Her er ikke udbudt mange Baade til tidlig Lastning, men formodentlig vil Antallet paa disse stige, naar Helligdagene ere overstaaede.

I Sejlskibsmarkedet kunne vi ingen Forandringer meddele. Her er sluttet et Par Skibe med Petroleum i Kasser, og vi kunne, som en Mærkværdighed nævne, at et Skib er gaaet til Rio Janeiro med en fuld Lndning raa Petroleum, hvilket er den første Ladning af den Slags, afskibet herfra til Brasilien. Til Europa er der ikke sluttet et eneste Certeparti med Petroleum i Fæde siden vor sidste Meddelelse. Der har været meget lidt Forretning i Tømmerbefragtning, paa Grund af manglende Efterspørgsel. For prompt Tonnage er her god Efterspørgsel til Stykgods til fulde Rater, hvorimod Skibe, der først ventes hertil om nogen Tid, og nu underhandle om Fragt, vil finde at disse have en dalende Tendens.

## Efterretninger for Søfarende.

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

### Kattegat og Skagerrak

**Sverig.** Klokketønden ved *Klockfotsrevet* uden for *Nidingen* er for Vinteren ombyttet med en Vager med rød Ballon.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Holland.** I *Zeevat Hoek van Holland* er Dybden nu ved almindelig Lavvande 26 Fod, hvilket er Udgangspunktet for Vanstands-Signalerne.

**England.** I *Medway* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Følgende Lystønder, der vise hvidt Lys med Formørkelser, ere udlagte:

En rødmalet, spids Lystønde, mærket *Stoke Shoal*, i 36 Fod Vand, Springtids Lavvande, S. for Grunden *Stoke Shoal*, fra *Elphinstone Point* i S. 52° V., 5 Kbl. og fra *The Wick, Stoke Marches*, i S. 30° Ø. 51° 25' 45" N. Br. 0° 39' 45" Ø. Lgd.

En rød og hvid tærnet, stump Lystønde, mærket *Bishops Spit*, i 31 Fod Vand, Springtids Lavvande, N. for *Bishops Spit*, fra Hulken i *Medway Saltings* i N. 84° V., 7 Kbl. og fra *Bee Ness Ø-Pynt* i S. 2° Ø.

En rødmalet, spids Lystønde, mærket *Darnett Ness*, i 35 Fod Vand, Springtids Lavvande, V. for *Upper Musel Tønde*, fra *Darnett Ness Flagstang* i N. 26° V., 2 Kbl. og fra *Folly Point Flagstang* i N. 52° Ø.

En rødmalet, spids Lystønde, mærket *Folly Bank*, fra *Folly Point Flagstang* i S. 65° Ø., 2½ Kbl. og fra *Darnett Ness Flagstang* i S. 49° V.

Den røde Spidstønde *Pinup Reach* er inddragen.

Den røde Spidstønde *Oakham Ness* er flyttet og iigger

nn fra *Birdcage Baake* i N. 41° V. 8 Kbl. og fra *Bishop Ness NØ-Pynt* i N. 66° Ø.

**Skotlands Ø-Kyst.** *Lloyds Signal-Stationer* oprettes paa følgende Steder:

*Isle of May, Firth of Forth.* 56° 11' 15" N. Br. 2° 33' 15" V. Lgd.

*Peterhead.* 57° 30' 30" N. Br. 1° 46' 30" V. Lgd.

### Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**England. Bristol Channel.** *Nash Point Fyr* er nu forandret og Fyrskibet »*Brenksea*» flyttet.

**Cardiff.** Ved *Penarth* oprettes en *Lloyds Signalstation*. 51° 26' 30" N. Br. 3° 10' 0" V Lgd.

Den 1ste Jan. 1897 forandres følgende Fyr paa *Isle of Man* saaledes:

Det hvide, faste Fyr paa *Yderenden af Inder-Pieren, Red-Pier, Douglas*, som hidtil brændte, naar der var 9 Fod Vand paa *Barren*, brænder fremtidig permanent. 54° 8' 45" N. Br. 4° 28' 20" V. Lgd.

Tidevands-Signalet om *Dagen*, en rød Ballon, vises ikke mere.

Det røde, faste Fyr paa *V-Siden af St. Mary Havn* slukkes. Det hvide, faste Fyr paa *Inder-Pieren, St. Mary*, forandres til et rødt, fast Fyr.

Det grønne, faste Fyr paa *Yder-Pieren, Alfred-Pier, St. Mary*, forandres til et hvidt, fast Fyr.

*Alfred Pier* ligger paa 54° 4' 20" N. Br. 4° 43' 45" V. Lgd.

**Skotlands V-Kyst.** Paa *Corsewall Point, V-Kysten af Rhynns of Galloway*, oprettes en *Lloyds Signal-Station*. 55° 0' 30" N. Br. 5° 9' 30" V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Brest.** En 10 Fods Klippegrund er funden c. 2 Kbl. VSV. for *Crunden Beuscc*. 48° 19' 3" N. Br. 4° 42' 11" V. Lgd.

**Lorient.** Det permanente Fyr paa *Trois Pierres* er igen tændt.

**Gironde.** I *Patras Fyr* er *Lysvinklen*, hvis Midte ligger i N. 20° 2' V. og som lyser over 2°, forstørret til 4°. Det viser i denne Vinkel Lys med En-Formørkelser hvor 4 Sekunder. Lysevnen: 28 Kml.

**Canariske Øer. Gran Canaria.** Ved *La Luz* er den pyramideformede Tønde, som laa 1½ Kbl. NØ. for *Fort Santa Catalina*, inddragen. Grunden, som den afmærkede, er borttagen.

**Førene Stater i Nord Amerika. New-York.** Fløjtetønden, som til Forsøg var udlagt 100 Alen N. 87° V. fra *Gedney Channel Fløjtetønde*, er inddragen.

En sortmalet Lystønde C, der viser hvidt, fast Lys, er i 25 Fod Vand udlagt paa *V-Siden af det S-lige Indløb til Chapel Hill Range Cut Channel*. Den ligger i *Southwest Spit Ledelinie*, 300 Alen V. for *Conover* og *Chapel Hill Ledelinie* og 800 Alen S. 71° V. fra *Southwest Spit* elektriske Lystønde Nr. 12.

**New-Jersey. Delaware River.** Over *Baker Shoal* er Dybden forøget til 3¾ Fv. Lavvande. Samme Dybde findes i *Deep Water Point Ledelinie* forbi N-Enden af *Bulkhead Shoal*. Løbene ved *Philadelphia* ere betydeligt uddybede.

**Chesapeake Bay. Potomac River.** Den sorte Tønde Nr. 19 tæt Ø. for Fyrskibet »*Smith Point*», er flyttet til samme Afstand V. for og inden for Fyrskibet.

**Elizabeth River. Norfolk.** Den røde Spidstønde Nr. 32, ud for *Pinner Point*, er inddragen, og den røde Spidstønde Nr. 30 er flyttet 1/6 Kml. S. 34° Ø. hen, fra *Dokken paa Lovett Point* i S. 85° Ø. og fra *Fyret paa Naval Hospital* i N. 52° V., 5/6 Kml.

**North Carolina. Cape Hatteras.** Baaken paa den Ø-lige Del af *Outer Shoal* er ødelagt og opføres ikke igen, men en Del af Ruinerne staa under Vandet.

Over *Barren* ved *Indløbet til Beauport* er der nu kun 12 Fod Vand.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Tyrkiet. Sorte Hav.** I *Burgas Bugt* er i 12 à 14 Fv. Vand fundet en 5 Fv. Grund, fra *Kap Emineh Fyr* i S. 32° V., 3,8 Kml. og fra *Batteriet Messemoria* i S. 80° Ø. 42° 39' 10" N. Br. 27° 53' 45" Ø. Lgd.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Venezuela.** I *La Guayra Havn* er Dybden nu ved Bro à 19 à 23 Fod, ved Bro II 22 à 24 Fod og ved Bro III 25 I 33 Fod.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
<b>Dampkibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk.		109 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	109 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Thingvalla	48 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> 49	48	49 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Danmark	90 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> 91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	91	91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Norden		120 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	120 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Kjøbenhavn	103	103 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	103 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Carl		64 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	65
Dannebrog	111 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	111 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	111 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Skjold	77 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> 1/2	77 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	77 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Dampsk.		43	50
Østersøen		60	65
Nordsøen	79	79	80
Torm	101	99	103
Foren. Bugser-Selsk.		—	—
Dansk-russisk Dampsk.		154 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	155 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
<b>Dampkibe Obligationer.</b>			
4 % foren. Dampsk.		—	—
5 % — —		—	—
5 % Thingvalla 1882		99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	100
5 % — 1894		—	—
5 % Norden		103	107 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats		—	—
3 1/2 % uopsig. Stats		99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	100
3 1/2 % Husejer Kreditk.		95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 1/2 % Kbhvns Kreditf.		95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 1/2 % Østift. Kreditf. 6 Ser.		96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — 6 —		99	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 1/2 % Landkreditk. 3 —		96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank	159 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 1/4 159	159	159 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Privatbank	124	123 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	124
Landmandsbank		127 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	129
Handelsbank		125 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	126 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Burm. & Wain		106 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	107 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Helsingørs Jernsk.	107 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> 108	107 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	108 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Sukkerfabr.		97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98
Bryggeri Aktier		124	124 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

**Vekselkurseer.**

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.90	89
London	18.20	18.16
Paris	72.15	—
Amsterdam	150.40	—

**Notering paa Berlins Børs d. 5. Januar 1897.**

Russiske Noter	216.85
4 % Russiske Consols	103.10
4 1/2 % — Boden-Kredit	105.50
6 % Mexikanske	96.60
5 % Rumænske Stats	101.80
4 % — — 1890	89.20

Omsætningen i Dampskibs-Aktier ved Noteringen har i den forløbne Uge været følgende:  
Foren. Dampskibs, 16,000, »Thingvalla« 34,000, »Danmark« 46,000, »Norden« 2,000, »Carl« 28,000, »Kjøbenhavn« 36,000 »Skjold« 28,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Direkte Import en gros  
af  
**Amerikanske Træsorter.**

Nød, Whitewood samt Eg ogsaa i spejlskaaren Vare, Mahogni i alle Dimensioner anbefales Forbrugere. Varerne ere prima og damptrørede og Priserne de billigste.  
Telefon 3338.

**EMIL HAMMELEV, Store Kongensgade 81, Bagb.**

**Holm & Collerup,**  
**Skibssmedie og Maskinfabrikker,**

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

**Jernskibs- og Maskinreparationer**

udføres solidt, hurtigt og billigt.

**Kunstfyrværker Fritz Busch**

anbefaler sig med  
**Signaliseringsfyrværkeri af enhver Art.**

Leverandør til de hervæfende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium: Bopæl:

Enghavevej. V. Valdemarsg. 24. V.

**P. Otzen & Thorstenson.**

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Manometre. Vacuumetre. Tællemaskiner.

Reparationer udføres.

Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpeklapper etc.

Fabrik: Kontor og Lager:

Ryegade 105. Gøthersgade 24.

**PETERSEN, MØLLER & HOPPE.**

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.  
COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampschiffahrts Gesellschaft, Hamburg, regular line of steamers between Brazil and Copenhagen & vice versa.  
Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean, Portugal and Copenhagen & vice versa.  
Hamburg and Baltic line of steamers.  
Telegraphic Address: „HOPPE“.

TELEPHONE NO.  
182 BROAD.

TELEGRAPHIC ADDRESS  
„RAHTJENS, NEW YORK“

RAHTJEN'S AMERICAN  
COMPOSITION COMPANY,  
TRADE MARK.

MANUFACTURERS OF

THE GENUINE HARTMANN'S RAHTJEN'S ANTI-FOULING COMPOSITION  
FOR BOTTOMS OF IRON AND STEEL VESSELS.

RED HAND BRAND

OFFICE:

FACTORY:

26 BEAVER STREET, N. Y.

69 WANDYKE ST., BROOKLYN.

OTTO PETERSEN, PRESIDENT.

**Holm & Wonsild,**

Skibs-Mæglere, Dampskibssagenter og Redere.

**Kjøbenhavn og Lübeck.**



**Forlang altid**

# Otto Mønsted's Margarine

specielt præpareret for **Skibsbrug.**

**Holdbar**

**Fortrinlig Kvalitet**

**Smørfarvet.**

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken

**SOUTHALL**

near LONDON.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d.</sup>

eneste Fabrikanten af  
Dick's bekendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Hoved-Depôt for Continentet: **Hamburg:**

Alte Gröningerstrasse 12<sup>1</sup>.

Telegr.-Adr. Dicotto. Telefon 3999.

Agent for Kjøbenhavn:

**Johs. Bülow, Zinnsgade 4. Ø.**

## Prima Bunker-Kul.

*B<sup>d.</sup> Blumenfeld.*

**HAMBURG.**

Dovenhof 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:  
Feldblume. Comptoir 38. Amt I. 1966.

## 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.

## Bekendtgørelse

fra

# Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

20de Series

4de Trækning begynder Onsdag den 13. Januar.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinsttrække.		Hovedgevinsttrække.		2. Præmiegevinsttrække.	
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	— " 25	95	— " 50	95	— " 25
100	— " 10	100	— " 20	100	— " 10
2071	— " 8	2071	— " 10	2071	— " 8

(I denne Trækning vil henholdsvis mindst 500 og 400 Nummere i Rækkefølge gaa Gevinst.)

Desuden: **900 Extragevinster à 10 Kr.**

**Ialt: 8,100 Gevinster.**

Lodsedler til Trækningen sælges og fornyes overalt à 2 Kr. 50 Ø.  
Stykket hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i **Hovedkollek-**  
**tionen, Nørrevoigade 19, hvor Planen paa Forlangende udleveres**  
**gratis.**

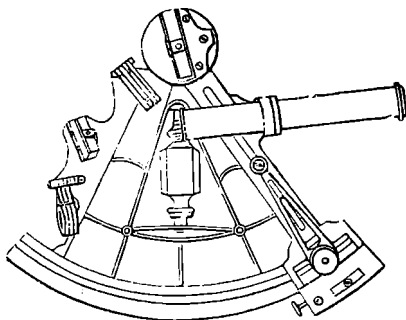
## Knöhr & Burchard Nfl.,

Hamburg,

Damp- & Sejlskibsmæglere.

Kjøb, Salg & Kontrahering af Skibe etc.

Specielt Departement for  
Assurance & Havarisager.



Kikkerter,  
Compas,  
Sextanter,  
Skibsuhrer.  
Lommeuhrer,  
Barometre.

**Laurits Kirkeby,**  
26 Laxegade 26  
Etableret 1841.

## O. Larsen,

Kunsthvæver & Illuminator,  
**ERIKSGADE 7, STUEN,**  
KJØBENHAVN V.

anbefaler sig med **Skibs-Signal**  
**Lys, Raketter og Kanonslag,**  
**Festfyrværkerier og**  
**Illuminationer.**

## C. HANSEN,

Gjortler og Metalstøber,  
**84 Pilestræde 84.**

Specialitet:

**Skibsarbejde.**

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende  
til Nutidens billigste Priser.  
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRIS

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

Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til  
Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

Tries Bogtrykkeri (G. L. Lind & Numa Fränkel.) Kjøbenhavn.

### AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petittlinie 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 TORSDAG.

Nr. 2.

Kjøbenhavn, torsdag den 14. januar 1897.

4. Aarg.

INDHOLD: Højesteretsdom angaaende Paasejling af Knippelsbro. — »Nationaltidende« som Skibsfartens Organ. — Fra Ymuiden til Macassar. — Nordby Søassurance. — Literatur. — Fra Mogadore. — Foreningsmeddelelser. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

## AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106

Lager af Papir og 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 24.

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

**John Forbæchs Eftf.,**  
St. Annæ Plads 19 & 21.

Til Holdere af dette Blad anbefales:

*Frithiof Nansen*

## Fram over Polhavet.

Den norske Polarfærd 1893—96.

Udkommer i ca. 30 Hefter à 60 Øre. 1.—3. Hefte er udkommet.

Beretningen om denne Nordpolsrejse har længe været imødeset med stor Spænding i hele den civiliserede Verden, efter at først Publikums Interesse herfor er bleven vakt ved de spændende og æventyrlige Notiser, der hidtil har været meddelt i Bladene om Frithiof Nansen og de kække Mænd, der vare med paa denne Opdagelsesrejse.

Enhver, der kender lidt til Livet paa Søen, vil med Beundring læse om det Mod, den Dygtighed og det gode Humør, hvormed Deltagerne i denne Rejse over Polarhavet er kommet over de mange Farer og Besværligheder, der vare forbundne hermed.

Faas i alle Boglæder. **H. Aschehoug & Co.,** Christiania.

Hovedkommissionær for Danmark:

**H. HAGERUPS BOGHANDEL. GOTHERSGADE 30.**

Telefon 1288.

Telegr.-Adr.: Nilsson 167

## CARL NILSSON.

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.  
**Amaliegade 36. Kjøbenhavn K.**

(forhen Amaliegade 37).

Største Lager her paa Pladsen af alle Sorter Maskin- og Cylinder-Oljer, Smørelser og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige Artikler for Dampmaskiner.

Eneforhandling af:

Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil. Zynkara. (Til Forebyggelse af Tærning, Syre- og Kjedelstensdannelse). Angus' Special Pakninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent Kamelhaars Drivremme. „Kerasha“. Patent Træk-Ræmskiver

## Syndergaard Aquaviter.

Prisbelønnet overalt, hvor de har været udstillede.  
Fabriken grundlagt

**1730.**

Ældste Brænderi i Danmark.  
6 Kvaliteter i Fabr. egen Aftapn.

**3 Kabinetsbilleder gratis**

faar Enhver, som bestiller 12 elegante, holdbare Visitkort til 4 Kr.

**12 Kabinetskort kun 6 Kr.**  
J. Monty, St. Kongensgade 21.  
Aabent baade Søn- og Helligdage.

**William Olsens Eftf.**  
PAPIRHADEL.

Holbergsgade 26. Telefon 327.

Lager af  
Konossementer.

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

31, Havnegade. Kjøbenhavn K.

Jernlager etc. paa Midtermolen i Kjøbenhavns Frihavn.

Generalagent for »Pomerania«.

See- und Fluss-Versicherungs Gesellschaft i Stettin,  
tegner Forsikkring af Skibe, Skibeparter, Ladning og Fragt til faste billige Præmier.

modtager Ordres som Agent for Messrs. Bolling & Lowe i London, La Societé Cockerill i Seraing, Messrs. Bullivant & Co. i London samt overtager Kjøb og Salg af Dampskibe, Bugserdampere, Uddybningsmateriel, Pramme, Lade- og Loosapparater, Damp- og Petroleumsmotorer etc. etc. og paatager sig Omladning og Spedition af Materiel og Varer af alle Slags til og fra Kjøbenhavns Havn.

**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 ogsaa paa Lager.  
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland af Teaktræ:  
**Trækompagniet, Københavns Frihavn.**

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

**støbt Staal,** saasom:

Skibstævne, Stempler, Tandhjul,  
Skibsskruer, Krumtappe, Ankere,  
Rorrammer, Ambolte, etc. etc.

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

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Eftf.

**YOCARINI** CIGARETTEN 100 Stk. 2 Kr. Verdensberømt  
TOBAKKEN pr. Pd. 5 Kr. og billig.

kun ægte **Wilh. Jørgensen. Østergade 61. en gros**

## Prima røgede Skinker.

Store Partier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker og Flæsk, ferske og salte Viktualievarer samt prima dansk Svinefedt anbefales til

meget lave Priser.

**12. Højbroplads 12.**  
ved Gammelstrand.

## Internationalt

### Bureau

(oprettet 1870)

Indehavere:

P. Hofman-Bang og C. Boutard,  
Civilingeniører, M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af

### Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

#### Oversættelser

til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,  
Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

35 Vimmelskafte 35  
Kjøbenhavn K.

## W. JUUL<sup>S</sup>

Kjød-Udsalg Toldbodvej 22  
og Frihavnen

anbefales til de ærede  
Skibsprovianteringshandlere.

Leverander  
til de kærlig russiske Skibe  
Polarstjernen og Standard.

## HOTEL

# GØTHEBORG

St. Annæplads 12,  
anbefales de ærede Rejsende.

J. Foverskov.

Heymann-Bloch & Komp.s

verdensberømte

## Helso-Sundheds-Salt,

diætetisk Middel  
til Konservering af  
Helbrødet,  
bør føres i ethvert  
Skibsapothek.  
Faas i de fleste  
Materialforretninger.

## J. E. Møllers Enke & Co.

Kjøbenhavn.

ENEFORHANDLING

af

MILWARD & SONS

Fiskekroge.

## 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.

# LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

## Fanø praktiske Sømandsskole.

Saavel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid.  
Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,  
Nordby, Fanø.

# SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General  
Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

De forskellige Code's benyttes, som Watkins, Scotts, A. J. & A. B. C.  
Breve, Telegrammer, Dokumenter etc.,  
som ere adresserede til vort Firma, og som ere bestemte for  
Skibsførere, blive udleverede prompt ved Skibets Ankomst.

## EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1883.

Telegraphic address »SVITZER«.

Agents for  
Great Britain.

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/ Tyne.  
telegraphic address: »Jürgenson«.

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill.  
telegraphic address: »Hobdell«.

The company maintains stations at the following ports,  
where a salvage boat will be stationed, always ready to  
leave at short notice.

COPENHAGEN	»SVITZER«.
KASTRUP	»HØYER«.
ELSINØRE	»SWITZERGOTTLIEB«.
KORSØR	»JØRGENSEN«.
ALBUEN (LAALAND)	»GUNNERSEN«.
FREDERIKSHAVN	»SVITZERLUND«.
GOTHENBURG (SWEDEN)	»ELFVERSSON«.
GREIFSWALD (GERMANY)	»SPRUTH«.

The company's boat „Em. Z. Svitzer“ — in conjunc-  
tion with the boats belonging to the Northern Salvage  
Company of Hamburg, viz: s/s „Berthilde“, s/s „Berger  
Wilhelm“ and s/s „Neva“ — operates in the Mediterranean  
and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).

## Skonnert til Salgs.

Skonnert »GAZELLEN«, 67 Reg.-Tons Netto, 110 à 112  
Tons d. w., bygget Mandal 1880, Klasse A 1 Norsk Veritas, i  
fortrinlig Stand, til Salgs ved

FREDRIKSEN & Co.,  
Mandal.

## 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.

Petersen & Niensens

## Galvaniserings- Anstalt,

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,  
anbefaler sig med  
Galvanisering  
af alt Jernarbejde til Baade  
og Skibsbrug.  
Telefon Tagenshus 37.

## W. Engelbrecht,

St. Kongensgade 61,

Frugt- & Grønthandel,

anbefaler  
Kartofler, Konserves, Frugt  
til Skibene.

Hovedforhandler PETER BUCH, Vinhandel, Helmerhus 13.



F. ZUSCHLAG. Aquavit, Kjøbenhavn N.

## Højesteretsdom

### angaaende Paasejling af Knippelsbro.

Højesteret afsagde i Fredags en Dom, der i herværende Søfartskrese længe har været imødeset med den største Interesse, og som, efter at den nu er falden, har vakt betydelig Opsigt. Sagen drejede sig om den Paasejling af Knippelsbro, der fandt Sted Mandagen d. 19. November 1894 af Dampskibet »Brunswick« og ved hvilken Broen led betydelig Skade, idet dens Reparation m. v. kostede c. 40,300 Kr. Kjøbenhavns Havnevæsen anlagde Sag mod Skibets herværende Repræsentant, Firmaet C. K. Hansen, til Betaling af dette Beløb. Sø- og Handelsrettens Dom i Sagen findes udførligt refereret i nærværende Blads Nr. 13 for Torsdagen d. 26. Marts f. A. Vi skulle derfor ikke nu paany fremstille alle Sagens nærmere Omstændigheder, men indskrænke os til at anføre, at Sø- og Handelsretten frifandt Indstævnte, fordi man ikke kunde give Havnevæsenet Medhold i, at Passage gennem Knippelsbro overhovedet kun skulde være tilladt mod, at Skibene paatog sig en ubetinget Pligt til at indestaa for deraf mulig opstaaende Skade, idet Havne-reglementets § 32 netop fremhæver Mangel paa almindelig Agtpaagivenhed som Grundlag for Erstatningspligter, og fordi man ikke kunde skønne, at der under Passagen var begaaet nogen Skibet tilregnelig Fejl.

Højesterets Dom gaar ud paa, at i Henhold til de i den indankede Dom anførte Grunde, ved hvilke intet væsentligt findes at bemærke, og idet de Højesteret af Havnevæsenet forelagte nye Oplysninger ikke kunne føre til et andet Resultat end det i Dommen antagne, bliver denne at stadfæste. Processens Omkostninger for Højesteret vil Appellanten have at betale til Indstævnte med 400 Kr.

Højesterets Dom fastslaaer altsaa, at naar et Skib beskadiger Knippelsbro ved Paasejling, og det ikke kan godtgøres, at dette skyldes en Skibet tilregnelig Fejl, saa bliver det ikke Skibet, men Havnevæsenet, der kommer til at betale den Skade, der paaføres Broen. Denne Afgørelse er sikkert meget usædvanlig, og den synes kun at kunne være truffen under Hensyn til den Omstændighed, at Knippelsbro har en for Skibsfarten særdeles uheldig Beliggenhed, og at det i Længden vil være til Skade for Kjøbenhavns Havn, om Skibene skulde betale den Skade, de uden egen Skyld paaføre Broen. At Højesteret har fastslaaet dette, kan fra Skibsfartens Standpunkt kun betragtes som meget glædeligt, saa vist som Skibene ofte have maattet betale anselige Summer for, paa Grund af uheldige Omstændigheder, som de ikke selv vare Herre over, at have beskadiget Knippelsbro — hvad de, hvis Dommen var bleven en anden, ogsaa i Fremtiden kunde være komne til at gøre. Naar baade Sø- og Handelsretten og Højesteret have forkastet Paastanden om Skibets ubetingede Pligt til at tilsvare den Skade, det tilføjer Broen, og naar de have begrundet dette ved Henvi-

til Havne-reglementets § 32, saa have de ved denne Afgørelse fortolket Reglementet paa en Maade, der ubetinget er i Skibsfartens Favør. Dette er saa meget mere i Øjne faldende som det uden Tvivl er i høj Grad usædvanligt, baade i dansk og fremmed Praksis, at et Skib fritages for at tilsvare den Skade, det, med eller uden Skyld, tilføjer en fast anlagt Bro.

Vi finde Anledning til at fremhæve denne Dommens usædvanlige Karakter, ikke fordi vi ikke fuldt ud sympatisere med dens Resultat, men fordi vi tro, at man fra enkelte Sider har været noget tilbøjelig til at overvurdere dens Følger, og fordi en saadan Overvurdering ikke vil være til Gavn for selve Spørgsmaalet om Ordningen af Havnens Besejlingsforhold. Det maa jo nemlig erindres, at Højesterets Afgørelse hviler paa Fortolkningen af et Reglement, og denne Afgørelse har kun praktisk Interesse, saa længe dette Reglement eksisterer. Det staar altsaa i Havnevæsenets Magt, naar det vil det, at unddrage sig de for det ret betænkelige Følger, Dommen i Fremtiden kunde have. Der er derfor, synes det os, fra Skibsfartens Side vel Grund til at være ubetinget tilfreds med Højesterets Dom, men ikke Grund til at slaa sig til Ro for Fremtiden med denne i den Forvisning, at det nu ikke bliver Skibene, der kommer til at betale den Skade, de uden egen Skyld tilføje Knippelsbro. Thi denne Ro kan, som vi have paavist, ikke være længere, end Havnevæsenet vil det.

Vi have frembævet dette Moment saa stærkt, fordi det synes os, at den faldne Dom ikke i mindste Maade bør svække de Bestræbelser, der særlig fra Skibsfartens Side ere gjorte for at faa Knippelsbro bygget om. Det er nemlig i disse Dages Diskussion om Dommen fra flere Sider bleven fremhævet, at Knippelsbros Ombygning nu fremtræder i højere Grad som en Nødvendighed for Havnevæsenet end tidligere. Dette er, som ovenfor udviklet, en Fejltagelse. Havnevæsenets Stilling til Spørgsmaalet om Knippelsbros Ombygning behøver ikke at berøres af Dommen, medens paa den anden Side Skibsfarten med samme Vægt som tidligere maa fordre denne Ombygning foretaget. Saa vidt vi vide, foreligger Planerne for Broens Ombygning udarbejdede fra Havnevæsenets Side og have gjort det i lang Tid, men som Havnens Administration er ordnet, kræves der jo, at de kommunale Autoriteter behandle og tiltræde dem. Spørgsmaalet om Langebros Ombygning drøftes saaledes for Øjeblikket af et kommunalt Udvalg, og Afgørelsen af dette Spørgsmaal maa vel finde Sted, forinden Knippelsbro kommer under Behandling. At Autoriteterne ville fremme disse for Besejlingen af Kjøbenhavns Havn saa vigtige Spørgsmaal med største Kraft — det er det Krav, man fra Skibsfartens Side med samme Styrke maa stille til dem efter, som forinden, at Højesterets Dom er falden.

## „Nationaltidende“ som Skibsfartens Organ.

Af Kaptajn C. Christiansen.

Fører af 3/m. Skonnert »Fortuna« af Svendborg.

I »Nationaltidendes« Tillæg for 1<sup>3</sup>/<sub>11</sub> f. A., hvilket først nu senere er kommen mig i Hænde, findes i en Artikel med Overskrift »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« et Stykke fra »Nationaltidendes« Redaktion, hvilket ordret lyder saaledes:

»Vi haabe iøvrigt, at Sejlskibsrederiforeningens Medlemmer ikke ville se paa dette lille Sammenstød med den ledende Mands Øjne. De ville dog maaske erindre, at vi lige siden 1879, altsaa i over 17 Aar, have søgt efter Evne og med god Vilje — om Dygtigheden maa andre dømme — at kæmpe for Redernes og vor hele Skibsfarts Interesser. Vi kunne pege paa en Række af Artikler med dette Maal for Øje, og ere sikre paa, at Medlemmerne ikke skulle kunne paavise, at vi nogensinde have svigtet deres Interesser. Vi skulle ej heller gøre det i Fremtiden, selv om Enkeltmands Optræden kan friste dertil.\*

Jeg finder, at disse Udtalelser ere i saa høj Grad stridende mod de virkelige Forhold, at de ikke bør gaa upaatalte hen. Ganske vist har »Nationaltidendes« Søfartsafdeling i den forløbne Aarrække indeholdt en Del Artikler af stor Interesse for Skibsfarten; men den langt overvejende Del af disse skrive sig dog vist fra andre Forfattere end fra Redaktionen. Jeg mindes virkelig aldrig at have set »Nationaltidende« tage Ordet for nogen Sag af videre Betydning for Skibsfarten, og de Reformere for denne, der skyldes »Nationaltidendes« Virksomhed, ere vist snart talte. Jeg skal derimod anføre nogle Eksempler paa, at nævnte Blad ikke alene netop har svigtet Skibsfartens Interesser, men endog ligefrem modarbejdet disse.

Jeg tillod mig i 1891 i en kort Artikel, der blev optaget i »Nationaltidendes« Tillæg for 1<sup>6</sup>/<sub>5</sub> s. A., at henvende Marineministeriets Opmærksomhed paa det vestlige Kattegats og Belternes mangelfulde Forsyning med Fyr, Taagesignaler, Signaler for Lysbøjernes Fraværelse fra Stationerne m. m. Det var jo nemlig den Gang en meget almindelig Mening iblandt alle Skibsførere, der befarede de nævnte Farvande, at disse vare meget utilstrækkeligt forsynede med Vejledningsmidler, og jeg havde i den Sag ikke alene min egen Erfaring som Skibsfører, men tillige en Mængde erfarne Kollegaers Udtalelser at støtte mig til, saa jeg antog, at jeg kunde være berettiget til at tale med derom. I Stedet for nu at arbejde hen til at faa disse mangelfulde Forhold forbedrede, fremkom der i samme Nr. af Bladet fra Redaktionen en lang, i en ligefrem haanlig og overlegen Tone skreven Svarartikel, hvis Hovedindhold var, at Redaktionen vel indrømmede, at der endnu var mere, der trængtes til, men den fandt iøvrigt slet ikke, at de paagældende Farvande vare forsømte med Vejledningsmidler, derefter opramsedes en Del Fyrforandringer m. m., hvoraf en Del den Gang dog kun vare paatænkte, og alt dette, mente Redaktionen, fortjente stor Paaskønnelse og ikke en ensidig Kritik. Følgende Udtryk vare ogsaa brugte: »for ham har Opgaven kun været at kritisere og forlange«, samt »men saa er det forbi, han ser ensidigt paa Fyrvæsenet og blæser et Stykke ad Pengenes rimelige Anvendelse« o. s. v. Redaktionen paaberaabte sig sit særlige Kendskab til Navigering i danske Farvande, og dog vidnede den hele Artikel om alt andet end et indgaaende Kendskab til saadan Navigering, og til Slutning fik man det gode Raad, at man kunde bruge Loddet. Jeg vil af det her anførte overlade til enhver at bedømme, om »Nationaltidendes« Standpunkt til denne Sag kan kaldes »at kæmpe for« eller »at modarbejde« Skibsfartens Interesser. Skibsførere, der vare interesserede

i Sagen, vare i sin Tid ikke i Tvivl om, hvorledes det burde bedømmes. Heldigvis har Marineministeriet set anderledes paa Sagen end »Nationaltidende«s »søkyndige Redaktion«, og det har hjertelig glædet mig i de forløbne Aar at se, at de af mig og en anden Kollega den Gang paapegede Mangler for en stor Del efterhaanden ere blevne afhjulpne. At dette er sket, derfor ere vi Skibsførere Marineministeriet, men ikke »Nationaltidende« Tak skyldige.

Da der for nogle Aar siden var Lovforslag om Navigationsskolevæsenet under Behandling i Rigsdagen, hvor der som bekendt var foreslaaet, at Navigationskolerne i Provinserne skulde nedlægges, da var det ikke »Nationaltidendes« Skyld, at en saa meningsløs og for Søfartens Interesser saa uheldig Foranstaltning ikke blev gennemført. Nu ved jeg meget vel, at »Nationaltidendes« Redaktion ikke kan, eller maaske rettere sagt ikke vil indse, hvor meningsløst og uheldigt det vilde have været, om disse Skoler vare blevne nedlagte, men enhver, der ikke netop ser paa Sagen med københavnske Øjne, har derimod let ved at indse det; derom vidner tydeligt nok alle de Adresser, der i sin Tid fra de forskellige Søfartscentre omkring i Landet bleve indsendte til Rigsdagen om Sagen, hvilke endnu ville være i frisk Minde.

Hvorledes har »Nationaltidende« i det hele taget stillet sig til de Lovforslag af Vigtighed for Skibsfarten, der i de senere Aar have været under Behandling i Rigsdagen, som f. Eks. om Konsulatloven? Har Bladet med et eneste Ord søgt at paavirke sine Meningsfæller blandt Rigsdagsmændene til at varetage Skibsfartens Interesser, eller paa nogensomhelst Maade arbejdet for, at saadanne Love kunde blive affattede saaledes, at de bleve retfærdige for Skibsfarten?

Jeg har bestandig interesseret mig meget for »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« og efter Evne agiteret for at skaffe den saa stor Tilslutning som mulig. Med dette for Øje indsendte jeg forrige Vinter til »Nationaltidende« en Artikel, der indeholdt en Opfordring til Skibsredere om at indtræde i Foreningen. Jeg mente jo nemlig, at det kunde være heldigt at fremkomme med en saadan Opfordring paa andet Sted end i »Dansk Søfartstidende«, hvis Læsere jo for en stor Del allerede ere Medlemmer af Foreningen. Jeg ventede derefter en Tid, men Artiklen fremkom ikke i »Nationaltidende«. Da jeg forespurgte Redaktionen om Grunden dertil, fik jeg det Svar, at Artiklen egnede sig ikke til Optagelse. Jeg indsendte den derefter til »Dansk Søfartstidende«, hvor den findes optaget i Nr. 16 for 1<sup>6</sup>/<sub>4</sub> f. A. Naar »Nationaltidende« nægter at optage en saadan Artikel, da maa dette jo være ensbetydende med, at Bladet modarbejder »Dansk Sejlskibsrederi-Forening«, og dette kan vel næppe kaldes »at kæmpe for Redernes og vor hele Skibsfarts Interesser«. Indtil »Nationaltidendes« Redaktion finder for godt at stille sig noget mere velvillig overfor Foreningen, samt finder det »interessant« at omtale dens Virksomhed paa en anden Maade end hidtil, kommer samme Redaktion vist til at finde sig i, at Sejlskibsrederi-Foreningens Medlemmer betragte Redaktionen hele Optræden overfor Foreningen »med den ledende Mands Øjne«. Tidligere var »Nationaltidendes« Søfartsafdeling jo af Mangel paa bedre bleven et Slags Organ for vor Skibsfart, men efter Oprettelsen af »Dansk Søfartstidende« har dette Blad efterhaanden mere og mere overflødiggjort »Nationaltidende« som Søfartsorgan. Som saadant føler »Nationaltidende« uden Tvivl Grunden vakle under sig, og at »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« har valgt »Dansk Søfartstidende« som sit Organ, det er naturligvis ikke stemmende med den store ferslewske Bladgeschäfts Interesser, og disse gaa selvfølgelig foran Skibsfartens.

Som et Eksempel paa, hvorledes andre bedømme »Nationaltidendes« Evne og gode Villie til »at kæmpe for Redernes og vor hele Skibsfarts Interesser« skal jeg henvise til en Artikel i »Dansk Søfartstidende« for 2<sup>9</sup>/<sub>3</sub> 1895, med Overskrift »Generalkonsulatet i Rio de Janeiro«.

## Fra Ymuiden til Macassar.

Vi have modtaget følgende:

Hr. Redaktør! Tør jeg bede om Plads i Deres ærede Blad for følgende korte Rejsebeskrivelse, der muligvis kan supplere Hr. Kapt. Thomsens (Bark »Emilie«) Meddelelser om samme Fart i et tidligere Nummer af Bladet. Brig »Cito« forlod Ymuiden den 6te August bestemt til Macassar og fik to Dage efter, om man saa maa sige, N. Ø. Passaten ved Dungeness; thi den Vind (N. Ø.), som da indtraadte, bragte os uden Afbrydelse til 13° N. Br. og 26° V. Lgd. den 26/8, hvor vi havde et Par Dages stille og omløbende; derefter gik Vinden om til S. V. og S. S. V. og holdt sig saaledes for længere Tid, kun afbrudt af en Tornado med stærk Regn. Den 1/9 paa 8° 45' N. Br. og 24° V. Lgd. var Vinden Øst, Styrke 6 og varede i 2 Timer, hvorefter den atter gik S. V. Den 5/9 paa 17° V. Lgd. og 4° N. Br. vendtes vestover med Vinden S. V., som dog snart halede sig sydligere og tillod os at passere Linjen paa 21° V. Lgd. den 8/9. med 33 Dage fra Ymuiden. Herfra blæste en almindelig Passat, der gennemsejledes med »godt fuldt Sejl« og holdt sig til 18° S. Br. og 25° V. Lgd., hvor vi fik stille i 2 Etmaal og S. Vestlige Vinde med høj sydlig Dønning, antagelig Halen af en »Pampero«.

Endnu en Gang blæste Passaten for en kort Tid, men tabtes snart igen; Søen var samtidig ualmindelig høj og levende fra S. V.

Største V. Lgd. var 27°. Den 23/9 paa 29° S. Br. 24° V. Lgd. blæste det op fra V. t. N. med langsomt tiltagende Kuling; Vinden blæste først fra N. V., senere gennem Vest til S. V. med højt Barometer, hvor den holdt sig til 27/9; Styrken varierede mellem 6 og 10, og Søen var af en ualmindelig Højde, et Bevis for at den kom langvejs fra, en rigtig Jævnøgns-Storm. Ruten for østgaaende Skibe foreslaas paa denne Aarstid til 44° S. Br., dog da »Cito« er 17 Aar gammel og der under Stormen indtraf enkelte Smaahavarier paa Rigningen, ansaa jeg det for heldigere at blive paa 40° eller deromkring. Da vi havde styret meget østlig i Stormen for at undgaa at dreje til Vinden, kunde Vejen syd om Tristan da Cunha ikke følges, og vi fortsatte derfor den 28/9 fra 34° S. Br. 10° V. Lgd. til 40° S. Br. 0° 8' V. Lgd., som vi passerede den 2/10, efter 57 Dages Rejse. Derfra styredes saa vidt mulig langs 40° Brede Parallellen østefter med afvekslende Held. Vinden drejede stadig fra misv. Nord til misv. Syd og kom ikke under hele Rejsen — til 103° Øst — østen for disse to Hovedstreger.

Styrken af disse vestlige Vinde varierede meget, men var dog aldrig haardere end at der kunde lænses for rebede Sejl, hvilket jo var heldigt for os.

Is saas ikke, men ventedes, da der i flere Dage, fra 8° Øst til 20° Øst, var forholdsvis smult Vand, meget koldt og af og til Taage. Paa den videre Vej østpaa fulgtes den Regel, som »Segelhandbuch für Indisches Ocean« giver, nemlig saa længe Vinden er norden for Vest, da at styre lidt sydligere, for senere, naar Vinden gaar sydpaa og som oftest blæser haardere, at kunne løbe væk nordefter og paa den Maade holde Minimumet sønden for Skibets Kurs. Kursen bliver derved noget ud og ind, dog med et ældre Skib er det vist at anbefale, og for Resten kommer man jo Storcirklen nærmere ved at komme sønden for sin Route. Minimums Banerne fandtes at ligge imellem retv. S. Ø. t. Ø. og Ø. t. S. og gik i ingen Tilfælde, som af Kapt. Thomsen bemærket, nordligere, de bevægede sig snart raskere og snart langsommere end Skibets Fart, og vare flere Gange stationære. Den tyske »Direktion« giver i disse Farvande en udmærket Vejledning; kunde den ikke oversættes paa Dansk?

Den 13/10 nødsagedes vi til at tage Store-Bramrigning til Dæks, da Toppen af Mersestangen var brækket under Godset og ikke kunde bære Vægten af Salingen med Tilbehør. Mersestangen forstøttedes med Reserve-

Barduner og antages at ville holde Rejsen ud, enten til et af Stræderne eller Macassar. Trods dette Tab af Sejlkraft tilbagelagdes i 13 Dage 2410 Kml., der giver en Gennemsnitsfart pr. Etmaal af 185.4, cirka 7.7 Knob, alt-saa uden videre Forsinkelse af Rejsen. Den 23/10 passeredes imellem Amsterdam og St. Paul Øerne uden dog at se nogen af dem, og nu skønsedes Kursen saa smaat efter et Punkt paa 30° S. Br. og 106° østlig Lgd. med meget fint Vejr og S. Vestlige Vinde. Fra dette Punkt, der passeredes den 3die Novbr., styredes efter N. V. Kap, for om mulig at kontrollere Kronometeret; Vinden gik nu langsomt om til S. Ø. og S., hvor den holdt sig med meget fint Vejr til vi den 18de November fik Pandita Island i Sigte om Middagen. Det var meget diset og skyet over Landet, og det var vanskeligt at faa sikker Kending. N. V. Kap kom ikke i Sigte som Følge af en Kronometerfejl, der bevirkede 40' Fejl i Længden. Ved en Række Maanedistanser fandtes det, at Længden var 40',5 for østlig, dog da det er en vanskelig Observation paa et slingrende Skib, stolede vi ikke rigtig paa Resultatet, som jo viste sig at være temmelig nøjagtigt.

Om Aftenen den 16. November, ved Maaneskin og Strømmen med, styrede vi ind i Lombokstrædet med Vinden østlig og avancerede hurtig nordpaa til Amok Bay paa Bali Siden, dog allerede ved Midnat skiftede Strømmen og Vinden flouede af, saa vi næste Morgen laa en 5 á 6 Kml. udenfor Strædet igen. Strømmen satte 4 Timer nordpaa og 8 Timer sydpaa, saa med lette foranderlige Vinde var der ingen Udsigt til at komme igennem her, og da det var over Midten af November og vi havde N. V. Monsunen i Vente, holdt vi af efter Bali Strædet, hvor der er Ankergrund næsten hele Vejen. Allas Strædet vilde have været bedre, men Vinden var stadig østlig og jeg ansaa det for bedre at krydse op i Java Søen imod en Østen Vind end i Indiske Havet.

Bali Strædet passeredes i 9 Timer den 18de Novbr. med Vinden sydlig og sydøstlig, Styrke 3, Strømmen 6 Timer med og 3 Timer imod, den skiftede først ved Java-Siden, og løb omtrent 1 Time længere syd i ved Bali Siden med oprørt Sø og svære Strømraser.

Fra Strædet til Macassar havde vi 10 Dage, og drev mere end sejlede hertil. Vinden var stadig omløbende med Tordenbyger, dog mest fra øst og sydøstlig Retning. Først her følte Tabet af vor Bramrigning.

Den 27de om Aftenen kom vi til Ankers paa en Korallbanke udenfor Macassar, og med næste Dags Søbrise naade vi lykkelig vort Bestemmelsessted, Macassar, med 114 Dages Rejse fra Amsterdam. Haabende at disse faa Oplysninger kunne være andre til Nytte

tegner med Agtelse

A. C.

Macassar, den 30te November 1896.

## Nordby Søassurance.

Fra Nordby paa Fanø skrives til os den 7de Januar:

Nordby Skibsforsikringsforening eller »Assurancekassen«, som den ogsaa kaldes, afholdt i Gaar sin aarlige Generalforsamling i Skibsrederforeningens Sal under Ledelse af Skibsreder C. H. Nielsen.

Regnskabet for 1896, der fremlagdes i revideret Stand og godkendtes, har bl. a. følgende Indtægtsposter:

1. Præmier og skyldige Indskud:	
a. I Juni Termin . . . . .	Kr. 26,369.05
b. I December Termin . . . . .	- 27,881.88
	Ialt . . . . . Kr. 54,250.93
2. Renter:	
a. I Juni Termin . . . . .	Kr. 3152.06
b. I December Termin . . . . .	- 3315.80
	Ialt . . . . . Kr. 6467.86

Af Udgiftsposterne skulle vi nævne:

1. Udbetalt i Erstatning i Anledning af Barkskibene »Esperances« og »Lotties« Forlis . . . . . Kr. 39,833.79
  2. Anden Havarierstatning . . . . . - 7,214.92
- Ialt . . . . . Kr. 47,048.71

Foreningens Status er særdeles god. Den 31. December f. A. ejede den ialt . . . . . Kr. 277,167.27  
Den 1. Januar 1896. . . . . - 260,742.38

Fremgang . . . . . Kr. 16,424.89  
Foreningens Risiko den  $\frac{31}{12}$  96 var. . . . . Kr. 1,253,325.00  
Ved Begyndelsen af samme Aar . . . . . - 1,183,400.00

Fremgang . . . . . Kr. 69,925.00

Foreningens Formue udgør 22 % af Risikoen, hvilket er Maksimum, hvorfor Formuen ikke vil blive yderligere forøget. Dette heldige Resultat er naaet med en aarlig Præmie af kun  $4\frac{1}{2}$  %; undertiden, naar Status er god, er der kun betalt 4 %, medens Præmien for den større Del af Skibene, der ikke kan forsikres her hjemme, men i Regelen er forsikret i Hamburg, i de senere Aar — særlig ved Forsikring »pr. Rejse« — er løben op til 8 å 10 % p. A., undertiden endog højere. De fleste her hjemmehørende Skibe kunne blive forsikrede i Foreningen for indtil 25,000 Kroner, tidligere kun 20,000 Kr., medens et Forslag om at gaa op til 30,000 Kr. pr. Skib endnu ikke er blevet vedtaget. Af de anførte Tal vil det være klart, at Foreningen har i høj Grad bidraget til at formindske de her hjemmehørende Skibes Præmieudgifter og derved meget støttet Byens Skibsfart.

I Foreningen er delvis forsikret 65 større Skibe med en Tonnage af 33,174 Reg. Tons.

Generalforsamlingen vedtog at yde følgende Gaver:

1. Til Nordby Enkekasse . . . . . Kr. 800.00
2. - »De fattiges Kasse« i Nordby . . . . . - 200.00
3. - Fanø praktiske Sømandsskole . . . . . - 200.00
4. - Evangeliets Forkyndelse for skandinaviske Søfolk i fremmede Havne . . . . . - 100.00
5. Til Sømandshjemmet i Kalkutta . . . . . - 50.00

Til Medlem af Styrelsen i Stedet for Direktør H. Rødgaard, der fratraadte efter Tur, valgtes Skibreder P. N. Harbye med 31 Stemmer, medens Skibsreder C. P. Holm fik 19 St. Til Suppleanter valgtes Rødgaard og Holm med henholdsvis 35 og 19 Stemmer; de øvrige Stemmer vare spredte. Revisorerne, Skibsrederne L. Andersen og Math. S. Jepsen, genvalgtes, hvilket ligeledes var Tilfældet med Kasserer og Regnskabsføreren, fhv. Købmand P. Svarrer, der har beklædt denne Stilling i 25 Aar, hvorfor der fra Foreningens Side vistes ham megen Erkendtlighed for hans paalidelige og gode Arbejde i Foreningens Tjeneste; bl. a. blev der bevilget ham et personligt Tillæg til hans Lønning paa 100 Kr. aarlig.

## Literatur.

**Fram over Polhavet.** Den norske Polarfærd. Af Fridtjof Nansen. (H. Aschehoug & Co.s Forlag, Kristiania. — Hovedkommissionær for Danmark: H. Hagerup.)

Vi have faaet tilsendt de udkomne 3 Hæfter af Dr. Nansens Skildring af den nys afsluttede norske Polar-ekspedition. Dennes Resultater vare jo saa glimrende, at de hurtigt have opnaaet Berømmelse over hele den civiliserede Verden, og det Værk, i hvilket Ekspeditionen skildres af dens egen Chef, vil derfor være sikker paa at finde en uhyre Læsekres. De udkomne Hæfter synes fuldt ud at godtgøre, at det norske Nationalværk ogsaa fortjener en saadan Læsekres, ganske bortset fra det Æmne, det behandler. Dr. Nansen fortæller om sin Ekspedition paa en saa livlig og ligefrem Maade, at man ikke

paa noget Punkt taber Interessen for hans og hans Kammeraters Færd. I de foreliggende Hæfter gives en kortfattet Oversigt over tidligere Polarekspeditioner og deres Resultater; derefter skildres Fram-Ekspeditionens Tilblivelse, dens Afrejse fra Norge og dens første Færd langs Sibiriens Kyst. Beretningen er helt igennem ledsaget af Illustrationer og af Kort; den frembyder ikke alene en ualmindelig underholdende Læsning, men er ogsaa i høj Grad belærende for enhver, der nærer Interesse for de senere Tidens Polarforskning.

Dr. Nansens Bog fortjener stor Udbredelse i vore Søfartskrese, i hvilke der i særlig Grad maa findes Sans for de uforfærdede Polarfareres Rejse med dens mange æventyrlige Hændelser og med dens store Resultater. Til Læsning om Bord i Skibene vil denne Bog egne sig ypperligt. En af Fram-Ekspeditionens mest fremragende Deltagere, Kaptajn Sverdrup, er jo desuden norsk Skibsfører og meget populær i den norske Skibsførerstand.

Vi anbefale Dr. Nansens Bog paa det bedste til vore Læsere.

Samling af Domme vedrørende Assurancevæsenet for Aarene 1886-95, udgiven af Forsikringsforeningen i Kjøbenhavn, samlet og forsynet med et alfabetisk Sagregister ved N. H. Bache, Overretssagfører, Kbhvn. 1896. 80 Sider.

Om dette Hefte, der er tilstillet Dansk Søfartst. til Anmeldelse, er kun at sige, at det indeholder korte og klare Referater af en Række Domme i Forsikringsager, hvoraf de allerfleste have udelukkende eller overvejende Interesse for Landforsikring. Af de enkelte, der have særlig Søforsikrings-Interesse, have de fleste været optagne her i Bladet.

## Fra Mogadore.

Fra Mogadore skriver Føreren af 3mst. Skonnert »Irene«, Kaptajn Rasmussen, bl. a. følgende, som vi antage vil være af Interesse for mange Skibsredere og Skibsførere:

»Som jeg skrev, havde vi losset nogle Lægtene i Søndags, da Vejret var godt og Søen moderat indtil Aften Kl. henved 7, da Søen rejste sig med en Voldsomhed, saa det bundbrækkede overalt om os. Vi stak al Kæden ud for begge Ankere; og da den tog haardt i den bagbords Kæde, sattes Kabeltovet paa den og gjordes fast agterude.

Den laa nu, efter hvad det syntes, temmelig godt, indtil mellem Kl. 8 og 9, da Søen blev endnu værre, saa Braadet gik henover Skibet, og henved Kl. 9 brast Kæden, faa Favne fra Tampen. Jeg satte nu Kabeltovet paa Styrbords Kæde og ventede hvert Øjeblik, at den skulde knække, navnlig da Søen stadig blev værre i Stedet for bedre, men den holdt dog til næste Formiddag Kl. 11. Da var Søen paa sit værste, et Hav, som hverken lader sig beskrive eller tænke, naar man ikke har set det. Da Kæderne vare gaede, varede det ikke mange Øjeblikke, før Skibet tønnede paa Stranden, og da der var høj Brænding, maatte vi søge Rigningen, for ikke at blive skyllede overbord. Vi sad saa i Rigningen til Kl. henved 5, da Vandet faldt saa meget ud, at vi kunde komme i Land og det lykkedes os saaledes alle at blive frelste.«

»Konsulen siger, at der ofte forefalder Strandinger ved Mogadore, og det fortælles nu, at det er meget sjældent, at noget Sejlskib, som kommer her om Vinteren, slipper herfra uden at gaa i Land.« (Ærø Avis).

## Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Indmeldelse i Foreningen kan ske til dens Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., eller til Kredsbestyrelsernes Formænd:

Skibsreder M. N. Fischer, Vejle; Konsul J. Hintze, Rønne; Kaptajn Jacob Holm, Kjøbenhavn; Havnefoged Carl E. Møller, Svendborg; Agent N. Petersen, Marstal; Havnefoged A. P. Rasmussen, Nykjøbing, Jyll; Konsul Rechnitzer, Aalborg; Kaptajn J. H. Svarrer, Nordby, Fanø.

### „Dansk Sejlskibsrederiforening“s Sagførere.

Aalborg . . . . . Sagfører *Knud Petersen og Henr. Knudsen.*  
 Aarbus . . . . . — *A. Andresen.*  
 Assens . . . . . — *J. Jørgensen.*  
 Esbjerg . . . . . — *J. Clausen.*  
 Faaborg . . . . . — *J. Amtoft.*  
 Fredericia . . . . . — *E. Thiellesen.*  
 Frederikshavn . . . . . — *N. Petersen.*  
 Kjøbenhavn . . . . . Højesteretssagfører *Ludvig Arntzen.*  
 Kolding . . . . . Overretssagfører *H. C. Bennetzen.*  
 Marstal . . . . . Sagfører *H. P. Nielsen.*  
 Middelfart . . . . . — *Philip Hansen.*  
 Nexø . . . . . — *H. Mauritzen.*  
 Nyborg . . . . . — *Chr. Quist.*  
 Nykjøbing Jyll. — *P. P. Salling.*  
 Odense . . . . . — *E. Kiørboe og C. Knudsen.*  
 Randers . . . . . — *Reinholdt-Poulsen.*  
 Rønne . . . . . — *Janus Olsen.*  
 Svendborg . . . . . Overretssagfører *J. Jacobsen.*  
 Thisted . . . . . Sagfører *Niels Lyhne.*  
 Vejle . . . . . — *F. Knudsen.*

De ærede Kredsformænd i Dansk Sejlskibsrederi-Forening anmodes om at indsende resterende Kontingenter for 1896 inden d. 15. Januar førstkommande.

*Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonceafdeling.*

## Ugens Havarier.

Svanen, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 5. ds. maattet returnere til Trawemünde med Skade paa Maskinen.

Skodsborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 5. ds. paa Grung nord for Dragør. Flot med Assistance af Svitzers og repareres i Helsingør.

Solid, 3/m. Skonnert af Kjøbenhavn, er prajet paa 47° 50' N. Br. og 41° 40' V. Lgd. paa Rejsen fra Cadiz til St. John. Skibet havde en Del oven Bords Skade.

Solide, Dpsk. af Stockholm, har været paa Grund ved Lynetten. Flot uden Assistance og ubeskadiget.

L. P. Holmblad, Dpsk. af Kjøbenhavn, er ankommet til Antwerpen d. 6. ds. efter at have været paa Grund. En Del Lest er kastet over Bord for at komme flot.

Danmark, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 7. ds. ved Afgangen fra W. Hartlepool været i Kollision med Dokporten. Skibet der lækker lidt repareres.

## Fra Sø og Land.

Tonnageafgifter i nordamerikanske Havne af Skibe kommende fra tyske Havne.

Ved en Proklamation af 3. f. M. har Præsidenten for de Forenede Stater af Amerika ophævet sin Proklamation af 26. Januar 1888, hvorved der indrømmes Skibe kommende fra tyske Havne Frihed for Tonnageafgift i de Forenede Staters Havne. Den ny Ordning, hvorefter der skal svares 6 cents pr. Ton (dog ikke over 30 cents pr. Ton om Aaret), er traadt i Kraft den 2. d. M.

Udenrigsministeriet, den 8. Januar 1897.

Resultat af Maskinisteksaminerne i December 1896.

Til 1. Afdeling indstillet 57 Eksaminander, hvoraf 44 bestode.

Til 2. — — — 10 — — — — —

Til Maskinpasserprøven 5 — — — — —

Orlogsværftet, den 6. Januar 1897.

Tonnageafgiften i Moss. Tonnageafgiften af ladende og lossende Skibe i Moss er for 1897 og indtil videre blevet forhøjet til 5 Øre pr. Registerton af Fartøjer i udenrigsk Fart. Udenrigsministeriet, den 6. Januar 1897.

Paa Foranledning henleder Redaktionen de ærede Indsenderes Opmærksomhed paa, at de ikke kan vente de af dem indsendte Artikler og Spørgsmaal optagne i Bladet, med mindre de, foruden det Skrivelsen ledsagende Mærke, opgive deres Navn til Efterretning for Redaktionen.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til New-Orleans 6 Jan., bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Reval 9. Jan., bestemt til Dunkirk. — Antwerpen, Caroc, ankom til Novorossisk 9. Jan., bestemt til Odessa, Smyrna. — Castor, Holm, ankom til Lisbon 10. Jan., bestemt til Kbhvn. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til Messina 5. Jan., bestemt til Denia, Kbhvn. — Dagmar, Gade, ankom til Valencia 6. Jan., bestemt til Tarragona, Barcelona, Marseille, Genua. — Douro, Brabrand, afgik fra Lisbon 4. Jan., bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Kihl, afgik fra Smyrna 9. Jan., bestemt til Antwerpen. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Stettin 11. Jan., bestemt til Kbhvn., Southampton, Valencia. — Kiew, Rabe, ankom til Dunkirk 9. Jan., bestemt til Liverpool. — Kursk, Staal, afgik fra La Rochelle 9. Jan., bestemt til Havre, Kbhvn. — Leopold II, Kruse, afgik fra Alger 8. Jan., bestemt til Antwerpen. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Antwerpen 7. Jan., bestemt til Algier, Piræus etc. — Nicolai II, Jespersen, ankom til Reval 10. Jan., bestemt til Kbhvn., Rotterdam. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Reval 11. Jan., bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Omsk, Rasmussen, ankom til Reval 8. Jan., bestemt til Kbhvn., London. — Tejo, Fenger, afgik fra Kbhvn. 13. Jan., bestemt til Newcastle, Oporto. — Tomsk, Andersen, ankom til Antwerpen 5. Jan., bestemt til Kbhvn., Reval. — Vesuv, Norden, afgik fra Marsala 4. Jan., bestemt til Kbhvn. — Viking, Jørgensen, afgik fra Libau 12. Jan., bestemt til Sunderland. — Xenia, Ingerslev, ankom til Lisbon 10. Jan., bestemt til Larochelle. New-Orleans. — Baron Stjernblad, Michélsen, ankom til Kbhvn. 11. Jan., bestemt til Antwerpen. — Louisiana, Jensen, ankom til Rotterdam 11. Jan., bestemt til St. Thomas, New-Orleans.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Kbhvn. 9. Jan., bestemt til Libau. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Arendal 8. Jan., bestemt til Vestnorge. — Ceres, Svensson, ankom til London 3. Jan., bestemt til Kbhvn., Libau. — Charkow, Nielsen, ankom til Hull 8. Jan., bestemt til Kbhvn., Libau. — Christian IX, Møllerup, afgik fra Kbhvn. 7. Jan., bestemt til London. — Christiansund, Bay Schmith, afgik fra Arendal 12. Jan., bestemt til Kbhvn., Stettin. — Fanø, Jørgensen, afgik fra Liverpool 7. Jan., bestemt til Kbhvn., Stettin. — Frederik, Harboe, ankom til Pillau 9. Jan., bestemt til Hull. — Jolantha, Frisenette afgik fra Kbhvn. 6. Jan., bestemt til Manchester. Liverpool. — Kasan, Thomsen, ankom til Pillau 11. Jan., bestemt til Kbhvn., London. — Libau, Clauson-Kaas, afgik fra Hamburg 12. Jan., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Louise, Brabrand, passerede Hanstholmen 10. Jan., bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, ankom til Stettin 9. Jan., bestemt til Kbhvn., Manchester. — Morsø, Lind, ankom til Danzig 8. Jan., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Moskov, Petersen, ankom til Libau 9. Jan., bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 11. Jan., bestemt til Kbhvn., Riga. — Nordjylland, Hansen, ankom til Libau



3. Jan., bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Perm. Christensen, afgik fra Libau 11. Jan., bestemt til Kbhvn., London. — Pregel, Egidiusen, ankom til Libau 8. Jan., bestemt til Hull. — Romny, Harder, ankom til Hull 4. Jan., bestemt til Kbhvn., Libau. — Thyra, Garde, ankom til Hamburg 9. Jan., bestemt til Kbhvn., Østersøen. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Antwerpen 11. Jan., bestemt til Kbhvn., Østersøen. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 8. Jan., bestemt til Riga. — Vesta, Corfitz, ankom til Kbhvn. 8. Jan., bestemt til Hamburg. — Georg, Petersen, ankom til Newcastle 10. Jan., bestemt til Libau.

Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 13. Jan., bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Koloed, afgik fra Newcastle 12. Jan., bestemt til Odense. — Ficaria, J. V. Fenger, afgik fra Kbhvn. 14. Jan., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 12. Jan., bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, Borries, afgik fra Odense 14. Jan., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 13. Jan., bestemt til Leith via Aalborg. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Nakskov 13. Jan., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, C. N. Bloch, afgik fra Leith 12. Jan., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm, Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Kbhvn. 7. Jan., ankom til Reval 10. — Frode, H. W. Wrisberg, afgik fra Riga 12. Jan., bestemt til Antwerp. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 10. Jan., bestemt til Tyne Dock f. Ordre. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Kbhvn. 8. Jan., ankom til Reval 12. — Svend, Aug. S. Hveysel, afgik fra Sunderland 10. Jan., bestemt til Kbhvn. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Boness 28. Decbr., ankom til Libau 3. Jan. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Grangemouth 31. Decbr., ankom til Kbhvn. 3. Jan. — Danmark, T. Heintzmann, afgik fra Dunkerque 27. Decbr., ankom til West Hartlepool 20. — Volmer, M. A. Riber, ankom til Rouen 6. Jan. — Ragnar, T. Tofte, afgik fra Newport 8. Jan., bestemt til Aarhus. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Newport 17. Decbr., ankom til Aarhus 24. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Blyth 1. Jan., ankom til Libau 6. — Magnus, M. Frantzen, afgik fra London 10. Jan., ankom til Blyth 11.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Dunkirk 11. Jan. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra Methil 26. Decbr., ankom til Genua 8. Jan. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Ghent 31. Decbr., ankom til Bilbao 4. Jan. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Newcastle 20. Decbr., ankom til Bilbao 26. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Reval 3. Jan., ankom til Dunkirk 12.

Heimdæl. Anine, A. V. Knudsen, afgik fra Newcastle 10. Jan., bestemt til Kbhvn. — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Ghent 9. Jan., ankom til Newcastle 11.

Thingvalla. Norge, Knudsen, afgik fra New-York 26. Decbr., paa Rejse til Kbhvn. — Island, Thomsen, afgik fra New-York 9. Jan., paa Rejse til Kbhvn. — Hekla, Laub, afgik fra Kristiansand 1. Jan., paa Rejse til New-York. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kristiania 30. Decbr., ankom til Kbhvn. 1. Jan.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Schmiegelow, afgik fra Kbhvn. 7. Jan., ankom til Methil 10. — Agnete, Sørensen, ankom til Dundee 4. Jan. — Hermia, Warming, afgik fra Kbhvn. 10. Jan., bestemt til Reval. — Alice, Kraemer, afgik fra Sunderland 11. Jan., bestemt til Kiel. — Bornholm, Jensen, afgik fra Sunderland 6. Jan., bestemt til Kiel. — Gøteborg, Madsen, ankom til Warkworth 4. Jan. — St. Alban Jørgensen, ankom til Libau 6. Jan., afgik fra Libau 10., bestemt til Korsør. Nauta, Steen, ankom til Nyborg 5. Jan., afgik fra Nyborg 8., bestemt til Libau. — Rønne, Hintze, afgik fra Libau 6. Jan., ankom til Nakskov 8. — Marstrand, Lund, afgik fra Marstrand 5. Jan., ankom til Swinemünde 6., afgik fra Swinemünde 7., ankom til Marstrand 8. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Marstrand 6. Jan., ankom til Lübeck 8., afgik fra Lübeck 9., ankom til Marstrand 11.

Danmark. Rolf, J. G. Hahn, afgik fra Libau 10. Jan., bestemt til Ghent. — Thorvaldsen, Pii, ankom til Grangemouth 10. Jan. — Absalon, H. Predbjørn, ankom til Blyth 11. Jan. — Ansgar, A. Larsen, afgik fra Reval 10. Jan., bestemt til Dunkirk. — J. N. Madvig, H. S. A. Olsen, afgik fra Newcastle 10. Jan., bestemt til Kiel. — Hamlet, W. E. Sommer, afgik fra Newcastle 10. Jan., bestemt til Kbhvn. — Helge, D. G. Matthiessen, ankom til Blyth 5. Jan.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, afgik fra Newcastle 7. Jan., bestemt til Horsens. — Norma, Degn, afgik fra Sunderland 11. Jan., bestemt til Esbjerg. — Nordsgaen, Schmidt, afgik fra Lysekild 5. Jan., ankom til Emden 8.

Dannebrog. Amalienborg, Fischer, ankom til London 6. Jan. — Christiansborg, M. Schultz, ankom til Blyth 12. Jan. — Frederiksborg, M. Kühl, ankom til Kbhvn. 12. Jan. — Fredensborg, P. Hartmann, ankom til London 13. Jan. — Rosenberg, W. Schultz, ankom til Stockholm 6. Jan. — Uranienborg, P. V. Olsen, ankom til Grimsby 5. Jan. — Jomsborg, van Deurs, ankom til Montrose 11. Jan.

Dampskibsselskabet af 1896. Skodsborg, K. Schmidt, afgik fra Helsingør 12. Jan., bestemt til Memel. — Jægersborg, Petersen, ankom til Antwerpen 5. Jan. — Klampenborg, K. Ewaldsen, afgik fra Lübeck 13. Jan., bestemt til Reval.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, L. Storm Hansen, ankom til Ghent 10. Jan. — Dania, Troensegaard, ankom til Aarhus 27. Decbr. — Fyen, Hansen, afgik fra Lübeck 7. Jan., ankom til Libau 9. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Sunderland 11. Jan., bestemt til Kbhvn. — Russia, Rasmussen, ankom til Libau 7. Jan. — Sjælland, Skjødt, afgik fra Riga 9. Jan., bestemt til Leith. — Jylland, Jensen, afgik fra Helsingør 11. Jan., bestemt til Libau.

Østersøen. Ella, Hansen, afgik fra Flaavær 6. Jan., bestemt til Engelsviken. — Maia, Møller, afgik fra Odense 7. Jan., ankom til Danzig 10. — Patria, Andersen, ankom til Liverpool 1. Jan. — Rita, Skov, afgik fra Kings Lynn 31. Decbr. — Yrsa, Larsen, afgik fra Genua 9. Jan., bestemt til Vathia.

Union. Anglia, Erichsen, ankom til Rotterdam 10. Jan. — Frisia, Fisker, afgik fra Rotterdam 12. Jan., bestemt til Dunston. — Scotia, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 7. Jan., ankom til Libau 9. — Olga, Jørgensen, afgik fra Nakskov 6. Jan., bestemt til Pillau.

Norden. Nordhvalen fra Danzig til Philadelphia, anløb Shields 31. Decbr. — Nordvest fra Varna til Amsterdam, anløb Portland 8. Jan. — Nordkap ankom til Penarth 7. Jan. fra Rotterdam — Nordpol anløb Portland 5. Jan., paa Rejse fra Novorossisk til Aarhus. — Norden afsejlede 10. Jan. fra Hamburg, hvor den har ligget, opholdt af Striken, siden 15. Decbr. — M. C. Holm anløb Portland 7. Jan., paa Rejse fra Theodosia til Kbhvn.

## Sejlskibe.

Fane Nordby. Nanna, Warrer, ankom til Natal Brazil 9. December fra Bahia. — Hans, Jensen, ankom til Corinta 4. Januar fra New York. — Cingalese, Harreby, ankom til Tybec 3. Januar fra Santos, beordret til New York. — Laura, Callesen, prajet 23 November paa 22° S. 33° W. fra Hamborg til Quayaquil. — Bertha, Nørholm, sejlet fra Swansea 1. Januar til Maracaibo. — Peruvian, Hansen, sejlet fra Quayaquil 30. November til San Benito. — Poul, Hansen, til Søs fra Vlissingen 7. Januar til Port Natal.

Marstal. Alf, H. Rasmussen, ankom den 5. Januar til Dahoust. — Kodan, R. K. Hansen, ankom den 6. Januar til Frederikshavn f. O. paa Rejse fra Havre med Oliekager. Skibet blev beordret til at losse i Kallundborg. — Sylfid, Johs. Kromann, ankom den 11. Januar til South Alloo; paa Rejse fra Gøteborg med Trælast. Skibet har paa Rejsen mistet en Del af Dækslasten.

Svendborg. Thetis, Hansen, ankom til Rochester 6. Jan. — Concordia, Henriksen, ankom til Fovey 7. Jan. — Thomas, Vandel, ankom til Leith 11. Jan. — Grønsund, Mogens, ankom til Lissabon 10. Jan. — Pomona, ankom til Portrieux 9. Jan.

## Fragtberetninger.

D'Hrr. Holm & Wonsild, Kjøbenhavn, meddele os d. 13. Januar 1897:

Reval noter for Dampere:  
London, Rotterdam 1 1/2 d. pr. 496 lbs. Hvedebasis.  
Libau noter for Dampere:  
London, Hull, Leith 9 3/4 d., Rotterdam 9 d. à 9 3/4 d.,  
Antwerpen 10 1/2 à 11 1/4 d.  
Dunkirk, Ghent 10 1/2 d., Rouen 1 1/2 d., alt pr. 320 lbs.  
Havrebasis

Til Danmnrk 18/19 M. pr. 2000 Kilos Klid.  
Danzig noter for Dampere:  
London 6/3 à 6/6 d., Liverpool 7/6 à 7/9 d. pr. Ton Sukker,  
Ostende 8/6 d. pr. load Egesleepers.

Trælast pr. aabne Vande:  
Piteå—Hull 22' — Ræfssø—Kingslynn 25' — Gefle—  
London 21/6 à 22' — Søderhamn—Hull 21 à 21/6. — Kotka  
—Hull 22/6. — Hudiksvall—Pool 28/9. — Søderhamn—Pool  
28/ — Hudiksvall—Lynn Dock 26/. — Ræfssø—Lynn Dock  
26/. — Ræfssø—Amsterdam 13 1/2 fl. — Kotka—Amsterdam 13 fl.  
Cronstad—Amsterdam 12 fl. — Skellefteå—Amsterdam 14 fl.  
— Søderhamn—Amsterdam 13 1/2 fl.  
Archangel—Grangemouth 36/. — Hull 35/ à 36/. —

Skarpness 40/. — Newport Mon 38/9. — Gloucester 45/. — Bridgwater 47/6 — alt pr. Petersburg Standard, Deals—Rattens.

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

Vor Korrespondent i Newcastle o/ Tyne meddeler os under 9. Januar:

Kulfragterne til Middelhavet ere faste paa Basis af 7/3 til 7/6, Tyne til Genua eftersom Ladetørnen er kortere eller længere. For Østersøen er Begæret kun ringe og Raterne dalende. Der er i Ugens Løb sluttet: Tyne, Blyth eller Wear til Bayonne 1200 4/9. Oporto 1250 5/6. Alicante 700 8/6. Barcelona 2100 10/1 1/2. Port Vendres 1600 8/. Savona 1900, 2300 7/9. Genua 1900, 3000 7/3, 1800, 2400, 2600, 2800, 3000 7/6. 4200 7/3 fri Stevedor. Messina 1900 7/6. Venedig 2000 9/. Alexandria 3200 7/, 3000 7/3. Algiers 1300 6/7 1/2. Neufahrwasser 1400 4/. Stettin 1100 4/3. Lübeck 1650 4/9. Aalborg 1000 5/. Frederikshavn 500 5/. Helsingør 1300 4/9 (re-charter). København 2600 d. V. 6/3 Coke, fra Dunston.

I Returmarkedet fra Sortehavet er omsider indtraadt en Bedring, hvad følgende Befragtninger udvise: Odessa til L. H. A. R. 10/, do. 11/ n. c. option Stockton 10/9. Kustendje 10/6 any. 11/ Hamburg (8500 qrs), Sulina 10/3 n. c. fri adresse. Poti Havn eller Red 12/6 til any, 13/ Hamburg, Dedeagatch 9/ til any, 9/9 til Elben.

Begæret fra Ertshavnene er mindre stærkt end i forrige Maaned. Der er i de sidste Dage sluttet: Bilbao til Tyne 6/. Rotterdam eller Terneuzen 6/4 1/2. Antwerpen 6/3. Dunkirk 6/3. Huelva til Swansea 7/6, Rotterdam 8/9, begge free dispatch. Carthagen a til Tyne 8/3 3400 t., til Middlesbro 8/9 2400 t. Pomaron til Ghent 1800 8/. clean. Agna Amarga til Cardiff 7/6, Middlesbro 8/9, Tyne 8/6.

London, 7. Januar. (Ugeoversigt efter »Fairplay«). De fleste Redere gaa ind i det ny Aar med det Haab, at de vil gøre det ligesaa godt om ikke bedre end forrige Aar; medens andre nære daarlige Forventninger med Hensyn til Fremtiden. Hvad der udkræves er en enig og fast Beslutning om at staa sammen for at bringe Fragterne i alle Retninger op til en lønnende Højde. Det gælder for Aktieejerne at faa en rimelig Rente af deres Penge. Der er Millioner i Skibe, som ikke give en Øre i Udbytte. Det lyder vistnok underligt, men der er gaaet Aar efter Aar, uden at man har hørt det mindste om en enig Opræden til Modarbejdelse af et saadant Forhold. Fragtstigningen i September og Oktober er det mest slaaende Bevis for, hvad en enig Opræden af Rederne kan udrette for at bringe Fragterne op til en Højde, der giver nogen Fortjeneste. Det værste, man her har at kæmpe mod er den tiltagende Produktion af Tonnage, der nu er større end nogensinde. De enkelte Redere, der sælger deres gamle Skibe og erstatte dem med ny, maa erindre, at disse gamle Fartøjer gaa over i Udlændinges Hænder, der bestyre dem paa en saadan Maade, at de lønner sig ligesaa godt som de moderne »Tramps«.

I Sortehavsmarkedet gøres der for Tiden meget faa Forretninger, men Tonen der er bedre, og Rederne ere konsekvent tilbageholdne, da de venter en betydelig Forbedring af Fragterne i denne Maaned. For Tiden er Odessa Berthrater for L. H. A. R. 9 3 à 9/6, medens der fra Nicolajeff rimeligvis kan opnaas 11/ à 11/6. Passende Januarskibe fra Odessa, Krim samt rumænske og bulgariske Havne kunne opnaa 10/ à 10/6 direkte med 6 d. ekstra til Hamburg. Fra Poti til U. K. eller Rotterdam tilbydes 12/ à 12/6 for Erts.

Middelhavsforretningerne er fremdeles livlige, specielt for Erts. Fra Smyrna kan opnaas 9/6 à 10/ til London og Englands Østkyst. Fra Salonici og Dedeagatch er sluttet for 8/6 à 9/ til Hamburg. Alexandria Berthrater til L. H. ere stille til 7/6 à 8/, med Certeparti 9/6 og 8/6.

Amerikamarkedet er gennemgaaende livligt, og dersom Rederne ikke ere altfor ivrige til at slutte, vil det blive endnu bedre, specielt, hvis der ikke sendes altfor mange fragsøgende Skibe fra Sydamerika. Korn-Berthraterne fra nordre Range til U. K. og Kontingent for prompt Lastning er 3/ à 3/1 1/2, for senere Januarafskibning 2/10 1/2 à 3/ for Februar 2/9 à 2/10 1/2. Med Certeparti er prompt og passende Tonnage fra nordre Range værd 3/4 1/2 à 3/6 C. f. o. (Cork for Ordre) og for sen Januar samt Februarafskibning 3/3. Der er fremdeles Efterspørgsel for Bomuldstonnage fra Atlanterhavshavne til L. H. B. til 31/3 à 32/6, Genua og Barcelona 34/ à 35/. Fra Golfhavne kan opnaas 36/3 à 37/6 til Liverpool og Manchester, 37/6 à 38/9 til Kontinentet. Fra New Brunswick og Nova Scotia er der nogen Efterspørgsel for April- og Majtonnage. Fra St. John og andre Havne i Fundybugten kan opnaas 40/ à 41/3 til Englands Vestkyst og fra Nova Scotia Range 40/, medens der fra Miramichi, Pugwash og andre Barhavne er sluttet for 42/6 à 43/. Fra St. Lawrence behøves Tonnage til Tømmer for Maj og Juni til 62/6 à 65/ U. K.

Fra New Orleans er der stærk Efterspørgsel efter Tonnage paa netto o. c. Basis. For Januar-tonnage tror vi, der kan opnaas 14/ à 14/6. For Februar bydes 13/ à 13/3 og for Martslastning 12/6. I Begyndelsen af December bemærkede vi i Anledning af en Fragtslutning: »Vi noterer, at et passende Skib for Februarlastning var sluttet fra New Orleans til 12/3 netto o. c. Hvorledes kan man vente nogen Forbedring ved saadanne Slutninger forud. Dette er et illustrerende Eksempel paa, hvorledes det er at slutte flere Maaneder forud naar Fragterne ere lave. Disse Redere have til nu tabt 1/ pr. Ton. eller omtrent 150 £ paa Nettofragten. Der blev paa denne Maade sluttet flere Skibe forud til 12/3 à 12/6, medens der for nogen Tid siden accepteredes 35/ til Mersey og 36 til Kontinentet paa n. r. Basis for Februar-tonnage, hvilket er under det, der du bydes i Markedet.

Ostindiemarkedet er meget stille. Calcutta Berthrater ere i London 17/6 à 18/9 Measurement, Dundee 18 9 Jute, Hamburg 18/9 à 20/ Measurement.

Rismarkedet er stille. Der er liden Efterspørgsel for Februar-Martstonnage til 21/3 à 22/6 efter Størrelse og Position.

Med Hensyn til Bombayforretningerne telegraferes: Der gøres ingen Forretninger, denne er aldeles lammet paa Grund af den tiltagende Ondartethed i Bydepesten. der har forarsaget, at en hel Del Købmænd, Skibsmæglerne samt mange andre ere rejste fra Bombay.

De eneste Forretninger, der gøres fra La Plata, synes at være for Januar-dampskibe paa ca. 3000 Tons fra de øvrige Flodhavne til 14/ o. c. og 5/ mindre for Komplettering nedenfor Barren.

Beretningerne angaaende Høsten ere fremdeles meget daarlige, hvorfor Rederne ikke burde sende mere Tonnage i den Retning.

Kulfragterne fra Wales til Middelhavet og Adriaterhavet ere ikke saa faste som før; men til Sydamerika er stigende Tendens. Til Buenos Ayres er der saaledes sluttet til 16/6 à 17/, til Rio Janeiro 17/ à 17/6 og til Santos 18/ à 18/6.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich 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.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. I Følge Telegram fra Lodskaptejnen i Kalmar er Fyrskibet »Utgrunden« den 10de Januar 1897 inddraget fra Station.

Bråviken. Sandviken. Dampere »Björviken« er sunken uden for Sandviken. Masterne ere over Vandet. Om Natten vises Lanterne ved Vraget 58° 38' 55" N. Br. 16° 24' 55" Ø. Lgg.

Finland. Bottniske Bugt. Paa Ø-Pynten af Holmen Kutinkalla, mellem Hiwet Lodspads og Ykskivi, er opført en hvid, trekantet, 28 Fod høj Baake. 65° 19' 39" N. Br. 25° 11' 55" Ø. Lgd.

Tyskland. I Seegat von Memel ere Vintersømærkerne udlagte. Om Styrbord for Indgaaende ligge tre røde Spirtønder A, B og C, hver med rødt Flag, og om Bagbord tre sorte Spidstønder 1, 2 og 3.

En Tjalk er sunken i 13 Fod Vand 1 Kbl. Ø. for Stimmünde S.-Moles Hoved. Vraget er afmærket med en grøn Vragtønde og om Natten med en hvid Lanterne.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Jade. I Wangeroog Farvand ere Lystønderne Nr. 3 og Nr. 4 for Vinteren ombyttede med sorte Spidstønder, mærkede Nr. 3 og Nr. 4.

Holland. Terschelling. Dampere »Minister Achenbach« er sunken i 9 Fv. Vand mellem Terschelling Anduvningstønde og Ydertønden.

Vraget er afmærket med en grøn Stump tønde paa 53° 26' 2" N. Br. 5° 7' 38" Ø. Lgd. og en grøn Spidstønde paa 53° 25' 56" N. Br. 5° 7' 48" Ø. Lgd.

**Skotland.** *Firth of Forth* *Oxcars* Fyr viser nu hvidt Lys fra N. 16° Ø. gennem Ø. til S. 46° Ø., rødt Lys fra S. 46° Ø. gennem S. til S. 72° V., hvidt Lys fra S. 72° V. til S. 87° V. og rødt Lys fra S. 87° V. gennem V. og N. til N. 16° Ø. Lysevnen er forøget. 56° 1' 20" N. Br. 3° 16' 40" V. Lgd.

### Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**England.** Paa *Fawley* Baake, *Southampton* *Farvand* V. Side. er tændt et rødt og hvidt vekslende Fyr. Synsviddens: 10 Kml. Der er ikke Vagt ved Fyret. 50° 50' 40" N. Br. 1° 20' 15" V. Lgd.

**Bristol Channel.** *Berrow* Tønde er flyttet 1,1 Kml. SV. t. S. hen i 28 Fod Vand, Springtids Lavvande, fra *Berrow* Kirke i NV. t. V. 3/4 V., 3,8 Kml. og fra *Rudder Point Steepholme* i S. t. Ø., 2,0 Kml.

### Nordlige Atlanterhav.

**Forenede Stater i Nord Amerika.** *Maine.* Den røde Klokke-tønde, mærket O C, ved *Old Cillely Ledge*, 2 1/16 Kml. S. 24° Ø. fra *Marshall Point* Fyr, ligger fremtidig ude Aaret rundt.

**Penobscot Bay. Camden Harbor.** Den sorte Klokke-tønde ved N. Enden af *Nordtheast Ledges*, 1/2 Kml. N. 33° Ø. fra *Negro Point* Fyr. ligger fremtidig ude Aaret rundt.

**Massachusetts.** Klokke-tønden, som til Forsøg var udlagt ved S. Siden af Indløbet til *Quicks Hole* fra *Vineyard Sound*, er ombyttet med den tidligere Klokke-tønde.

**Pennsylvania. Delaware River. Philadelphia.** En rød og sort vandret stribet Spirtønde er i 23 Fod Vand udlagt ved S. Enden af *Windmill Island Shoal*, i Forlængelsen af *Federal Street*, ud for Pier 55. Udgaende Skibe skulde holde den om Bagbord.

Tre sorte Spirtønder ere i 23 Fod Vand udlagte ved Ø. Kanten af Grunden ud for *Greenwich Point, Seventeen Foot Ridge*, for at vise, at udgaende Skibe skulde holde sig til Flodens Ø. Side.

*Seventeen Foot Ridge, Anchorage* og *Kaighns Point Flat* Tønder ere inddragne.

I *Delaware Bay* og *Delaware River* ere Lystønderne med Undtagelse af *Elbow of Ledge* Lystønde, for Vinteren ombyttede med Istønder.

**North Carolina.** Paa *Cape Hatteras* er Fyret paa Baaken flyttet til en Pæl, 130 Alen nærmere til *Cape Hatteras* Fyr. Flammens Højde: 34 Fod.

**Georgia.** I *Savannah River* er Dæmningen fra *Cockspur Island* forbi *Tybee Knoll Spit* forlænget 1/3 Kml. og lukker det gamle Løb S. og Ø. fra. Det nye Løb skal benyttes.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord Amerika. Alabama. Mobile Bay.** Baake Nr. 29 paa Ø. Siden af den gravede Rende 3/4 Kml. N. 5° V. fra *Mobile Bay* Fyr er ødelagt. Det hvide, faste Fyr paa Baaken er slukket og tændes ikke mere.

**Louisiana.** I *Mississippi River* ere følgende Forandringer foregaaede:

*Picayune Bayou* er lukket lidt neden for Indløbet.

*Grand Pass* er lukket ved Indløbet.

Et Gennembrud er foregaaet fra *Pass à Loure* ind i *Garden Island Bay*, saa Dybderne have forandret sig betydeligt.

I *Calcasieu Pass* er der nu 7 Fod Vand over Barren. Dæmningen er forlænget c. 2 Kbl. ud mod Søen.

**Texas.** Baaken paa Yderenden af Dæmningerne ved Indløbet til *Galveston* ere borttagne. Flere Forandringer i Afmærkningen ere foretagne.

I November 1896 var der 17 1/2 Fod Vand over Barren ved Indløbet til *Brazos River*.

**Mexiko. Morros de Seiba Playa.** Paa *Seiba Playa* er tændt et hvidt Blinkfyrt, der hver 13 Sekunder viser Tre-Blink. 19° 41' 15" N. Br. 90° 41' 55" V. Lgd.

**Columbia. Pynt Taroa.** En 20 Fods Grund, der sandsynligvis er *Dirks Bank*, ligger 9 1/2 Kml. S. 80° Ø. for Pynt *Gallinas* og 2 1/2 Kml. N. for Pynt *Taroa*, som ligger paa 12° 26' N. Br. 71° 30' Ø. Lgd.

*Dirks Bank* er tidligere angiven at ligge c. 7 Kml. N. 78° Ø. for Pynt *Gallinas* og 3 Kml. N. 30° V. fra Pynt *Taroa*.

## Kjøbenhavns Børskurs d. 13. Januar 1897.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk.....		109	109 1/4
Thingvalla .....		48 1/4	48 3/4
Danmark .....	90	90	90 1/4
Norden .....	120 1/2	120 1/4	120 3/4
Kjøbenhavn.....	102 1/4	102	102 1/4
Carl .....	61 1/2	61 1/2	61 3/4
Dannebrog .....		109	110
Skjold .....		75	75 1/2
Helsingørs Dampsk. ....		42	50
Østersøen .....		—	—
Nordsøen .....	80	79 1/2	80
Torm .....		78	100
Foren. Bugser-Selsk. ....		92	94
Dansk-russisk Dampsk. ....		95	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 0/0 foren. Dampsk. ....		—	—
5 0/0 — — — — —		—	—
5 0/0 Thingvalla 1882.....		—	—
5 0/0 — — — — — 1894.....		—	—
5 0/0 Norden.....		104 1/2	106 1/2
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 0/0 Stats .....		—	—
3 1/2 0/0 uopsig. Stats .....		99 1/4	100
3 1/2 0/0 Husejer Kreditk. ....		95 1/4	95 3/4
3 1/2 0/0 Kbhvns Kreditf. ....		95 1/4	95 3/4
3 1/2 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		96 1/4	96 1/2
4 0/0 — — — — — 6 — — — —		98 1/2	99 1/2
3 1/2 0/0 Landkreditk. 3 — — — —		96	96 1/4
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....	159	159	159 1/4
Privatbank .....	125 1/2	125 1/4	125 1/2
Landmandsbank .....		128	129
Handelsbank .....		125 3/4	126
Burm. & Wain .....		105 1/2	106 1/4
Helsingørs Jernsk. ....		107 3/4	108 3/4
Sukkerfabr. ....	95 1/2	95 1/4	95
Bryggeri Aktier .....		125	125 1/4
<b>Vekselkurs.</b>			
	åviista	10 d. d.	
	Sælger.	Køber.	
Hamburg .....	89.20	89	
London .....	18.19	18.15	
Paris .....	72.15	—	
Amsterdam .....	150.40	—	
<b>Notering paa Berlins Børs d. 12. Januar 1897.</b>			
Russiske Noter .....		216.70	
4 0/0 Russiske Consols .....		—	
4 1/2 0/0 — Boden Kredit .....		105.25	
6 0/0 Mexikanske .....		96.80	
5 0/0 Rumænske Stats .....		101.40	
4 0/0 — — — — — 1890.....		89	

### Notering paa Berlins Børs d. 12. Januar 1897.

Omsætningen i Dampskibs-Aktier ved Noteringen har i den forløbne Uge været følgende:  
Foren. Dampskibs. 80,000, »Thingvalla« 12,000, »Danmark« 28,000, »Norden« 6,000, »Kjøbenhavn« 34,000, »Carl« 52,000, »Daunebrog« 2,000, »Skjold« 28,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, Ved Stranden 16.

**O. Larsen,**  
Kunstfyrværker & Illuminator,  
**ERIKSGADE 7, STUEN,**  
KJØBENHAVN V.  
anbefaler sig med **Skibe-Signal**  
**Lys, Raketter og Kanonslag,**  
**Festfyrværkerier og**  
**Illuminationer.**

**N. Chr. Rønnes**

**Skibssnedkeri.**

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.  
Kjøbenhavn C.



**E. Husted & Co.**

Merchants & Ship Brokers.

Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.



**C. W. Buchs Kjød-Udsalg,**

Slagterbutikken 6 og 7, NICOLAI TAARN,  
anbefaler sig til de ærede  
**Skibsprovianteringshandlere.**  
Leverander til Marinen og til  
Kejseryacht «Standart».

**EMIL SCHIOTT,**

Glas- & Porcelæns-  
Forretning,

51 **Store Kongensgade** 51

Kjøbenhavn. K.

Telefon 4522.

Glas og Porcelæn udlejes.



**Jul. Tybrings**

Frimærkeforretning,

Klosterstræde 6,

KJØBENHAVN. K.

Prisliste 1897 gratis og franko.

**Aut. Forhryringsagenter,**

Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

A. C. Grøll, Toldbodgade 16.

**Chablons-Fabrik**

i Skandinavien er i

*Peder Skramsgade 17.*

Leverander til den danske og russiske  
Handelemarine.

**Holm & Collerup,**

**Skibssmedie og Maskinfabrikker,**

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

**Jernskibs- og Maskinreparationer**

udføres solidt, hurtigt og billigt.

**Knöhr & Burchard Nfl.,**

Telegram-Adr.  
KNØHRHARD.

Hamburg,

Telephon  
287.

**Damp- & Sejlskibsmæglere.**

**Kjøb, Salg & Kontrahering af Skibe.**

Speciel Afdeling for

**Assurance & Havarisager.**

**P. Otzen & Thorstenson.**

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Manometre. Vacuummetre. Tællemaskiner.

Reparationer udføres.

Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpeklapper etc.

Fabrik:

Kontor og Lager:

Ryegsgade 105.

Gothersgade 24.

**Holm & Wonsild,**

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

**Kjøbenhavn og Lübeck.**

**Howaldtswerke, Kiel.**

Skibsværft, Maskinfabrik, Staal-,  
Jærn- &  
Broncestøberi.

Dampskibe af hvilken som helst Størrelse.

Stationære Dampmaskiner,

Pumper & Muddermaskiner

Doktagninger og Reparationer af Skibe.

Maskin- og Kedelreparationer.

Patenteret Hydro Pneumatiske Aske Ejector  
for Skibe.

Howaldts Metalpakning.

Støbemaal efter indsendte Tegninger eller Modeller,  
saasom: Skibsstævne, Skibsskruer, Ankere etc.

Repræsentant for Danmark:

**Ingeniør Carl Holtermann,**

Østerbrogade 22, Kjøbenhavn Ø.

**Cornelius Knudsens Etabl.,**

Kjøbmagergade 37. Kjøbenhavn.

NØRHOLM

Patent Multiplicator Kompasser,

Sprit- og Baadekompasser,

Patent Tideglas. Saltmaalere,

Sextanter og Oktanter.

Kaptejn Rungs

Unive sal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre

med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre

Indicatorer. Tegnebestikker.

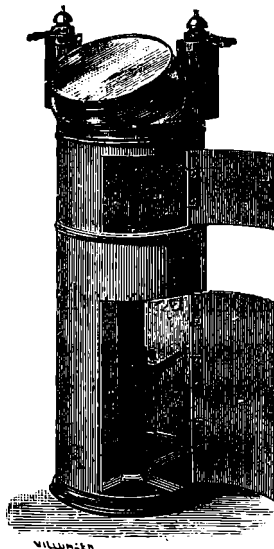
Parallellinealer.

Marinekikkerter.

Complete Dykkerdragter

Premierløjtnant Clausens

Patent Universal Deflektor.



Reparationer udføres med Omhu.

Sølv-Statsmedalje og Guldudstillingsmedalje: Lübeck 1895.

Guldmedalje Industriudstillingen Malmø 1896.

**W. B. Dick & Co. L<sup>d</sup>.**

eneste Fabrikant af

Dick's bekjendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Hoved-Depôt for Continentet: **Hamburg:**

Alte Gröningerstrasse 12<sup>1</sup>.

Telegr.-Adr. Dicotto. Telefon 3999.

Agent for Kjøbenhavn:

**Johs. Bülow, Zinnsgade 4. Ø.**

**M. Christiansen,**

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering  
henhørende.

Transit og Kreditoplagvarer.

Overretssagfører **J. WESTENGAARD.**

Vestervoldgade 2, Kjøbenhavn V. Telefon 3424.

M. Christiansen.

John Hinze.

# Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

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

## Skoleskibet „Georg Stage“.

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

Ansøgning om Optagelse som Lærling skal indsendes snarest muligt og senest den 15de Februar til Bestyrelsen for Stiftelsen Georg Stages Minde, St. Annaplads 3, 3die Sal, Kjøbenhavn K., og skal indeholde Drengens fulde Navn, Forældres eller Værges Navn, Stilling og nøjagtige Adresse samt for de Elever, der forberedes til Konfirmation, tilige Angivelse af Konfirmationsdagen. Blanketter gives ikke.

Med Ansøgningen skal følge Fødselsattest, Skolevidnesbyrd, Lægeattest for Helbred og legemlig Udvikling samt særskilt Attest for Syn og Farvesands. 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 om Bord. Dog vil der til et meget begrænset 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 Bevilligelse betinger Modtagelse af Elevplads eller ikke.

For Dreng fra Kjøbenhavn og nærmeste Omegn fordres Ansøgningerne bragte af Drengene selv hver Søndag imellem 11 og 1.

Bestyrelsen,  
den 4de Januar 1897.

## Nordisk Skibssalgs-Bureau.

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.  
Kontor for Køb og Salg af Skibe.  
Cl. Christensen & Co.



Det gjensidige Forsikringsselskab

## DANMARK.

Brandforsikring:

Indbo } Kjøbstad 3 Øre 1/2-aarl.  
Land 4 „ „  
Varer i Kjøbstad 5 „ „  
Forsikringssum c. 500 Mill. Kr.  
Formue . . . . c. 2<sup>8</sup>/<sub>4</sub> „ „

Livsforsikring:

Billige Præmier.  
Forsikringssum c. 15 Mill. Kr.  
Formue . . . . c. 3<sup>1</sup>/<sub>4</sub> „ „  
Fordelt Overskud i 1894:  
ca. 400,000 Kr.

## Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.

Depôt: Toldbodgade 14.

## Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

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

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

»Æolus«, »Transit Nr. 1« og »Nore«

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

## HÄNSCHELL & CO.

BARBADOS, W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lasteplassen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Europa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

## Lange & Møllers

Bødkerværksted

Kjøbenhavns Frihavn

anbefaler sig med Alt Udarbejde samt Alt færdigt Bødkerarbejde for Export. Alt Arbejde udføres af solide og øvede Folk.

## Pumper.

udmærket egnede til Lastpumper.  
Maskinfabrikken Rannje,  
Mathæuegade 6.

FORLANG KATALOG  
FRANCO TILSENDT.



Instrument- & Kompasmager.

Metalspejlapparater,  
Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:  
Læderstræde Nr. 9.  
Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

„Dansk Sefartstidende“ har Telegramadresse „Skibefart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—8, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Sefartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Steder.

### 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%	80%	50%	
Mindre end 1/2 Side	10%	20%	40%	

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

Triers Bogtrykkeri (G. L. Lind & Numa Frænkell) Kjøbenhavn.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 3.

Kjøbenhavn, Torsdag den 21. Januar 1897.

4. Aarg.

INDHOLD: Københavns Havneforhold. — Kabeldamperen »Scotia«s Eksplosion. — Sømandsstandens Organisation. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

## 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  
Cylinderoller.

Alle Arter Maskin-Pakninger etc.  
26, Peder Skramsgade.  
Kjøbenhavn K.

## Frits Ortmann,

Overretssagfører,

Amågertorv 16. Tel. 3225.

## Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Staal-,  
Jærn- &  
Broncestøberi.

Dampskibe af hvilkensomhelst Størrelse.

Stationære Dampmaskiner,

Pumper & Muddermaskiner.

Doktagninger og Reparationer af Skibe.

Maskin- og Kedelreparationer.

Patenteret Hydro Pneumatiske Aske Ejector  
for Skibe.

Howaldts Metalpakning.

Støbestaal efter indsendte Tegninger eller Modeller,

saasom: Skibsstævne, Skibsskruer, Ankere etc.

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Carl Holtermann,

Østerbrogade 22, Kjøbenhavn Ø.

## Jens Emil Juhl,

Hovedagent for  
Dansk Livsforsikringsselskab

**HAFNIA**

Frederiksbørggade 42. Kontortid 9-5.  
Telefon 3326.

## C. M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.

Fine, kraftige valitøter.

Udsalg;

Østergade 10, Kjøbenhavn.

Som Repræsentant for forskellige 1ste Klasse Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af Skibe, Varer og Fragt til billige faste Præmier. Subagenter antages i forskellige Provinsbyer.

## Alfred Christensen,

Assurance-Afdeling,  
Amaliegade 24.

Telefon 1268.

## CARL NILSSON.

Telegr.-Adr.: Nilsson 167

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.  
Amaliegade 36. Kjøbenhavn K.

(forhen Amaliegade 37).

Største Lager her paa Pladsen af alle Sorter Maskin- og Cylinder-  
Oljer, Smørelser og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige  
Artikler for Dampmaskiner.

Eneforhandling af:

Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil.  
Zynkara. (Til Forebyggelse af Tærning, Syre- og Kjedelstensdannelse).  
Angus' special Pakninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent  
Kamelhaars Drivremme. „Kerasha“. Patent Træ-Rømskiver.

## Flensborgs

## Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjædler

særlig hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

## J. Brinchs

## Herreekviperingsforretning,

St. Annaplads 14.

Uniformer og civile Klædninger.

## 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.

## A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibsmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

Den anerkjendte

## Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nilsson,

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

# DRIK KOLA KONGO-BITTER.

Styrkende og i høj Grad  
stimulerende.  
Faas overalt.

# Fartyg

till salu.

En ny stålskonert, byggd till Veritas högsta klass, om cirka 85 reg.-tons, lastar 180 tons d. w. på 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> fot eller 60 till 65 standard trävaror, säljes billigt och komplett färdig, levererad första vårdag. Närmare meddela

**Helsingborg Varfs Aktiebolag.**

**W. JUUL<sup>s</sup>**

**Kjød-Udsalg** Toldbodvej 22  
og Frihavnen  
anbefales til de ærede  
Skibsprovianteringshandlere.

Leverandør  
til de kejserlige russiske Skibe  
Polarstjernen og Standard.

*Skoleskibet*  
*„Georg Stage“.*

Med forventet Statstalskud agtes Skoleskibet udsendt paa sit sædvanlige Togt i Aar i Midten af April Maaned.

Ansøgning om Optagelse som Lærling skal indsendes snarest muligt og senest den 15de Februar til »Bestyrelsen for Stiftelsen Georg Stages Minde, St. Annaplads 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, til lige Angivelse af Konfirmationsdagen. Blanketter gives ikke.

Med Ansøgningen skal følge Fødselsattest, Skolevidnesbyrd, Lægeattest for Helbred og legemlig Udvikling samt særskilt Attest for Syn og Farvesands. 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 om Bord. Dog vil der til et meget begrænset Antal Elever kunne tiltaas delvis fri Paaklædning, naar særskilt Ansøgning herom med Attester for Trang og Værdighed indsendes; men det maa udtrykkelig anføres heri, hvorvidt dens Bevilligelse betinger Modtagelse af Elevplads eller ikke.

For Drengene fra Kjøbenhavn og nærmeste Omegn fordres Ansøgningerne bragte af Drengene selv hver Søndag imellem 11 og 1.

Bestyrelsen,  
den 4de Januar 1897.

## LANDMANDSBANKEN

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

*Carlsen, Nielsen & Co.,*

*Skibshandlere & Sejlmagere.*

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

### Fanø praktiske Sømandsskole.

Saa vel Begyndere som unge Sømand oplages til enhver Tid.  
Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,  
Nordby, Fanø.

## SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General  
Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

De forskellige Code's benyttes, som Watkins, Scotts, A.J. & A.B.C.

Breve, Telegrammer, Dokumenter etc.,

som ere adresserede til vort Firma, og som ere bestemte for Skibsførere, blive udleverede prompt ved Skibets Ankomst.

## EM. Z. SVITZER'S SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1883.

Telegraphic address »SVITZER«.

Agents for  
Great Britain.

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/ Tyne.  
telegraphic address: »Jürgenson«.

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill.  
telegraphic address: »Hobdell«.

The company maintains stations at the following ports, where a salvage boat will be stationed, always ready to leave at short notice.

COPENHAGEN	»SVITZER«.
KASTRUP	»HØYER«.
ELSINØRE	»SWITZERGOTTLEB«.
KORSØR	»JØRGENSEN«.
ALBUEN (LAALAND)	»GUNNERSEN«.
FREDERIKSHAVN	»SVITZERLUND«.
GOTHENBURG (SWEDEN)	»ELFVERSSON«.
GREIFSWALD (GERMANY)	»SPRUTH«.

The company's boat „Em. Z. Svitzer“ — in conjunction with the boats belonging to the Northern Salvage Company of Hamburg, viz: s/s „Berthilde“, s/s „Berger Wilhelm“ and s/s „Neva“ — operates in the Mediterranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).

## C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

## Danchells Fabriker.

Linoleum.  
Voxdug.



Anker-Mærke

Eneudsalg i Danmark  
for

Delmenhorster  
Linoleumfabrik.

Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:  
Pilestræde 13. Matthæusgade 5.  
Telefon 545. Telefon 2680.  
Kjøbenhavn.

Petersen & Nielsens

Galvaniserings-  
Anstalt,

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,  
anbefaler sig med

Galvanisering

af alt Jernarbejde til Baade  
og Skibsbrug.

Telefon Tagenshus 37.

Ed. Harth,

Konservesfabrikant.

St. Kongensgade 101.

Kjøbenhavn. K.

Konserves, tørrede og saltede

Grøntsager

anbefales af Hrr.

Skibsprovianterere.



Budtz Møllers Eftf.,

Amagervej 22.

KJØBENHAVN. K.

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning:

Leverandør i Skibsproviant.

Oprettet 1881.

Raadhusstræde Nr. 2 B,

Kælderen

(Ikke Hjørnekælderen),

Kjøbenhavn. K.

## Kjøbenhavns Havneforhold.

### En sydlig Tilgang til Havnen.

Vi have modtaget Følgende:

Atter og atter har en Forandring eller Ombygning af Knippelsbro, paa Grund af den nuværende Bros højst uheldige Beliggenhed paa Strømretningen, været paa Tale, og Spørgsmaalet er om muligt i Øjeblikket blevet endnu mere aktuelt, efter at Havnevæsnet ved en Højesteretsdom er dømt til at betale den Skade, som Dampere »Brunswick« d. 19. November 1894 gjorde paa Broen. Det skal imidlertid efter de Sagkyndiges Mening være i høj Grad vanskeligt ikke alene at ombygge Broen, — da i det mindste to af de nuværende Piller maa flyttes, — men navnlig at give den ny Bro en tilfredsstillende Retning paa Strømmen, der paa Grund af Phønixpynten gør en højst uheldig Svingning ned imod Broen.

Ombygningen af Langebro skal være paatrængende nødvendig og nær forestaaende; to Broer kan for Passagens Skyld ikke ombygges paa en Gang. Skal Langebro nu ombygges først, naar kommer saa Turen til Knippelsbro? Og vil en Ombygning af denne med Hensyn til Strømforholdene blive fuldt ud betryggende for Sejladsens Vedkommende?

Blandt de forskellige Projekter, der i Aarens Løb have været fremførte om Kjøbenhavns Havneforhold, er der næppe noget, der har fortjent større Opmærksomhed end det af Hr. Generalmajor S. P. Købke i Marts f. A., som Særtryk til »Ingeniøren«, fremsatte. Generalen er i sin Artikel Forkæmper for de samme Ideer, han for nogle og tredive Aar siden som Borgerrepræsentant optraadte som Talsmand for, nemlig en Udvidelse af Havnen mod Syd og et Sejlløb gennem Kalveboderne med Udgang i Kjøgebugt.

Han skriver blandt andet:

»Skal imidlertid en Havn paa det nævnte Sted faa fuld Betydning og blive et Centrum for Byens industrielle og lokal-merkantile Liv, saa maa der nødvendigvis skaffes et sejlbart Løb mod Syd til Kjøgebugt. Allerede nu kan det kun daarligt forsvares, at dette Løb mangler. Det forholder sig nemlig for Tiden saaledes, at naar der ved en af de to Broer over den gamle Havn sker et Uheld, som standser Færdslen gennem Broløbet, ville de ved Gasværkets Kajer liggende dybgaende Skibe blive afskaarne fra Forbindelsen med Søen og maaske for længere Tid indespærrede. Og hvor store ville ikke Ulemperne blive, naar en af Broerne skal ombygges? — Afstanden fra Gasværkshavnen sydpaa til »Sorte Rende« — et 13 til 20 Fod dybt Løb, som Naturen har skaaren ind i Kalvebodstrand fra Kjøgebugt — er ikke længere, end Afstanden fra det samme Sted nordpaa til Trekroner, hvor nn Havnens nordlige Indløb kan siges at være; Sejlskibe, der skulle til Østersøen, ville derfor ikke ved at gaa gennem Kalvebodstrand faa en forlænget Bugserfart, med mindre Vindforholdene i det givne Tilfælde skulde nødvendiggøre Bugsering ogsaa gennem »Sorte Rende«. Til lige fortjener her at fremhæves, at de fleste Skibe — Sejlskibe og Dampskibe —, der losse Kul, Brænde og Tømmer ved Gasværkets Kajer, enten komme sydfra eller efter Losningen gaa sydpaa (i Ballast), saa at et Løb gennem Kalvebodstrand vil være til Lettelse for Skibsfarten og tillige befri den gamle Havn og Skibsløbene gennem dens Broer for adskillig Passage.«

Hr. Direktør G. A. Hagemann udtaler i en rosende Anmeldelse af ovenstaaende Artikel i »Ingeniøren« af 28. Marts f. A. følgende:

»Det var, jeg tror at turde sige det, klart for alle, der have haft med Langebros Ombygning at gøre, at Broens endelige Retning først kan fastslaaes, naar Kystlinjerne Syd for Broen vare endeligt bestemte, og særlig for Udvalget staar det som en Umulighed at kunne gøre

en Indstilling herom, før disse Kystlinjer ere bestemte. Jeg har gjort mig nøje bekendt med de Forhandlinger, der førtes i sin Tid om Knippelsbros Ombygning, hvoraf General Købke giver et kort Referat, og jeg kan ikke frigøre mig for den Opfattelse, at Striden den Gang mere førtes paa et uvæsentligt Punkt, nemlig paa Broens Retning og Klappkontra Svingbro, end paa det, der er og vedbliver at være Sagens Kærne, Reguleringen af Kystlinjerne Nord og Syd for Broen, Bortskæringen af Phønixpynten! Men belært af denne Debat og dens Følger mener jeg nu ogsaa, at man maa kende Kystretningerne Syd for den ny Langebro, før dennes Retning endelig fastslaaes.«

Ikke alene er jeg enig med de to ovenfor citerede Autoriteter paa Havnevæsnets Omraade i det ønskelige i at faa et Sejlløb til Havnen fra Kjøgebugt, men jeg anser det netop som en Nødvendighed, der helst maa tages fat paa jo før jo hellere. Kun vil jeg ikke som Hr. Generalen nøjes med et 15 å 20 Fod dybt Løb, men vil have mindst 24 Fod Vand, dernæst skal Løbet være saa lige som muligt, af en Bredde, der overalt tillader Skibe at passere hinanden uden Risiko for Kollision og med Vigepladser, hvor de kunne fortoje og svaje.

Min Mening er nemlig, at de Skibe, der ere bestemte til Gasværkshavnen eller Kajerne Syd for Langebro, i Stedet for at passere Kroneløbet, Indrereden, Havnen og Broerne, skulle gaa Syd om Amager for gennem Kjøgebugt og det ny Sejlløb i Kalveboderne at komme til Losseplads. Fraset det pekuniære, vil den første Indvending mod dette Projekt temmelig sikkert blive, at det vil være forbunden med Tidsspilde at omsejle Amager i Stedet for at gaa direkte ind i Havnen Nord fra. Og den vilde være berettiget, dersom Skibene virkelig kunne gaa lige ind i Havnen, passere Broerne uden Risiko og med det samme være paa Losseplads; men for hvor manges Vedkommende lykkes det?

Broerne ere i de korte Vinterdage kun aabne fra Kl. 9 til 12 F. M. og Kl. 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> til 4 E. M., i alt 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Time; er et Skib nu saa heldigt at passere Indrereden i dette Tidsrum, har det en Chance for at kunne komme op igennem Havnen med det samme, forudsat at det ikke bliver forhindret af Strømmen, der mange Gange tvinger et dybgaende Skib til at vente flere Dage, før det kan passere Broerne; men kommer det om Morgenen før Kl. 9, i Middagsstunden eller efter Kl. 4 E. M., maa det ankre og afvente den Tid, da Broerne blive aabnede. Det Skib, der kommer Kl. 4 E. M., eller kort Tid efter, er uheldigst stillet, da det maa ligge i 17 Timer og vente, og slipper det saa gennem Broerne den paafølgende Formiddag, vil Losningen som Regel alligevel først blive paabegyndt efter Middag.

Lad nu Rejsen blive 3 å 4 Timer forlænget ved at gaa udemom Amager og igennem det paatænkte Sejlløb, hvormeget vilde der alligevel ikke være vundet i Tid ved, at et Skib Dag som Nat — jeg gaar selvfølgelig ud fra, at Farvandet bliver belyst med Gasbøjer, elektrisk Lys o. s. v., skønt det sidste ikke er strængt nødvendigt; man sejler saaledes til Amsterdam om Natten gennem Nordsøkanalen, skønt denne ikke er belyst, — ligegyldigt hvad Strømmen er eller hvor stærkt den løber, kan gaa lige til Kajem og begynde Losningen.

Naar Sejlløbet og Kystlinjerne ere færdige, vil man overensstemmende med Hr. Direktør Hagemanns Anskuelser være i Stand til at bestemme Strømmens Retning og Fart og kunne bygge Langebro derefter; man vil dernæst kunne dømme, om Strømforholdene ved Knippelsbro have bedret eller forværret sig og handle overensstemmende dermed. Kommer man til det Resultat, at en ny Bro



paa Grund af Strømforholdene stadig vil være vanskelig at passere, synes jeg, man bør lade den gamle Bro staa, som den staa, og lade de Skibe, der have Lyst til at vente paa Strømmens Luner eller ville løbe Risiko, benytte den. Langebro vil aldrig blive særlig vanskelig at passere, og de forholdsvis faa Skibe, der losse ved Christiansgade, kunne gaa igennem den Syd fra og saaledes undgaa Knippelsbro.

Hidtil har jeg kun omtalt de lastede Skibe, der komme til Kjøbenhavn Nord fra; de, der komme Syd fra — f. Eks. med Træ — og skulle losse i den sydlige Del af Havnen, ville spare megen Tid ved at kunne benytte det ny Løb, ikke at tale om de udlossede Skibe, der næsten alle gaa til Østersøen, og nu ofte maa vente Dage paa gunstig Strøm og Vind for at komme igennem Broerne, hvor let vil det ikke blive for dem, efter endt Udlosning, enten det er Dag eller Nat, straks at kunne kaste los og gaa til Søs.

Hvilken Indvirkning et nyt og dybere Sejløb vil have paa Strømforholdene i Havnen er vanskelig at afgøre; kun synes jeg, at da Vandarealet paa Grund af Inddæmning formindskes, maa Strømmen — her er Tale om sydlig Strøm — blive mindre. Skulde det modsatte vise sig at blive Tilfældet, maa man ved Hjælp af en Sluse kunne regulere eller ophæve al Strøm. Der vil i saa Fald intet være til Hinder for at bibeholde Knippelsbro i sin nuværende Skikkelse; Slusen kan være lukket i den Tid, man har fastsat for Broens Aabning, og den øvrige Tid af Døgnet være aaben for at lade Strømmen rense Havnen.

Til Slut vil jeg fremsætte Ønsket om, at Broerne, dersom de ad Aare blive ombyggede eller fornyede, maa blive Svingbroer, der ere langt lettere for Skibe at passere end Klapbroer, og af den Grund nu næsten udelukkende benyttes alle andre Steder i Verden.

S.

### Højesteretsdommen angaaende Paasejling af Knippelsbro.

Til de Bemærkninger, hvormed sidste Nr. af »Dansk Søfartstidende« ledsager den ovennævnte Dom, vilde jeg gerne have Lov til at knytte følgende Modbemærkninger.

Naar det saaledes siges, at Højesterets Afgørelse er »meget usædvanlig«, er dette i hvert Fald juridisk set, ikke rigtig, al den Stund en af Erstatningslærens Hovedgrundsætninger gaar ud paa, at hvor Nogen bærer sig ad, som enhver fornuftig og omhyggelig Mand vilde bære sig ad, er han ikke erstatningspligtig, medmindre der er en eller anden speciel Hjemmel for det modsatte. Set fra dette Synspunkt er saaledes Højesteretsdommen noget ganske sædvanligt.

Naar det fremdeles hedder, at Højesterets Afgørelse »synes kun at kunne være truffen under Hensyn til den Omstændighed, at Knippelsbro har en for Skibsfarten særdeles uheldig Beliggenhed, og at det i Længden vil være til Skade for Kjøbenhavns Havn, om Skibene skulde betale den Skade, de uden egen Skyld paafore Broen«, maa jeg dertil bemærke, at Højesterets Afgørelse utvivlsomt vilde have været ganske den samme, selv om Knippelsbro havde været den dejligste Bro i Verden, naar Paasejlingen dog beroede paa et Sammentræf af en Række uheldige, Skibet utilregnelige Omstændigheder, samt at Højesteret næppe har tænkt paa, hvad der i Længden vilde være det bedste for Havnen, men ganske simpelt har ræsonneret som saa: efter de foreliggende Oplysninger og de Sagkyndiges Udtalelser er her ingen Skyld fra Skibets Side, ergo frifinder vi efter Loven.

Naar det endvidere hedder, at Sø- og Handelsretten og Højesteret have begrundet deres Forkastelse af Paastanden om Skibets ubetingede Pligt til at tilsvare den Skade, det tilføjer Broen, ved Henviisning til Havnereglementets § 32, er dette heller ikke korrekt. Dommene forkaste denne Paastand, fordi den, hentet ned fra Luften

i al Almindelighed, er Nonsens, og henvise saa blot yderligere til, at end ikke Havnereglementet selv har gjort noget Forsøg paa paa dette Punkt at fravige Lovgivningens almindelige Erstatningsregler.

Naar det dernæst siges, at det »uden Tvivl er i høj Grad usædvanligt, baade i dansk og fremmed Praksis, at et Skib fritages for at tilsvare den Skade, det, med eller uden Skyld, tilføjer en fast anlagt Bro«, skal jeg dertil blot bemærke, at det vel er muligt, at en nærmere Under søgelse af Paasejlingssager i fremmed Ret vilde give det Resultat, at Skibet i Reglen bliver dømt, men at Forklaringen heraf vel saa ogsaa først og fremmest vil vise sig at være den ganske simple, at hvor et bevægeligt Legeme støder paa et fast, vil dette i Reglen kunne føres tilbage til en eller anden tilregnelig Fejl hos den, der har Ansvaret for det bevægelige Legemes Bevægelser.

Endelig maa jeg endnu have Lov at sætte et stor Spørgsmaalstegn ved Bemærkningen om, at det staa i Havnevæsnets Magt, naar det vil, ved en Ændring af Reglementet at unddrage sig Dommens Følger. Der er Forskel paa et Reglement og en Lov, og naar det i Lov om Bestyrelsen af Kjøbenhavns Havnevæsen 30. Decbr. 1858 § 4 hedder, at Havnen skal bestyres »overensstemmende med de gældende Love, Reglementer og ministerielle Afgørelser«, er det ikke for Ingenting, at Lovene nævnes først. Hvorledes den nøjagtige Grænse skal drages mellem de Detail-Afgørelser, som det er et Reglements naturlige Opgave at træffe, og de mere almene Regler, som maa være Lovgivningen forbeholdt, er naturligvis til en vis Grad vanskelig at sige, men uden speciel Lovgivningsbemyndigelse ad reglementarisk Vej for Benyttelsen af den nødvendige Gennemgangsvej til en vigtig Del af Havnen at foreskrive Betingelser, der ere i bestemt Strid med Lovgivningens almindelige Erstatningsregler, vilde dog være et vel kraftigt Slag i Ansigtet paa Lovgivningsmagten.

E. T.

### Brugen af et Stopanker.

I en Artikel i Nationaltidende for den 15. ds. med Overskrift »Højesteret og Knippelsbro« paavises de Forbedringer, der i Følge den ærede Redaktions Mening af Havnevæsenet bør iværksættes for at sikre Sejladsen igennem Knippelsbro, og som et af disse Midler nævnes, »at have et Stopanker hængende klar agter«. Et Stopanker er vist en udmærket Ting, og det skader jo aldrig at have et saadant hængende klar; maaske har det ogsaa i Tidernes Løb med Held haft sin Anvendelse, især i Orlogsmarinen — hvorfra jo ogsaa den nuværende Tanke er udsprunget —, men enhver Fører af en Koffardidampner vil sikkert betakke sig for Brugen af et saadant Apparat; og er der noget Sted, det er uanvendeligt og kun vil foraarsage Skade er det ved Gennemsejlingen af Knippelsbro. Der beslutter man sig nemlig først i sidste Øjeblik, naar man antager det er umuligt at faa Styr paa Skibet, til at bakke, og maatte saa samtidig lade Stopankeret falde. Afstanden fra Skibet til Broen vil nu være altfor kort til, at der kan være Tale om, at et mindre Anker kan holde, og hvorfor saa ikke langt hellere, end have det Roderi med et Anker agter og løbe den Risiko i 9 af 10 Tilfælde at faa Trossen i Skruen saa snart Skibet faar Sakning, bruge Ankrene forude, der ifølge Havnereglementet skulle være klare til Brug. At Bovankrene i et Tilfælde som det her anførte, hvor det gælder hurtigt at faa Farten fra Skibet, ere de eneste praktisk anvendelige, vil vist enhver Dampskibsfører indrømme; de ere lette at lade falde, lette at stoppe i Ankerspillet og lette at hive ind igen, hvorimod det modsatte i alle Tilfælde finder Sted, naar man skal anvende et Anker agter, hvor intet er indrettet paa Brugen af et saadant, og hvor Besætningens Størrelse — som en Regel én Styrmand og 2 Mand — vanskelig vil strække til.

Det eneste, der kan siges mod Brugen af Bovankere

paa saa grundt Vand, er Faren ved at løbe en af Fligene gennem Bunden; denne Fare er imidlertid kun til Stede, hvor Ankrene ikke gaa ind i Klyssene, altsaa hvor ældre Ankre benyttes, og selv med disse er Risikoen og Følgerne forsvindende mod den, man løber ved at faa et Varpanker i Skruen.

Jeg haaber ved ovenstaaende at have bidraget mit til, at Skibene maa blive forskaaned for Tilføjelser til Havnereglementet af en saa forældet og upraktisk Natur som »at skulle have et Stopanker klar«; thi selv om vi, igennem Forordninger og Reforme, ikke ere forvante i Retning af at faa vor Gerning gjort lettere, er der dog ingen Grund til at foreslaa Antagelsen af saadanne, der absolut ville gøre den besværligere og farligere.

Skibsfører.

De ovenstaaende Artikler vidne alle om den Interesse, med hvilken Ordningen af Kjøbenhavns Havneforhold

omfattes i vide Krese, særlig i disse Dage, da en Højesteretsdom har gjort dette Spørgsmaal særlig aktuelt. Vi fremføre det første og sidste af disse Indlæg som utvivlsomt vægtige Bidrag til de Overvejelser, en Reform af Kjøbenhavns Havneforhold er Genstand for. Til det Indlæg, der særlig omhandler Højesterets Dom, skulle vi bemærke, at vi ikke have villet karakterisere denne Dom som »usædvanlig« i juridisk Forstand, men have villet fremhæve dens Usædvanlighed i Almindelighed, der muligvis for Kjøbenhavns Havns Vedkommende kun beror paa, at Spørgsmaalet om Skibets og Havnevæsenets Ansvar i saadanne Tilfælde ikke tidligere har foreligget saa klart som nu og derfor ikke er ført frem til en saa absolut Afgørelse. Det vilde være særdeles glædeligt, om den ærede Indsender har Ret i, at det ikke staa i Havnevæsenets Magt at reducere Virkningen af den afsagte Dom. Højesterets Dom vil i saa Fald have endnu større Betydning, end vi have tillagt den. *Red.*



### Kabeldamperen »Scotia«s Eksplosion.

Hosstaaende Billede er en Gengivelse efter »Fairplay« af en Eksplosion, der d. 8. Oktober f. A. fandt Sted om Bord i Dampskibet »Scotia«, da det var omtrent 70 Kml. SV. for Eddystone Fyrtaarn, paa en Rejse fra London til Vigo (Spanien). Skibet var engageret til at udlægge et Kabel for tysk Regning fra sidst nævnte By til Borkum, og Aarsagen til Eksplosionen var Antændelsen af Gasarter, der havde udviklet sig i Forpeaken fra to Beholdere med Patent-Maling, hvoraf den ene, som var fuld, indeholdt 100  $\text{Z}$ , og den anden c. 50  $\text{Z}$ . Af Søforhøret fremgaar, at Malingen var bleven tilovers efter en Dokning i London og var stuvet af Vejen i Forpeaken. Under daarligt Vejr i Kanalen er den gaaet los og Beholderne knuste, hvorved Gasarterne have faaet Lejlighed til at udvikle sig. Baadsmanden, som hørte det skulpe i Forpeaken, firede en Lanterne derned for at undersøge, hvad der var i Vejen, og blev derved Aarsag til Eksplosionen. Denne var i den Grad voldsom, at der af Bagbords Bov fløj et saa stort Stykke ud, at Hullet maalte

19  $\times$  14 Fod, Styrbords Bov splintredes paa en Strækning af 22  $\times$  13 Fod, Kollisionsskoddet knustes og Stævnen revnede paa 3 Steder. Skibet reddedes kun fra at synke ved, at Nr. 2 Skod, der er 44 Fod fra Stævnen, holdt, og det søgte Havn i Plymouth, hvor det ankom ved egen Hjælp. Malingens engelske Navn er »anti-fouling Composition« — under hvilken Benævnelse der findes en Mængde forskellige Fabrikata — og Beholderne vare mærkede »for boot-topping«, som sikkert bedre kendes under Mærket Nr. 3. Undersøgelserne godtgjorde, at Nr. 1 og 2 ere ufarlige, hvorimod Nr. 3 og 4 — og navnlig Nr. 3 — ere fabrikerede af Stoffer, der ere i høj Grad eksplosive; dog anede ingen, at de ere saa farlige, som de have vist sig at være, ikke en Gang Fabrikaterne synes at have haft en klar Forestilling derom. En af Følgerne af Eksplosionen var, at saa snart den kom til Admiralitetets Kundskab, blev der telegraferet til alle de af Marinens Skibe, der vare forsynede med den Slags Maling, om at kaste den over Bord.

## Sømandsstandens Organisation.

Jeg beder om Plads for Følgende i Deres meget udbredte Søfartstidende:

Der har i de sidste Maaneder været stærk Gæring blandt alle Smaaskippere, nemlig blandt dem, der føre Skibe under 60 Tons, idet man har ment at burde slutte sig sammen, for at raade Bod paa den Nødstilstand, der hersker blandt os. Nogle mene, at det bedste og sikreste var at oprette en Fagforening efter de social-demokratiske Foreningers Monster og med denne gaa ind under de samvirkende Fagforeninger, derved alliere sig med Havnearbejderne og saaledes tvinge alle Smaaskipperne til at gaa med, idet de, der ikke vare i Foreningen, vilde blive blokerede og saaledes ikke faa losset og ladet. Selv om nu dette kunde lade sig gøre, tror jeg dog at turde sige, at vi Søfolk ville foretrække at staa som frie Mænd og ikke ville paalægge os alle de Baand og Urimeligheder, der vilde følge med de ikke saa sjældne Strejker; jeg henviser f. Eks. til Havnestrejken her i Aarhus for Tiden. Jeg tror, at den overvejende Del af Skipperne vil betakke sig for en Forening som denne; vort Liv, der er farligt og besværligt nok i Forvejen, vil kun derved blive værre.

Efter min 30—40aarige Erfaring som Skipper tror jeg, at det bedste for os vil være at gaa ind under Dansk Sejlskibsrederi-Forening; dér har vi dog i Virkeligheden hjemme; denne Forening kan, efter hvad jeg kan se, om det ønskes, godt være i to Afdelinger, en for Skibe over 60 Tons og en for dem under 60 Tons og med »Dansk Søfartstidende« som fælles Organ. Jeg ser ikke rettere, end at de større Redere kan have Interesse af at vore Interesser blive varetagne og omvendt. Jeg skal saaledes blot fremdrage, hvad jeg i Fjor omtalte i dette Blad, nemlig de billige Jærnbane- og Dampfærge-Takster. Vi kunde jo da, naar vi alle stode sammen, med Vægt spørge vor høje Regering og Rigsdag, om der er nogen anden Stand, hvem Staten paafører en saadan Konkurrence som denne. Nu fra Nytaar er Taksterne yderligere nedsatte, saa hvad Tiderne ikke have været vanskelige for os før, det ville de blive nu. Det kan dog vel ikke være Mening, at den store Sømandsstand skal helt gaa til Grunde, at den paa denne Maade skal udnyttes.

Jeg antager at vore fortvivlede Forhold stamme fra, at Sømandsstanden ingen Repræsentant har i Rigsdagen, som har Forudsætninger for at varetage vore Krav. Man vil maaske hertil svare, at der dog udkommer Sølove, men jeg paastaar, at disse gennemgaaende ikke ere af-fattede af Folk, der forstaa Sømandens Kaar.

Efter Indbydelse af Skipperne fra Aarhus afholdes der nu d. 28. ds. et Møde i Odense, for at drøfte Smaaskippernes Forhold. Jeg henstiller til mine ærede Kolleger hele Landet over at sende Repræsentanter til dette Møde med Fuldmagt til at handle paa bedste Maade, thi jeg er ikke blind for, at efter Mødet vil der komme Kritik. Naar vi saa have organiseret os, lad os da arbejde for vor Stand med alle lovlige Midler. Der er nok at tage fat paa; foruden den haarde Konkurrence, som Staten har paaført os ved sine lave Fragttakster, er der f. Eks. Assurancesagen. Vi kunne ikke svare de 7 à 8 pCt., som de store Selskaber forlange; vi maa gaa ind i de smaa lokale Foreninger; vi betale jo ikke der saa høje Præmier, men faa jo ogsaa ved Havari kun den halve Skade el. lign. erstattet. Naar vi gaa ind i Sejlskibsrederi-Foreningen, maa vi vel kunne faa dette ordnet, om mulig ved Statens Bistand.

Naar vi se hen til, hvad Staten i de senere Aar har gjort for at støtte og ophjælpe det betrængte Landbrug, saa er det kun lidt, der er gjort for at hjælpe den endnu mere betrængte Søfart. Thi den største Reform paa dette Omraade, Skibsafgiftens Ophævelse, kommer væsentlig kun de fremmede Skibe til Gode. Det gælder nu

mere end nogensinde om at vi organisere os, og jeg siger til Slutning til mine Kolleger: Lad os staa sammen i Kampen for Tilværelsen.

p. t. Aarhus, d. 8. Januar 1897.

Fr. Nielsen,  
»Nordlyset«.

Vi skulle i Anledning af ovenstaaende Udtalelser, i hvilke det jo oplyses, at Landets mindre Skipper den 28. ds. afholde et Møde i Odense for at drøfte Spørgsmaalet om deres Organisation, fremsætte nogle Bemærkninger. Det kom i afvigte September Maaned til vor Kundskab, at der fra de mindre Skipperes Side forberedes Oprettelsen af en Organisation, der under Navn af »Dansk Skipperforbund« skulde omfatte alle Førere af Skibe under 60 Tons. Der afholdtes i Sommer et forberedende Møde om Sagen, og paa dette enedes man om det Udkast til Love, der nu skal forelægges Mødet i Odense. Vi fandt ikke Anledning til den Gang at omtale Sagen, dels fordi Sommeren ikke er den bedste Tid til Drøftelsen af disse Spørgsmaal, og dels fordi vi altsaa vidste, at Sagen i Løbet af denne Vinter atter vilde komme til at foreligge.

Vi ere i Besiddelse af det Udkast til Love, der nu skal behandles i Odense, og saafremt man, hvad vi foreløbig maa gaa ud fra, vil oprette den ny Forening paa Grundlag af dette, kunne vi ikke andet end indtrængende fraraade, at en saadan Forening dannes. Den ærede Indsender, der ovenfor udtaler sig, gør rigtigt opmærksom paa, at man ved Lovudkastets Udarbejdelse har taget de bestaaende Fagforeninger af social-demokratisk Karakter til Monster, og det udtales jo ogsaa ligefrem i Indbydelsen, at Planen er at gaa ind under disse. Nu er det ikke vor Mening at bestride Fagforeningers Berettigelse eller benægte, at de i adskillige Forhold have haft en gavnlige Indflydelse paa Arbejdsforholdene. Naar vi fraraade Skipperne at gaa ind under de her omtalte Foreninger er det væsentlig fordi deres Program for Skippernes Vedkommende er uigennemførligt. Mening, med den paatænkte ny Forening er jo, at man vil enes om Minimums-Fragttakster og at Foreningens Medlemmer skulle forpligte sig til ikke at tage Fragter under disse. Men Gennemførelsen af dette Program maatte forudsætte, at ogsaa de fremmede Skibe, der opræde i vore egne og nærmeste Farvande, indgik paa saadanne Betingelser, og denne Forudsætning vil i en uoverskuelig Fremtid vise sig ikke at være til Stede. Ethvert Forsøg paa at regulere Fragterne vil overhovedet vise sig uigennemførligt, og det er en Vildfarelse at tro, at man ad denne Vej kan forbedre de Vilkaar, under hvilke vore smaa, og for den Sags Skyld ogsaa vore store, Skibe arbejde. Hvad der med Hensyn til faste Arbejdspriser m. v. lader sig gennemføre i de Fag, der ere knyttede til Landjorden, kan paa ingen Maade anvendes paa Forholdene paa Søen, og Oprettelsen af en Forening som den her paatænkte vil derfor kun bringe de mindre Skibsejere alvorlige Skuffelser.

Medens vi saaledes bestemt maa udtale os imod at oprette en Organisation paa det her angivne Grundlag, maa vi paa den anden Side anse det for særdeles betimeligt, at ogsaa de mindre Skipperne skaffe sig en fast Organisation. Deres Stilling er Aar for Aar blevet slettere, og de trues fra alle Sider af overlegne Konkurrenter. Af disse er Staten, som i ovenstaaende Indlæg udviklet, mulig den værste, og intet vilde derfor være rimeligere, end om Staten paa anden Maade støttede dem. Det er en anselig Del af vor Sømandsstand, der er knyttet til disse smaa Skibes Virksomhed, og det vilde være et Tab for Standen og for Samfundet, om de helt skulde ligge under i Konkurrencen. At de derfor ville værge deres Interesser, medens det endnu er Tid, det har vor ubetingede Sympati, og den Vej, ad hvilken de i Øjeblikket bedst ville opnaa dette, den ligger lige for. De mindre Skipperne bør slutte sig til deres Standsfæller og gaa ind i Dansk Sejlskibsrederi-Forening. Der findes

ikke mellem de større og mindre Sejlskibsredere nogen saadan Interesse-Forskel, der kan begrunde, at de staa i hver sin Organisation; der findes derimod imellem dem et Interesse-Fællesskab, der gør at de ville kunne udrette langt mere ved at staa sammen end ved at staa adskilte.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening har stedse anset det for en af sine Opgaver at varetage ogsaa de mindre Skibsrederes Interesser, og den har da ogsaa et ikke ringe Antal af disse blandt sine Medlemmer. At Foreningen vil varetage disse Interesser, derom vidner ogsaa tydeligt den Omstændighed, at Foreningens Generalforsamling i Sommer vedtog en Lovændring, hvorefter de Redere, der kun eje 1 Skib — altsaa netop de, der her er Tale om — fik Adgang til Foreningen paa læmpeligere Vilkaar end andre Redere. Der kan heretter ikke være nogensomhelst Tvivl om, at de mindre Rederes Interesser ville blive fuldt ud og fuldt forsvarligt varetagne af Foreningen.

Vi tilraade af de Grunde, vi her have fremsat, de Repræsentanter for de mindre Redere, der næste Torsdag samles i Odense, at vedtage Tilslutning til »Dansk Sejlskibsrederi-Forening«. De ville derved træde ind i en Organisation, der ikke alene har Viljen, men sikkert ogsaa Evnen til at værne om deres Interesser, og der vil gøre dette ad Veje, ad hvilke der virkelig kan udrettes noget.

*Red.*

## Ugens Havarier.

Ryvingen, Dpsk. af Kristiania, er Natten til den 18. ds. grundstødt paa Seierø. Assistance af Svitwers.

Bornholm, Dpsk. af Svaneke, ankom den 14de ds. til Kiel efter 9 Dages Rejse fra Sunderland. Skibet har udstaaet meget haardt Vejr og faaet en Del oven Bords Skade.

Alberdina af Fanø er ankommet til Granton med en Del Skade efter 3 Ugers Rejse fra Esbjerg. Skibet reparerer i Granton.

Tjalfe, Jagt af Aarhus, er Natten til den 15de ds. paa Rejsen fra Randers til Hjemstedet i Ballast, strandet ved Ørkkrogen syd for Ebeltoft. Besætningen bjerget; Skibet sandsynligvis Vrag.

Edda, Dpsk. af København, har i Isen i Warnemünde Havn faaet Skade paa Roerstammen, hvilken Skade udbedres i Warnemünde.

Pawel Andrejeff, Dpsk. af København, har d. 18. ds. været paa Grund ved Indejlingen til Methil.

Helge, Dpsk. af København, har den 12. ds. stødt paa Barren ved Blyth. Skibet menes at være ubeskadiget.

Alice, Dpsk. af København, har den 11. ds. stødt paa Barren ved Sunderland.

*Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonceafdeling.*

## Fra Sø og Land.

En af 543 Skibsførere, 84 Skibsredere, 2,304 Fiskere, 48 Lodser og 28, der ikke henhøre under Fiskeri- og Sønæringen, underskrevet Adresse om Havneanlæg paa Jyllands Vestkyst og Bornholms Østkyst, er indgivet til Regeringen og Rigsdagen.

Dampskibsrederi-Foreningens Formand, Grosserer Adolph Carl, er udnævnt til Ridder af Dannebrog.

Dødsfald. Forhenværende Skipper N. Larsen af Holbæk er afgaaet ved Døden.

Aktie-Udbytte. Dampskibsselskabet »Ajax« i Helsingør agter at give 20 % à Konto-Udbytte pro 1896.

Dødsfald af Berri berri. En af Fanøs yngre Styrmand, Jes Nielsen af Sønderho, er død om Bord i Skibet »Georg Schwalbe«, Kapt. Pedersen, paa Rejse fra Guayana til Falmouth. Dødsårsagen er efter Forlydende i »Esbj. Fbl.« Berri berri.

Haard Sørejse. Kapt. Johs. Kromann, Fører af 3-mst. Skonnert Sylfid, meddeler fra South Alloa, at han har haft en meget haard Overrejse fra Halmstad. Den 8de ds. om Eftermiddagen kom en svær Braadsø, som kæntrede Skibet, saa den laa med Ruffene i Vandet. Søen skyllede en Del af Dækslasten bort, tog et Stykke Fingenet, og den ene Letmatros fik sin ene Haand og Ryg slemt forslaaet.

Paa Foranledning henleder Redaktionen de ærede Indsenderes Opmærksomhed paa, at de ikke kan vente de af dem indsendte Artikler og Spørgsmaal optagne i Bladet, med mindre de, foruden det Skrivelsen ledsagende Mærke, opgive deres Navn til Efterretning for Redaktionen.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra New-Orleans 15. Jan., bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Dunkirk 16. Jan., bestemt til Newcastle, Kbhvn. — Antwerpen, Caroc, ankom til Odessa 15. Jan., bestemt til Antwerpen. — Castor, Holm, afgik fra Southampton 19. Jan., bestemt til Kbhvn. — Chr. Broberg, Gotsche, afgik fra Messina 14. Jan., bestemt til Denia, Algeciras, Kbhvn. — Dagmar, Gade, afgik fra Marseille 18. Jan., bestemt til Genua. — Douro, Brabrand, ankom til Kbhvn 13. Jan. — Georgios I. Kihl, afgik fra Smyrna 8. Jan., bestemt til Antwerpen. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Kbhvn. 17. Jan., bestemt til Southampton, Valencia — Kursk, Staal, ankom til Kbhvn. 18. Jan. — Leopold II, Kruse, afgik fra Algier 8. Jan., bestemt til Antwerpen — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Antwerpen 7. Jan., bestemt til Algier, Piræus etc. — Nicolai II, Jespersen, ankom til Reval 10. Jan., bestemt til Rotterdam, New-Orleans. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Kbhvn. 15. Jan., bestemt til Antwerpen. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Reval 18. Jan., bestemt til London. — Tejo, Fenger, ankom til Newcastle 17. Jan., bestemt til Oporto. — Toms, Andersen, afgik fra Antwerpen 17. Jan., bestemt til Kbhvn., Reval. — Vesuv, Norden, afgik fra Southampton 19. Jan., bestemt til Kbhvn. — Viking, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 15. Jan., bestemt til Sunderland, Trondhjem, Canariske Øer. — Xenia, Ingerslev, ankom til Lisbon 10. Jan., bestemt til Larochele, Havana, New-Orleans. — Baron Stjernblad, Michélsen, ankom til Antwerpen 17. Jan., bestemt til Kbhvn., Reval. — Louisiana, Jensen, ankom til Rotterdam 11. Jan., bestemt til St. Thomas, New-Orleans.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Libau 15. Jan., bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Trondhjem 14. Jan., bestemt til Søndrebyerne. — Ceres, Svensson, ankom til Libau 18. Jan., bestemt til Kbhvn., London. — Charkow, Nielsen, afgik fra Hull 17. Jan., bestemt til Kbhvn., Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom til London 13. Jan., bestemt til Kbhvn., Pillau. — Christianssund, Bay Schmith, ankom til Stettin 17. Jan., bestemt til Kbhvn., Christiania. — Fanø, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 15. Jan., bestemt til Stettin. — Frederik, Harboe, afgik fra Pillau 15. Jan., bestemt til Hull. — Jolantha, Frisenette, afgik fra Liverpool 19. Jan., bestemt til Kbhvn., Stettin. — Kasan, Thomsen, afgik fra Pillau 18. Jan., bestemt til Kbhvn., London. — Laura, Christiansen, afgik fra Kbhvn. 16. Jan., bestemt til Leith, Færøerne, Island. — Libau, Clauson-Kaas, afgik fra Kbhvn. 16. Jan., bestemt til Pillau. — Louise, Brabrand, afgik fra Hull 16. Jan., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Minsk, Olsen, afgik fra Kbhvn. 18. Jan., bestemt til Manchester, Liverpool. —

Morsø, Lind, ankom til Kbhvn 17. Jan., bestemt til Hamburg. — Moskov, Petersen, ankom til Libau 9. Jan., bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 11. Jan., bestemt til Kbhvn., Riga. Nordjylland, Hansen, afgik fra Kbhvn. 17. Jan., bestemt til Antwerpen. — Kiew, Rabe, ankom til Liverpool 17. Jan., bestemt til Kbhvn. — Georg, Petersen, ankom til Libau 18. Jan., bestemt til London. — Perm, Christensen, ankom til London 17. Jan., bestemt til Kbhvn., Libau. — Pregel, Egidiusen, afgik fra Libau 15. Jan., bestemt til Hull. — Romny, Harder, afgik fra Kbhvn. 16. Jan., bestemt til Libau. — Thyra, Garde, ankom til Kbhvn. 18. Jan., bestemt til Danzig. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 17. Jan., bestemt til Riga. — Vendysssel, Sørensen, ankom til Libau 15. Jan., bestemt til Kbhvn. Antwerpen. — Vesta, Corfitzon, ankom til Hamburg 15. Jan., bestemt til Kbhvn.

Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 21. Jan., bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Kofoed, afgik fra Odense 21. Jan., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Ficaria, J. V. Fenger, afgik fra Newcastle 20. Jan., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 20. Jan., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, Borries, afgik fra Newcastle 19. Jan., bestemt til Odense. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 19. Jan., bestemt til Odense. — Storebelt, A. Göllich, afgik fra Newcastle 19. Jan., bestemt til Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 20. Jan., bestemt til Leith via Svendborg og Horsens.

Carl, Skjold, Gorm, Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Reval 17. Jan., bestemt til Rotterdam. — Frode, H. W. Wisberg, afgik fra Riga 11. Jan., ankom til Antwerpen 18. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Blyth 16. Jan., bestemt til Genua. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Reval 17. Jan., bestemt til Rotterdam. — Svend, Aug. S. Hveysel, afgik fra Kbhvn. 19. Jan., bestemt til Libau. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Libau 15. Jan., bestemt til Rotterdam. — Skjold, N. P. Jørgensen, i Helsingør. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Dunkerque 27. Decbr., ankom til West Hartlepool 29. — Ragnar, Th. Tofte, afgik fra Newport 8. Jan., ankom til Aarhus 14. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Rouen 19. Jan., bestemt til Blyth. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Aarhus 15. Jan., ankom til Reval 19. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Blyth 1 Jan., ankom til Libau 6. — Magnus, M. Frantzen, afgik fra Blyth 14. Jan., bestemt til Libau.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Methil 18. Jan., bestemt til Aarhus. — Johan Siem, F. Løffler, ankom til Elba 19. Jan. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Bilbao 18. Jan., bestemt til Middelsbro — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Bilbao 14. Jan., ankom til Rotterdam 19. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Dunkirk 15. Jan., ankom til Methil 17.

Heimdal. Anine, J. Møller, afgik fra Kbhvn. 19. Jan., bestemt til Reval. — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Newcastle 13. Jan., ankom til Bilbao 19.

Thingvalla. Norge, Knudsen, afgik fra Kristiania 15. Jan., ankom til Kbhvn. 16. — Island, Thomsen, afgik fra New-York 9. Jan., paa Rejse til Kbhvn. — Hekla, Laub, afgik fra Kbhvn. 30. Decbr., ankom til New-York 14. Jan. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kbhvn. 19. Jan., paa Rejse til New-York.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Schmiegelow, afgik fra Methil 14. Jan., ankom til Kiel 18. — Agnete, Sørensen, ankom til Grangemouth 14. Jan., afgik fra Grangemouth 16., bestemt til Kbhvn. — Hermia, Warming, ankom til Reval 15. Jan., afgik fra Reval 17., bestemt til Dundee. — Alice, Kraemer, ankom til Kiel 15. Jan. — Bornholm, Jensen, ankom til Kiel 14. Jan. — Gøteborg, Madsen, afgik fra Warkworth 14. Jan., bestemt til Svendborg. — St. Alban Jørgensen, ankom til Korsør 12. Jan., afgik fra Korsør 15., bestemt til Libau. — Nauta, Steen, ankom til Libau 14. Jan., afgik fra Libau 16., bestemt til Horsens. — Rønne, Hintze, ankom til Libau 14. Jan., afgik fra Libau 17., bestemt til Assens. — Marstrand, Lund, afgik fra Marstrand 16. Jan., bestemt til Libau. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Marstrand 16. Jan., bestemt til Libau.

Danmark. Rolf, J. G. Hahn, afgik fra Ghent 19. Jan., bestemt til Burntisland. — Thorvaldsen, Pii, afgik fra Grangemouth 17. Jan., bestemt til Kbhvn. — Ansgar, A. Larsen, ankom til Dunkirk 17. Jan. — J. N. Madvig, H. S. A. Olsen, ankom til Kiel 14. Jan. — Hamlet, W. E. Sommer, ankom til Kbhvn. 14. Jan. — Helge, D. G. Matthiessen, ankom til Kbhvn. 15. Jan.

Dannebrog. Amalienborg, Fischer, afgik fra Blyth 18. Jan., bestemt til Kbhvn. — Christiansborg, M. Schultz, ankom til Kbhvn. 18. Jan. — Frederiksborg, M. Kühl, afgik fra Kbhvn. 18. Jan., bestemt til Danzig. — Fredensborg, P. Hartmann, ankom til London 13. Jan. — Rosenborg, W. Schultz, ankom til Reval 16. Jan. — Uranienborg, P. V. Olsen, ankom til Kbhvn. 20. Jan. — Jømsborg, van Deurs, afgik fra Burntisland 19. Jan., bestemt til Neufahrwasser.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, K. Ewaldsen, ankom til Reval 16. Jan. — Skodsborg, K. Schmidt, ankom til Memel 14. Jan. — Jægersborg, Petersen, ankom til Blyth 18. Jan.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, L. Storm Hansen, afgik fra Ghent 15. Jan., ankom til Sunderland 16. — Dania, Troensegaard, ankom til Aarhus 27. Decbr. — Fyen, Hansen, ankom til Libau 9. Jan. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Kbhvn. 19. Jan., bestemt til Memel. — Russia, Rasmussen, afgik fra Libau 12. Jan., ankom til London 17. — Sjælland, Skjødt, ankom til Burntisland 19. Jan. — Jylland, Jensen, ankom til Libau 14. Jan.

Østerseen. Ella, Hansen, afgik fra Frederiksstad 17. Jan., bestemt til London. — Maja, Møller, afgik fra Danzig 15. Jan., ankom til Bandholm 17. — Patria, Andersen, afgik fra Liverpool 16. Jan., bestemt til Delaware. — Rita, Skov, afgik fra Kings Lynn 16. Jan., ankom til Grangemouth 18. — Yrsa, Larsen, ankom til Chalkis 16. Jan.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Rotterdam 16. Jan., ankom til West Hartlepool 18. — Frisia, Fisker, ankom til Dunston 14. Jan. — Scotia, Nielsen, afgik fra Libau 16. Jan., bestemt til Rotterdam. — Olga, Jørgensen, afgik fra Pillau 16. Jan., ankom til Rudkjøbing 19.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, ankom til Horsens 13. Jan., afgik fra Horsens 16., bestemt til Boness. — Nerma, Degn, ankom til Esbjerg 13. Jan., afgik fra Esbjerg 14., ankom til Methil 16. — Nordsoen, Schmidt, afgik fra Emden 15. Jan., ankom til Newcastle 17., afgik fra Newcastle 19., bestemt til Esbjerg.

Norden. Nordhvalen passerede Shields 31. Decbr. paa Rejse fra Danzig til Philadelphia. — Nordvest ankom til Amsterdam den 10. Jan. fra Varna. — Nordkap passerede Barry Island 9. Jan. paa Rejse fra Penarth til Baltimore. — Nordpol i Aarhus. — Norden afsejlede den 15. Jan. fra Shields til Delaware for Ordre. — Nordboen ankom til Galveston den 14. Jan. fra Rotterdam. — M. C. Holm ankom til Kbhvn. den 13. Jan. fra Eupatoria.

## Sejlskibe.

Fano Sønderho. Martha, Nissen, ankom til Guaymas 31. Decbr. fra Bordeaux — Else, Thomsen ankom til Buenos Ayres 12. Jan. fra Pensacola til Rosario. — Venner, Aarre, ankom til Buenos Ayres 13. Jan. fra Cardiff til St. Pedro.

Fano. Nordby. Erna, Thomsen, passeret St. Helena 28. December fra Bangkok til Fecamp. — Dorie Brodersen, Nielsen, ankom til Rangoon den 10. Januar fra Port Natal. — George Schwalbe, Pedersen, ankom til Scilly den 11. Januar fra Saline Cruz. — Irvine, Ankersen, sejlet fra New-York 11. Januar til Macassar. — Rosa, Brinck, ankom til Rio Grande 13. Januar fra Cadiz — Paul Hansen passeret Dungeness 8. Januar fra Antwerpen til Port Natal. — Prins Valdemar, Winther, sejlet fra Newcastle NSV. den 16. Januar til Valparaiso. — Embla, Jepsen, ankom til Dunedin den 8. Januar fra Mauritius. — Esmeralde, Pedersen, sejlet fra Iquique den 16. Januar til Barbados. — Amete, Nielsen, ankom til Lissabon den 17. Januar fra Victoria. — Cingalese, Harreby, ankom til New-York den 18. Januar fra Santos. — Verdande, Sigurdson, ankom til Ceara den 28. December fra Antwerpen. — Emilie, Thomsen, prajet den 21. December paa 6° S. Br. 34° V. Lgd. fra Amsterdam til Macassar.

Marstal. Kodan, P. K. Hansen, ankom den 14. Januar til Kallundborg. — Cathrine, Rasmussen, ankom den 14. Januar til Granton. — Agent Petersen, Frederiksen, ankom den 14. Januar til London. — Thyra, Rasmussen, ankom den 16. Januar til Charlestown (Cornwall). — Ceres, Bager, ankom den 15. Januar til Cadiz (Spanien) fra Dahouet (Frankrig). — Alf, Rasmussen, ankom den 17. Januar til Cadiz fra Dahouet. — Hebe, Clausen, ankom den 18. Januar til Dahouet fra Exeter (England).

Moses & Søn G. Melchior. Clara, Bartram, ankom den 15. Decbr. til Martinique.

Svendborg. Psyche, Hansen, ankom til Cardiff 12. Jan. — Brage, Petersen, ankom til Fowey 13. Jan. — Newsky, Nielsen, ankom til Grangemouth 14. Jan. — Brødrene, Larsen, ankom til Lissabon 16. Jan. — Erik, Hansen, ankom til Grimsby 18. Jan.

## Fragtberetninger.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeleer os under 16. Januar:

Kulfragterne til Middelhavet ere faldne ca 5 d. pr. Ton siden min sidste Beretning, hvad til Dels bar sin Grund i Vanskeligheden ved at arrangere Ladetørn, idet Rederierne foretrakke at acceptere en noget lavere Fragt, naar de der-

ved kunne betinge prompt Lastning, fremfor at lade Baadene ligge og vente.

Næsten alle Middelhavs Befragtninger ere nu paa nyt Certeparti (Chamber of Shipping Coal charter 1896) Betingelser; de faa Baade, der ere fragtede paa det tidligere Certeparti, ere Udlændinge, og disse ville uden Vanskelighed kunne erholde samme Betingelser som de engelske, naar Rederierne fastholde kun at ville slutte paa nyt Certeparti. Hoved-Forskellen mellem det gamle og det nye Middelhavs-Certeparti er, at i sidstnævnte er:

1. Fragten betalbar efter Dagskurs. I tidligere Certepartier var, som bekendt, Fragten i Spanien og til Dels i Portugal betalbar efter fastsat Kurs, i Spanien i Reglen 48 d. pr. Dollar, medens Dagskurs (current exchange) er ca. 37 d. pr. Dollar.

2. Skibet er ikke hundet til at benytte Afskiberens Mægler paa Lossepladsen. Skønt det fremdeles skal benytte Modtagerens Mænd til Losning, kan der ved den i det nye Certeparti herunder tilføjede Betingelse: »current rate of the port, not exceeding, say . . . pr. ton» spares noget paa Losningsomkostningerne paa Pladser, hvor ingen fast Takst eksisterer, og hvor Skibets Mæglere varetage dettes Interesser; i Genua f. Eks. kan Losningen betinges 2 d. à 3 d. pr. Ton mindre, end hvad Skibene under det forrige Certeparti plejede at betale.

3. Garantien for Lastning er indført i Certepartiet og Betingelserne ere i adskillige Retninger gunstigere for Rederiet end den tidligere Colliery Garantie.

4. Rederiet kan benytte sin egen Mægler til Skibets Udklarering paa Lastestedet. —

Sidstnævnte Klausul bliver dog i Reglen mortificeret saaledes, at Rederen benytter Afskiberen som Mægler ved Udklareringen, d. v. s. lader ham udføre Toldbod- og Konsulat-Forretningerne ved Udklareringen mod sædvanligt Honorar. Ligeledes gaar Rederiet, hvis dette ønskes, i Reglen ind paa at benytte det af Afskiberen opgivne Firma paa Lossestedet som Mægler for Skibet, hvis Vedkommende ikke er Rederiet ufordelagtigt bekendt.

Sortehavs-Markedet vedbliver temmelig fast. Der er sluttet i de sidste Dage: Odessa til L. H. A. R. (større Baade 9/9. Odessa til Bergen & Stavanger 11/3. Novorossisk 9/6 n. c. Novorossisk & Sebastopol til København (3,400 Tons) 11/6. Theodosia 9/6 n. c. Varna 10/ any, 10/6 Hamburg. Poti District (2 Ladepladser) 13/ n. c. Grain. Poti til Newport eller Cardiff 12/1 til Garston, Middlesbro eller Rotterdam 13/1 free dispatch, Erts.

Fra Smyrna-Distriktet søges Baade til 10/6 pr. Ton død Vægt til London, Hull eller Leith.

Alexandria-Markedet er vedblivende flovt, der bydes 8/— til London eller Hull for store og 9/ U. K., direkte Havn, for mindre Dampere.

Fra Ertshavne noteres:

Elba til Cardiff 7/6, Tyne 8/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Rotterdam 9/.

Chartagena til Middlesbro 8/9, til Mostyn Quay 9/6, Rotterdam 9/—.

Porman til Tyne 9/.

Bilbao til Cardiff 5/3, Swansea 5/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Middlesbro 5/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Tyne 5/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Rotterdam og Calais 6/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New-York, meddele den 31te December 1896:

Forretningen har i den forløbne Uge været temmelig livlig, og betydelig bedre end vi i flere Aar have været vant til paa denne Tid. Vi kunne imidlertid ikke meddele nogen videre Forandring i Raterne til nogen Retning, ligesaa lidt som Efterspørgslen er synderlig stor, men udbudte Baade finde straks Befragtere til tidligere Rater. Her er ikke længere Mangel paa prompte Dampere, og Rum for Korn til Januar Lastning kan faas for meget lidt højere eller omtrent samme Rater som til senere Afskibninger, nemlig 3 Sh. 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d à 3 Sh. 3 d for Cork. f. o. 2 Sh. 9 d à 2 Sh. 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d direkte, afhængig af Skibets Størrelse og Lossepladsen.

For Sejlskibenes Vedkommende udviser Aarskiftet et roligt men fast Marked for prompte og snart ventede Skibe, medens det er vanskeligt at faa gode Tilbud for senere Maaned. Da de fleste Skibe, som ere under Vejs hertil imidlertid ere befragtede er der en Mulighed for, at Forretningen i det nye Aar bliver livligere og Fragterne som Følge deraf bedre.

D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele den 16de Januar 1897:

Siden Aarets Begyndelse har Forretningen i Befragtninger været stille overalt.

De forskellige Markedsberetninger lyder:

Sortehavet trevnt. Bombay og Ostindien gennemgaaende meget stille.

Forenede Stater fast, især for prompte Dampere. River Plate meget flovt; Valparaiso flovt — med 70,000 Tons der liggende ubefragtet Tonnage.

San Francisco flovt; Noteringen er 15/ à 16/3 — 100,000

Tons ubefragtet i Havn, og 140,000 Tons under Vejs ud. Tacoma flovt — og fra Portland rapporteres ingen Afslutninger.

I den forløbne Uge er der blandt andre Forretninger afsluttet som følger:

For Sejlere. Liverpool til Wilmington S. C. 4/ for Salt, og 2/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> for Harpiks til U. K. Kont. Stykgods til Pøra 15/; Kul til Rosario 15/.

Cardiff til Bahia 14/6; Rio Janeiro 18/; Monte-Video 16/6; Zanzibar 21/3; Mauritius 17/6.

Newcastle N. S. W. til Vestkysten 12/6; Acapulco 16/6; Panama 17/6; Frisco 12/.

Puget Sound til Valparaiso Distrikt 30/; til U. K. Kont. 53/9. Fra Valparaiso til Kanalen f. o. 16/9 for prompt, og 17/6 for April Lastning.

Bangkok til U. K. Kont. 62/6; Java 18/9; Calcutta 21/3; til Vest-Indien 25/.

For Pitch Pine fra Apalachicola til U. K. Kont. 105/; fra Pensacola eller Mobile 97/6 à 100 Sh.; Lumber til Santos 16 Dollars.

Mahogani fra Laguna 41/3; Option Tabasco 52/6.

For Dampere. Fra Cardiff til Havana 7/9; Rio Janeiro 18.6; Alexandria 7/; Port Said 7/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>.

Bilbao til Cardiff 5/; Glasgow 6/6; Antwerpen 6/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Rotterdam 6/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>.

Benisaf til Tyne 8/6; Huelva til Mersey 6/6; Poti til Rotterdam 12/6; Sebastopol, Theodosia, Novorossisk, Varna eller Bourgas til U. K. Kont. 9/6; Januar — Februar — København 11/3; Odessa til Lisbon 10/; Alexandria til London 8.6.

Rishavn til U. K. Kont. 21/3; Marts Afskibning; — Bangkok til Rio Janeiro 23/9, Februar.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich 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. Jyllands V.-Kyst.** Paa Barren ud for Løbet *Nyminde-Gab* er der for Tiden 7 Fod Vand.

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

Paa *Havrevlen* 11 Fod.

I *Kanalen* 11 Fod.

Paa *Fjordgrunden* 10 Fod.

**Kattegat.** Klokketønden ved *Hals* er for Vinteren ombyttet med Vintersmærket.

**Store-Bælt.** Vraget af Skonnerbrig *»Libanon»* ligger sunket N. for *Sprogø Ø.-Rev.*, c. 3,500 Alen NØ. for *Sprogø Fyrtaarn*. Over Vraget, der ligger i 22 Fod Vand, er der 7 Fod Vand.

En Vragvager er udlagt tæt NNV. for Vraget. Dette vil blive uskadeliggjort.

**Østersøen. Gjedsler.** Klokketønden *Rødsand SØ.* er for Vinteren ombyttet med Vintersmærket.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverig. Bottniske Bugt. Geflebugten.** I Foraaret 1897 udlægges en rød Vager med Kost, hvor under en Ballon, S. for *Petres Bank*, N. for *Eggegrund*. 60° 46' 18" N. Br. 17° 25' 0" Ø. Lgd.

**Gåsholma Skjærgaard.** I Foraaret 1897 udsættes Ø. for *Häckmansgrundet* en rød Vager med Ballon og Kost. 61° 3' 30" N. Br. 17° 12' 54" Ø. Lgd.

**Kusö NV.-Pynt.** I Foraaret 1897 udsættes sandsynligvis en Stage med Kryds ved en 11 Fods Grund V. for *Svedudden*. 61° 3' 0" N. Br. 17° 13' 48" Ø. Lgd.

I Foraaret 1897 udsættes en Stage med Kryds ved en 11 Fods Grund Ø. for *Holmen Sunnan*. 61° 5' 12" N. Br. 17° 15' 30" Ø. Lgd.

I Foraaret 1897 udsættes en Stage med Kryds ved en 17 Fods Grund mellem *Fäbovallscharne* og *Storgrytan* i det S. lige Farvand til *Ljusne*. 61° 5' 12" N. Br. 17° 15' 30" Ø. Lgd.

I Foraaret 1897 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen i *Söderhamns Skjærgaard*:

Ved Ø.-Siden af en 9 Fods Grund tæt S. for *Lilla Finngrundet* udsættes en Stage. 61° 14' 36" N. Br. 17° 20' 48" Ø. Lgd.

Den røde Vager ved *Grimskårs Storgrund* inddrages, og

en rød og sort Vager med Ballon udsættes Ø. for Grunden. 61° 12' 24" N. Br. 17° 17' 6" Ø. Lgd.

V. for en 12 Fods Grund SV. for *Hall Mickel*, i Farvandet fra *Ljusne* gennem *Tuppsundet*, udsættes en Stage. 61° 12' 30" N. Br. 17° 14' 0" Ø. Lgd.

Ved den N.-ligste af to Grunde med 19 og 17 Fod Vand, som ligge mellem *Norrutharets Fyr* og *Finngrundet*, udsættes en Stage med Kryds. 61° 15' 30" N. Br. 17° 9' 54" Ø. Lgd.

I Foraaret 1897 faar den sorte og hvide Stage Ø. for *Jon Larssons* eller *Prestgrundet* en sort Ballon. 61° 20' 54" N. Br. 17° 22' 54" Ø. Lgd.

**Hudikavall S. Snäckmoraleden.** I Foraaret 1897 udsættes en Stage med Kost ved SØ-Siden af en 11 Fods Grund mellem *Bergö* og *Mössö Näset*. 61° 36' 6" N. Br. 17° 12' 48" Ø. Lgd.

I Foraaret 1897 udsættes en Stage ved N.-Siden af *Bondgrund* i Farvandet til *Iggesund*. 61° 37' 30" N. Br. 17° 16' 36" Ø. Lgd.

**Kilngarfjärden.** I Foraaret 1897 udsættes N. for *Alnön* følgende Sømærker:

Ved Landgrunden SØ. for *Stora Gistaholmen* en Stage med Kost. 62° 28' 54" N. Br. 17° 26' 18" Ø. Lgd.

N. for *Alnön* N.-lige Landgrund en Stage. 62° 28' 36" N. Br. 17° 26' 26" Ø. Lgd.

**Ångermanelfven.** I Foraaret 1897 udsættes ved en 5 Fods Grund i den Ø.-lige Del af *Lungösundet* en sort Stage med Ballon. 62° 40' 0" N. Br. 18° 5' 54" Ø. Lgd.

I Foraaret 1897 udsættes ved en 3 Fods Grund ved *Ramoik* en Stage med Kryds. 62° 49' 0" N. Br. 17° 53' 36" Ø. Lgd.

I Foraaret 1897 udsættes en Stage N. for *Dynäsgrundet*. 62° 57' 48" N. Br. 17° 47' 24" Ø. Lgd.

I Foraaret 1897 udsættes ved 19 Fods Grunden SØ. for *Sydostbrotten* en Stage med Kryds. 63° 20' 36" N. Br. 20° 13' 30" Ø. Lgd.

**Storrebben—Rödkallen.** I Foraaret 1897 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen ved det S.-lige Farvand til *Luleå*:

Ved *Svalans Grund* faar den sorte og hvide Vager med to sorte Balloner, endnu en Ballon. 65° 15' 0" N. Br. 22° 11' 30" Ø. Lgd.

Ved Ø.-Siden af en 18 Fods Grund, 1/2 Kml. N. for *Svalans Grund*, udsættes en sort og hvid Vager med to sorte Balloner. 65° 15' 38" N. Br. 22° 12' 0" Ø. Lgd.

Ved Ø.-Siden af en 20 Fods Grund, 2 Kml. S. t. Ø. fra *Svalans Grund*, udsættes en sort og hvid Vager med to sorte Balloner. 65° 13' 5" N. Br. 22° 13' 8" Ø. Lgd.

**Finland. Bottniske Bugt. Wasa Distrikt.** S. for *Dahlströms Grund* er i 23 Fod Vand udsat en rød Stage med rød nedadbunden Kost, 1/2 Kml. S. 52° V. fra *Ensten* Sømærke. 63° 7' 20" N. Br. 21° 11' 20" Ø. Lgd.

**Tydskland. Kieler Fjord.** En Pram er sunken c. 1 Kbl. S. for *Vossbrook* Karantæneanstalt i Retning af Yderenden af Landingsbroen ved *Holltau*. Vraget er afmærket med en grøn Vragtønde.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tydskland. Elben.** Fyrskibene »*Oste Riff*«, »*Krautsand*« og »*Schulau*« ere inddragne for Is.

**Weser.** Fyrskibet »*Bremen*«, Lystønde G ovenfor *Geestmünde* og flere Tønder mellem *Vegesack* og *Bremen* ere inddragne for Is.

Mellem *Hohe Weg* Fyrtaarn og *Borkum* ere Telegraf-tønderne for Vinteren ombyggede med Vagere, saaledes: Paa *Hohen Wege* to Vagere. I *Blauen Balje* ved *Wangeroog* en Vager. Paa *Wangeroog Red* to Vagere. Paa *Baltrum Red* en Vager. I *Nessmersieler Balje* en Vager. I *Fischer Balje* ved *Borkum* to Vagere.

**Jade.** Fyrskibene »*Aussenjades*«, »*Minsener Sand*« og »*Genius Bank*« samt Lystønde Nr. 18 ere inddragne for Is.

Den røde Spirtønde A/A i *Ahne* har nu Ballon som Topbetegnelse.

**Holland. Zeegat van Terschelling.** Vagtskibet paa *Vlie Red* er inddraget for Is.

**Belgien. Schelde.** Kun Skibe med mindst 9 1/2 Fods Dybgaende maa gaa igennem *Pas van Krankeloon*.

Skibe med mindre end 9 1/2 Fods Dybgaende skulle gaa gennem *Philippe Farvand*.

Lodsvæsenet bestemmer, naar alle Skibe paa Grund af Uddybning eller anden Aarsag skulle gaa gennem et af Farvandene.

### Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**Frankrig. I Baie de Lanneros** ligge Baakerne saaledes: *Passe Nord*. Paa Klippen *Carboucho* en sort Baake. 48° 52' 52" N. Br. 3° 2' 22" V. Lgd. Paa Klippen *Extremité du Sillon Noir* en rød Baake. 48° 52' 3" N. Br. 3° 4' 22" V. Lgd.

*Passe Sud*. Paa Klippen *Men-Grenn* et rødt Taarn. 48° 51' 17" N. Br. 3° 3' 57" V. Lgd. Paa Klippen *Has-Bras* en sort Baake. 48° 51' 17" N. Br. 3° 4' 31" V. Lgd.

**England. Needles Channel og Solent.** Omtrent den 1ste Marts 1897 ombygtes Tønderne ved SW-*Shingles*, *Warden Ledge* og *Thorn Knoll* med Lystønder, der vise hvidt Lys med Formærkelser.

SW-*Shingles* Tønden bliver en rød og hvid tærnet Stump-tønde uden Topbetegnelse.

*Warden Ledge* Tønden, der fremtidig hedder *Warden Tønde*, bliver en rød Spidstønde og flyttes 2 Kbl. V. t. S. hen fra den nuværende Plads.

*Thorn Knoll* Tønden bliver en rød Spidstønde uden Topbetegnelse.

*North Thorn* Tønden faar Ballon paa Toppen. Nærmere Meddelelser senere.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Chenal du Four** Paa *La Grande Vinolière* opføres et nyt, 32 Fod højt Taarn. 48° 21' 58" N. Br. 4° 48' 27" V. Lgd.

Den rød og sort sribede Spidstønde ved Grunden indrages om kort Tid.

Den 1ste Januar 1897 er *Ile de Sein* Fyr slukket og det midlertidige Fyr, som viser hvidt Fire-Blink hver 2 1/2 Sekunder, tændt paa Fyrtaarnets Galleri. Lysevnen: 18 Kml.

**Lorient.** Møllen S. for *Kerbel*, som tjente til Mærke i *Passe Sud* i Løbet til Ankerpladsen ved *Lomalo*, er nedreven.

**La Rochelle.** Fartøjet »*Jeune Léonice*« er sunket paa *Roche du Sud*, *Plateau du Lavardin*. En Mast er ved Lavvande 10 Fod over Vandet. Vraget er afmærket med en grøn Tønde. 46° 6' 13" N. Br. 1° 14' 27" V. Lgd.

**Portugal V.-Kyst.** Ifølge Meddelelse fra Føreren af Dampere »*Johan Siem*« viste *Berlinga* Fyr den 8de Januar 1897, da han passerede det, 2 Blink hvert 1/2 Minut.

**Bermuda Islands.** Perioden for *Gibbs Hill* Fyr er nu igen 1 Minut. 32° 15' 5" N. Br. 64° 49' 40" V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine.** Taagesignalet ved *West Quoddy Head* Fyr gives nu hver Minut med tre Stød saaledes: Stød 3s., Pause 7s., Stød 3s., Pause 22s., Stød 3s., Pause 22s. 43° 47' N. Br. 68° 51' V. Lgd.

**Penobscot Bay.** Taagesignalet ved *Martinius Rock* Fyr gives nu hver 1/2 Minut med Et-Stød, saaledes: Stød 5s., Pause 25s. 43° 47' N. Br. 68° 51' V. Lgd.

**North Carolina.** Et Vrag ligger sunket i 14 Fv. Vand, 15 1/4 Kml. S. 10° V. fra *Cape Lookout* Fyr. To Master er 4 Fod over Vandet. 34° 22' 20" N. Br. 76° 34' 45" V. Lgd.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Spanien.** Ved *Malaga* Inderhavn brænder paa hver Tværmole Hoved et lille blaaf Fyr. Flammens Højde: 16 Fod.

**Østerrig-Ungarn. Dalmatien.** Et rødt, fast Fyr er tændt ved *Pasman* Havn paa Inderhavens Molehoved. Flammens Højde: 17 Fod. Synsvidden: 5 Kml. Linseapparat. Fyret lyser fra N. 38° V., 3/4 Kbl. fri af Pynt *Brizini* i 13 Fod Vand, gjennem N. og Ø. til S. 44° Ø., 1/3 Kbl. fri af Grunden *Cavata* i 16 Fod Vand.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Porto-Rico.** En Klokketønde med rød Ballon er i 17 1/2 Fod Vand udlagt ved *Port de Ponce* paa V.-Siden af Grunden *Brillante* eller *Tasmanian*.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Norge.** — *Lilleasien*, *Ægypten* og *Marokko* betragtes som fri for Kolera.

**Malta.** — Personer, som med Feber ankomme fra *Kreta*, underkastes 7 Dages Observation ved Karantæneanstalten.

# Kjøbenhavns Børskurs d. 20. Januar 1897.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
<b>Dampskibe Aktier.</b>				
Foren. Dampskib-Selsk.	110	109 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	109 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	110
Thingvalla	49		49	49 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Danmark			90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Norden			120	121 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn	103 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		103	103 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Carl	63 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		63 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	63 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dannebrog			110 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	111
Skjold	79		79	79 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Dampsk.			42 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	50
Østersøen			60	65
Nordsøen	78 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		77 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	80
Torm			95	100
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			96	115
<b>Dampskibe Obligationer.</b>				
4 0/0 foren. Dampsk.			—	—
5 0/0 — —			—	—
5 0/0 Thingvalla 1882.			99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	101
5 0/0 — 1894.			—	—
5 0/0 Norden.			104 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	107
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>				
3 0/0 Stats			—	—
3 1/2 0/0 uopsig. Stats			99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	100
3 1/2 0/0 Husejer Kreditk.			95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	96
3 1/2 0/0 Kbhvns Kreditf.	95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 1/2 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser.			99 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	101 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 0/0 — — 6 —			98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 1/2 0/0 Landkreditk. 3 —			96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
<b>Aktier.</b>				
Nationalbank			158 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	160
Privatbank			125	125 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Landmandsbank			127 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	129
Handelsbank			126	126 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain			106	107
Helsingørs Jernsk.	108 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		108 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	109
Sukkerfabr.	96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier	126	1/4	126	126 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

## Vækselkursen.

	åvists Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.15	88.95
London	18.18	18.14
Paris	72.15	—
Amsterdam	150.50	—

## Notering paa Berlins Børs d. 19. Januar 1897.

Russiske Noter	216.50
4 0/0 Russiske Consols	—
4 1/2 0/0 — Boden Kredit	105.50
6 0/0 Mexikanske	96.70
5 0/0 Rumænske Stats	100.90
4 0/0 — — 1890	90

Omsætningen i Dampskibs-Aktier ved Noteringen har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 32,000, »Thingvalla« 10,000, »Danmark« 8,000, »Norden« 8,000, »Kjøbenhavn« 24,000, »Carl« 38,000, »Skjold« 66,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, Ved Stranden 16.

**TH. SIMONSEN,**  
Nyhavn 57.  
Sølv Medaille i Malmø  
for Lanterner.

**C. HANSEN,**  
Gjertler og Metalstøber,  
84 Pilestræde 84.  
Specialitet:  
Skibsarbejde.

Anbefaler sig med alt til Faget henørende  
til Nutidens billigste Priser.  
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

**DENTIN** er en Tand-  
plumbe;  
nogle faa  
Draaber i  
den hule  
Tand hindrer Luftens Adgang  
og stiller derved de heftigste  
Tandsmerter.

9, Kronprinsensgades nye  
Materialhandel.  
CHR. V. MENDE, cand. pharm.

**Nordisk  
Skibssalg-Bureau.**  
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.  
Kontor for Køb og Salg af Skibe.  
Cl. Christensen & Co.

**Kunstfyrværker Fritz Busch**

anbefaler sig med  
**Signaliseringsfyrværkeri af enhver Art.**

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber  
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium: **Bopæl:**  
Enghavevej. V. Valdemarsg. 24. V.

**PETERSEN, MØLLER & HOPPE.**

ESTABLISHED 1832.

**SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.  
COPENHAGEN.**

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg, regular line  
of steamers between Brazil and Copenhagen & vice versa.  
Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean  
Portugal and Copenhagen & vice versa.  
Hamburg and Baltic line of steamers.  
Telegraphic Address: „HOPPE“.

**Holm & Collerup,**  
Skibssmedie og Maskinfabrikker,  
Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

**Jernskibs- og Maskinreparationer**

udføres solidt, hurtigt og billigt.

**Ny Carlsberg Øl.**

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det  
særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.

Depôt: Toldbodgade 14.



Lørdag den 23de Januar 1897, Kl. 11 Form.,  
 L bliver ved offentlig Auktion, der afholdes paa  
 Orlogsværftet, bortsolgt: 8000 Pd. Tovværk, 7735 Pd.  
 Spild af Tovværk, 1700 Pd. Klude, 3200 Pd. gl. Sejldug,  
 c. 80,800 Pd. gl. Jærn, 100 Pd. Kobber, 200 Pd.  
 Messing, 5 Signalhorn, 15 Bærekranse, 40 Køjer  
 af Sejldug, en Del Skafferekvisiter, gammelt Værk-  
 tøj, 25 Læderkoggerser, 1 Kanonvogn, c. 11,200  
 Pd. gl. Metalrør, c. 27,000 Pd. gl. Ballastjærn m. m.

Sagerne paa vises Onsdag d. 20. Jan. og følgende  
 Hverdage 10—2 fra Magasinet for kasseret Gods, hvor  
 Kataloger til den Tid udleveres.

Orlogsværftet, den 14. Jan. 1897.

## Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og  
 Pakninger til Skibsbrug.

Firma i Kjøbenhavn:  
 Raadhusstræde 4.

Telefon 1346.

## Skonnert til Salgs.

Skonnert »GAZELLEN«, 67 Reg.-Tons Netto, 110 à 112  
 Tons d. w., bygget Mandal 1880, Klasse A 1 Norsk Veritas, i  
 fortrinlig Stand, til Salgs ved

FREDRIKSEN & Co.,  
 Mandal.

## Prima Bunker-Kul.

*Bd. Blumenfeld.*

HAMBURG.

Dovenhof 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:  
 Feldblume. Comptoir 38. Amt I. 1966.

TELEPHONE NO.  
 182 BROAD.

TELEGRAPHIC ADDRESS  
 „RAHTJENS, NEW YORK.“

RAHTJEN'S AMERICAN  
 TRADE MARK.  
 COMPOSITION COMPANY,

MANUFACTURERS OF

THE GENUINE HARTMANN'S RAHTJEN'S ANTI-FOULING COMPOSITION  
 FOR BOTTOMS OF IRON AND STEEL VESSELS.

RED HAND BAND

OFFICE: FACTORY:  
 26 BEAVER STREET, N. Y. 69 WANDYKE ST., BROOKLYN.  
 OTTO PETERSEN, PRESIDENT.

## Forlang altid

# Otto Mønsted's

## Margarine

specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet.

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne  
 ved Henvendelse til Fabrikken

SOUTHALL

near LONDON.

Direkte Import en gros

af  
**Amerikanske Træsorter.**

Nød, Whitewood samt Eg, ogsaa i spejlskaaren Vare, Ma-  
 hogni i alle Dimensioner anbefales Forbrugere. Varerne ere  
 prima og damptrerede og Priserne de billigste.

Telefon 3338.

EMIL HAMMELEV, Store Kongensgade 81, Bagb.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d</sup>.

eneste Fabrikanten af

Dick's bekjendte Maskin- og Cylinder-Olier  
 samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:

Alte Gröningerstrasse 12<sup>1</sup>.

Telegr.-Adr. Dicotto. Telefon 3999.

Agent for Kjøbenhavn:

Johs. Bülow, Zinnsgade 4. Ø.

## Knöhr & Burchard Nfl.,

Telegram-Adr.  
 KNÖHRHARD.

Hamburg,

Telephon  
 287.

Damp- & Sejlskibsmæglere.

Kjøb, Salg & Kontrahering af Skibe.

Speciel Afdeling for

Assurance & Havarisager.

Overretssagfører J. WESTENGAARD,  
 Vestervoldgade 2, Kjøbenhavn V. Telefon 3424.

„Dansk Sefartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRIS

er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.  
 Abonnement modtages St. Annæ Plade 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til  
 Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Sefartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og Bøse Stæder.

AVERTISSEMENTS 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 0/100	30 0/100	50 0/100
Mindre end 1/2 Side	10 0/100	20 0/100	40 0/100

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

Triers Bogtrykkeri (G. L. Lind & Numa Frænkol.) Kjøbenhavn.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 4.

Kjøbenhavn, Torsdag den 28. Januar 1897.

4. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — En fransk Dom i en Kollisionssag. — Shields til Port Adelaide. — Generalforsamlinger. — Literatur. — Spørgsmaal og Svar. — Lloyds' Register 1896. — De ny Søvejsregler. — Ruten fra Østkysten af Afrika til Australien. — Foreningsmeddelelser. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsfetterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

## AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106

Lager af Papir og Konvolutter  
fra danske og fremmede  
Fabrikker.

## EMIL SCHIOTT,

Glas- & Porcelæns-  
Forretning,

51 Store Kongensgade 51

Kjøbenhavn. K.

Telefon 4522.

Glas og Porcelæn udlejes.

Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,  
St. Annæ Plads 19 & 21.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

A. C. Grell, Toldbodgade 16.

## Frits Ortmann,

Overretssagfører,

Amågertorv 16. Tel. 3225.

## E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

## C. W. Buchs Kjød-Udsalg,

Slagterbutikken 6 og 7, NICOLAI TAARN,  
anbefaler sig til de ærede

Skibsprovianteringshandlere.

Leverandør til Marinen og til  
Køjseryacht »Standarte«.

Teaktræ Andersen & Co. Teaktræ

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 ogsaa paa Lager.

Eneforhandlere i Skandinavien og Finland af Teaktræ:

Trækompagniet, Københavns Frihavn.

YOCARINI CIGARETTEN 100 Stk. 2 Kr. Verdensberømt  
TOBAKKEN pr. Pd. 5 Kr. og billig.

kun ægte Wilh. Jørgensen. Østergade 61. en gros

## Prima røgede Skinker.

Store Partier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker og Flæsk,  
ferske og salte Viktualievarer samt prima dansk Svinefedt an-  
befales til

meget lave Priser.

12. Højbroplads 12.

ved Gammelstrand.

Telegramadresse: Wm. R. Schou. Rigstelefon:  
Willechou. Nr. 3876

31, Havnegade. København K.

Jernlager etc. paa Midtermolen i Københavns Frihavn.

Generalagent for »Pomerania«.

See- und Fluss-Versicherungs Gesellschaft i Stettin,  
tegner Forsikring af Skibe, Skibsparter, Ladning og Fragt til faste  
billige Præmier,

modtager Ordres som Agent for Messrs. Bolling & Lowe i London,  
La Societé Cockerill i Seraing, Messrs. Bullivant & Co. i London  
samt overtager Kjøb og Salg af Dampkibe, Bugerdampere, 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.

Telefon 1268.

Telegr.-Adr.: Nilsson 167.

## CARL NILSSON.

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.  
Amallegade 36. København K.  
(forhen Amallegade 37).

Største Lager her paa Pladsen af alle sorter Maskin- og Cylinder-  
Oljer, Smørelser og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige  
Artikler for Dampmaskiner.

Eneforhandling af:

Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil.  
Zynkara. (Til Forebyggelse af Tærning, Syre- og Kjedelstensdannelse).  
Angus' Special Pakninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent  
Kamelhaars Drivremme. »Kerasha«. Patent Træ-Rømskiver.

## Syndergaard Aquaviter.

Prisbelønnet overalt, hvor de  
har været ndstillede.  
Fabriken grundlagt

1730.

Ældste Brænderi i Danmark.  
6 Kvaliteter i Fabr. egen Aftapn.

## 3 Kabinettsbilleder gratis

faar Enhver, som bestiller 12  
elegante, holdbare Visittkort til  
4 Kr.

12 Kabinettskort kun 6 Kr.

J. Monty, St. Kongensgade 21.  
Aabent baade Søn- og Helligdage.

## William Olsens Eftf.

PAPIRHADEL.

Holbergsgade 26. Telefon 327.

Lager af

Konnossementer.

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,  
Amallegade 24.



Jul. Tybrings  
Frimærkeforretning,  
Klosterstræde 6,  
KJØBENHAVN. K.  
Prisliste 1897 gratis og franko.

# Fartyg till salu.

En ny stålskonert, byggd till Veritas högsta klass, om cirka 85 reg.-tons, lastar 180 tons d. w. på 9½ fot eller 60 till 65 standard trävaror, säljes billigt och komplett färdig, levererad första vårdag. Närmare meddela

Helsingborg Varfs  
Aktiebolag.

**W. JUUL'S**  
Kjød-Udsalg Toldbodvej 22  
og Frihavnen  
anbefales til de ærede  
Skibsprovanteringshandlere.

Leverander  
til de køjærlig russiske Skibe  
Polarekspeditioner og Standard.

**W. Engelbrecht,**  
St. Kongensgade 61,  
Frugt- & Grønthandel,  
anbefaler  
Kartofler, Konserves, Frugt  
til Skibene.

Hovedforhandler PETER BUCH, Vinhandel, Helmerhus 13.



F. ZUSCHLAG. Aquavit, Kjøbenhavn N.

**O. Larsen,**  
Kunsthværfærker & Illuminator,  
ERIKSGADE 7, STUEN,  
KJØBENHAVN V.  
anbefaler sig med Skibe-Signal  
Lys, Raketter og Kanonslag,  
Festfyrværkerler og  
Illuminationer.

**Pumper,**  
udmærket egnede til Lastpumper.  
Maskinfabrikken Rannje,  
Mathæusgade 6.

## LANDMANDSBANKEN

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

*Carlsen, Nielsen & Co.,*

*Skibshandlere & Sejlmagere.*

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

### Fanø praktiske Sømandsskole.

Saavel Begyndere som unge Sømand oplages til enhver Tid.  
Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,  
Nordby, Fanø.

## SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General  
Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

De forskellige Code's benyttes, som Watkins, Scotts, A. J. & A. B. C. Breve, Telegrammer, Dokumenter etc., som ere adresserede til vort Firma, og som ere bestemte for Skibsførere, blive udleverede prompt ved Skibets Ankomst.

## EM. Z. SVITZER'S SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1893.

Telegraphic address »SVITZER«.

Agents for  
Great Britain.

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/ Tyne.  
telegraphic address: »Jürgenson«.

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill.  
telegraphic address: »Hobdell«.

The company maintains stations at the following ports, where a salvage boat will be stationed, always ready to leave at short notice.

COPENHAGEN .....	»SVITZER«.
KASTRUP .....	»HØYER«.
ELSINORE .....	»SWITZERGOTTLIEB«.
KORSØR .....	»JØRGENSEN«.
ALBUEN (LAALAND) .....	»GUNNERSEN«.
FREDERIKSHAVN .....	»SVITZERLUND«.
GOTHENBURG (SWEDEN) .....	»ELFVERSSON«.
GREIFSWALD (GERMANY) .....	»SPRUTH«.

The company's boat „Em. Z. Svitzer“ — in conjunction with the boats belonging to the Northern Salvage Company of Hamburg, viz: s/s „Berthilde“, s/s „Berger Wilhelm“ and s/s „Newa“ — operates in the Mediterranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).

## Skonnert til Salgs.

Skonnert »GAZELLEN«, 67 Reg.-Tons Netto, 110 à 112 Tons d. w., bygget Mandal 1880, Klasse A 1 Norsk Veritas, i fortrinlig Stand, til Salgs ved

FREDRIKSEN & Co.,  
Mandal.

Danchells Fabriker.  
Linoleum.  
Voxdug.



Anker - Marke

Eneudsalg i Danmark  
for

Delmenhorster  
Linoleumfabrik.

Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:  
Pilestræde 13. Mathæusgade 5.  
Telefon 545. Telefon 2680.  
Kjøbenhavn.

Petersen & Nielsens  
Galvaniserings-  
Anstalt,

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,  
anbefaler sig med  
Galvanisering  
af alt Jernarbejde til Baade  
og Skibsbrug.  
Telefon Tagenshus 37.

Metalspejlapparater,  
Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.  
Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

J. E. Møllers Enke & Co.

Kjøbenhavn.

ENEFORHANDLING

af  
MILWARD & SONS  
Fiskekroge.

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.

## Paa Udkig.

En Sørretsdom angaaende Lodspenge underkendt. I dette Blads Nr. 26 for den 25de Juni f. A. refererede vi en af Odense Købstads Sørret paadømt Sag mellem Odense Fjords Lodseri og Kaptajn P. C. P. Hansen, Fører af Skonnert »Ganymed« af Odense, ved hvilken denne søgtes til Betaling af 11 Kr. 95 Øre i Lodspenge tilligemed Renter, 5 % aarlig, fra 15. Januar 1896. Indstævnte blev af Sørretten frifunden, og Sagens Omkostninger ophævede. Efter Marineministeriets Ordre indankede nu Odense Fjords Lodseri denne Sag for Overretten.

Det fremgaar af Proceduren for Overretten, at Indstævnte den 27. November f. A. indkom til Odense med en af ham ført Skonnert »Ganymed«, som blev slæbt af Dampbaaden »Ørnen« af Svendborg, og at Dampbaadens Fører ved et Sted, der hedder Gabet, rekvirerede og fik Lods om Bord, som lodsede Dampbaaden til Odense. Citanternes Paastand om at have Krav paa Lodspenge af Indstævnte er støttet paa Bestemmelsen i Lov om Lods-væsnet af 13. Juli 1879 § 31, 5te Stk., 1ste Punktum, hvor det hedder, at hvis det Skib, som lods, har et andet paa Slæb, skal der betales fulde Lodspenge for begge Skibene. Fra Indstævntes Side gøres det derimod gældende, at Tilfældet falder ind under den umiddelbart efter følgende Bestemmelse i samme Stykkes 2det Punktum, hvor det hedder, at Skibsføreren ikke skal betale Lodspenge, naar han uden at benytte Lods lader sig bugsere af et Dampskib, der udelukkende tjener til at bugsere de Skibe, som ville benytte det.

Efter Indholdet og Affattelsen af den oven anførte Paragrafs femte Stykkes andet Punktum findes den her givne Bestemmelse at være uden Anvendelse, hvor, som i nærværende Tilfælde, det slæbende Skib har haft Lods om Bord, hvorimod alle saadanne Tilfælde indbefattes under Bestemmelsen i Stykkets første Punktum.

Som Følge heraf tilpligter Overretten Indstævnte at betale det paastævnte Beløb, mod hvis Størrelse ingen Indsigelse er gjort, med Renter som paastaet.

Samtlige Sagens Omkostninger ophæves.

I den i »Dansk Søfartstidende« givne Oversigt over Skibsbygningen i de større evropæiske Stater for 1896, manglede vi under Tyskland Oplysninger om »Howaldtswerke«, Kiel, som nu ere komne os i Hænde. At Bygningen paa dette Værft i 1896 har været temmelig betydelig vil fremgaa af følgende:

Der er i Aarets Løb bygget 19 Dampskibe med 4286 Gross-Reg.-Tons. Af disse ere de største »Helene«, 1584 Gr.-Rg.-T., bygget til Dampskibsselskabet Torm, Kjøbenhavn, et paa 1434 Tons til Hamburg, dernæst er der et paa 500, to over 100 og de øvrige 14 alle under 50 Tons. I Januar 1897 er der under Arbejde samt bestilt 8 Dampskibe paa 16,870 Gr.-Reg.-T. med 9100 I. H. K., foruden to Flydedokke, hver paa 1200 Tons.

Vi have modtaget følgende, som det er os kært at offentliggøre:

Undertegnede, der var korresponderende Reder for 3-mastet Skonnert »Elisabeth« af Aalborg, hvilket Skib den 18. September f. A. blev oversejlet i Kattegattet af en engelsk Dampner og umiddelbart derefter sank, henvendte sig, for at faa nævnte Dampners Rederi til at erstatte os vort Tab, til den danske Konsul i Glasgow, Hr. Henry Martini, med Anmodning om at Konsulen vilde varetage vore Interesser, hvad han meget beredvilligt paatog sig; og lykkedes det os, ved hans udmærkede Assistance, i Løbet af forholdsvis kort Tid at faa et tilfredsstillende Resultat og at slippe for en bekostelig og

tidsspildende Proces i et fremmed Land. — Jeg føler derfor Trang til paa Medrederes og egne Vegne at yde Hr. Konsul Henry Martini offentlig Anerkendelse, fordi han saa varmt tog sig af vor Sag, og tør jeg udtale, at Hr. Konsulen med den største Samvittighedsfuldhed repræsenterede os og næppe kunde have offret mere Tid og Flid derpaa, om det havde været hans egne Interesser, han havde arbejdet for. Jeg beder Dem, Hr. Redaktør, optage nærværende Meddelelse i Deres ærede Blad og hilser

med Højagtelse  
Chr. Simoni.

Fra Føreren af Dampskibet »Johan Siem«, Kaptajn Løffler, have vi modtaget Meddelelse om, at Berlinga Fyr, beliggende paa nogle Smaaøer c. 32 Km. nord for Lissabon, da han passerede det først i Januar viste 2 Blink hver  $\frac{1}{2}$  Minut, medens det i Fjor viste 1 Blink hver 3 Minutter og i Følge sidste Fyrliste skal vise 1 Blink hver 2 Minutter. Fyret havdes i Sigte i over 1 Time og viste hele Tiden 2 Blink, hvilket var meget vildledende.

Ovenstaaende Meddelelse fra Kapt. Løffler var uden Kommentar optaget i »Efterretninger for Søfarende« i vort sidste Nummer. Nogen officiel Meddelelse om Forandringen foreligger ikke; men hvis denne virkelig er foretaget, var det ønskeligt, at en saadan snart fremkom.

Den Retssag, som for kort Tid siden er bleven afgjort ved Politiretten i Bristol, og som var anlagt imod Kaptajnen af Dampskibet »Ferric« for at have undladt at yde tilstrækkelig Hjælp efter en Kollision, bør, skriver Ship Gaz., paaagtes af andre Dampskibsførere. »Ferric« løb om Natten den 10de December en saltlastet Lægter »Mayflower«, der laa til Ankers i Nærheden af Avonmouth Dok, i Sænk. »Mayflower«s Besætning reddede sig i Rigningen, og blev omtrent 10 Minutter senere bjærget af Lægteren »Volunteer«s Baad, saa der druknede ingen. Ikke desto mindre blev »Ferric«s Kaptajn, og som det fremgaar ikke uden Grund, indstævnet for ikke at have fyldtgjort Lovens Fordringer om at yde Hjælp i Kollisions-tilfælde.

I Forhøret oplystes, at »Ferric« bakkede straks efter Kollisionen og sakkede saa meget, at den nær havde kollideret med et andet Skib, som fulgte den ned ad Floden, og den fortsatte først Rejsen, da Kaptajnen saa Lægterens Baad gaa hen til »Mayflower«.

»Ferric«s Styrmand, der var nærværende i Retten, opgav Tiden, i hvilken »Ferric« opholdt sig paa Kollisionsstedet, til 7 Minutter, medens Føreren af »Mayflower« sagde, at Damperen var borte i Løbet af 2 Minutter. Retten kom til den Erkendelse, at »Ferric«s Kaptajn ikke havde taget tilstrækkelige Forholdsregler efter Kollisionen for at overbevise sig om, at Lægterens Besætning virkelig var reddet, men havde gjort sig skyldig i Inhumanitet, og han blev idømt en Bøde af 25 £.

Vi ere utilbøjelige til at kalde det Inhumanitet, og foretrække at se Sagen saaledes, at Kaptajnen virkelig gik ud fra, at da der var anden Hjælp ved Haanden, var der ingen Livsfare paa Færde. Paa den anden Side ere vi, ifølge de foreliggende Oplysninger, langt fra at anse Bøden for stor. Loven er klar og tydelig, og det, den paabyder Føreren eller den, som har Kommandoen i det Øjeblik, Skibet er saa ulykkeligt at kolliderer med et andet, er ikke mere end billigt og retfærdigt. Han maa yde den Hjælp, som det er muligt og nødvendigt for at redde de fra det andet Skib, der paa Grund af Kollisionen ere stede i Fare, og han skal blive ved det andet Skib, ikke til han ser, der kommer anden Hjælp, men indtil han har forvisset sig om,

at der ikke mere behøves nogen Hjælp. Det er ikke tilstrækkeligt, at han tænker, at hans Hjælp eller Hjælp fra hans Skib ikke er nødvendig; han maa forskafe sig bestemt Vished for, at han intet kan gøre for at hjælpe dem, der ved Kollision ere bragte i Fare. Det er et meget stort Ansvar, og gælder i lige høj Grad for dem, der ere Skyld i Kollisionen, som for dem, der ere fri for al Skyld.

## En fransk Dom i en Kollisionssag.

Vi have modtaget Følgende:

Jeg tillader mig herved at sende Dem Afskrift af en Dom, falden ved Handelsretten i Havre den 22. December f. A. i en Kollisionssag mellem den danske Skonnert »Latona« og den franske Damp »Calvados«. Dommen har sin Interesse, fordi den behandler det franske »cas fortuit« (uforudset, uafvendelig Hændelse), som ifølge den franske Code de Commerce, Paragraf 407, fritager det Skib, som gør Skade paa et andet, for Ansvar.

Sagens nærmere Omstændigheder ere følgende:

»Latona« laa under Lastning i Dokken forøjet ved Kajen og blev i denne Stilling paasejlet af »Calvados«, som manøvrerede under Damp i Nærheden i samme Dok. Kollisionen skete ved, at da Dampskibet i kort Afstand fra »Latona« fra Frem skulde slaa om til Bak, nægtede Maskinen at lystre paa Grund af, at en Bolt i Krumtapslageret til Højtryks cylindren brækkede. »Calvados« beholdt derved sin Fart for over og ramte »Latona« med Stævnen omstrent midtskibs, gennemskar Skanddæk og Plankerne ned til Vandgangen samt brækkede flere Spanter. Før Sammenstødet skete, var »Calvados« Anker, som hang for Klysset, bleven dryppet, men fik ikke Hold.

Under den paafølgende retslige Besigtelse om Bord i »Calvados« konstateredes det, at den brækkede Bolt ingen som helst Skade, hverken synlig eller skjult, havde; det konstateredes endvidere, eller kunde i alle Tilfælde ikke modbevise, at intet i Maskinen i Retning af slække Møtrikker eller Slag i Lageret eller anden Mangel paa Forsigtighed havde været til Stede. »Calvados« fremlagde dertil i Retten Bevis fra kompetente Folk for, at enhver Del i en Maskine, skønt denne er konstrueret og prøvet for at kunne modstaa saavel Skibets voldsomme Bevægelse i Søen som en voldsom og øjeblikkelig Omskiftning fra den ene til den anden Bevægelse, uden angivelig Aarsag dog kan brække.

»Le cas fortuit«, som Loven forudsiger og som fritager det Skib, der gør Skade paa et andet, for Ansvar, syntes derfor ved første Betragtning i nærværende Tilfælde at være til Stede.

Retten er imidlertid ikke kommen til dette Resultat, idet den i sin i alle Enkeltheder motiverede Dom har slaaet fast, at »le cas fortuit« (den uafvendelige Hændelse) i en Kollisionssag kun kan fritage den, der foraarsager Kollisionen, for Ansvar, saafremt der samtidigt i enhver Henseende er taget alle nødvendige Forholdsregler, for at den skete Skade kunde undgaas, og der ikke i nogensomhelst Retning, samtidigt med den uafvendelige Hændelses Indtræden, er begaaet nogen Fejl.

I nærværende Sag oplystes det, og siger Dommen, at Dampskibet ikke havde varetaget tilstrækkelig Forsigtighed ved Manøvreringen i en Dok, hvor Pladsen var relativt indskrænket, idet den havde manøvreret med for megen Fart uden Hjælp af Trosser, kun stolende paa sin Maskine, at endvidere Ordren til at slaa Bak var bleven given for sent, hvilket er bevist ved, at der fra Frem maatte beordres Bak fuld Kraft, og hvilken, uden Forsigtighed udførte Ordre maa anses for Aarsagen til, at Boltten sprang; tilsidst bebrejdes det »Calvados«, at Ankeret, som hang for Klysset, altsaa uden overhalt Kæde, ikke var klart til øjeblikkeligt at falde i Bund.

Af ovenanførte Grunde, siger Dommen, er »Calvados« derfor uberettiget til at gøre Brug af »le cas fortuit«, og dømtes den til at erstatte »Latona« den denne foraarsagede Skade med Liggedagspenge for Tiden, der er medgaaet til Reparationen.

Dommen er afsagt i 1ste Instans, og »Calvados« Reder og Assurandører have akvieaseret ved den.

Havre, den 13de Januar 1897.

Skram.

## Shields til Port Adelaide.

Vi have modtaget Følgende:

Hr. Redaktør!

Følgende Beretning om en Rejse, jeg for nogle Aar siden gjorde fra N. Shields i England til Port Adelaide i Australien bedes De optage i Deres ærede Blad som Supplement til den Beskrivelse af Brig »Cito«s Rejse fra Ymuiden til Macassar, der var optaget i Nr. 2 af »Dansk Søfartstidende« for dette Aar. Jeg forudskikker den Bemærkning, at »Cito«s Fører med sit mindre og ældre Skib vistnok gjorde rigtigt i ikke at gaa sønden for den 40de Breddegrad i det indiske Ocean, navnlig da han var bestemt til Ostindien. Det smukke Resultat af Rejsen viser jo, at han valgte sine Ruter med klogt Skøn. Da jeg var bestemt til Australien, og mit Skib ganske vist var ældre, men større og ret velsejlende og navnlig et fortrinligt Søskib, gik jeg betydelig sydligere i det indiske Ocean, skønt Rejsen fuldførtes i Hjertet af den sydlige Vinter. Jeg sejlede fra Shields d. 4de Maj, passerede Start Pt. d. 8de Maj og Ækvator d. 6te Juni paa 29° V. Lgd. I det syd-atlantiske Ocean var min største V. Lgd. 36° paa 18° Br. og jeg skønsede derfra i sydøstlig Retning mod 0° Lgd., som jeg passerede paa 39½° Br., altsaa omtrent samme Sted som »Cito«. Paa denne Aarstid havde jeg, Kuling nok paa denne Rute og behøvede ikke at gaa sydligere. Jeg fortsatte nu omtrent retv. OSO. og passerede Lgd. af »Cap« paa 44° S. Br. 1. Juli, 58 Dage fra Shields. Herfra til Australien naaede jeg min største S. Br. 47° 3' paa 53° Ø. Lgd. d. 9. Juli, men passerede samme Dag et stort Stykke udvasket Is, af omtrent samme Flade-Areal over Vandet som Skibets Dæk. Det gjorde et dybt Indtryk paa mig, da jeg den Dag kom paa Dækket og saa den frygtede Fjende ret forude som en snehvid Stribe fortone sig mellem Bølgeakkammene. Det blæste en Storm og Skibet løb 10 à 11 Mils Fart. Jeg har som ungt Menneske set Davids-Strædets Ismasser; men dette Møde med Isen i det aabne Verdenshav er endnu efter de mange Aars Forløb uudsletteligt præget i min Erindring. Jeg skønsede nu langsomt nord efter og naaede Cap Borda paa Kangaroo Island, udfor Adelaide, 28. Juli, 27 Dage fra Lgd. af »Cap« og 81 Dage fra Kanalen. Fra Lgd. af »Cap« til Cap Borda varierede Vinden mellem misv. NNO. og Vest med stiv og stormende Kuling og overvejende med sigtbart Vejr; kun én Gang paa 30° østlig Lgd. gik Vinden S. og SO., flovede af og blev Stille, men det friskede atter op fra NNO., alt i Løbet af c. 20 Timer. Luftens Temperatur varierede mellem 2° og 8° og var lavest med vestlige Vinde. Trods skarpt Udkig saa vi kun det ene Stykke Is, skønt jeg, paa Grund af den lave Temperatur, følte mig overtydet om, at der var større Ismasser i ikke meget stor Afstand mod Syd. Det var egentlig min Hensigt at gaa Nord om Crozet Island og holde mig paa 45° Br., men da jeg nærmede mig Øerne uden at faa dem i Sigte, og en obs. Br. gav mig en sydligere Plads end deres Midte, foretrak jeg at gaa sønden om dem. Efter mine Erfaringer paa denne og tidligere Rejser gennem det indiske Ocean behøver man ikke at betænke sig paa at gaa rigeligt mod Syd, naar man er sikker paa, at Skibet kan taale de vedholdende Storme

med høj Sø, som herske paa disse Bredder; men skarpt Udkig efter Is og opmærksom Iagttagen af Luftens og Vandets Temperatur er absolut nødvendig; intet Skib med 8 à 10 Mils Fart i høj Sø vil udholde en Kollision selv med et mindre Stykke Is som det jeg passerede, der sikkert har haft en betydelig Størrelse under Vandet.

I. B.

## Generalforsamlinger.

Dragør Skibsfører- og Skibsreder-Forening afholdt den 15. ds. sin aarlige Generalforsamling, der aabnedes af Formanden, Skibsfører C. Borg.

Skibsreder H. Præst gav en Oversigt over Foreningens Virksomhed og Status. Foreningen har i Aarets Løb haft en Tilgang af 18 Medlemmer, 4 ordinære og 14 ekstraordinære, saa at Medlemsantallet nu er 73 ordinære og 54 ekstraordinære, heraf 20 i Dragør. Foreningens Enkekasse viser en Fremgang af 737 Kr. Beholdningen er 12,182 Kr. 2 Ø. 16 Enker have i Aarets Løb erholdt Pension af Kassen.

Regnskabet, der fremlagdes af Kassereren, Lods J. Theis, godkendtes enstemmig.

Ved de derefter foretagne Valg genvalgtes Formanden og Kassereren enstemmig; til Bestyrelsesmedlem i Stedet for Dyrhøge Madsen, der ikke ønskede Genvalg, valgtes Skibsfører A. J. Petersen, og pens. Lods C. Petersen genvalgtes til Revisor.

Et af Bestyrelsen fremsat Forslag om en mindre Lovænding vedtoges.

Skibsreder H. Præst mindedes de afdøde Medlemmer, Skibsførerne P. P. Schmidt, Isbrandt Schmidt og H. C. Palm, hvortil Forsamlingen sluttede sig ved at rejse sig.

Generalforsamlingen sluttede med en Tak til Formand og Bestyrelse.

Den lille Søassurance-Forening paa Ærø har holdt aarlig Generalforsamling. Kassereren, Mægler Albert E. Bøye, aflagde Beretning. Status er ualmindelig god, idet der blandt 79 Skibe ikke har været et eneste Total-Forlis, og kun 3 Skibe har faaet en Havarigodtgørelse af ialt 254 Kr. Kassen ejer i kgl. Obligationer Kr. 4,600, do. private Kr. 4,560, i Marstal Sparekasse Kr. 20,016,37, Renter Kr. 480,50, Kassebeholdning Kr. 5,842,65, rest. Indskud paa Aktieret Kr. 4,874,50. Interessenternes Antal er 83 med 79 Skibe, opførte med en Sum af Kr. 285,800; 4 Skibe stod opførte med en Aktieret af Kr. 16,300, ialt Kr. 302,100, 2 Skibe er udgaaet ved Salg, 1 er udmeldt; der er tilgaaet 4 nye Skibe 6 Skibe have lidt Havari, men kun 3 have faaet Erstatning, idet de 3 andre har undladt at afgive Søforklaring, saaledes i Følge Lovene ikke har kunnet faa Erstatning. — Det vedtoges, at Sejladsen igennem Kejser Wilhelm-Kanalen til alle Elbhavne paa Grund af dens Færlighed henregnes under udenrigsk Fart. — Det vedtoges, at der til Forlis og Havarier kan bruges indtil Halvdelen af Reservefonden. — I Dividende udbetales 1 pCt.

Den nye Sømandskasse i Marstal har holdt aarlig Generalforsamling. Kassen ejer Kr. 57,731,24. I 1896 er tilkommet 11 ny Medlemmer. Foreningen tilsigter at sikre Medlemmerne i en fremrykket Alder og deres Enker en aarlig Understøttelse, at give deres forældreløse Børn Opdragelseshjælp indtil de ere konfirmerede, samt yde Medlemmerne Hjælp ved Forlis af deres Gods. — Til Bestyrelsesmedlem valgtes Gæstgiver H. J. Rasmussen, Ommel.

Marstal Skibsrederes Sygeassurance har afholdt Generalforsamling. Kassereren, Mægler Albert E. Bøye, oplæste Regnskabet, der udviste følgende Indtægter: Kassebeholdning

982 Kr. 16 Øre, Indskudspræmie 165 Kr., Præmie for 41 Skibe à 20 Øre 201 Kr. 60 Øre, 150 Skibe i evropæisk Fart à 25 2015 Kr. 70 Øre, 10 Skibe à 35 Øre 294 Kr. og et Skib paa Langfart à 45 Øre 32 Kr. 40 Øre, Mulkt 1 Kr. Ialt en Indtægt af 3691 Kr. 86 Øre.

Udgift: Ristorno til 87 Skibe 241 Kr. 22 Øre, Dividende og Aktieret 759 Kr. 25 Øre, Sygdom og Begravelser 1700 Kr. 02 Øre, Ialt 2700 Kr. 49 Øre. Hertil kommer Restance fra et Skib 7 Kr. 52 Øre, Kassererens Løn 110 Kr. og en Kassebeholdning af 855 Kr. 85 Øre.

32 Skibe have faaet Understøttelse i Anledning af Sygdom og Begravelser; deraf ere dog 7 Skibe fra 1895.

Der er indmeldt i Kassen 220 Interessenter med 204 Skibe. Der er i Aaret 1896 indmeldt 8 nye Skibe.

Kassens Status er: I Marstal Sparekasse indestaar 4232 Kr. 22 Øre, Kassebeholdning 855 Kr. 85 Øre og Renter 148 Kr. 12 Øre.

Reservefonden udgør Kr. 6,21 pr. Mand.

Kassereren forelagde dernæst Medlemmerne et Par mindre væsentlige Forslag. Det ene gik ud paa ikke at udbetale nogen Dividende for 1896, hvilket vedtoges.

Det andet Forslag gik ud paa, at ved et Skibs Salg eller Forlis skal vedk. Reder senest et Aar efter have sin Aktieret udbetalt, ogsaa dette vedtoges.

Sluttelig skredes til Valg af et Bestyrelsesmedlem og en Revisor. I Stedet for Agent Petersen indvalgtes Navigationslærer Tønnesen i Bestyrelsen. Til Revisor valgtes i Stedet for Skibsreder Herman Albertsen Kaptajn Rasmussen (»Sifa«).

## Literatur.

Af Fridtjof Nansens »Fram over Nordhavet« foreligger nu 4de Hæfte. (H. Hagerup).

Aar bog for den danske Fiskerflaade 1897 er udkommen. Indholdet er som sædvanlig af megen Interesse for alle, der ere knyttede til Fiskerinæringen. Vi frømhæve Fortegnelse over og Beskrivelse af danske Vestkyst-Fyr, nogle tyske Fyr samt Fyr paa Færøerne og Island; Fortegnelser over Nordsø-Fiskerfartøjer, over Fiskerfartøjer og Hvalfangerdampere paa Island, Fare-Signal-Stationer for Fiskere, Tabel for engelsk Fiske-Salgsmåde samt Uddrag af forskellige Love og Bestemmelser, vedrørende Fiskeriet. Stoffet er praktisk ordnet. Vi anbefale Bogen paa det bedste. (J. Dalsgaard Olsens Forlag, Esbjerg).

## Spørgsmaal og Svar.

### Spørgsmaal:

Et Skib skal ifølge Certepartiet anløbe Falmouth for Ordre. Det ankom til Falmouth en Lørdag Morgen tidlig, og Befragterne modtog Meddelelse herom inden Middag samme Dag. Der spørges, om de 48 Timer — indenfor hvilket Tidsrum Ordrene skulde gives — udløb Mandag eller Tirsdag Morgen? I Certepartiet er ikke omtalt »Sundays-exception«, hvad Ordrene angaa.

### Svar:

Ordrene skulde gives i Løbet af 48 Timer, efter hvilket Tidsforløb Liggedagene dreje. Søndagene gøre ingen Undertagelse, og Tiden var udløben Mandag — ikke Tirsdag. (Se Maritime Notes and Queries, 7de Bind, p. 95).

Ship Gaz.

## Spørgsmaal.

Et Skib er i Havsnød; et andet Skib optager Mand-skabet og sejler videre; senere kommer et tredje Skib, tager det første paa Slæb og bringer det i Havn. Der spørges: kan det Skib, der udelukkende bjærgede Mandskabet med Rette gøre Fordring paa Bjærgeløn? Eller er denne udelukkende forbeholdt det Skib, der slæbte det forladte Skib i Havn?

## Svar.

Ifølge »Merchant Shipping Act» 1894, Section 544, ere de, der kun redde Liv berettigede til Bjærgeløn, selv om de ikke have bjærget Ejendom, og selv om Ejendom — Skib, Ladning osv. — bjærges af andre eller paa anden Maade, dog kun naar Bjærgningen er foretaget helt eller delvis i »British waters«, eller Skibet, hvorfra Personerne reddes, er britisk.

(Ship. Gaz.)

## Lloyds' Register 1896.

En af Lloyds' udgaven Beretning om Skibsbygningen i og udenfor Storbritannien og Irland i Aaret 1896 udviser, at Verdens Handelsflaade i Aarets Løb er tiltaget med 842,000 Tons; thi medens Sejskibstonnagen er aftagen med 264,000 Tons er Dampskibsflaaden bleven forøget med 1,106,000 Tons. Af al denne Tonnage er der kun bygget 299,421 Damptons og 108,710 Sejltons udenfor Storbritannien og Irland.

Foruden Krigsskibene er der i Storbritannien og Irland i 1896 løbet 696 Skibe af Stablen paa 1,159,751 Tons Drægtighed — nemlig 628 Dampere med 1,113,831 Tons og 68 Sejskibe med 45,920 Tons. — Krigsskibene, som ere byggede dels paa Statens, dels paa private Værfter, udgøre i Antal 55 med 163,958 Deplacementstons. Total-Summen af de i de forenede Kongeriger nybyggede Fartøjer udgør saaledes 751 med 1,323,709 Tons, hvilken Tonnage overstiger den for 1895 med 208,000 Tons. Forøgelsen kommer udelukkende Dampskibsflaaden til Gode, der i det forløbne Aar er tiltaget mere end i noget af de nærmest foregaaende 7 Aar. Den Del af Tonnagen, der i 1896 kommer paa Krigsskibene, udviser en ubetydelig Forøgelse i Sammenligning med 1895, fordi mange af de i England byggede Skibe vare bestilte til Udlandet.

Sejskibenes Nybygningstonnage udgjorde i 1892 24% af Totaltonnagen, i 1896 derimod mindre end 4%.

Aaret 1889 er hidtil bleven betragtet som det Aar, i hvilket de britiske Skihsværfter have naaet deres Maksimums Produktionsevne; dette gælder dog kun for Handelsskibenes Vedkommende, hvis Tonnage i 1889 ganske vist oversteg den i 1896 med 50,000 Tons, men tager man Krigsskibene med overstiger Tonstallet i det forløbne Aar det i 1889 med 64,000 Tons.

Hvad det paa britiske Værfter anvendte Bygningmateriale i 1896 angaar er 99,8% af Dampskibstonnagen bygget af Staal og 0,8% af Jærn. Det er hovedsagelig »Trawlere«, der ere byggede af sidstnævnte Materiale, og den største af disse havde en Drægtighed af 212 Tons. Af Sejskibstonnagen er 96,2% bygget af Staal og 3,2% af Træ.

Af Produktionen i 1896 er 818,905 Tons = 70,8% (deraf 776,013 Damp- og 43,892 Sejltons), hjemmehørende i Havne i det britiske Rige. I Sammenligning hermed bør anføres, at ifølge Lloyds Statistik over forliste Skibe i 1896 komme omtrent 269,000 Tons (deraf 183,000 Damp- og 86,000 Sejltons) paa det britiske Rige. Samtidig er der til Kolonierne og Udlandet solgt Skibe, der repræsentere en Drægtighed af 355,000 Tons (hvoraf 283,000 Damp- og 72,000 Sejltons) og indkøbt tilsammen 22,000 Tons, (hvoraf 13,000 Damp og 9000 Sejl). Det vil heraf fremgaa, at Sejltonnagen i de forenede Kongeriger i Aarets Løb er aftaget med c. 106,000 Tons, medens Damptonnagen er tiltaget med 323,000 Tons. Netto-Tilvæksten af den britiske Tonnage i 1896 udgør saaledes c. 217,000 Tons, hvilket overstiger den tilsvarende Tonnage for 1895 med

88,000 Tons, men er 212,000 Tons mindre end Tilvæksten i 1894. Nedgangen i Sammenligning med 1894 er en Følge af de stadig tiltagende Salg til og aftagende Køb fra Udlandet.

Omtrent 30% af de i England i 1896 byggede Skibe vare bestilte til Udlandet, hertil svarer 20% i 1895 og 13% i 1894. De fleste Bestillinger kom fra Tyskland, til hvilket Land der byggedes 30 Skibe paa 117,870 Tons, eller over 10% af hele Produktionen. Dernæst kommer Norge med 28,303 Tons (2,4%). Danmark og Japan have hver især modtaget 24,000 Tons og de britiske Kolonier 16,000 Tons. Lande, der have modtaget mere end 10,000 Tons, ere Belgien 11,000, Sverrig 11,736, Syd-Amerika 11,508 og Holland 11,222 Tons.

I Totaltonnagen for de til England i Aarets Løb byggede Skibe indgaaer 124 Fiskefartøjer, 22 Muddermaskiner, 30 Dampyachter, 26 Bugserbaade, Dampchalupper m. m.

Af de i Storbritannien i 1896 byggede Skibe ere 523 af 859,006 Tons Drægtighed byggede under Tilsyn af Lloyds Inspektører for at blive klassificerede i dets Register, hvilket udviser en Fremgang af 65 Skibe med 56,000 Tons i Sammenligning med Aaret 1895.

Lloyds Register udviser fremdeles, at der — foruden Krigsskibene — d. 31te December 1896 var 73,000 Tons mere under Bygning end 12 Maaneder tidligere; denne Fremgang gælder udelukkende Dampskibene, idet Sejskibene i samme Tidsrum udvise Tilbagegang. Ved Slutningen af 1895 repræsenterede de Skibe, som vare under Bygning, en Tonnage af 711,562 Tons, hvoraf 678,318 vare Damp- og 33,244 Sejltons. I paafølgende Marts og Juni stege disse Tal til respektive 769,000 og 774,000 Tons. September udviste, i Sammenligning med det nærmest foregaaende Kvartal, en Nedgang af 115,000 Tons; men i Aarets 3 sidste Maaneder var der saa megen Tonnage under Arbejde, at den endogsaa oversteg den i Juni Maaned. For Øjeblikket er der i England 784,711 Tons (755,975 Damp- og 28,736 Sejltons) under Bygning. De under Bygning værende Krigsskibes Tonnage, som for 3 Aar siden udgjorde 95,000 Tons, har siden været i stadig Tiltagen; saaledes beløb den sig i December 1894 til 260,000, ved samme Tid i 1895 til 306,000, og i Øjeblikket til 330,000 Tons.

I Slutningen af 1896 indtog Japan den første Plads iblandt det britiske Skibsbyggeris Kunder. I 1895 købte Japan 68,000 Tons engelsk Tonnage, men havde ved Aarets Slutning ikke mere end 2000 Tons under Bygning i England. I Begyndelsen af 1896 vare de japanesiske Opkøb af britisk Tonnage forholdsvis smaa, men de steg i Aarets Løb, saaledes at der i Øjeblikket, foruden to første Klassers Krigsskibe, ikke er mindre end 62,000 Tons, der for japansisk Regning bliver bygget paa engelske Værfter. Samtidig bygger man ogsaa i Japan Skibe af temmelig stor Tonnage, iblandt andre 3 Staal-dampere fra 1,492 til 5,790 Tons.

I Tyskland bygges for Øjeblikket 4 Dampere, som hver overstiger 10,000 Tons; medens man i Frankrig bygger 13 store Sejskibe, som i Drægtighed varierer mellem 1,900 og 3,338 Tons, og som bygges under Tilsyn af Lloyds.

## De ny Søvejsregler.

Efter at den norske Regering d. 8. November f. A. har kunnet meddele »Nordisk Skibsreder-Forening«, at Danmark har besluttet at indføre de ny Søvejsregler, efter at selve disse Regler ere gengivne i dette Blads Nr. 51 for 17. Decbr. f. A., og efter at Meddelelsen om Danmarks Tiltræden af dem har været gengivet her i Bladet d. 31. December f. A., kommer det just ikke som nogen Overraskelse, at der under 22. ds. er udkommet en kongelig »Anordning angaaende internationale Søvejs-Regler og Nødsignalers Anvendelse af

danske Skibe.« Med Hensyn til dennes Indhold, der bestaar af de fuldstændige nye Regler, kunne vi altsaa henvise til Nr. 51 f. A. og tilføje kun, at vi ganske maa dele den Forbavelse, en Indsender har givet tilkende i dette Blads Nr. 1 for i Aar, over, at Regeringen først nu officielt underretter vor Søfartsverden om en Bestemmelse, der maa være truffen allerede sidste Efteraar. Selv om de fuldstændige Regler først kunne foreligge nu, var der intet som helst til Hinder for, at en Meddelelse om, at de vare tiltraadte, allerede den Gang kunde være tilfyldt Offentligheden, og vi se ikke, at Skibsfarten har mindre Krav paa hurtig at erholde Kundskab om de administrative Afgørelser, der vedrøre den, end andre Næringsveje.

### Ruten fra Østkysten af Afrika til Australien.

(Efter »Annalen der Hydrographie«, Septbr. 1891).

Den Rute, som følges af Skibe, der ere engagerede i denne Fart, hvad enten de ere Damp- eller Sejlskibe, fører først tværs over Mozambique-Kanalen og S.-efter til S. O. Passaten S.-Grænse ned til de paa højere S.-lig Brede fremherskende vestlige Vinde.

Den første Strækning frembyder størst Vanskelighed; Tiden fra November til Februar er den Aarstid, da denne Del af Rejsen lettest kan foretages, saa meget mere som paa denne Tid N. O.-lige Vinde ere fremherskende langs Zanzibar Kysten saa langt som til 20° S. Br., og den N. efter sættende Strøm enten er svag eller helt forsvinder. Naar man paa denne Tid sejler fra Zanzibar, bør derfor den korteste Vej følges uden Afvigelse, skønt det er tilraadeligt, for aldeles at undgaa Strømmen, at holde sig noget Ø.-lig og vel fri af Land, samt at passere 10° Bredeparallellen paa 42° Ø. Lgd. og derefter styre en S.-ligere Kurs, der vil føre Ø. om Lazarus-Banken.

Hele Resten af Aaret, eller fra Marts til Oktober, ere S.-lige Vinde fremherskende i de Ø.-afrikanske Farvande, og en stærk Strøm sætter N. eller N. V. i langs Kysten fra Cape Delgado. Det kan derfor anbefales i disse Maaneder at staa godt ud fra Land for Styrbords Halse, i hvilket Tilfælde man vil finde, at Strømmen aftager i Styrke samt tager en V.-Retning paa samme Tid som Vinden vil trække sig Ø.-ligere. Intet Forsøg paa at vende maa dog gøres, før Vindretningen har bedret sig saa meget, at en S.-lig Kurs med Lethed kan styres. I April, September og Oktober vil dette føre et Skib Ø.-efter til 44° eller 45° Lgd.; fra Midten af Maj til Midten af August vil det i Reglen være nødvendigt at overskride denne Grænse, da Monsoon-Vindene i disse Maaneder have deres største Styrke og Retningen er mest S.-lig. Medens man saaledes opnaar en tilstrækkelig Afstand fra Kysten, kan man tabe noget i Bredde, men selv dette maa ikke betragtes som fyldestgørende Grund til for tidlig at forandre Kurs.

Før 10° Br. Parallellen er naaet, maa Kursen ikke bringe Skibet V. for 43° Lgd. eller hellere 44°; naar man er vendt og ligger med Bb. Halse, bør enhver Bestræbelse gøres for at passere Meridianen paa 42° Lgd. S. for Lazarus-Banken og endelig ikke nordligere end 11° 30' S. Br. Hvis en Kurs, der fører godt til Luvart, ikke er opnaaet før 10° S. Bredde er passeret, vil Resultatet blive, at Skibet kommer for nær ved Kysten paa Grund af den stærke Strøm, der sætter V. og V. N. V. hen mellem denne Bredeparallel og Comoro Øerne, et Tilfælde, som vil forlænge Rejsen betydeligt.

S. for 12° Bredde er Strømmens fremherskende Sæt-

ning paa alle Aarstider S.-lig og S. V.-lig, men det er kun i Nærheden af Afrikas Kyst, at denne Strøm har nogen Regelmæssighed. I Midten af Mozambique-Kanalen og henimod Madagaskars Kyst vil man finde, at den sætter N. paa ligesaa ofte som S. paa. For at avancere imod de S.-lige Vinde, der herske her hele Aaret igennem, undtagen i December og Januar, er det selvfølgelig nødvendigt at holde godt ind mod Afrikas Kyst, dog uden at staa ind i nogen af de Bugter, som findes langs denne, da man har den gunstigste Strøm indenfor et Belte, der har en Bredde af maaske 80 Kml., og som følger en Linje, der forbinder de mest fremspringende Pynter. Inde i selve Bugterne kan man vente modgaaende Strømme. De gunstigste Vinde ere ogsaa i Reglen friskere langs den afrikanske Kyst end langs Kysten af Madagaskar.

30° S. Brede, der er den Bredeparallel, i Nærheden af hvilken Skibe, der ere bestemte fra Ø.-Afrika til Australien, forlade det Bælte, hvor Ø.-lige og S.-lige Vinde ere fremherskende, bør passeres paa 37° Lgd. Storcirkelbuen fra dette Skæringspunkt og til 39° S. Br. — 140° Ø. Lgd. — Indløbet til Bass-Strædet — har sit Maksimumspunkt paa 48° S. Br. — 96° Ø. Lgd.; at staa Ø.-efter langs 39 eller 40° Bredeparallel, som i Almindelighed anbefales, kan derfor kun gøres paa Bekostning af en anselig Forlængelse af Rejsen. Desuden har Erfaringen vist, at den gennemsnitlige daglige Distance, som udløbes paa de højere Bredder, er større end paa de lavere, og Lejligheden for et Sejlskib derfor mere gunstig. Hvis man imidlertid, for at undgaa Faren ved Drivis og daarligt Vejr, bestemmer sig til, ikke at gaa saa langt S.-efter, som Sejladsen langs Storcirkelbuen udkræver, maa man styre en Kurs, som i det mindste vil bringe Skibet S.-for 40° S. Br. — Naar man tager det fornødne Hensyn til Aarstiden, kan efternævnte Bredeparallel anbefales som de fordelagtigste, langs hvilke man skal udløbe sin Lgd. Ø.-efter, nemlig: fra November til Marts 45° S.; April, Maj og Oktober 44° S.; fra Juni til September inklusive 43° S. Antages disse Bredder som de højeste, vil den korteste Vej fra Mozambique-Kanalen til Bass-Strædet gaa gennem følgende Punkter:

November til Marts	April, Maj, Oktober	Juni til September
Fra 30° S og 37° Ø	Fra 30° S og 37° Ø	Fra 30° S og 37° Ø
til 35 - - 46,2	til 35 - - 46,8	til 35 - - 47,4
- 38 - - 53,1	- 38 - - 54,3	- 38 - - 55,7
- 40 - - 58,8	- 40 - - 60,6	- 40 - - 62,9
- 42 - - 66,0	- 42 - - 69,1	- 42 - - 73,7
- 43 - - 70,6	- 43 - - 75,2	- 43 - - 88,2
- 44 - - 76,7	- 44 - - 90,3	- 43 - - 110,2
- 45 - - 91,7	- 44 - - 107,0	- 42 - - 125,3
- 45 - - 104,1	- 43 - - 122,1	- 40 - - 136,1
- 44 - - 119,1	- 42 - - 128,2	- 39 - - 140,0
- 43 - - 125,2	- 40 - - 136,7	
- 42 - - 129,8	- 39 - - 140,0	
- 40 - - 137,0		
- 39 - - 140,0		

De fremherskende Vinde i det S.-lige Indiske Ocean er fra den N. V. lige Kvadrant, svingende mellem N. og N. N. O. og V. eller V. S. V. — Ø.-lige Vinde forekomme ogsaa, især paa den første Strækning af denne Del af Rejsen og ligeledes under Australiens Kyst i den S.-lige Midsommer. De ere af kort Varighed, og angaaende Vindene fra den Ø.-lige Halvcirkel kan i Almindelighed siges, at de i Reglen ere saa N.-lige eller S.-lige, saa de kun ere en ringe Hindring mod at avancere Ø.-efter. V.-for 100° Ø. Lgd. ere S. V.-lige Vinde hyppige i Maj og Juni, de tidlige Vintermaaneder. Ø.-for 100° Ø. Lgd. ere de hyppigst om Sommeren.

Det hænder ofte, at Vinden faar en Styrke af 8 eller Beaufort's Skala. Virkelig svære Storme ere imidlertid sjældne og langt sjældnere sammenlignet med det N.-lige Atlanterhav om Vinteren. Som Følge heraf er Forskellen mellem Sommerens Rolighed og Vinterens



Urolighed langt mindre iøjnefaldende i det Indiske Ocean end paa Atlanterhavet.

Stormene begynde i Reglen med en langsom Drejning af Vinden til N. eller N. N. O., tiltagende i Styrke fra denne Retning, ofte meget hurtigt, ligesaa længe Barometret falder og ligeledes medens dette staa lavest. Under Barometrets Stigning drejer Vinden til N. V. eller V. og i saadant Tilfælde vil man se, at Stormen er begyndt fra en Retning V. for N. og ikke Ø. for. Vindens Drejning tilvenstre, i Henhold til Loven for Storme paa den S.-lige Halvkugle, finder Sted med næsten aldrig svigtende Regelmæssighed. Er man nødt til at dreje under i en N. O.-lig Storm, maa det derfor være med B. B. Halse. Af den Retning, hvori Vinden drejer, er det klart, at de Minima, som foranledige Stormene, skride frem i en Retning fra Ø. til S. Ø. og at deres Bane næsten altid falder S. for Sejl-Ruten. (Fortsættes).

## Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Indmeldelse i Foreningen kan ske til dens Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., eller til Kredsbestyrelsernes Formænd:

Skibereder M. N. Fischer, Vejle; Konsul J. Hintze, Rønne; Kaptajn Jacob Holm, Kjøbenhavn; Havnefoged Carl E. Møller, Svendborg; Agent N. Petersen, Marstal; Havnefoged A. P. Rasmussen, Nykjøbing, Jyll.; Konsul Rechnitzer, Aalborg; Kaptajn J. H. Svarrer, Nordby, Fanø.

### „Dansk Sejlskibsrederiforening“s Sagførere.

Aalborg . . . .	Sagfører	<i>Knud Petersen og Henr. Knudsen.</i>
Aarhus . . . .	—	<i>A. Andresen.</i>
Assens . . . .	—	<i>J. Jørgensen.</i>
Esbjerg . . . .	—	<i>J. Clausen.</i>
Faaborg . . . .	—	<i>J. Amtoft.</i>
Fredericia . . .	—	<i>E. Thiellesen.</i>
Frederikshavn .	—	<i>N. Petersen.</i>
Kjøbenhavn . .	Højesteressagfører	<i>Ludvig Arntzen.</i>
Kolding . . . .	Overretssagfører	<i>H. C. Bennetzen.</i>
Marstal . . . .	Sagfører	<i>H. P. Nielsen.</i>
Middelfart . . .	—	<i>Philip Hansen.</i>
Nexo . . . . .	—	<i>H. Mauritzen.</i>
Nyborg . . . .	—	<i>Chr. Qvist.</i>
Nykjøbing Jyll.	—	<i>P. P. Salling.</i>
Odense . . . .	—	<i>E. Kiørboe og C. Knudsen.</i>
Randers . . . .	—	<i>Reinholdt-Poulsen.</i>
Rønne . . . . .	—	<i>Janus Olsen.</i>
Svendborg . . .	Overretssagfører	<i>J. Jacobsen.</i>
Thisted . . . .	Sagfører	<i>Niels Lyhne.</i>
Vejle . . . . .	—	<i>F. Knudsen.</i>

## Ugens Havarier.

England, Dpsk. af Kjøbenhavn, har den 20de ds. været paa Grund i Kaiser Wilhelms Kanal og faaet Skade paa Skruen.

Morsø, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom den 22de ds. i Sneykning paa Grund paa Maglebylillehage ved Kastrup. Switzers assisterer. Ladningen losses i Lægtene.

Gorm, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Reval været paa Grund. Skibet er undersøgt af Dykker her paa Reden, maa losse og reparere.

## Fra Sø og Land.

Prøvetur Med Dampskibet „Theben“, der er bygget paa Flensborg Skibbygnings-Selskabs Værft til det Tyske Dampskibsselskab Kosmos i Hamburg, foretoges den 16. ds. en Prøvetur, der forløb meget heldigt og tilfredsstillende de stipulerede Fordringer med Hensyn til Hurtighed, Kulforbrug, Manøvreedygtighed etc.

Skibet har følgende Dimensioner: Længde 383' 4", Bredde 46', Dybgaende 30' 8" og er forsynet med en Kvadrupel-Maskine, der arbejdede udmærket. Der er Kahytter til 26 1ste Klasses Passagerer, 24 2den Klasses og desuden Plads for 160 3die Klasses Passagerer. Alt er oplyst med elektrisk Lys. Skibet er godt udrustet og er iøvrigt forsynet med alle tidssvarende Indretninger.

„Kaiserliches Kanal-Amt“ i Kiel har den 7. December f. A. udsendt en Skrivelse af følgende Indhold:

Erfaringen har udvist, at Rorgængerne i de Skibe, der passere Kaiser Wilhelm Kanalen, som Regel ikke ere i Besiddelse af de Egenskaber, der udfordres for at styre et Skib lige igennem et saa snævert Farvand. Grundene hertil maa søges i følgende Omstændigheder:

- 1) At Rorgængere som oftest ikke mere ere i Besiddelse af de Egenskaber, man tidligere var vant til at fordre af en dygtig Sømand;
- 2) at selv dygtige Rorgængere, naar de ikke have sejlet flere Gange igennem Kanalen, ikke have den tilstrækkelige Øvelse til at styre et Skib gennem et saa smalt Farvand;
- 3) at Folkene ofte ere saa trætte efter den foregaaende Sørejse, at de ikke kunne offre Styringen den vedvarende nødvendige Opmærksomhed, som absolut fordres for at styre et Skib igennem Kanalen.

Hertil maa endnu føjes, at der fordres en længere Øvelse for at kunne styre godt imellem de elektriske Lys, som ere anbragte langs Kanalens Sider; samt at Lodserne, skønt de ere det engelske Sprog mægtige, dog ikke ere udelukkede fra den Mulighed, at der kan opstaa Misforstaaelser mellem dem og Rorgængerne paa et fremmed Skib.

Disse Kendsgerninger have bevirket, at man har foreslaaet, at der i Holtenau eller Brunsbüttel skulde findes øvede Rorgængere — for hvis Kvalifikationer som saadanne Kanal-Forvaltningen overtager Garantien, — til Brug for de Skibsførere, der ønske deres Tjeneste.

Det er Meningen at udtage disse Rorgængere blandt de bedste Søfolk og lade dem underkaste sig en Prøve i Styring, hvorefter de skulle antages af Kanal-Forvaltningen, der vil sende Redere og Mæglerfirmaer en Liste over de saaledes antagne Folk; man behøver saa blot i Tide at rekvirere de Rorgængere, man ønsker ved en af Endestationerne i Kanalen. Prisen for disse antages at ville blive 10 Mark pro Persona plus 5 Mark i Rejseomkostninger, altsaa for 2 Rorgængere 30 Mark.

Skrivelsen, der er undertegnet af Præsidenten, slutter med en Opfordring til dem, den er tilsendt, om at udtale deres Mening om Betimeligheden og Nyttens af det i den gjorte Forslag.

En af de interessanteste Nybygninger i 1896 er en stor Jærnbaneferge og Isbryder, som er bygget paa Tyne til Rusland. Den skal benyttes paa Baikalsøen og er for nylig afsendt til Rusland for at beforders 3500 Kml. over Land dertil. Skibet, der maaer 4200 Tons med 4000 I. H. K., skal benyttes til at befordre den sibiriske Jærnbanes Tog 45 Kml. over Søen. Dette er saa vidt os bekendt det største Skib, der er bleven sendt over Land for at samles paa Bestemmelsesstedet.

Skonnertbrig »Livingstone«, 213 Reg.-Tons, hjemmehørende i Karrebæksminde, er ved Hr. Mægler Grube solgt til et Rederi i Marstal. Købesum 15,000 Kr.

Forhenværende Skibskaptajn Eduard Marcker af Frederiksberg er afgaaet ved Døden.

I Skive har der dannet sig et Aktieselskab, kaldet »Skive Dampbaads Aktieselskab«, der vil sætte en Dampbaad i Fart mellem Skive-Fuur etc.

Skonnert »Marie«, drægtig 119 Reg.-Tons beliggende i Marstal, tilhørende Skibsreder R. H. Rasmussen, er efter Forlydende solgt til Sverrig for 9500 Kr.

En ny Skonnert paa 49,88 Tons, bygget for Skibsfører C. K. Hansen i Marstal paa Skibsbygmester Jensens Værft paa Øxnebjerg ved Svendborg, løb i Fredags Eftermiddags af Stabelen; den fik Navnet »Anne«.

Fra det kongelige Konsulat i Libau har Udenrigsministeriet d. 26. ds modtaget Telegram saalydende:

»I Morges indkommen Dampere beretter Is indtil 30 Sømil af Kysten dog let passerbar for Dampere. Vindretning vestlig Frysepunkt«.

*Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonceafdeling.*

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra New-Orleans 15. Jan., bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Newcastle 24. Jan., bestemt til Kbhvn, Libau. — Antwerpen, Caroc, afgik fra Odessa 21. Jan., bestemt til Antwerpen. — Castor, Holm, ankom til Kbhvn. 25. Jan., bestemt til Reval. — Chr. Broberg, Gotsche, afgik fra Lissabon 26. Jan., bestemt til Kbhvn. — Dagmar, Gade, afgik fra Neapel 25. Jan., bestemt til Messina, Malaga, Cadiz. — Georgios I, Kihl, pas. Ouessant 25. Jan., bestemt til Antwerpen. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Southampton 22. Jan., bestemt til Valencia, Barcelona. — Kursk, Staal, ankom til Kbhvn. 18. Jan. — Leopold II, Kruse, ankom til Antwerpen 20. Jan., bestemt til Tunis, Piræus. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Antwerpen 26. Jan., bestemt til Algier, Piræus. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Reval 23. Jan., bestemt til Rotterdam, New-Orleans. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Antwerpen 19. Jan., bestemt til Batoum. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 21. Jan., bestemt til London. — Tejo, Fenger, afgik fra Newcastle 24. Jan., bestemt til Oporto, Lisbon. — Tomsk, Andersen, afgik fra Kbhvn. 23. Jan., bestemt til Reval. — Vesuv, Norden, ankom til Kbhvn. 25. Jan., bestemt til Kønigsberg. — Viking, Jørgensen, ankom til Sunderland 18. Jan., bestemt til Trondhjem, Canariske Øer — Xenia, Ingerslev, ankom til Lisbon 10. Jan., bestemt til Larochelle, New-Orleans. — Baron Stjernblad, Michélsen, ankom til Antwerpen 17. Jan., bestemt til Kbhvn., Reval. — Louisiana, Jensen, afgik fra Rotterdam 20. Jan., bestemt til St. Thomas, New-Orleans. — Anglo Dane, Petersen, ankom til Stettin 23. Jan., bestemt til Kbhvn., Manchester. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Stettin 25. Jan., bestemt til Kbhvn., Christiania. — Ceres, Svensson, ankom til Kbhvn. 25. Jan., bestemt til London. — Charkow, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 24. Jan., bestemt til Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom til Kbhvn. 24. Jan., bestemt til Pillau. — Christiansund, Bay Schmith, afgik fra Kbhvn. 25. Jan., bestemt til Christiania. — Fanø, Jørgensen, ankom til Hamburg 22. Jan., bestemt til Kbhvn., Danzig. — Frederik, Harboe, ankom til Hull 19. Jan., bestemt til Kbhvn., Pillau. — Jolantha, Frisenette afgik fra Liverpool 20. Jan., bestemt til Kbhvn., Stettin. — Kasan, Thomsen, ankom til London 24. Jan., bestemt til Kbhvn., Pillau. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 21. Jan., bestemt til Færøerne, Island. — Libau, Clauson-Kaas, afgik fra Holtenau 25. Jan., bestemt til Hamburg. — Louise, Brabrand, ankom

til Pillau 23. Jan., bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, ankom til Manchester 24. Jan., bestemt til Liverpool. — Moskov, Petersen, afgik fra Kbhvn. 26. Jan., bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Antwerpen 24. Jan., bestemt til Kbhvn., Libau. — Nordjylland, Hansen, ankom til Antwerpen 20. Jan., bestemt til Hamburg, Kbhvn., Neufahrwasser. — Perm, Christensen, afgik fra London 24. Jan., bestemt til Libau. — Pregel, Egidiussen, passerede Hanstholmen 26. Jan., bestemt til Kbhvn., Libau. — Romny, Harder, afgik fra Libau 26. Jan., bestemt til Hull. — Thyra, Garde, ankom til Danzig 23. Jan., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Valdemar, Sørensen, ankom til Libau 20. Jan., bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Libau 24. Jan., bestemt til Hamburg. — Georg, Petersen, ankom til Libau 18. Jan., bestemt til London.

Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 27. Jan., bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, M. Kofoed, afgik fra Newcastle 26. Jan., bestemt til Odense. — Ficara, J. V. Fenger, afgik fra Kbhvn. 28. Jan., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 26. Jan., bestemt til Aalborg. — Kronen, Borries, afgik fra Odense 28. Jan., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 27. Jan., bestemt til Leith via Aørhus og Aalborg. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Nakskov 26. Jan., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 26. Jan., bestemt til Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm, Frode, H. W. Wrisberg, afgik fra Antwerpen 24. Jan., bestemt til Dunston. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Blyth 16. Jan., bestemt til Genua. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Reval 17. Jan., ankom til London 26. — Svend, Aug. S. Hveysel, afgik fra Kbhvn. 19. Jan., ankom til Libau 21. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Libau 15. Jan., ankom til Rotterdam 21. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra West Hartlepool 21. Jan., ankom til Kbhvn. 25. — Ragnar, Th. Tofte, afgik fra Newport 8. Jan., ankom til Aarhus 14. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Blyth 21. Jan., ankom til Kbhvn. 25. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Libau 21. Jan., bestemt til London. — Magnus, M. Frantzen, afgik fra Blyth 14. Jan., ankom til Libau 20. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Reval 26. Jan., bestemt til London.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Methil 18. Jan., ankom til Aarhus 21. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Bilbao 18. Jan., ankom til Middlesbro 25. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra Genua 18. Jan., ankom til Elba 18. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Methil 21. Jan., bestemt til Genua. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Bilbao 14. Jan., ankom til Rotterdam 19.

Heimdal, Anine, J. Møller, afgik fra Kbhvn. 19. Jan., ankom til Reval 23. — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Newcastle 13. Jan., ankom til Bilbao 18.

Thingvalla, Norge, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 19. Jan., ankom til Swinebünde 20. — Island, Thomsen, afgik fra Kristiania 26. Jan., paa Rejse til Kbhvn. — Hekla, Laub, afgik fra New-York 23. Jan., paa Rejse til Kbhvn. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kristiania 21. Jan., paa Rejse til New York.

Dampskibsselskabet Torm, Helene, Schmiegelow, afgik fra Kiel 23. Jan., bestemt til Boness. — Agnete, Sørensen, ankom til Kbhvn. 20. Jan. — Hermia, Warming, ankom til Dundee 23. Jan., afgik fra Dundee 25., ankom til Burntisland 26. — Alice, Kraemer, afgik fra Kiel 23. Jan., ankom til Burntisland 23., bestemt til Methil. — Bornholm, Jensen, afgik fra Burntisland 25. Jan., bestemt til Kiel. — Gøteborg, Madsen, ankom til Svendborg 20. Jan., afgik fra Svendborg 24., bestemt til Libau. — St. Alban Jørgensen, afgik fra Libau 21. Jan., ankom til Horsens 24. — Nauta, Steen, ankom til Horsens 19. Jan., afgik fra Horsens 24., bestemt til Libau. — Rønne, Hintze, ankom til Assens 20. Jan., afgik fra Assens 24., bestemt til Libau. — Marstrand, Lund, afgik fra Libau 22. Jan., ankom til Kbhvn. 24. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Libau 22. Jan., ankom til Rødvig 24.

Danmark, Rolf, J. G. Hahn, afgik fra Burntisland 23. Jan., bestemt til Kbhvn. — Thorvaldsen, Pii, ankom til Kbhvn. 21. Jan. — Absalon, H. Predbjørn, ankom til Kbhvn. 20. Jan. — Ansgar, A. Larsen, afgik fra Grangemouth 25. Jan., bestemt til Kbhvn. — J. N. Madvig, H. S. A. Olsen, ankom til Reval 23. Jan. — Hamlet, W. E. Sommer, afgik fra Libau 26. Jan., bestemt til Ghent. — Helge, D. G. Matthiessen, afgik fra Kbhvn. 24. Jan., bestemt til Reval.

Dannebrog, Christiansborg, Hveisel, ankom til Memel 26. Jan. — Frederiksberg, M. Kühl, afgik fra Neufahrwasser 26. Jan., bestemt til Liverpool. — Fredensborg, P. Hartmann, ankom til Blyth 24. Jan. — Rosenborg, W. Schultz, afgik fra Reval 20. Jan., bestemt til Dunkirque.

Dampskibsselskabet af 1896, Skodsborg, K. Schmidt, afgik fra Memel 20. Jan., bestemt til London. — Jægersborg, Petersen, afgik fra Blyth 20. Jan., bestemt til Neufahrwasser.

— Klampenborg, K. Ewaldsen, afgik fra Reval 26. Jan., bestemt til Ardrossan.

**Kjøbenhavn.** Carl Hecksher, L. Storm Hansen, afgik fra Sunderland 21. Jan., ankom til Kbhvn. 25. — Dania, Troensegaard, afgik fra Aarhus 24. Jan., bestemt til Newcastle. — Fyen, Hansen, afgik fra Libau 19. Jan., ankom til London 25. — Hafnia, Neergaard, ankom til Memel 20. Jan. — Russia, Rasmussen, afgik fra London 22. Jan., ankom til Sunderland 25. — Sjælland, Skjødt, afgik fra Burntisland 22. Jan., bestemt til Eckernførde. — Jylland, Jensen, afgik fra Libau 21. Jan., bestemt til Antwerpen.

**Østerseen.** Ella, Hansen, ankom til London 21. Jan. — Maja, Møller, afgik fra Mullerup 23. Jan., ankom til Kbhvn. 24. — Patria, Andersen, afgik fra Liverpool 16. Jan., bestemt til Delaware. — Rita, Skov, afgik fra Grangemouth 21. Jan., ankom til Stettin 26. — Yrsa, Larsen, afgik fra Chalkis 20. Jan., bestemt til Genua.

**Union.** Anglia, Erichsen, afgik fra West Hartlepool 21. Jan., ankom til Kbhvn. 25. — Frisia, Fisker, afgik fra Dunston 20. Jan., ankom til Kbhvn. 25. — Scotia, Nielsen, ankom til Rotterdam 21. Jan. — Olga, Jørgensen, afgik fra Flensburg 25. Jan., bestemt til Pillau.

**J. Lauritzen, Esbjerg.** Neptun, Jessen, ankom til Boness 20. Jan., afgik fra Boness 23., bestemt til Frederikshavn. — Nerma, Degn, afgik fra Methil 20. Jan., ankom til Esbjerg 24., afgik fra Esbjerg 26., bestemt til Warkworth. — Nord-søen, Schmidt, ankom til Esbjerg 21. Jan., afgik fra Esbjerg 23., ankom til Methil 26.

**Norden.** M. C. Holm, afgik den 22. Jan til Danzig fra Kbhvn. — Nordboen ankom til Galveston den 14. Jan. fra Rotterdam. — Norden afgik fra Shields den 15. Jan. til Danzig. Nordhvalen ankom til Philadelphia den 21. Jan. fra Danzig. — Nordkap paa Rejse fra Penarth til Baltimore. — Nord pol lossen her.

## Sejlskibe.

**Marstal.** Thyra, P. Rasmussen, ankom den 16. Januar til Charlestown (Cornwall). — Henriette, Emil Holm, ankom den 20. Januar til Puerto au Prince (Hayti, Vestindien) fra Marseille. — Skjold, H. Clausen, ankom den 30. December til Sanct Francois (Gouadeloupe) efter 34 Dages Rejse fra Cardiff. — Hansigne, C. Clausen jun., ankom den 25. Januar til Cardiff for at indtage en Ladning Kul til Vestindien.

**Favn. Nordby.** Sophie, Svarrer, ankom til Cape Town 28. Decbr. fra Rio Janeiro. — Kronprinsesse Louise, Jepsen, prajet 21. Decbr. paa 2° N B. 30° W. L. fra Rio Janeiro til New York. — Ines Røhl, Jessen, sejlet fra Goole 18. Jan. til Demarara. — George Schwalbe, Pedersen, sejlet fra Scilly 19. Jan. til Goole. — Nancy, Svarrer, passeret Montevideo 23. Decbr. fra Rio Grande til Paysander. — Anna Agnete, Mathiasen, ankom til Tybee 22. Jan., beordret til New York. — Professor, Beck, ankom til Genua 23. Jan. fra Equador. — Nordby, Christiansen, udklareret fra New York 11. Jan. til Port Natal.

**Svendborg.** Rasmus, Jensen, ankom til Landskrona 18. Jan. — Fylla, Hansen, ankom til Gøteborg 18. Jan. — Hanne, Rynitz, ankom til Landskrona 19. Jan. — Caroline, Andersen, ankom til Portsmouth 19. Jan. — Ludvig, Larsen, ankom til Castletown 24. Jan. — Odin, Strøm, ankom til Sunderland 24. Jan. — Psyche, Hansen, ankom til Lissabon 24. Jan.

## Fragtberetninger.

**Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne** meddeler os under 23. Januar:

Kulfragterne til Middelhavet ere i den forløbne Uge dalet yderligere. De sidste Dage har Stemningen været mere fast; ikke desmindre er 6/7½ Tyne til Genua for Tiden det højest opnaaelige, og andre Rater ere i Forhold dertil. Der er sluttet fra Tyne, Blyth eller Wear til: Bordeaux 1400 4/1½, Bayonne 1100 4/3, Bilbao 1400, 1750 3/1½, 1700 3/4½, Sevilla 1650 5/6, 1300 5/9 pr. Ton død Vægt, Motril 800 8/, Carthage 1900 6/, Barcelona 1400, 1700, 4500 7/6, 850 10/9 d. V., Marseille 2200, 1700 7/, Genua 2300 6/7½, Livorno 2000, 3100 7/, 3500 7/3, Civita Vecchia 2300 7/3, 2700 7/400 del, Licata 1400 7/3, Messina 1400 7/3, Alexandria 3500, 1900 7/, Kjøbenhavn 1200, 1300 4/4½, 2200 3/10½, Colberg 600 6/.

Returmarkedet fra Sortehavet er lavere paa Grund af for rigeligt Tilbud af Tonnage, og Fragterne ere gennemgaaende en 6 d. pr. Ton lavere end i foregaaende Uge. Der er i de sidste Dage sluttet fra Odessa & Krimhavne 9/3 Antwerp,

Rotterdam 9/9 og 10/ Elben. Odessa til Kjøbenhavn 11/ død Vægt, Februar. Nicolaieff til Bergen/Christiania 11/6.

Komplettering Odessa til 10/6 Februar. Sulina til Antwerpen 9/3. Warna 9/9 til any direct. Poti til Stettin 15/, til Rotterdam 12/3, Erts.

I Alexandria-Markedet er der efter en lang Stilstand omsider igen nogen Aktivitet; der bydes for Jan.—Febr. 8/6 & 1/9 London og Hull, 9/ Bristol-Kanalen, 10/3 U. K. for Ordre. Fra Smyrna bydes 10/6 London, Hull eller Leith.

Fra Ertshavne er der fremdeles godt Begær. Der bydes: Bilbao til Terneuzen 6/3, Rotterdam 6/4½, Middlesbro 5/4½, Stockton 6/.

Huelva til Goole 9/, Rotterdam 8/9, Antwerp 8/9, Dünkirk 8/6 free dispatch.

Carthage til Middlesbro 9/, Maryport 9/3.

Garrucha til Tyne 8/9 & 8/10½ prompt, 8/6 Februar; Swansea 6/10½ clean; Antwerp 7/7½ clean.

Ergasteria til Middlesbro 8/3 free del; do. 7/9 free dispatch; Antwerp 8/3 free del.

Elba til Glasgow 7/6 clean; Cardiff 7/6; Hartlepool 8/9; Tyne 8/6; Rotterdam eller Amsterdam 9/.

D'Hr. Funch, Edye & Co., New-York, meddele den 15de Januar 1897:

Vi have i Dag intet nyt at meddele, hvad Fragtmarkedet for Dampere angaar. Det synes at gaa meget smaat med at skabe ny Forretninger, da der øjensynligt kræves Indrømmelser baade for Kornpriernes og Fragtaternes Vedkommende. Aflutningerne, der have fundet Sted i de forskellige Kornhavne nord for Cap Hatteras, er en Følge af de Varer, der ere kommen i Markedet for at dække ældre Fordringer, og det forekommer os, at den største Del af Forretningerne for Januar derved ere blevne vfgjorte, medens de for Februar og senere Maaneder ere uden Betydning. For de atlantiske Bomuldshavne meldes ubetydelig og uvirksom Forretning samt meget ringe Begær efter Tonnage og aldeles ikke til Redernes Rater. Det er aabenbart, at Markedet er fastest i Golfhavnene, udenfor dem er Fragternes Tendens nedad-gaaende.

Vort Sejlskibsmarked vedbliver at være uden videre Forretning, men fast, og det er ingen Forandringer undergaaet siden vor sidste Meddelelse.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich 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 Kvarter (Kml.) Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

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

I Foraaret 1897 forandres Afmærknings-Systemet i de danske Farvande, saaledes som angivet i medfølgende »Føretegnelse over Sømærker i de danske Farvande«.

Forandringen foretages samtidig med Ombytningen af Vintersømærkerne.

Sømærkernes tidligere Plads bliver uforandret, dog med følgende Undtagelser:

1. Følgende nye Sømærker udlægges:

**Graadyb. Foovfeld V.** En hvid Stumptønde, mærket J, med nedadvendte Koste i 3 Fv. Vand, S. for 10 Fods Pullen, V. for Foovfeld.

**Store-Bælt. Halskov-Rev S.** En hvid Stumptønde med 2 nedadvendte Koste i 4 Fv. Vand, 2,000 Alen SV. t. S. ½ S. for Pynten af Halskov.

**Lille-Bælt. Fløkejet.** En rød Spidstønde med 2 Koste, paa Ø.-Siden af Grunden.

**Lille-Bælt. Baagø N.** En rød Spidstønde med 3 Koste, paa N.-Siden af Landgrunden.

**Lille-Bælt. Remmen Ø.** En rød Spidstønde med Kost, c. 2 Kbl. SØ. for den S.-ligste 10 Fods Pulle.

2. Følgende Sømærker inddrages:

**Sundet. Drogden. Maglebylille-Hage N.-lige og S.-lige** Prikker, de to Prikker ved Rauneungerne, Hesten og Skonerten, samt Drager N.-Vager, Drager Mellemvager og Drager S.-Vager.

**Store-Bælt. Halskov S. Kragepullen.**

3. Følgende Sømærker flyttes:

**Graadyb. Søren Jessens-Sand,** Spidstønde VI til tæt N. for 10 Fods Pullen, NV. for Stejlen i 3 Fv. Vand.

**Knttegat. Limfjorden. Hals** Indertønde til N.-Siden af Løbet, tæt inden for Barren i 17 Fod Vand.

Lystønderne inden for Skagen kunne ikke ventes at være paa Plads.

**Sundet.** Lys- og Klokketønderne *Ostindiefarer-Grund* og *Taarbak-Rev* ere ombyttede med Vintersømærkerne.

**Store-Bælt.** Vraget af *Libanon* ligger nu i 19 Fod Vand S. for *Sprogø-Ø-Rev*, c. 2,100 Alen Ø. fra Fyrtaarnet. En Vragvager er udlagt tæt SØ. for Vraget.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverlig. Sundet.** Fyrskibene *Falsterbofjæ*, *Oscars-Grund* og *Kalkgrund* ere inddragne for Is.

**Vettern.** Til Foraaret udlægges følgende Sømærker:

Ved *Tangan* en sort Vager med Ballon. 58° 37' 15" N. Br. 14° 46' 25" Ø. Lgd. og en rød Vager med opadvendt Kost. 58° 35' 50" N. Br. 14° 45' 12" Ø. Lgd.

Ved Grunden uden for *Sandön* en rød Vager med Ballon og en opadvendt Kost. 58° 32' 42" N. Br. 14° 50' 50" Ø. Lgd.

**Mälaren.** Havnefyret i *Vesterås* brænder fremtidig fra 1ste April—15de Maj og fra 1ste August—31te December.

Til Foraaret udsættes en Stage ved en 11 Fods Grund NNØ. for *Lilla Aggerö* i Farvandet til *Vesterås*. 59° 31' 0" N. Br. 16° 44' 16" Ø. Lgd.

**Stockholms Skjærgaard. Kanholmsfjärden.** Ved *Lafskärsgrundet* er Stagen inddragen. 59° 22' 36" N. Br. 18° 42' 24" Ø. Lgd.

**Furusundeleden.** NØ. for *Hakholmsgrundet* er Stagen inddragen. 59° 36' 30" N. Br. 18° 48' 8" Ø. Lgd.

**Boitniske Bugt. Sundevall.** Ved Grunden i *Juniskärens* Havn er Krydspikken inddragen. Til Foraaret udsættes en Stage NØ. for Grunden og en Stage med Kost SV. for Grunden.

Til Foraaret udsættes en Stage med Kost ved en 3 Fods Grund SØ. for *Alnön* i *Spikarhamnen*. 62° 21' 36" N. Br. 17° 33' 24" Ø. Lgd.

**Tyskland.** Mærker ved Fiskeredskaber skulle fremtidig males blaa. Have de Topbetegnelser, skal denne have Form af en Lax og være broncefarvet.

**Kieler-Fjord.** Klokketønden *Kiel 1*, Lystønden *Kiel 3* og Fløjtetønden *Kiel A* ere ombyttede med Vintersømærkerne.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverlig.** Ved N. Siden af *Kollingeådan*, inden for *Hallands Väderö*, udsættes en sort Vager med Ballon. 56° 25' 45" N. Br. 12° 35' 27" Ø. Lgd.

**Torekov Rev.** Til Foraaret udsættes ved Revet N. for *Torekov* en Vager med Ballon, hvor under en nedadvendt Kost. 56° 26' 16" N. Br. 12° 37' 29" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland.** *Wangeroog* Taagesignal er igen i Virksomhed.

**Holland.** I *IJmuiden* er Dybden ved almindelig Lavvande 25 Fod, hvilket er Udgangspunkt for Vandstands-Signalerne.

Den nye Sluse er 80 Fod bred og 293 Fod lang.

**Frankrig. Calais.** Den sorte Spirtønde Nr. 1 med Cylinder NV. for *Ridens* er flyttet c. 1,600 Alen Ø. hen. 50° 59' 20" N. Br. 1° 51' 8" Ø. Lgd.

**Skotland. Firth of Clyde.** Den 27de Januar 1897 forandres Taagesignalet ved *Cloch* Fyr saaledes: Det giver hver 1/2 Minut fire hurtig paa hinanden følgende Stød, afvekslende af høj og dyb Tone.

**Skotlands V.-Kyst. Eddrachilles Bay.** Paa *Lachan Shoal*, V. for *Calva Beg*, er der kun 11 1/2 Fod Vand. 58° 17' 0" N. Br. 5° 9' 7" V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Vrag i Atlanterhavet.** Ud for *Irlands* SV.-Kyst driver en stor Mængde svært Tømmer.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts.** Fyrskibet *Hen and Chicken* er igen udlagt paa Station og Reservefyrskeib Nr. 9 inddraget.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Grækenland.** Den 13de Januar 1897 tændes paa N.-Enden af Fortet paa Øen *Santa Maura* et fast Fyr, der viser hvidt Lys fra S. 75° V. gennem S. til S 60° Ø. og rødt Lys fra S. 60° Ø. gennem Ø. til N. 75° Ø. Flammens Højde: 56 Fod. Synsviddens: 13 Kml. Lineapparat af 4de Orden. Fyret vises fra et c. 30 Fod højt, firkantet Taarn, der staar ved Fyrpasser-Boligen. 38° 50' 30" N. Br. 20° 44' 20" Ø. Lgd.

## Kjøbenhavns Børskurs d. 27. Januar 1897.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk.....		109 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	109 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Thingvalla .....	48 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	48 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	49 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Danmark .....		91	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Norden .....		121 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	122
Kjøbenhavn.....		102 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	103
Carl .....		61 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	62 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog .....		110	111
Skjold .....	77 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	77 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	78
Helsingørs Dampsk. ....		—	—
Østersøen .....		55	65
Nordsøen .....		76	78
Torm .....		—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....		—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....		98	105
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 0/0 foren. Dampsk. ....		102 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	105
5 0/0 — — .....		—	—
5 0/0 Thingvalla 1882.....		99	101
5 0/0 — 1894.....		—	—
5 0/0 Norden.....		103 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	108
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 0/0 Stats .....		—	—
3 1/2 0/0 uopsig. Stats .....		99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	100
3 1/2 0/0 Husejer Kreditk.....		95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	96
3 1/2 0/0 Kbhvns Kreditf.....		95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 1/2 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 0/0 — — 6 — .....		98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 1/2 0/0 Landkreditk. 3 — .....		96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....	159 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	159 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	159 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Privatbank .....		125 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	125 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Landmandsbank .....		127 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	129
Handelsbank .....		126 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	127
Burm. & Wain .....		104 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	105 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jernsk. ....		108 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	109
Sukkerfabr. ....	95	94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier .....	125 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	125 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>

### Vekselkurser.

	Åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg .....	89.20	89
London .....	18.18	18.14
Paris .....	72.15	—
Amsterdam .....	150.50	—

### Notering paa Berlins Børs d. 26. Januar 1897.

Russiske Noter .....	216.35
4 0/0 Russiske Consols .....	—
4 1/2 0/0 — Boden Kredit .....	105.80
6 0/0 Mexikanske .....	97.25
5 0/0 Rumænske Stats.....	100.60
4 0/0 — — 1890.....	89.90

Omsætningen i Dampskibs-Aktier ved Noteringen har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 46,000, Thingvalla 14,000, Danmark 12,000, Norden 18,000, Kjøbenhavn 3,000, Carl 14,000, Skjold 30,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, Ved Stranden 16.

# Holm & Collerup, Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

**Jernskibs- og Maskinreparationer**  
udføres solidt, hurtigt og billigt.

## P. Otzen & Thorstenson.

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Manometre. Vacuummetre. Tællemaskiner.

Reparationer udføres.

Enforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpeklapper etc

Fabrik:

Kontor og Lager:

Ryesgade 105.

Gothersgade 24.

## Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

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

**Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg**

og Mellemstationer samt

»Æolus«, »Transit Nr. 1« og »Nore«

**Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.**

## HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS, W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Hafti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lasteplassen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Europa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d.</sup>

eneste Fabrikant af

Dick's bekjendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Hoved-Depôt for Continentet: **Hamburg:**

Alte Gröningerstrasse 12<sup>1</sup>.

Telegr.-Adr. Dicotto. Telefon 3999.

Agent for Kjøbenhavn:

**Johs. Bülow, Zinngade 4. Ø.**

## Last- og Passager-

dampers paa 340/370 Tons d. w. (excl. Bunkers) med Kjølepladser til mindst 25 Passagerer, Lastdampere fra 400/600 til 700/1200 Tons d. w. samt Bugserbaade i alle Størrelser købes gennem undertegnede Agentur. Pris og Betingelser bedes sendt til

**Knut R. Westbørg,**  
Banérgatan 4. STOCKHOLM.  
(S. T. A. 32248)

## N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.  
Kjøbenhavn C.

## Nordisk Skibssalg - Bureau.

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.

Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Ci. Christensen & Co.

Heymann-Bloch & Komp.s

verdenberømte

## Helso-Sundheds-Salt,

diætetisk Middel

til Konservering af

Hølbredet,

bør føres i ethvert

## Skibsapothek.

Faaes i de fleste

Materialforretninger.

FORLANG KATALOG  
FRANCO TILSENDT.



Instrument- & Kompassmager.

## Knöhr & Burchard Nfl.,

Telegram-Adr.  
KNÖHRHARD.

Hamburg,

Telephon  
287.

Damp- & Sejlskibsmæglere.  
Kjøb, Salg & Kontrahering af Skibe.

Speciel Afdeling for  
Assurance & Havarisager.

## Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

## 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.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4638.

### ABONNEMENTSPRISEN

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

Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til

Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdels ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Steder.

### AVERTISEMENTS-PRIS:

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
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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

Triers Bogtrykkeri (G. L. Lind & Numa Frænkell.) Kjøbenhavn.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 5.

Kjøbenhavn, torsdag den 4. februar 1897.

4. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Skippermødet i Odense. — »Nationaltidende« som Søfartens Organ. — Ny Afmærkning i vore Farvande. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Fragtberetninger. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

## 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  
Cylinderoller.

Alle Arter Maskin-Pakninger etc.  
26, Peder Skramsgade,  
Kjøbenhavn K.

Jens Emil Juhl,

Hovedagent for  
Dansk Livsforsikringsselskab

**HAFNIA**

Frederiksberggade 42. Kontortid 9-6.  
Telefon 3326.

## Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Staal-,  
Jærn- &  
Broncestøberi.

Dampskibe af hvilken som helst Størrelse.  
Stationære Dampmaskiner.

Pumper & Muddermaskiner.  
Doktninger og Reparationer af Skibe.  
Maskin- og Kedelreparationer.

Patenteret Hydro Pneumatiske Aske Ejector  
for Skibe.

Howaldts Metalpakning.

Støbemaal efter indsendte Tegninger eller Modeller,  
saasom: Skibsstævne, Skibsskruer, Ankere etc.

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Carl Holtermann,

Østerbrogade 22, Kjøbenhavn Ø.

Anders Nielsen,  
Fredericiagade 27.

Største Lager

af  
Fedevarer.

C. M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter.

Udealg;

Østergade 10, Kjøbenhavn.

Som Repræsentant for forskellige 1ste Classes Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af Skibe, Varer og Fragt til billige faste Præmier. Subagenter antages i forskellige Provinser.

Alfred Christensen,  
Assurance-Afdeling,  
Amaliegade 24.

Telefon 1288.

Telegr.-Adr.: Nilsson 187.

## CARL NILSSON.

Leverander til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.  
Amaliegade 36. Kjøbenhavn K.

(forhen Amaliegade 37).

Største Lager her paa Pladsen af alle Sorter Maskin- og Cylinder-  
Oljer, Smørelser og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige  
Artikler for Dampmaskiner.

Eneforhandling af:

Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil.  
Zynkara (Til Forebyggelse af Tærning, Syre- og Kjedelstensdannelse).  
Angus' Special Pakninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent  
Kamelhaars Drivremme. „Kerasha“. Patent Træ-Remskiver.

Flensborgs

## Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjædler

særlig hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

## J. Brincks

Herreekviperingsforretning,

St. Annaplads 14.

Uniformer og civile Klædninger.

## 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.

## A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibsmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

Den anerkjendte

## Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

# DRIK KOLA KONGO-BITTER.

Styrkende og i høj Grad  
stimulerende.  
Faas overalt.

# Fartyg

till salu.

En ny stålskonert, byggd till Veritas högsta klass, om cirka 85 reg.-tons, lastar 180 tons d. w. på 9½ fot eller 60 till 65 standard trävaror, säljes billigt och komplett färdig, levererad första vårdag. Närmare meddela

Helsingborg Varfs  
Aktiebolag.

**W. JUUL**<sup>s</sup>

**Kjød-Udsalg** Toldbodvej 22  
og Frihavnen  
anbefales til de ærede  
Skibsprovianteringshandlere.

Leverandør  
til de kejserlig russiske Skibe  
Polarafjernen og Standard.

**O. Larsen,**

Kunsthværfærker & Illuminater,  
**ERIKSGADE 7, STUEN,**  
KJØBENHAVN V.

anbefaler sig med **Skibs-Signal  
Lys, Raketter og Kanonslag,  
Festfyrværkerier og  
Illuminationer.**

Anti-magnetiske  
Ankergangs  
Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

**Marinekikkerter og  
Barometere.**

Alle Reparationer udføres.

**PALLE SØRENSEN,**  
6, Selvtorvet 6.

**T. H. SIMONSEN,**  
Nyhavn 57.

Sølv Medaille i Malmø  
for Lanterner.

**C. HANSEN,**

Gjortler og Metalstøber,  
84 Pilestræde 84.

Specialitet:

**Skibsarbejde.**

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende  
til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

**DENTIN**

er en Tand-  
plumbe;  
nogle faa  
Draaber i  
den hule  
Tand hindrer Luftens Adgang  
og stiller derved de heftigste  
Tandsmerter.

9, Kronprinsensgades nye  
Materialhandel.

CHR. V. MENDE, cand. pharm.

# LANDMANDSBANKEN

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

*Carlsen, Nielsen & Co.,*

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

**Fanø praktiske Sømandsskole.**

Saa vel Begyndere som unge Sømænd oplages til enhver Tid.  
Nærmere Oplysninger ved

**P. H. Clausen,**  
Nordby, Fanø.

**SONNE & CO.,**

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General  
Commission Merchants.

**RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.**

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

De forskellige Code's benyttes, som Watkins, Scotts, A. J. & A. B. C. Breve, Telegrammer, Dokumenter etc., som ere adresserede til vort Firma, og som ere bestemte for Skibsførere, blive udleverede prompt ved Skibets Ankomst.

**EM. Z. SVITZER'S**

**SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.**

Founded 1883.

Telegraphic address »SVITZER«.

Agents for  
Great Britain.

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/ Tyne.  
telegraphic address: »Jürgenson«.

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill.  
telegraphic address: »Hobdell«.

The company maintains stations at the following ports, where a salvage boat will be stationed, always ready to leave at short notice.

COPENHAGEN	»SVITZER«.
KASTRUP	»HØYER«.
ELSINØRE	»SWITZERGOTTLIEB«.
KORSØR	»JØRGENSEN«.
ALBUEN (LAALAND)	»GUNNERSEN«.
FREDERIKSHAVN	»SVITZERLUND«.
GOTHENBURG (SWEDEN)	»ELFVERSSON«.
GREIFSWALD (GERMANY)	»SPRUTH«.

The company's boat „Em. Z. Svitzer“ — in conjunction with the boats belonging to the Northern Salvage Company of Hamburg, viz: s/s „Berthilde“, s/s „Berger Wilhelm“ and s/s „Neva“ — operates in the Mediterranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).

**C. W. Obel's**

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

**Frederiksberggade Nr. 1.**

Telefon 3669.

**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.

Petersen & Nielsens

**Galvaniserings-  
Anstalt,**

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,  
anbefaler sig med  
**Galvanisering**  
af alt Jernarbejde til Baade  
og Skibsbrug.  
Telefon Tagenshus 37.

**Ed. Harth,**

**Konservesfabrikant.**

St. Kongensgade 101.

Kjøbenhavn. K.

**Konserves,** torrede og saltede

Grøntsager  
anbefales d'Hrr.

**Skibsprovianterere.**



**Budtz Møllers Eftf.,**

Amagertorv 22.

KJØBENHAVN. K.

**J. A. Thiesson,**

Smør-, Æg- & Osteforretning:

Leverandør i Skibsproviant.

Oprettet 1881.

**Raadhusstræde Nr. 2 B,  
Kælderen**

(Ikke Hjørnekælderen),  
Kjøbenhavn. K.

## Paa Udkig.

Vi have tidligere omtalt de Bestræbelser, der, særlig ved Konferencer mellem Delegerede for flere Søstater, ere gjorte for at tilvejebringe den størst mulige Overensstemmelse mellem de forskellige Landes Lovgivninger med Hensyn til Spørgsmaalet om Rederens Ansvar ved Kollisioner mellem Skibe, særlig i de Tilfælde, hvor der er begaaet Fejl fra begge Skibe. I Tyskland bestræber man sig nu for paa dette Omraade at faa fastslaaet nye Retsregler, saaledes at disse blive overensstemmende med de, der ere gældende her i Danmark og tillige i Frankrig, Belgien, Norge, Sverrig, Grækenland, Portugal og Rumænien. Den nautiske Forening i Hamburg har i denne Sag vedtaget en Resolution, der tydeligt udtrykker dette Ønske, idet den udtaler, at den anser det for særdeles ønskeligt, at der hos de søfarende Nationer tilvejebringes en ensartet Behandling af Spørgsmaalet om Skadens Fordeling i Kollisionssager, hvor begge Skibe have Skyld, og at den anser en forholdsmæssig Fordeling af den samlede Skade efter Størrelsen af de Paagældendes Skyld for den hensigtsmæssigste. Løsning af Spørgsmaalet.

Paa en Adresse angaaende Bemandingsspørgsmaalet, som Sømandsunionens Talsmand, Hr. J. H. Wilson, for nylig indbragte i Underhuset, har Præsidenten for Board of Trade svaret, at det var Regeringens Hensigt, dersom Tiden tillader det, i indeværende Samling at fremkomme med et Lovforslag, der gaar ud paa at fastslaa Underbemanding som Usødygtighed. Der er, skriver Ship. Gaz., næppe nogen Tvivl om, at Lovforslaget vil gaa igennem, da alle Medlemmer af Bemandingskomiteen, hvad enten de hørte til Majoriteten eller Minoriteten, vare enige om at betragte Underbemanding som Usødygtighed. Ifølge Præsidentens Udsagn er det en Fejl ved den nuværende Lov, at den ikke tillader Board of Trades Embedsmænd at hindre et Skib i at sejle, naar det bevisligt har for lidt Mandskab, samtidig med at de have Ordre til at stoppe det, dersom det har Mangler paa Skroget eller Ekviperingen, eller dersom Lanterneerne ikke ere ordentlig skærmede.

Det har imidlertid ikke været ovennævnte Komites Majoritetsmedlemmers Mening at lade sig nøje hermed; hvad de ønskede, var at faa Parlamentet til at paatvinge Handelsmarinen en Bemandingslov efter en fast Skala, der bestemte hvor stor Besætning, et Skib skal have uden Hensyn til dets Rigning, øvrige Hjælpemidler eller den Fart, det sejler i. Hr. J. H. Wilson udtalte, at det aldrig havde været hans Mening at indføre en saadan Skala. Han sagde blandt andet følgende: »Er der nogen, der tror, at den Reder, som nu har en Besætning paa 24 Mand i sit Skib, vil reducere den til 20, fordi en Bemandingskala siger, at den er tilstrækkelig? Idet Komiteen har fastsat en Minimums-Bemanding, har den ikke udelukket, at Rederne skulde bruge deres egen Dømmekraft med Hensyn til det Mandskab, der er nødvendigt.« Hertil svarer Ship. Gaz.: Hvad Nytte er en Skala til,

dersom Rederne stadigt ere henviste til at bruge deres egen Dømmekraft, — netop den Dømmekraft, som Hr. Wilson og hans Venner saa ofte har draget i Tvivl? Hvad Nytte er det til at fortælle en Reder, at han uden Ansvar ligeoverfor Loven kan sende sit Skib til Søs med 20 Mands Besætning, naar han af Erfaring véd, at det ikke bør sejle med mindre end 24 Mand? En saadan Skala vilde kun friste til at sejle med for lidt Mandskab, og saaledes forøge det paatalte Onde, i Stedet for at afhjælpe det. Hr. Wilson var ikke heldigere i sine Bestræbelser for at indvirke paa Underhusets Medlemmer med sine Talstørrelser over »det foruroligende Tab af Menneskeliv paa Søen«, som han angav til 22,000 i de sidste 10 Aar. Board of Trades Præsident paaviste, at Antallet af Forulykkede ved Strandinger og Forlis i ovennævnte Tidsrum var mindre end Halvdelen af 22,000, og da Hr. Wilson sagde, at hans Tal ogsaa indbefattede Dræbte og Drukne, svarede Præsidenten, at naar Tabet af Menneskeliv som en Følge af Underbemanding blev fremdraget, kunde der naturligvis kun være Tale om de Tilfælde, som Forlis og Strandinger, i hvilke Underbemanding spillede en Rolle. Præsidenten udtalte endvidere, at naar man tog Hensyn til den engelske Handelsmarines enorme Udvikling, var Tabet af Menneskeliv i britiske Skibe langt fra tiltaget og stod i et gunstigt Forhold til det, der fandt Sted i andre Nationers Marine. Der paavistes af et andet Medlem, at Tabet af Menneskeliv i Dampskibe var aftaget fra 576 i 1893 til 444 i 1894 og 370 i 1895. I de første 10 Maaneder af 1896 var Tabet 364, men da deri var indbefattet 103 Mand af Drummond Castle's Besætning — hvis Forlis jo selv Hr. Wilson ikke kunde give Underbemanding Skyld for — var det egentlige Tab 261.

Vi have modtaget følgende:

Tillad mig, Hr. Redaktør, at gøre opmærksom paa noget, som jeg føler mig overbevist om, der kan gøres for at lette Besejlingen gennem Knippelsbro og tillige helt befri selve Broen for Paasejling ved Sejlads derigennem og altsaa bevirke, at Broen ikke behøver at ombygges.

I Nord og Syd vinkelret paa Broaabningen paa begge Sider af Løbet skal nedrammes svære Pæle, 3 eller maaske flere ved hverandre; paa den indvendige Side af disse Pæle og inde i Broaabningen langs med begge Sider skal der lægges svære Bjælker (maaske byggede Bjælker), mindst en Alen i Firkant, dog i selve Broaabningen skal de ikke være saa svære, da de saa let kan gøre Aabningen for smal, og af denne Grund skal Pælene staa lidt mere til Siderne; Bjælkerne inde i Broen, som altsaa ikke blive saa stærke som de, der ligge udenfor, kan dog sagtens holde, da Skibene altid vil være retvist, naar de passere dem. Bjælkerne skal selvfølgelig flyde og være saaledes forøjede, at de kan glide op og ned naar Vandet falder eller stiger. Bjælkerne skal være i flere Stykker, for bedre at kunne bugseres hen for at rengøres og mulig repareres. Mulig det var bedre at Pælene blev stillede saaledes, at Aabningen blev tragtformig ind mod Broen, men jeg mener, det vil tage for meget Plads op af Havnen.

M. P. Andersen,  
Fører af Galeasen »Willemoes«  
af Thisted.



## Skippermødet i Odense.

Skipper og Redere for Skibe indtil 60 Tons Drægtighed afholdt den 28. Januar Møde i Odense. Indbydelse til Mødet var udgaaet fra Aarhusskipperne og efterkommet af ca. 50 Deltagere.

Skipper Christensen fra Svendborg valgtes til Forhandlingsleder.

Skipper M. Nielsen, Aarhus, meddelte, at der paa et Møde d. 4. Septbr. i Fjor i Aarhus af Smaaskipperne vedtoges at danne en Forening og indmelde den i Fagforeningerne, for at man paa den Maade kunde faa Fragttaksterne regulerede. Det var Meningen paa Mødet i Aarhus at indordne sig under de samvirkende Fagforeninger, men de senere Forhold havde vist, at det maaske nok var uheldigt, og derfor mente han, at det var bedst, om man kunde danne en egen Forening, der kunde staa paa egne Ben, men hertil udfordredes Enighed. De nedsatte Jernbanetakster havde haft til Følge, at Brødet blev taget ud af Munden paa Smaaskipperne, som jo dog ikke havde gjort andet end at stemme paa Rigsdagsmænd, der ikke have haft Øje for Standens Tarv.

Skipper C. Christensen, Aarhus, oplyste, at man havde korresponderet med »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« og at man havde tænkt sig at gaa ind under den som en særskilt Afdeling. Det var nødvendigt, at man fik en Minimums-Fragttakst sat for hele Landet, thi hidtil havde Smaaskipperne hjulpet hinanden ned ad Bakke. Det var da paa Tide, at man hjalp hinanden op igen. Der maatte i den Hensigt oprettes Smaaforeninger paa hver Plads, som saa kom til at staa under en Overbestyrelse. Man kunde ikke forlange, at Nogen skulde tænke paa Smaaskipperne, naar de ikke tænkte paa sig selv. Landbostanden tænkte paa sig selv, og det kunde Ingen fortænke den i. Ved at danne en Forening, der omspændte hele Landet, vilde man opnaa, at der blev taget Hensyn til Smaaskipperne, og man haabede at kunne opnaa at faa Bropengene af det, der omlades, godtgjort. Det vilde blive 2½ Øre pr. Centner, og man kunde saa konkurrere med Jernbanetaksterne. Skibsmæglerne vare nu Købmændsmæglerne, men havde man en Forening, der stillede den Fordring til Mæglerne, at de ikke fragtede Skibe bort under en vis bestemt Takst, hjalp man Standen, men man hjalp ogsaa Mæglerne, og Købmændene havde saamænd heller ikke det ringeste imod en saadan Foranstaltning. I Nødstilfælde kunde Skipperne ogsaa ansætte deres egne Befragtere i Kjøbenhavn, Aarhus, Faxe og maaske Bandholm.

Skipper Fr. Nielsen, »Nordlyset«, havde imod, at man gik ind under Fagforeningerne; Sømændene skulde staa som frie Mænd og ikke paalægge sig de Baand og Urimeligheder, der vilde følge med de ikke sjeldne Streiker. De fortvivlede Forhold stammede fra, at Sømændsstanden ingen Repræsentant havde i Rigsdagen. Villien var vist god hos Rigsdagsmændene, men de forstode ikke Standens Kaar. Landbostanden blev hjulpen paa mange Maader og havde endog faaet sin egen Minister. Det var ikke noget urimeligt Forlangende at bede Staten støtte Sømændsstanden. At tilstille Mæglerne Minimumstakster var paa sin Plads om Sommeren, men om Efteraaret maatte man have andre Takster, thi ellers løb Mæglerne alligevel om Hjørnet med Skipperne. Han ønskede en egen Mægler for alle Smaaskipperne i Kjøbenhavn.

Skipper C. Christensen: Meningen med en Minimums-fragttakst er, at man ikke nogensinde, enten Sommer eller Efteraar, maa gaa derunder, men den, der kan faa mere, har frie Hænder.

Dirigenten troede ikke, at man kunde magte at danne Lokalforeninger. Det var bedre at gaa ind under den større Forening, »Dansk Sejlskibsrederi-Forening«. Man vilde saa have lettere ved at blive hørt paa det Sted, hvor det fik Betydning. Ved at gaa ind under den større Forening kunde man maaske opnaa en Moderation i Kontingentet.

Skipper Hansen, Aalborg, fandt ikke, at der var nogen Mening i at gaa ind under Fagforeningerne; det vilde kun

skade. Han var ligeledes imod at gaa ind under »Dansk Sejlskibsrederi Forening«, thi det var en Forening uden noget egentlig Formaal, og havde man endelig Lyet til at melde sig ind, kunde jo Enhver for sig indmelde sig. Han vilde foreslaa at danne en »Skibsførerforening«, i hvilken ikke blot Skipperne, men Forhyrere og Kapere kunde gaa ind, ligeledes skulde Styrmand med Styrmandspatent have Adgang til Foreningen. Det gjalt om at faa Foreningen gjort uafhængig, men for at den skulde komme til at staa paa egne Ben, maatte den ikke indordne sig under andre Foreninger. Fragterne turde man ikke vente at faa sat meget op, men noget op kunde man vente at faa dem.

Skipper M. Nielsen vidste, at der vilde komme en Tid, da man blev nødt til at gaa ind under Fagforeningerne, men forøvrigt gik han gerne med til at stifte Foreningen uafhængig af andre Foreninger. Mæglerne havde lavet en Forening, saa snart de hørte, at der var Noget i Gære mellem Smaaskipperne. Taleren havde den Medicin, der behøves for at hjælpe Standen.

Skipper Koefoed, Rønne, var Repræsentant for alle Smaaskipperne paa Bornholm. De kunde slet ikke gaa med til Planen fra Aarhusmødet, thi den havde altfor megen socialistisk Tanke. Paa Bornholm kunde man godt gaa med til at danne en egen Forening og ligeledes til at indordne sig under »Dansk Sejlskibsrederi Forening«, men i saa Fald med egen Bestyrelse og egne Love. Det sidste vilde være det heldigste, thi man vilde da blive stærkere, men Foreningen maatte ikke have Lugt af Socialisme. (En Stemme: Den konservative Lugt gavner os heller ikke). Taleren vilde kun have det optaget i Foreningen, som man kunde kalde gavnligt og godt.

Skipper Fr. Nielsen, »Nordlyset«, forsvarede paany sin Opfattelse af Taksterne og anbefalede, at man meldte sig ind i »Dansk Sejlskibsrederi Forening«.

Skipper Bentsen, Svendborg, omtalte, at Halvdelen af Sejlskibene vare under 20 Tons og kunde altsaa føres af Skipperne uden Eksamen. Jærubanens og Dampfærgens Takster skulde sættes ned.

Skipper Jensen, Aalborg, fremhævede, at en Smaaskipper ikke havde saa meget i Løn som en Arbejdsmand. »Dansk Sejlskibsrederi Forening« havde erklæret, at den Intet kunde gøre for Smaaskipperne og for at de fik større Fragter. Den Forening skulde man ikke have med at gøre. Det endte med, at Sømændsstanden, den mest konservative Stand i Landet, gik over til Socialisternes, og man kunde ikke fortænke Folk i, at der kom Forslag frem om at melde sig ind i Fagforeningerne. Smaaskipperne skulde lave en Forening, hvori Alle uden Undtagelse, der havde Skib under 60 Tons at føre, burde indmelde sig. Det kunde ikke nytte at gaa til Mæglerfirmaet »Bjerre og Rømer«, thi det gavnede ikke. Man skulde lære af Bønderne, der lavede Andelsmejerier og Brugsforeninger; det var den Tanke, der skulde frem. Minimumsfragt maatte man have, Skipperne skulde ikke føde Mæglerne og vilde Mæglerne ikke rette sig efter Skipperne, kunde man selv ansætte sine Befragtere.

Dirigenten kunde gaa med til at danne en selvstændig Forening, hvis det ikke blev for kostbart. En lille Forening kunde ikke virke med den Kraft som en stor, og særlig vilde man ved at gaa ind under den større Forening, som Hr. Jensen lastede, med langt større Lethed end nu opnaa Liggedagspenge. Med den Ledelse, som »Dansk Sejlskibsrederi Forening« nu havde, vil de mindre Skibsførere ogsaa være vel tjente. At holde sig til en bestemt Mægler maatte man fra raade, og Mæglerne burde overhovedet ikke ind i Foreningen.

Skipper Fr. Nielsen: Hvis et stort Kornhandlerfirma sender alle sine Ordre til Bjerre og Rømer, vil det blive Fjasko med vor egen Mægler, saafremt vi ikke alle kunne blive enige om ikke at sejle.

Skipper C. Christensen: Man har endnu ikke faaet at vide, om »Dansk Sejlskibsrederi Forening« vil tage imod os som en særskilt Afdeling.

Skipper Koefoed fremhævede, at »Dansk Sejlskibsrederi

Forening« bl. A. havde udvirket, at Konsulatsafgifterne ned-sattes for Sejlskibenes Vedkommende, og det var dog ikke saa ganske lidt.

Skipper Jensen kunde ikke se, hvad man skulde have med den omtalte Forening at gøre, da den ikke engang havde sendt en Repræsentant til Mødet. Kunde man ikke finde nogen anden, der passede for Stillingen som Foreningens Formand, vilde han foreslaa, at man valgte Mægler Boye i Marstal, den eneste Mægler i Landet, der brød sig noget om Mødet, som afholdtes her i Dag.

Dirigenten: En Forening med Mægler Boye som Formand, hvor respektabel han end var, vilde ikke bringe Skipperne det Udbytte, som man vilde faa af at melde sig ind under den større Forening. Man vilde dog stemme for Stiftelse af den mindre Forening hellere end slet ingen.

Skipper Hansen, Aalborg, ønskede, at man blev aldeles uafhængig af den store Forening. Man kunde vælge en Formand, der kunde bo paa hvilket som helst Sted i Landet, Forretningsføreren burde bo i Kjøbenhavn, og der burde være Repræsentanter i hver af de større Byer.

Koefoed fandt Sagen saa udtømt, at man nu kun fik Gentagelser at høre. Han anbefalede, at man skred til Afstemning.

Jensen, Aalborg, mente, at man lige saa godt kunde give sig Lyngsø (Socialistagitatoren) i Vold som Bjerre og Rømer. Vi skal være frie Folk.

Skipper Carl Møller, Odense, troede, at man kunde være lige fri, selv om man meldte sig ind under Sejlskibsrederi-Foreningen. Det var vist ikke værd at ofre mange Ord herpaa, ligesaa lidt som paa den Arbejdermedicin, Hr. M. Nielsen fra Aarhus anbefalede. Det vilde dog nok være et halvhundred Aar endnu, inden man fik denne Medicin paa Apotheket. Det gjalt om at faa dannet en Forening og lade være at spilde Tiden, ogsaa med Talen om, hvem der skulde hjælpe Smaaskipperne.

C. Christensen, Aarhus, ønskede, at man gik ind under »Dansk Sejlskibsrederi Forening« med Boye i Marstal som Afdelingsformand, og hvis man ikke gik ind herpaa, foreslog han at danne en selvstændig Forening med Boye som Formand. Han vilde til Slutning bemærke, at Foreningen burde stiftes som international, thi de tyske og skandinaviske Kolleger maatte man drage til sig.

Ved skriftlig Afstemning vedtoges med 26 Stemmer at stifte Foreningen som en Afdeling af »Dansk Sejlskibsrederi Forening«. Før at stifte Foreningen som selvstændig stemte 17. 2 Stemmesedler afgaves blanke.

Til Medlemmer af det forberedende Udvalg valgtes:

C. Christensen, Aarhus; P. Petersen, Kolding; Kofoed, Rønne; Jensen, Aalborg; Kromann, Marstal; Christensen, Svendborg; M. Christiansen, Odense; Fr. Nielsen, Faxe; J. Christiansen, Kjøbenhavn.

Da der, som det vil fremgaa af ovenstaaende Referat, fra en enkelt af Mødets Talere blev anket over, at »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« ikke var repræsenteret paa Mødet, ere vi bemyndigede til at meddele, at der fra Foreningens Side var truffet Foranstaltning til, at et af Bestyrelsesmedlemmerne i dens Kredsafdeling for Fyen kom til Stede paa Mødet, og at det skyldtes pludselig og i sidste Øjeblik indtrufne Forhindringer, at dette ikke skete. Imidlertid havde Foreningen jo dygtige Talsmænd blandt Mødets Talere, og vi konstaterede med Glæde, at Resultatet blev i Overensstemmelse med de Anskuelser om Sagen, vi have gjort gældende her i Bladet, idet man vedtog Tilslutning til »Dansk Sejlskibsrederi-Forening«. Vi antage, at denne Forening vil stille sig saa imødekommende som muligt overfor de mindre Rederes Ønske om at staa i en selvstændig Organisation indenfor Foreningen, og at Resultatet af den rejste Bevægelse blandt de mindre Redere saaledes vil blive, at de træde ind i en Forening, der derved med forøget Styrke vil kunne varetage deres Tarv.

Red.

## „Nationaltidende“ som Skibsfartens Organ.

Af Kaptajn C. Christiansen.

Fører af 3/m. Skonnert »Fortuna« af Svendborg.

I »Nationaltidendes« Tillæg for 22/1 er fra Bladets Redaktion fremkommet et Svar paa min Artikel om »Nattd.« som Søfartsorgan, der findes optaget i Dansk Søfartstidende for 14/1. Dets Svar indeholder ikke meget andet, end hvad jeg havde ventet, der vilde komme, nemlig et Forsøg paa at sno sig bort fra hele Sagen.

»Nattd.« beskylder mig for, at jeg skaber Ufred. Jeg har heldigvis ikke Ufred med andre end »Nattd.«s Red., og i den Henseende faar jeg trøste mig med, at jeg hverken er den første eller den eneste Skibsfører, som nævnte Red. har haft Ufred med. Vi have jo 17 Aars Erfaring for, at det ikke gavner os meget at holde Fred med »Nattd.« og overlade til dette Blads Red. at være Talsmand for os. Min Paastand om, at »de Reformer for Skibsfarten, der skyldes »Nattd.«s Virksomhed, ere snart talte,« har Bladet jo dog ikke funden Anledning til at imødegaa med et eneste Ord.

Et Blad som »Nattd.«, der selv vil agere Søfartsorgan og af Hensyn til egne Interesser har udvist en saadan Adfærd, saavel overfor »Dansk Søfartstidende« som overfor »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« og denne Forenings hele Virksomhed, som jo er almindelig bekendt, skulde nødtigt beskyldes andre, og allermindst noget Medlem af Sejlskibsrederi-Foreningen for at man »giver de fælles Interesser en god Dag«. Tør »Nattd.«s Red. paastaa, at den selv anser den Maade, hvorpaa den er optraadt overfor »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« for at være »Vejen til det saa stærkt og saa rigtigt paakaldte Sammenhold og fælles Optræden i Kampen for at fremhjælpe den danske Skibsfart,« som Ordene saa smukt lyde i Bladet? Naar »Nattd.« Red. vil lægge sig sine egne Ord om Sammenhold, fælles Optræden o. s. v. paa Sinde og handle derefter, da behøver den ikke at være bange for, at nogen »i sit vrede Lune« besværer den med »ondsindede Angreb« eller »Stormløb mod »Nationaltidende«s Søfartstidende.«

Alt, hvad jeg i min forrige Artikel anførte om »Nattd.«s Optræden overfor Sejlskibsrederi-Foreningen, synes Bladet at være ligefrem bange for at berøre og fejler det hele fra sig med følgende Bemærkning: »løvrigt har denne Forenings hele Virksomhed i Skibsfartens Interesser vor fulde Sympati, og ethvert Forslag fra den til Gavn for vore betrængte Sejlskibe vil altid finde Støtte hos os«. Jeg skal blot tilføje, at saa længe »Nattd.« lægger sin Sympati for Sejlskibsrederiforeningens Virksomhed for Dagen paa samme Maade som hidtil, da kan det være Foreningen ligegyldigt, om dens Virksomhed har »Nattd.«s Sympati eller ikke. Naar »Nattd.« dernæst lover at støtte ethvert Forslag fra Foreningen til Gavn for Sejlskibene, da er et saadant Løfte jo Tak værd, men jeg er kun meget bange for, at det bliver glemt.

Jeg forstaar meget vel, at »Nattd.« føler sig ilde berørt ved, at jeg fremdrager, hvorledes den i sin Tid stillede sig til Sagen om det vestlige Kattégats og Belternes Belysning m. m. Hvis Sagen forholdt sig saaledes, som »Nattd.« nu vil give det Udseende af, da havde der intet været at sige dertil, selv om Bladets Red. i et eller andet havde haft en anden Mening end jeg. Men det forholdt sig derimod saaledes dermed, at »Nattd.«s første Svar til mig om Sagen, efter min og mange andre Skibsføreres Opfattelse, mere indeholdt Bebrejdelser over, at man vovede at blande sig i saadanne Sager, end »et fagligt Skøn«, og det var først efter, at jeg i en senere Artikel havde oplyst Bladets Red. om adskilligt andet vedrørende Sagen, at den sadlede om og begyndte at »diskutere sagligt og roligt om Tingene«.

Med Hensyn til Sagen om Navigationsskolevæsenet mener »Nattd.«, at det er kedeligt for mig, at der i den

Sag ogsaa var andre Sagkyndige, der havde en anden Mening end jeg. Det maa jo da være endnu mere kedeligt eller maaske ligefrem sørgeligt for Bladets Red., at der var endnu langt flere Sagkyndige, og deriblandt saadanne, hvis Meninger vare afgørende, der, til Held for Sagen, havde en anden Mening derom end Red. Om det var de faa i Kjøbenhavn eller de mange omkring paa andre Steder i Landet, der ledes af »varm Interesse for vor Skibsfart« og ikke af »rent lokale Ønsker«, det tillader jeg mig at vedføje et ?. Men saaledes som »Nattd.« stillede sig til Sagen, det blev udenfor Kjøbenhavn næppe anset for at være i Skibsfartens Interesse.

Mit Spørgsmaal, hvorledes »Nattd.« har stillet sig overfor de forskellige Lovforslag vedrørende Skibsfarten, kan Bladet ikke slippe klar af paa anden Maade end ved at »pynte sig med laante Fjer«. Det er mig ufatteligt, at Bladets Red. kan mene, at den har gjort sig forløjet af de Artikler om Konsulatsagen, der forrige Aar fandtes i »Nattd.« fra d'Hrr. D. Torm og A. Carl. Vilde »Nattd.« ikke have optaget de nævnte Artikler, da vilde sikkert et andet af de kjøbenhavnske Dagblade gerne have oplaget dem. Som bekendt indeholdt »Nattd.« ogsaa den Gang flere fra forskellige Sider indsendte Indlæg, der fremkom for at tilkendegive, at man i Søfartskreise omkring i Landet var enig med Hr. D. Torm i hans Opfattelse af Sagen om Konsulats- og Skibsafgiften. Blandt disse Indlæg fandtes ogsaa et, undertegnet »Mange Skibsredere i Svendborg Tolddistrikt«. Jeg kan oplyse Nattd.« om, at jeg selv var blandt disse »mange Skibsredere«, og jeg har ikke, som »Nattd.« mener, fremdraget denne Sag, fordi jeg stolede paa andres Glemsomhed, jeg stolede tvertimod paa, at det Hele endnu var i frisk Minde. Men hvis »Nattd.« Red. har udvirket noget stort og godt for Sagen, da maa jeg tilstaa, at jeg hidtil har været uvidende derom, eller ogsaa maa jeg have glemt det.

Naar »Nattd.«s Red. forarges over, at man fremdrager Kendsgerninger, der vise, hvorledes det forholder sig med dens Virksomhed i Skibsfartens Interesse, da gør Red. klogest i selv at omtale denne sin Virksomhed saa lidt som mulig, og navnlig vil jeg tilraade, at Red. ikke føler sig saa sikker paa, at Sejlskibsrederi-Foreningens Medlemmer ikke skulle kunne paavise, at Red. nogensinde har svigtet sine Interesser. Dette vil det navnlig ikke falde vanskeligt at paavise yderligere i Fremtiden, dersom Red. fremdeles optræder paa samme Maade overfor Foreningen som hidtil.

Mine Bemærkninger om, at »Nattd.« har tabt sin Betydning som Søfartsorgan, ere ingenlunde grebne ud af Luften. Det er nemlig ikke usædvanligt at se, at Skibsredere og Mæglere og andre, der have Interesse for Søfarten, og som tidligere holdt »Nattd.« for dens Søfartstidendes Skyld, nu have hørt op med at holde dette kostbare Blad, og holde »Dansk Søfartstidende« i Stedet for samt ved Siden af denne et af de billigere Dagblade for de daglige Nyheders Skyld. Desuden har en stor Del af dem, som »Nattd.«s Red. tidligere regnede til sine Medarbejdere, nu vendt den Ryggen og henvende sig til »Dansk Søfartstidende«, naar der er Sager vedrørende Skibsfarten, som de kunne ønske at fremdrage for Offentligheden.

## Ny Afmærkning i vore Farvande.

Som Tillæg til de af det kgl. Søkort-Arkiv udgivne »Efterretninger for Søfarende« medfulgte i afvigte Uge en Fortegnelse over Sømærker i de danske Farvande, gældende fra Foraaret 1897, altsaa efter endt Skiftning af Vintermærkerne. For de af vore Læsere blandt de Søfarende, der ikke ere i Besiddelse af ovennævnte Fortegnelse, have vi efter samme ladet aftrykke Reglerne for Afmærkningen samt Beskrivelse af Sømærkerne; men henvise for øvrigt til Fortegnelsen, hvis Pris kun er 50 Øre.

**Til Hovedfarvandenæs Afmærkning** anvendes Sømærker, hvis Form og Farve samt Topbetegnelse, naar saadan findes, angive den Side af Farvandet, paa hvilken de ligge. Disse Sømærker, Spidstønder og Stumptønder, anvendes i 3 forskellige Størrelser. Sømærker af 3die Størrelse kaldes, naar de ere forsynede med Topbetegnelse, Vagere.

Endvidere anvendes Lystønder, Fløjttønder og Klokketønder.

**Styrbords Side** af Farvandet afmærkes med spidse, røde Sømærker. Naar Topbetegnelse anvendes, er denne 1, 2 eller 3 opadvendte Koste paa rød Stage.

**Bagbords Side** af Farvandet afmærkes med stumpede, hvide Sømærker. Naar Topbetegnelse anvendes, er denne 1, 2 eller 3 nedadvendte Koste paa hvid Stage.

**Midtfarvands-Puller** og **Skillepunkter** mellem to Farvande afmærkes med spidse, rød og hvidstribede Sømærker. Naar Topbetegnelse anvendes, er denne en rød og hvid sribet Ballon paa rød og hvid sribet Stage.

Som **Anduvnings-Mærker** anvendes samme Sømærker som sidstnævnte.

**Lystønder** og **Fløjttønder** have Farve og Topbetegnelse, for saa vidt saadan findes, og **Klokketønder** tillige Form efter samme Regler som ovenfor nævnt.

Til **Smaafarvandenæs Afmærkning** anvendes Sømærker, Prikker, hvis Farve og Topbetegnelse angive den Side af Farvandet, paa hvilke de ligge.

**Styrbords Side** af Farvandet afmærkes med røde Stager med 1 eller 2 Koste.

**Bagbords Side** af Farvandet afmærkes med hvide Stager med 1 eller 2 Halmviske.

**Midtfarvands-Puller** og **Skillepunkter** mellem to Farvande afmærkes med rød og hvid sribede Stager med 1 Kost over 1 Halmvisk.

Som **Anduvnings-Mærker** anvendes rød og hvid sribede Stager med rød og hvid sribet Ballon.

Et Farvands **Styrbords Side** er den Side, som et Skib for Indgaaende har om Styrbord.

Et Farvands **Bagbords Side** er den Side, som et Skib for Indgaaende har om Bagbord.

I *Skagerrak*, *Kattegat*, *Sundet*, *Store-Bælt* og *Lille-Bælt* er et Skib for **Indgaaende**, naar det kommer fra *Nordsøen* og gaar til *dansk Havn* eller *Østersøen*.

I lukkede Fjorde og Indløb til Havn og Red er et Skib for **Indgaaende**, naar det kommer fra Søen.

*Limfjorden*, *Smaalands-Farvandet* og *Farvandet Syd for Fyen* betragtes hver som to lukkede Fjorde, stødende til hinanden henholdsvis ved *Løgstør (Frederik den VII's Kanal)*, *Masnedø* og *Svendborg—Marstal*.

I *Flinterenden (Sundet)* og ved *Lille Grund (Lille-Bælt S.)*, hvor den *danske Afmærkning* kommer i Forbindelse med *Nabolands Afmærkning* er Hensyn hertil taget.

**Om Vinteren.** Om Vinteren ombyttes Klokketønder og Stumptønder af første Størrelse med Sømærker af 2den eller 3die Størrelse, men Form, Farve og Topbetegnelse blive uforandrede. Enkelte Sømærker inddrages om Vinteren, hvilket er anført i Fortegnelsen.

Naar **Is** nødvendig gør det, ombyttes Lystønder og Fløjttønder med Spirtønder eller Spidstønder.

**Vrags Afmærkning.** Vrag og lignende Hindringer for Skibsfarten afmærkes med Mærkeskibe eller med grønne Sømærker, der, naar Topbetegnelse anvendes, have grønt Flag paa grøn Stage.

Ethvert **Mærkeskib, som udlægges ved Vrag**, viser 3 sorte Balloner fra en Raa, 20 Fod over Vandet, nemlig 2 lodret over og under hinanden fra den ene Raanok og 1 fra den anden. Mærkeskibet skal passeres paa den Side, fra hvilken de 2 Balloner vises.

Endelig anvendes **Baaker** og **Dagmærker**.

(Fortsættes).

## Ugens Havarier.

Dana, Skonnertbrig af Horsens, er d. 28. f. M. paa Cardiff Red bleven paasejlet af Cardiff-Sløbedamperen Lady Salisbury, og har faaet en Del Skade paa Bov og Skanseklædning. Reparerer i Cardiff.

Johanne, Barkskib af Fanø, er d. 9. Decbr. prajet paa 32° S. B. og 31° V. L. med mistet Fore- og Storebramstænger. Johanne er paa Rejsen fra Tahiti til Azorerne (108 Dage).

Whickham, Dpsk. af London, er d. 31. Jan. ankommet hertil med Tab af en af sine Redningsbaade. Skibet har paa sin Rejse fra Baltimore hertil haft meget haardt Vejr, og har maattet søge ind til St. Johns, for at faa en Skade udbedret den havde faaet ved Kollision med et løbjærg.

Morsø, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som meddelt, var paa Grund ved Maglebylillehage, blev d. 26. Januar bragt flot af Svitizers og indbragt hertil for Reparation.

Svend, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 30. Januar paa Rejsen fra Libau til London paa Grund paa Saltholmen. Flot med Assistance af Svitizers og fortsat Rejsen uden Skade.

Tellus, Barkskib af Fredericia, er d. 1. ds. paa Rejsen til Swansea med Grubepæle strandet ved Charente og bliver sandsynligvis Vrag.

Viking, Dpsk. af Kjøbenhavn er paa Rejsen fra Blyth til Trondhjem indløbet til Bergen d. 30. Januar med stærk Slagside, ituslaaede Baade og Skade paa Dækket.

Nordstjernen, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen til Grangemouth haft meget haardt Vejr og faaet nogen ovenbords Skade.

Edda, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 1. ds. kommet paa Grund paa Gjedser Rev. Assistanter er afsendt.

### Bjærgning.

Kiew, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Liverpool til Hjemstedet truffet svensk Bark »Mova« af Oscarshamn i Nordsøen, forladt af Mandskabet. Kiew tog Mova paa Sløb og indbragte den til Kristianssand. Mova havde en Ladning Kul inde.

Harald Klitgaard, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 30. Jan. indsejlet engl. Dpsk. Jupiter til Great Yarmouth. Jupiter blev d. 28. Jan. truffet i Nordsøen uden Skrue.

### Sygt Mandskab.

Ragnheidur, Skonnert af Reykjavik, er paa Rejsen fra Bayonne til Kjøbenhavn med en Ladning Harpiks, indassisteret til Ramsgate 30. Jan. med sygt Mandskab. Akkord 10 £.

## Fra Sø og Land.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 5. Trækning begynder Onsdag d. 10. Februar. I Henhold til den nye Plan, der er traadt i Kraft ved indeværende Series Begyndelse, vil der, uden Forhøjelse af Indskudssummen, gennem alle 6 Trækninger blive fordelt et Antal af 5000 Gevinster mere end nogensinde før, altsaa ialt 55,000 Gevinster, saaledes, at hvert andet Nummer gennemsnitlig faar Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Numre i tvende forskellige Rækkefølger, efter en stedse stigende Skala, erholder Gevinst i hver Trækning, hvorom for 5. Træknings Vedkommende henvises til Lotteriets Bekendtgørelser.

Publikums Opmærksomhed henledes paa, at enhver, som i 5. Trækning delager i Spillet, derved erhverver sig Ret til at erholde sin Lodseddelt fornyet til 6. Trækning, hvori fordeles 21,500 Gevinster til Værdi 301,312 Kroner, alene mod Betaling af Fornyelsesprisen til denne Trækning, medens derimod den, der først indtræder i Spillet til 6. Trækning, maa betale Indskudssummen baade til 5. og 6. Trækning, foruden Stempelafgiften til 6. Trækning, med ialt 5 Kr. 50 Øre. For nye Spillere er det derfor særdeles fordelagtigt nu til 5. Trækning at indtræde i Spillet.

Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

## Fragtberetninger.

L'Hrr. Funch, Edye & Co., New-York, meddele den 22de Januar 1897:

Medens vor Beretning denne Gang udviser et betydeligt Antal Befragtninger fra de større Korn Eksport-Havne, og Rederne i Tilfælde af passende Størrelse og Position have opnaaet enkelte bedre Fragter, beklage vi, at vi ere nødte til at bekræfte vor Udtalelse i forrige Uge: at de Certepartier, der ere sluttede i den senere Tid kun ere baserede paa ældre Forretninger, og ikke tjene som Basis for nogen ny Handel, som næppe vil kunne sluttes til de nuværende Rater, naar

man tager Hensyn til de meget lave Berthfragter her faas for prompte Baade. Der hersker ingen Forandring i de atlantiske Bomuldsbavne, og Golftragterne ere gennemgaaende matte, undtagen for Tommer, hvortil der endnu er ganske livlig Efterspørgsel.

Vi kan kun atter meddele om et meget roligt Marked for Sejlskibenes Vedkommende. Antallet af Skibe er meget begrænset, skønt tilstrækkeligt til den øjeblikkelige Efterspørgsel. Raterne vedblive imidlertid at være faste, da der udbydes mindre Tonnage end tidligere, hvorfor vi heller ikke antage at der for Øjeblikket vil ske nogen videre Forandring.

D'Hrr. H. Casper & Co., Middlesbro-on-Tees, meddele os:

Fra 1. Jan. 1897 er en Forandring i Lodstaksten for saavel Sejl- som Dampskibe traadt i Kraft her paa River Tees, saaledes at Skibe fra Søen til Redcar Wharf skal betale 1/— pr. Fod Dybgaaende for Sommer og 1/3 d. pr. Fod for Vinter. Hittil betales 1/6 & 1/9 respektive.

For den øvrige Distance op og ned ad Floden, til og fra Søen, bliver den hittil gældende Takst uforandret, med Undtagelse af, at der i Stedet for som hittil, da der tilkom Lodaen en ekstra Betaling af 1/4 pence for hver Ton over 500 Tons netto Regisier nu bliver at betale 1/4 pence for hver Ton over 900 Tons gross Register; ligeledes bliver alle Forhalinger at betale efter gross Tonnage.

Vi tillade os samtidig at meddele, at det nu endelig er lykkedes os efter ihærdige Bestræbelser at formaa Dok-Kompagniet til at nedsætte Dokpengene fra 6 pence til 2 pence pr. Reg.-Ton for Skibe, som laste i Dokken til Island og Færøerne.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra New Orleans 15. Jan., bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Kbhvn. 1. Febr., bestemt til Libau, Hull. — Antwerpen, Caroc, afgik fra Piræus 30. Jan., bestemt til Antwerpen. — Castor, Holm, ankom til Reval 1. Febr., bestemt til Kbhvn. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra Southampton 1. Febr., bestemt til Kbhvn. — Dagmar, Gade, afgik fra Messina 2. Febr., bestemt til Denia, Malaga, Cadiz. — Georgios I, Kihl, ankom til Antwerpen 27. Jan., bestemt til Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Bareelona 2. Febr., bestemt til Marseille, Genua, Livorno, Neapel, Messina. — Kiew, Rabe, afgik fra Kristianssand 1. Febr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Leopold II, Kruse, ankom til Antwerpen 20. Jan., bestemt til Tunis, Piræus. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Antwerpen 27. Jan., bestemt til Algier, Piræus, Smyrna. — Nicolai II, Jespersen, ankom til Rotterdam 30. Jan., bestemt til New-Orleans. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Antwerpen 27. Jan., bestemt til Batoum. — Omsk, Rasmussen, ankom til Havre 1. Febr., bestemt til Kbhvn. — Tejo, Fenger, ankom til Oporto 30. Jan., bestemt til Lisbon, Kbhvn. — Tomsk, Andersen, ankom til Reval 30. Jan., bestemt til Antwerpen. — Vesuv, Norden, afgik fra Pillau 1. Febr., bestemt til Kbhvn, Newcastle. — Viking, Jørgensen, ankom til Bergen 30. Jan., bestemt til Trondhjem, Canariske Øer. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Lisbon 30. Jan., bestemt til La Rochelle, Havana, New-Orleans. — Baron Stjernblad, Michélsen, afgik fra Antwerpen 1. Febr., bestemt til Kbhvn., Reval. — Louisiana, Jensen, ankom til Ponta Delgada 29. Jan., bestemt til St. Thomas, New-Orleans.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Kbhvn. 1. Febr., bestemt til Manchester, Liverpool. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 2. Febr., bestemt til Kristiania. — Ceres, Svensson, ankom til London 31. Jan., bestemt til Kbhvn., Libau. — Charkow, Nielsen, afgik fra Libau 1. Febr., bestemt til Hull. — Christian IX, Møllerup, afgik fra Pillau 1. Febr., bestemt til Kbhvn., London. — Christianssund, Bay Schmith, afgik fra Kbhvn. 2. Febr., bestemt til Stettin. — Fanø, Jørgensen, afgik fra Holtenau 1. Febr., bestemt til Kbhvn., Danzig. — Frederik, Harboe, ankom til Kbhvn. 30. Jan., bestemt til Pillau. — Jolantha, Frisette, afgik fra Kbhvn. 2. Febr., bestemt til Vejle. — Kasan, Thomsen, afgik fra London 31. Jan., bestemt til Kbhvn., Pillau. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 21. Jan., bestemt til Færøerne, Island. — Libau, Clauston-Kaas, ankom til Hamburg 26. Jan., bestemt til Kbhvn., Østersøen. — Louise, Brabrand, afgik fra Pillau 30. Jan., bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, ankom til Liverpool 28. Jan., bestemt til Kbhvn. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 30. Jan., bestemt til Kbhvn, Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Kbhvn. 31. Jan., bestemt til Libau. — Nordjylland, Hansen, ankom til Hamburg, 28. Jan., bestemt til Neufahrwasser. — Perm, Christensen, ankom til Libau 29. Jan., bestemt til Kbhvn., London. — Pregel, Egidiusen, ankom til Libau 1. Febr., bestemt til Hull. — Romny, Harder, ankom

til Hull 1. Febr. bestemt til Kbhvn. Libau. - Thyra, Garde, ankom til Kbhvn. 1. Febr., bestemt til Hamburg. - Valdemar Sørensen, afgik fra Kbhvn. 1. Febr., bestemt til Antwerpen. - Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Hamburg 30. Jan., bestemt til Kbhvn., Østersøen.

Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 4. Febr., bestemt til Newcastle. - Esbern Snare, M. Kofoed, afgik fra Odense 4. Febr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. - Ficara, J. V. Fenger, afgik fra Newcastle 3. Febr., bestemt til Kbhvn. - Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Svendborg 3. Febr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. - Kronen, Borries, i Newcastle. - Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 3. Febr., bestemt til Odense. - Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 3. Febr., bestemt til Leith via Aarhus.

Carl, Skjold, Gorm. Frode, H. W. Wisberg, afgik fra Antwerpen 24. Jan., ankom til Newcastle 29. - Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Blyth 16. Jan., ankom til Genua 28. - Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra London 30. Jan., ankom til Sunderland 1. Febr. - Svend, Chr. Holst, afgik fra Libau 28. Jan., bestemt til Dundee. - Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Rotterdam 27. Jan., ankom til Boness 1. Febr. - Skjold, N. P. Jørgensen, reparerer i Helsingør. - Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra West Hartlepool 21. Jan., ankom til Kbhvn. 25. - Ragnar, Th. Toft, afgik fra Newport 8. Jan., ankom til Aarhus 14. - Volmer, M. A. Riber, afgik fra Kbhvn. 3. Febr., bestemt til Libau. - Harald, N. O. Risøe, afgik fra Reval 26. Jan., ankom til London 1. Febr. - Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Libau 21. Jan., ankom til London 28. - Magnus, M. Frantzen, afgik fra Blyth 14. Jan., ankom til Libau 26.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Methil 18. Jan., ankom til Aarhus 21. - Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Middlesbro 29. Jan., ankom til Blyth 29. - Johan Siem, F. Løffler, afgik fra Genua 18. Jan., ankom til Elba 19. - P. Andrejff, L. Johnsen, afgik fra Methil 24. Jan., bestemt til Genua. - Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Rotterdam 27. Jan., ankom til Burnt Island 2. Febr.

Heimdal, Aine, J. Møller, afgik fra Reval 26. Jan., ankom til Dunkirk 2. Febr. - Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Newcastle 13. Jan., ankom til Bilbao 18.

Thingvalla, Norge, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 2. Febr., paa Rejse til New York. - Island, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 30. Jan., ankom til Stettin 31. - Hekla, Laub, afgik fra New-York 23. Jan., paa Rejse til Kbhvn. - Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kristiania 21. Jan., paa Rejse til New-York.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Schmiegelow, afgik fra Boness 30. Jan., ankom til Kbhvn. 2. Febr. - Agnete, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 28. Jan., ankom til Grangemouth 1. Febr. - Hermia, Warming, ankom til Grangemouth 28. Jan., afgik fra Grangemouth 30., bestemt til Kbhvn. - Alice, Sørensen, ankom til Methil 27. Jan., afgik fra Methil 30., bestemt til Korsør. - Bornholm, Jensen, ankom til Kiel 1. Febr. - Gøteborg, Madsen, afgik fra Libau 30. Jan., ankom til Stockholm 1. Febr. - Nauta, Steen, ankom til Libau 27. Jan., afgik fra Libau 30., bestemt til Assens. - Rønne, Hintze, afgik fra Libau 30. Jan., ankom til Trelleborg 1. Febr. - Marstrand, Lund, ankom til Libau 30. Jan., afgik fra Libau 1. Febr., bestemt til Kolding. - Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Libau 29. Jan., afgik fra Libau 31., bestemt til Kjøge.

**Dannebrog.** Amalienborg, Schultz, ankom til Reval 3. Febr. - Christiansborg, Hveisel, afgik fra Memel 2. Febr., bestemt til Rotterdam. - Frederiksborg, M. Kühl, afgik fra Neufahrwasser 26. Jan., bestemt til Liverpool. - Fredensborg, P. Hartmann, ankom til Helsingør 1. Febr. - Rosenborg, W. Schultz, ankom til Blyth 2. Febr. - Uranienborg, Olsen, ankom til Reval 31. Jan.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Jægersborg, Andersen, ankom til Neufahrwasser 27. Jan. - Skodsborg, K. Schmidt, ankom til London 28. Jan. - Klampenborg, K. Ewaldsen, afgik fra Reval 27. Jan., bestemt til Ardrossan

**J. Lauritzen, Esbjerg.** Neptun, Jessen, ankom til Frederikshavn 27. Jan., afgik fra Frederikshavn 30. ankom til Methil 2. Febr. - Nerma, Degn, ankom til Warkworth 29. Jan., afgik fra Warkworth 1. Febr., bestemt til Esbjerg. - Nordsoen, Schmidt, afgik fra Methil 29. Jan., ankom til Esbjerg 31., afgik fra Esbjerg 2. Febr., bestemt til Newcastle

**Kjøbenhavn.** Carl Hecksher, Starck, afgik fra Kbhvn. 28. Jan., ankom til Neufahrwasser 29. - Dania, Troensegaard, afgik fra Newcastle 29. Jan., bestemt til Philadelphia. - Fyen, Hansen, afgik fra London 29. Jan., ankom til Newcastle 30. - Hafnia, Neergaard, afgik fra Memel 30. Jan., bestemt til Rotterdam. - Russia, Rasmussen, afgik fra Sunderland 29. Jan., ankom til Kbhvn. 1. Febr. - Sjælland, Skjødt, ankom til Eckernförde 28. Jan. - Jylland, Jensen, ankom til Antwerpen 27. Jan.

**Østersøen.** Ella, Hansen, afgik fra London 2. Febr., bestemt til Leith for Ordre. - Maja, Møller, afgik fra Kbhvn. 27. Jan., ankom til Lossiemouth 1. Febr. - Patria, Andersen,

afgik fra Liverpool 16. Jan., bestemt til Delaware. - Rita, Skov, ankom til Stettin 26. Jan. - Yrsa, Larsen, afgik fra Genua 1. Febr., bestemt til Gallipoli.

**Union.** Anglia, Erichsen, afgik fra Kbhvn. 31. Jan., bestemt til Reval. - Frisia, Fisker, afgik fra Kbhvn. 2. Febr., bestemt til Helsingør. - Scotia, Nielsen, afgik fra Rotterdam 28. Jan., ankom til Wearmouth 30. - Olga, Jørgensen, afgik fra Pillau 31. Jan., ankom til Landskrona 2. Febr.

## Sejlskibe.

**Moses & Søn G. Melchior.** Freya, Jespersen, ankom til Falmouth 1. Febr. paa Rejse fra Vestindien.

**Favn.** Nordby, Prinsesse Marie, Winther, passeret Beachy Head 6. Jan. fra Rio Janeiro til Middlesbro. - Dania, Nielsen, ankom til Belize 1. Jan. fra Pernambuco. - Nanna, Warrer, sejlet fra Natal 3. Jan. til Delaware Breakwater f. O. - Ines Röhl, Jessen, indkom til Plymouth for Modvind 25. Jan. fra Goole til Demarara. - Laura, Kallesen, ankom til Guayaquil 28. Jan. fra Hamburg. - Johanne, Nielsen, prajet 9. Decbr. paa 32° S. B. 31° W. L. fra Tahiti til Ponta Delgade. - Anna Clausen, sejlet fra Bahia 3. Jan. til New York.

**Svendborg.** Kruse, Larsen, ankom til Pontrieux 27. Jan. - Venus, Jensen, ankom til Liverpool 28. Jan. - L'omona, Nielsen, ankom til Nantes 29. Jan. - Christine, Rasmussen, ankom til Sunderland 1. Febr. - Vega, Rasmussen, ankom til Goole 1. Febr. - Newsky, Nielsen, ankom til Poole 30. Jan.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich 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, Aistandene i Kvartmil (Kml.) Kabellængder (Kbl) eller Alen. Retningerne ere relativende.

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

**Nordsoen.** Lystønden inden for Barren i *Graadyb* er inddragen for Is.

**Kattegat.** Lys- og Klokketønderne »Lille-Grund« og »Sejersø-N.V.-Rev«, Lystønden »Hatter-Barn« og Lys- og Fløjtetønderne »Tangen« og »Mosel-Grund« og »Kevsnæs« ere inddragne for Is og Vintersømækerne udlagte.

**Sundet** Fyrskibene »Lappe-Grund« og »Droydens« ere inddragne for Is.

**Store-Bælt.** Lys- og Klokketønden »Halskov Rev« er inddragen for Is og Vintersømærket udlagt. Hermed ere alle Lystønder inden for *Skagen* inddragne.

**Smaalands-Farvandet.** *Masnedø* Ledefyr ere slukkede, da Farvandet er spærret af Is.

**Østersøen.** Fyrskibene »Gjedser-Rov« og »Gjedser-Havn« ere inddragne for Is.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverig. Sundet.** Fyrskibet »Svinbådan« og Lodsartojet paa *Malmö Red* ere inddragne for Is.

**Ahus.** I Foraaret 1897 inddrages Stagen med Kryds ved *Wiltshires Grund*; ved Grundens N-Side udsættes en Stage. 55° 55' 47" N. Br. 14° 22' 50" Ø. Lgd. og ved S-Siden en rød Stage med Ballon og opadvent Kost. 55° 55' 30" N. Br. 14° 22' 45" Ø. Lgd.

Ved N-Siden af en 8 Fods Grund, tæt S. for det nye Løb til *Ahus*, omtrent ud for *Wiltshires Grund*, udlægges en sort Vager med Ballon. 55° 55' 21" N. Br. 14° 22' 45" Ø. Lgd.

**Ronneby.** I Foraaret 1897 udsættes en Stage uden for *Killingholmen*. 56° 10' 0" N. Br. 15° 18' 5" Ø. Lgd.

**Mönsterås.** I Foraaret 1897 udsættes en Stage ved en 9 Fods Grund, som er fundet i Farvandet til *Mönsterås*. 57° 0' 15" N. Br. 16° 34' 5" Ø. Lgd.

I Farvandet til *Påskallavik* er funden en 3 Fods Grund, *Torpedgrundet*. I Foraaret 1897 afmærkes dens S-Side med en Stage med Kost, N-Siden med en Stage. 57° 10' 15" N. Br. 16° 29' 5" Ø. Lgd.

Paa den i Kaartene i Farvandet til *Oskarshamn* angivne 32 Fods Grund er der kun 16 Fod Vand. I Foraaret 1897 afmærkes Grunden med en Stage med Kryds. 57° 15' 5" N. Br. 16° 33' 50" Ø. Lgd.

**Smaalands Skjærgaard.** I Foraaret 1897 afmærkes *Norr-bådan* med en sort Stage med hvidt Bælte og Ballon. 57° 55' 20" N. Br. 16° 53' 40" Ø. Lgd.

I Foraaret 1897 afmærkes *Melstapeln* med en sort Stage med hvidt Bælte og to Balloner. 58° 1' 50" N. Br. 16° 56' 0" Ø. Lgd.

**Östergötlands Skærgaard.** I Foraaret 1897 afmærkes *Klacken* med en sort Stage med hvidt Bælte og Ballon. 58° 22' 45" N. Br. 17° 10' 0" Ø. Lgd.

I Foraaret 1897 afmærkes et nyt Farvand, der gaar over *Bråviken* fra *Kungshamn*—*Norrköping* Løbet, mellem *Gråsskär* og *Måsklabbar*, forbi *Marö* og *Ekö* til *Norrköping*—*Arkö* Løbet, saaledes:

*Anholms Sydvestra Grund*, en rød Pyramidetønde. 58° 32' 36" N. Br. 16° 52' 52" Ø. Lgd.

*Anholms Norra Grund*, en Stage. 58° 32' 45" N. Br. 16° 53' 15" Ø. Lgd.

*Ekö* SV. Ende, en rød Stage med Kost. 58° 32' 57" N. Br. 16° 53' 54" Ø. Lgd.

*Stenskårs Sydöstra Grund*, en Stage. 58° 33' 18" N. Br. 16° 54' 3" Ø. Lgd.

*Hermanshälls Grund*, en Stage. 58° 33' 49" N. Br. 16° 55' 1" Ø. Lgd.

V. for *Marö Flack*, en rød Stage med Kost. 58° 34' 0" N. Br. 16° 55' 22" Ø. Lgd.

Ø. for *Skarstens Grund*, en Stage. 58° 34' 8" N. Br. 16° 55' 13" Ø. Lgd.

NV. for *Benskrällan*, en rød Stage med Kost. 58° 34' 18" N. Br. 16° 55' 56" Ø. Lgd.

Ø. for *Utterklabbens Grund*, en Stage. 58° 34' 30" N. Br. 16° 55' 30" Ø. Lgd.

Ved *Aftonstund*, en rød Stage med Kost. 58° 34' 40" N. Br. 16° 55' 58" Ø. Lgd.

Ved *Utterklabbsten*, en Stage. 58° 34' 52" N. Br. 16° 55' 48" Ø. Lgd.

Ved *Södermanlandssten*, en rød Stage med Kost. 58° 35' 3" N. Br. 16° 56' 32" Ø. Lgd.

Ved *Södra Mågrund*, en Stage. 58° 35' 45" N. Br. 16° 56' 17" Ø. Lgd.

Ved *Gråsskårs* SV. Pynt, en rød Stage med Ballon og opadvendt Kost. 58° 36' 10" N. Br. 16° 57' 8" Ø. Lgd.

I Foraaret 1897 afmærkes *Stångskårs Ref* med en sort Stage med hvidt Bælte og to Balloner. 58° 31' 48" N. Br. 17° 16' 12" Ø. Lgd.

I Foraaret 1897 afmærkes *Grunden Köpman* med en rød Stage med opadvendt Kost over en Ballon. 58° 38' 40" N. Br. 17° 30' 15" Ø. Lgd.

**Stockholms Skærgaard. Söderteljeviken.** I Foraaret 1897 udsættes en Stage med Kost tæt uden for S. Pynten af *Röko*. 58° 47' 21" N. Br. 17° 47' 10" Ø. Lgd.

**Bottniske Bugt. Hudiksvall.** I Foraaret 1897 udsættes en Stage uden for *Sältekslandet*. 61° 41' 12" N. Br. 17° 15' 54" Ø. Lgd.

**Kalix Skærgaard.** Ved *Bergströmsgrund* skal den sorte Vager med Ballon ombyttes med en sort og hvid Stage. 65° 41' 42" N. Br. 23° 22' 45" Ø. Lgd.

Ved *Mellangrund* skal den røde Vager med Ballon ombyttes med en rød Stage med Kost. 65° 40' 30" N. Br. 23° 18' 42" Ø. Lgd.

**Finland Bottniske Bugt. Wasa Distrikt.** V. for 14 Fods *Grunden Arvio* er i 18 Fod Vand udsat en sort og hvid Stage med en nedadvendt over en opadvendt sort Kost, 2,5 Kml. S. 57° V. fra *Sideby Kirke*. 62° 0' 34" N. Br. 21° 15' 45" Ø. Lgd.

Mellem *Mariehamn* og *Rödhamn* er et nyt Farvand S. om *Jersö* afmærket saaledes:

Ved Ø. Siden af 8 Fods *Grunden Idskårsgrund* i 24 Fod Vand en rød og hvid Stage med en opadvendt over en nedadvendt rød Kost, 3½ Kbl. N. 7° V. fra *Idskär* V.-Spids.

Ved Ø. Kanten af *Norra Slegskär Rev* i 24 Fod Vand en rød og hvid Stage med en opadvendt over en nedadvendt rød Kost. ½ Kbl. N. Ø. for *Øen Norra Stegskär* SØ.-Spids.

Ved V. Kanten af *Granö Rev* i 24 Fod Vand en sort og hvid Stage med en nedadvendt over en opadvendt Kost. ½ Kbl. SV. for *Inre Granöklubb*.

Ved N. Siden af 1 Fods *Grunden Fjärdgrund* i 24 Fod Vand en hvid Stage med sort nedadvendt Kost. 1,2 Kml. N. 31° V. fra *Øen Engskär* N.-Pynt.

Ved NØ. Siden af *Engskär Rev* i 24 Fod Vand en hvid Stage med sort nedadvendt Kost, 0,8 Kbl. NØ. for *Engskär* NØ.-Kyst.

Ved S. Siden af 11 Fods *Grunden Koklubb* i 24 Fod Vand en rød Stage med opadvendt Kost. 1,5 Kbl. S. 45° V. fra *Øen Koklubb* S.-Spids.

Ved S. Enden af *Koklubb Rev* i 24 Fod Vand en rød Stage med opadvendt Kost, 3 Kbl. SSØ. fra *Øen Koklubb* S.-Spids.

Ved N. Siden og ved NØ.-Spid.-en af 12 Fods *Grunden Pungö Storgrund* i 24 Fod Vand, en hvid Stage med sort nedadvendt Kost, c. 1,2 Kml. N. 26° V. fra *Øen Pungögrund* NV.-Spids.

Ved NØ.- af 6 Fods *Grunden Pungö Lillgrund* i 24 Fod Vand en hvid og rød Stage med en opadvendt over en nedadvendt rød Kost, 1 Kbl. S. 41° Ø. fra *Øen Pungögrund* NØ.-Spids.

Ved S.-Spidsen af 6 Fods *Grunden Matheus* i 24 Fod Vand, en rød Stage med opadvendt Kost, c. 2½ Kbl. S. 47° V. fra *Øen Quarngrund* S.-Spids.

Ved N. Enden af *Lekskårs Rev* i 24 Fod Vand, en hvid Stage med sort nedadvendt Kost, 1 Kbl. NØ. fra *Øen Lekskårs* NØ.-Kyst.

**Tyskland.** Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Fyrskibet »*Stoller-Grund*« inddragen for Is.

**Flensborg Fjord.** Fyrskibet »*Kalk-Grund*« er inddragen for Is.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Nordsøen.** Dampere »*Strathmore*« er sunket i 16 Fv. Vand paa V.-Kant af *Doggers Banke*. Masterne ere c. 10 Fod over Vandet. 54° 49' N. Br. 1° 18' Ø. Lgd.

**Tyskland. Eider.** Lodsdamperen »*Triton*« ligger ikke fast paa Fyrskibets Plads, men krydser uden for *Eider* Munding. Man kan dog ikke være sikker paa, at Lodser til *Eider* fin des om Bord.

Telegraf Kablet mellem *Wangeroog* og *Spickeroog* er paa hver Side af *Harle* afmærket med en grøn Tønde, mærket »*Telegraph*« med hvidt. Det er forbudt at ankre i eller i Nærheden af Kablet.

**Holland.** Ved den nye Sluse i *IJmuiden* ere følgende Fyr tændte:

1) V. for Slusen:

- Paa N.-Kysten to Ledefyr 120 Alen N. 55° Ø. og S. 55° V. for hinanden. Bagfyret viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 33 Fod, Forfyret viser grønt, fast Lys. Flammens Højde: 23 Fod. 52° 28' 2" N. Br. 4° 35' 25" Ø. Lgd. Holdte overet lede de i Kanalen til den nye Sluse.

- Paa N.-Kysten et fast Baakefyrt, der viser rødt Lys fra N. 60° V. gennem V. til S., grønt Lys fra S. gennem Ø. til N. 60° Ø. Flammens Højde: 24 Fod. 52° 27' 52" N. Br. 4° 34' 41" Ø. Lgd.

- Paa Landtungen mellem Kanalerne til den gamle og til den nye Sluse et hvidt, elektrisk Blinkfyrt, der hver 10 s. viser Lys i 5 s., Mørke i 5 s. Flammens Højde: 27 Fod. Fyret lyser Horisonten rundt. 52° 27' 55" N. Br. 4° 35' 18" Ø. Lgd.

2) Ø. for Slusen:

- Paa N.-Kysten et fast Baakefyrt, der viser rødt Lys fra N. 60° V. gennem V. til S., grønt Lys fra S. gennem Ø. til N. 60° Ø. Flammens Højde: 30 Fod. 52° 27' 50" N. Br. 4° 37' 27" Ø. Lgd.

- Paa Landtungen mellem Kanalerne til den gamle og til den nye Sluse et hvidt, elektrisk Blinkfyrt, der hver 10 s. viser Lys i 5 s., Mørke i 5 s. Flammens Højde: 19 Fod. 52° 27' 50" N. Br. 4° 36' 43" Ø. Lgd.

Endvidere brænder et grønt, fast, elektrisk Fyr paa hvert Slusehoved, naar Slusen er aaben. Er Slusen lukket, vises paa samme Steder et rødt, fast Fyr.

Langs Slusemuren er paa begge Sider anbragt seks elektriske Buelamper.

Ved *Ymuiden* Fiskerhavn ere følgende Fyr tændte:

- Ved det V.-lige Indløb et fast Fyr, der viser grønt Lys fra S. 84° V. gennem V. og N. til N. 84° Ø., rødt Lys fra N. 84° Ø. gennem Ø. til S. 53° Ø. Flammens Højde: 25 Fod. 52° 27' 48" N. Br. 4° 34' 54" Ø. Lgd.

- Ved det Ø.-lige Indløb et fast Fyr, der viser rødt Lys fra S. 84° V. gennem V. og N. til N. 1° Ø., grønt Lys fra S. 84° V. gennem S. til S. 77° Ø. Flammens Højde: 25 Fod. 52° 27' 49" N. Br. 4° 35' 2" Ø. Lgd.

**England. Themsen.** Den 15. Febr. 1897 ombyttes Tønderne Nr. 7, 5 og 3 ved *Barrow Deep* NV.-Side med grønmaledede, spidse Lystønder, der vise rødt Lys med Formærkelser.

I *Sunderland* Havn er Vraget af Dampere »*Cathcart Park*« sunket N. for Fyrtaarnet paa S.-Molen. Man maa for at gaa fri af Vraget ikke komme S. for Farvandets Midte. 54° 55' 0" N. Br. 1° 21' 30" V. Lgd.

### Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**Frankrig.** Det hvide, faste Fyr paa *Diélette* nye Havne-mole er igen tændt og det midlertidige Fyr slukket.

**England.** I *Southampton Waters* foretages Bygningsarbejder følgende Steder:

- 0,6 Kml. N. 42° Ø. fra *Calshot Castle* Fyr og S. 57° Ø. fra *Fawley* Baake. 50° 49' 40" N. Br. 1° 17' 40" V. Lgd.
  - 0,8 Kml. S. 55° V. fra Flagstangen ved *Bungalow* og S. 35° Ø. fra Baadhuset ved Indløbet til *Hamble* Flod.
  - 1½ Kbl. S. 67° V. fra Flagstangen ved *Bungalow* og S. 46° Ø. fra Baadhuset.
- Paa hvert Byggested vises et hvidt, fast Lys,

**Portland.** Den 8de Febr. 1897 tændes i Fyrtaarnet paa N.-Enden af Bølgebryderen et rødt, fast Fyr, der lyser fra N. 34° V. til N. 44° V. 50° 34' 55" N. Br. 2° 24' 50" V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Gironde.** Tønden SØ. for Grunden *Chevrier* er ombyttet med en sort Spirtønde med Cylinder. 45° 31' 42" N. Br. 1° 11' 10" V. Lgd.

Tønden Ø. for Grunden *Gros-Terrier* er ombyttet med en sort Spirtønde med Cylinder. 45° 33' 34" N. Br. 1° 8' 11" V. Lgd.

**Bermuda Øer.** En lille 11 Fod Grund ligger i 20 Fod Vand c. 1/2 Kbl. S. 3/4 Ø. fra *Town Wharf, Hamilton (Crown Lane)*. 32° 17' 20" N. Br. 64° 46' 30" V. Lgd.

**Forenede Stater i Nordamerika. New York.** I *Harlem River* er der mellem *Wards Island* og *113th Street* gravet en 170 Alen bred og 19 1/2 Fod dyb Rende.

**New York—Haiti.** Et Telegraf-Kabel er udlagt fra *Co-ey Island, New York*, i omtrent lige Linje til *Cape Haiti*. Længden er c. 1,390 Kml.

**New Jersey. Barnegat SO.** Et Vrag ligger sunket 10 Kml. S. 42° Ø. fra *Barnegat*. Masterne ere c. 20 Fod over Vandet.

**Maryland. Chesapeake Bay. Patuxent River.** Taageklokken ved *Cedar Point Fyr* giver nu hver 1/2 Minut Et Slag.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Den 13de Januar 1897 tændes ved *Lipsona*, NØ. for *Monemvassia*, et rødt, fast Fyr, der lyser Horizonten rundt. Flammens Højde: 53 Fod. Synsviddens: 8 Kml. Linseapparat. Fyret vises fra et firkantet, c. 25 Fod højt Taarn, der staar ved Fyrpasser-Boligen 36° 41' 14" N. Br. 23° 3' 47" Ø. Lgd.

**Korinth Bugt.** Den 13de Januar 1897 tændes paa Kap *Malangavi* et hvidt Blinkfy, der hver 10 Sekunder viser Et-Blink af 4 S. Varighed. Flammens Højde: 185 Fod. Synsviddens: 20 Kml. Linseapparat af 3die Orden. Fyret vises fra et c. 28 Fod højt, firkantet Taarn, der staar ved Fyrpasser-Boligen. 38° 1' 35" N. Br. 22° 51' 55" Ø. Lgd.

Den 13de Januar 1897 tændes paa Klippen *Tourliti* ved Indløbet til *Andros Havn*, et hvidt, fast Fyr, der lyser fra S. 64° V. gennem V., N. og Ø. til S. 61° Ø. Flammens Højde: 61 Fod. Synsviddens: 12 Kml. Linseapparat af 5te Orden. Fyret vises fra et ca. 25 Fod højt, rundt Taarn. 37° 50' 34" N. Br. 24° 57' 23" Ø. Lgd.

**Spanien S.** Det er i *Gibraltar* forbudt alle Skibe, der ikke have *engelsk* Admiralitets-Lods om Bord, at staa over Linjen fra N.-Enden af den nye Mole over de tre Skibe, som afmærke de nye Havnearbejder, medmindre Tilladelse er givet af Havnekapitajnen.

**Tyrkiet. Marmara Havet. Golf Ismid.** De to Taarne SV. og SØ. for Sultanens Palads i *Ismid* findes ikke.

Paa Pynt *Derindje* er opført to store, meget kendelige Magasiner. 40° 44' 53" N. Br. 29° 49' 40" Ø. Lgd.

**Bosporus.** De to Baaker 1 1/2 Kbl. S. 20° Ø. for *Leanders Taarn* og 1 Kbl. NV. for *Kavak Burnu* findes ikke.

**Rusland. Dnieper Liman.** Tønden ved Yderenden af Grunden ud for Pynt *Stanislav* er en rød Tønde og ikke nogen Lystønde.

**Rev Ø. for Kap Tuzla.** Fra Kap *Tuzla* strækker et Rev med en Dybde af 2 1/2 Fv. sig 1 1/4 Kml. ud mod Ø. Uden for Revet er der 4 à 5 Fv Vand. Kap *Tuzla* ligger paa 43° 59' 15" N. Br. 28° 42' 0" Ø. Lgd.

**Krim.** En rød Vager med Kegle med Spidsen opad er i 6 Fv. Vand udlagt ved Grunden, som strækker sig ud mod S. fra Kap *Eupatoria*, 1 Kml. S. 17° V. fra Fyret paa Kap *Eupatoria*.

### Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

**Fransk Guyana. Cayenne Flod.** Ved Indløbet til Floden *Cayenne* er paa V.-Siden, paa Kantens af Grunden *Macouria*, udlagt to røde Tønder lige over for de to Tønder paa Ø.-Siden ved Grundene *Aimable* og *Maillard*.

### Søkaart-Arkivet.

Paa *Søkaart-Arkivet* er udkommen:

Forandringer og Tilføjelser Nr. 4 til *Den Danske Lods*. 4de Udgave 1893.

Forandringer og Tilføjelser Nr. 2 til *Den Danske Havne-Lods*. 2den Udgave 1895.

Forandringer og Tilføjelser Nr. 1 til *Fyr- og Taagesignal-Stationer* i Kongeriget Danmark med Bilande 1896.

## Kjøbenhavns Børskurs d. 3. Febr. 1897.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk.....	108 1/4	108	108 1/2
Thingvalla .....		47 3/4	48 1/2
Danmark .....	93	92 3/4	93
Norden .....	122 1/2	122 1/2	122 3/4
Kjøbenhavn.....	100 99 1/2	99	99 1/4
Carl .....	61 3/4	61 1/2	61 3/4
Dannebrog .....		110 1/2	111
Skjold .....		77 1/2	78
Helsingørs Dampsk. ....		—	—
Østersøen .....		—	—
Nordsøen .....		74 1/2	80
Torm .....		98	100
Foren. Bugser-Selsk. ....		91	96
Dansk-russisk Dampsk. ....		103	106
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 0/0 foren. Dampsk. ....	104 1/2	105	105 1/2
5 0/0 — — .....		—	—
5 0/0 Thingvalla 1880.....		99 1/2	101
5 0/0 — 1894.....		—	—
5 0/0 Norden.....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 0/0 Stats .....		—	—
3 1/2 0/0 uopsig. Stats .....		99 1/2	100
3 1/2 0/0 Husejer Kreditk.....		95	95 1/2
3 1/2 0/0 Kbhvns Kreditf.....		95	95 1/4
3 1/2 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser.....		96 1/4	96 1/2
4 0/0 — — 6 — .....		96 1/2	98 3/4
3 1/2 0/0 Landkreditk. 3 — .....		96	96 1/4
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		159 1/4	159 3/4
Privatbank .....	127 1/4	127	127 1/4
Landmandsbank .....		128 1/4	129
Handelsbank .....	127 3/4	127 3/4	128
Bum. & Wain .....		105 1/2	107
Helsingørs Jernsk. ....		108	109
Sukkerfabr. ....	96 1/4	96	96 1/4
Bryggeri Aktier .....		125 1/2	125 3/4

### Vekselkursen.

	Åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg .....	89.20	89
London.....	18.20	18.16
Paris .....	72.30	—
Amsterdam .....	150.60	—

### Notering paa Berlins Børs d. 1. Februar 1897.

Russiske Noter .....	216.55
4 0/0 Russiske Consols.....	—
4 1/2 0/0 — Boden Kredit .....	105.40
6 0/0 Mexikanske .....	97.90
5 0/0 Rumænske Stats.....	101.10
4 0/0 — — 1890.....	89.90

Omsætningen i Dampskibs-Aktier ved Noteringen har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 20,000, »Danmark« 80,000, »Norden« 20,000, »Kjøbenhavn« 60,000, »Carl« 16,000, »Dannebrog« 22,000, »Skjold« 18,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, Ved Stranden 16.

# PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.  
COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg, regular line of steamers between Brazil and Copenhagen & vice versa.  
Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean Portugal and Copenhagen & vice versa.  
Hamburg and Baltic line of steamers.  
Telegraphic Address: „HOPPE“.

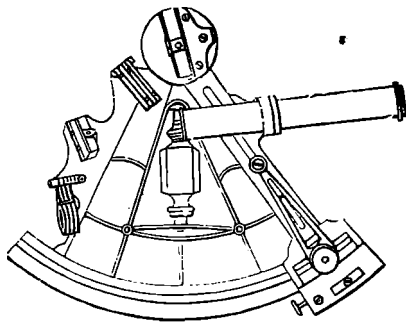
## Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.

Depôt: Toldbodgade 14.



Kikkertør,

Compas,

Sextanter,

Skibsuhrer.

Lommeuhrer,

Barometre.

Laurits Kirkeby,  
26 Laxegade 26

Etableret 1841.

## Prima Bunker-Kul.

Bd. Blumenfeld.

HAMBURG.

Dovenhof 77 & 79.

Telegr. Adr.:  
Feldblume.

Børsplads:  
Comptoir 38.

Telephon:  
Amt I. 1966.

## Holm & Collerup, Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)  
og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer  
udføres solidt, hurtigt og billigt.

## 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. Annep-  
plads 13, fra 11-3 og hos Selskabets Agenter i de større  
Havne-Providensbyer.

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

**støbt Staal,** saasom:

Skibstævne,  
Skibskruer,  
Rorrammer,

Stempler,  
Krumtappe,  
Ambolte,

Tandhjul,  
Ankere,  
etc. etc.

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

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Eftf.

## Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsgenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

### Bekendtgørelse

fra

## Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

20de Series

5te Trækning begynder Onsdag den 10. Februar.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinststrække.	Hovedgevinststrække.	2. Præmiegevinststrække.
1 Gevinst paa 1000 Kr.	1 Gevinst paa 2000 Kr.	1 Gevinst paa 1000 Kr.
1 — " 600 —	1 — " 1200 —	1 — " 600 —
1 — " 500 —	1 — " 1000 —	1 — " 500 —
2 — " 300 —	2 — " 600 —	2 — " 300 —
7 — " 150 —	7 — " 300 —	7 — " 150 —
60 — " 100 —	60 — " 200 —	60 — " 100 —
90 — " 50 —	90 — " 100 —	90 — " 50 —
130 — " 25 —	130 — " 50 —	130 — " 25 —
100 — " 10 —	100 — " 20 —	100 — " 10 —
2408 — " 8 —	2408 — " 10 —	2408 — " 8 —

(I denne Trækning vil henholdsvis midt 600 og 500 Nummere i Rækkefølge faa Gevinst.)

-Desuden: 1,100 Extragevinster à 10 Kr.

Ialt: 9,500 Gevinster.

Lodsedler til Trækningen sælges og fornyes overalt à 2 Kr. 60 Ø.

Stykket hos Lotteriets autoriserede Kollektorer og i Hovedkollek-  
tionen, Nørrevoldgade 19, hvor Planen paa Forlangende udleveres  
gratis.

## Kjøbenhavns Skipperforening

afholder den i Vedtægternes § 21 fastsatte ordentlige General-  
forsamling Lørdagen den 20de Februar d. A., Kl. 6 Efter-  
middag, paa Foreningens Kontor, Holmens Kanal Nr. 18,  
hvor toruden de sædvanlige Sager vil blive foretaget:

- 1) Valg af 3 Repræsentanter.
- 2) Valg af 2 Revisorer og 2 Suppleanter.

De reviderede Regnskaber over Foreningens og Stif-  
telsens Indtægter og Udgifter saavel som Legatregnskaberne  
for 1896 vil ligge til Eftersyn paa Foreningens Kontor hver  
Søgnedag fra Kl. 10—12 og 2—4 fra den 1ste Februar  
d. A., fra hvilken Tid den trykte Fortegnelse over For-  
eningens finansielle Status vil kunne afhentes paa For-  
eningens Kontor.

Kjøbenhavn, den 29de Januar 1897.

P. B. V.:  
F. Harboe.

## Den alm. danske Skibsførerforening af 1874

afholder sin aarlige Generalforsamling Mandag den 22de  
Februar Kl. 7 Em. i Larsens Lokale, St. Anna Plads 13,  
1. Sal, med følgende Dagsorden:

- 1) Fremlæggelsen af det reviderede Aarsregnskab.
- 2) Valg af to færende Bestyrelsesmedlemmer.
- 3) Valg af to Revisorer.
- 4) Forslag fra Bestyrelsen om, at der i Foreningens  
Love § 4, første Linje, efter »Skibsfører« tilføjes:  
samt enhver færende Styrmand, der opfylder de i  
Sønæringsloven stillede Krav til Erhvervelse af Bevis  
som Skibsfører.
- 5) Forslag fra Bestyrelsen om Foreningens eventuelle  
Indtræden i en Fællesrepræsentation for at varetage  
Søfartens Interesser.
- 6) Bestemmelse om Anvendelse af den efter afdøde  
Grosserer John Forbæch arvede Kapital.

Bestyrelsen.



## Last- og Passager-

damper paa  $\frac{340}{370}$  Tons d. w. (excl. Bunkers) med Køjpladser til mindst 25 Passagerer, Lastdampere fra  $\frac{400}{800}$  til  $\frac{700}{1200}$  Tons d. w. samt Bugserbaade i alle Størrelser købes gennem undertegnede Agentur. Pris og Betingelser bedes sendt til

**Knut R. Westberg,**  
Banergatan 4. STOCKHOLM.  
(S. T. A. 32248).

## Nordisk Skibssalg-Bureau.

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.  
Kontor for Køb og Salg af Skibe.  
Cl. Christensen & Co.

Overretssagfører J. WESTENGAARD,  
Vestervoldgade 2, Kjøbenhavn V. Telefon 3424.

TELEPHONE NO.  
182 BROAD.

TELEGRAPHIC ADDRESS  
„RAHTJENS, NEW YORK“

RAHTJEN'S AMERICAN  
TRADE MARK.  
COMPOSITION COMPANY,

(MANUFACTURERS OF

THE GENUINE HARTMANN'S RAHTJEN'S ANTI-FOULING COMPOSITION  
FOR BOTTOMS OF IRON AND STEEL VESSELS.  
RED HAND BRAND

OFFICE: 26 BEAVER STREET, N. Y. FACTORY: 69 WANDYKE ST., BROOKLYN.  
OTTO PETERSEN, PRESIDENT.

## N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.  
Kjøbenhavn C.

## Lange & Møllres

Bødkerværksted

## Kjøbenhavns Frihavn

anbefaler sig med Alt  
Udarbejde samt Alt færdigt  
Bødkerarbejde for Export.  
Alt Arbejde udføres af solide  
og øvede Folk.

## Forlang altid

# Otto Mønsted's Margarine

specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet.

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne  
ved Henvendelse til Fabrikken

SOUTHALL

near LONDON.

Direkte Import en gros  
af

## Amerikanske Træsorter.

Nød, Whitewood samt Eg ogsaa i spejskaaren Vare, Mahogni i alle Dimensioner anbefales Forbrugere. Varenne ere prima og damptrerede og Priserne de billigste.  
Telefon 3338.

EMIL HAMMELEV, Store Kongensgade 81, Bagb.

## Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og Pakninger til Skibsbrug.

Firma i Kjøbenhavn:

Telefon 1346.

Raadhusstræde 4.

M. Christiansen.

## M. Christiansen,

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering  
henhørende.  
Transit og Kreditoplagvarer.

John Hinke.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d</sup>.

eneste Fabrikanten af  
Dick's bekjendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt  
Pantentfarver for Skibsbunde.  
Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.  
Hoved-Depôt for Continentet: **Hamburg:**  
Alte Gröningerstrasse 12<sup>1</sup>.  
Telegr.-Adr. Dicotto. Telefon 3999.

Agent for Kjøbenhavn:  
**Johs. Bülow, Zinnsgade 4. Ø.**

## Knöhr & Burchard Nfl.,

Telegram-Adr.  
KNÖHRHARD.

Hamburg,

Telephon  
247.

Damp- & Sejskibsmæglere.  
Kjøb, Salg & Kontrahering af Skibe.  
Speciel Afdeling for  
Assurance & Havarisager.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

## Signaliseringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber  
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Valdemarsg. 24. V.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvarial, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.  
Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-8, hvortil ogsaa Bidrag til  
Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.  
Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Støder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

Triers Bogtrykkeri (G. L. Lind & Numa Frænkcl.) Kjøbenhavn.

### AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petilinie à 45 mm Bredde 25 Øre, udenlandske	95 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 TORSDAG.

Nr. 6.

Kjøbenhavn, Torsdag den 11. Februar 1897.

4. Aarg.

INDHOLD: Det næste nordiske Søfartsmøde. — En Søretsdom. — Ny Afmærkning i vore Farvande. — Skippersnes Organisation. — Kondenseret Mælk. — Ruten fra Østkysten af Afrika til Australien. — Krydstoldvæsenet i 1896. — Generalforsamlinger. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

## AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106

Lager af Papir og Konvolutter  
fra danske og fremmede  
Fabrikker.

## EMIL SCHIOTT,

Glas- & Porcelæns-  
Forretning,

51 Store Kongensgade 51

Kjøbenhavn. K.  
Telefon 4522.

Glas og Porcelæn udlejes.

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

John Forbæchs Eftf.,  
St. Annæ Plads 19 & 21.

Aut. Forhyringsagenter,  
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

A. C. Grell, Toldbodgade 16.

## Frits Ortmann,

Overretssagfører,

Amagerstov 16. Tel. 3225.

## E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers.

Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

## C. W. Buchs Kjød-Udsalg,

Slagterbutikken 6 og 7, NICOLAI TAARN,

anbefaler sig til de ærede

Skibsprovianteringshandlere.

Leverandør til Marinen og til  
Kejseryacht »Standart«.

**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 ogsaa paa Lager.  
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland af Teaktræ:  
**Trækompagniet, Københavns Frihavn.**

**YOCARINI CIGARETTEN** 100 Stk. 2 Kr. Verdensberømt  
og billig.  
**TOBAKKEN** pr. Pd. 5 Kr.  
kun ægte **Wilh. Jørgensen. Østergade 61. en gros**

## Prima røgede Skinker.

Store Partier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker og Flæsk,  
ferske og salte Viktualievarer samt prima dansk Svinefedt an-  
befales til

meget lave Priser.

12. Højbroplads 12.  
ved Gammelstrand.

Telegramadresse: **Wm. R. Schou.** Rigstelefon: Nr. 3876.  
Willaehou.  
31, Havnegade. Kjøbenhavn K.  
Jernlager etc. paa Midtermøllen i Københavns Frihavn.  
Generalagent for »Pomerania«.  
See- und Fluss-Versicherungs Gesellschaft i Stettin,  
tegner Forsikkring af Skibe, Skibsparter, Ladning og Fragt til faste  
billige Præmier,  
modtager Ordres som Agent for Messrs. Bolling & Lowe i London,  
La Societé Cockerill i Seraing, Messrs. Bullivant & Co. i London  
samt overtager Kjøb og Salg af Dampkibe, 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.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d</sup>.

eneste Fabrikanten af

Dick's bekjendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Pantentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Hoved-Depôt for Continentet: **Hamburg:**

Alte Gröningerstrasse 12<sup>1</sup>.

Telegr.-Adr. Dicotto. Telefon 3999.

Agent for Kjøbenhavn:

**Johs. Bülow, Zinnsgade 4. Ø.**

## Syndergaard Aquaviter.

Prisbelønnet overalt, hvor de  
har været udstillede.

Fabrikten grundlagt

1730.

Ældste Brænderi i Danmark.  
6 Kvaliteter i Fabr. egen Aftapn.

## Husk

## Montys

fotografiske Atelier  
St. Kongensgade 21

(tæt ved Kongens Nytorv).

Billigste Priser. Fineste Udførelse.  
Aabent hver Dag, ogsaa Helligdage.

William Olsens Eftf.  
PAPIRHADEL.

Holbergsgade 26. Telefon 327.

Lager af  
Konnossementer.

## N. Chr. Rønnes Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.  
Kjøbenhavn C.

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-Affdeling,  
Amaliegade 24.

**W. JUUL'S**  
**Kjød-Udsalg** Toldbodvej 22  
 og Frihavnen  
 anbefales til de ærede  
 Skibsprovianteringshandlere.  
 Leverander  
 til de kejserlig russiske Skibe  
 Polarstjernen og Standard.

**O. Larsen,**  
 Kunstfyrværker & Illuminator,  
**ERIKSGADE 7, STUEN,**  
 KJØBENHAVN V.  
 anbefaler sig med **Skibs-Signal**  
**Lys, Raketter og Kanonslag,**  
**Festfyrværkerier og**  
**Illuminationer.**



**Jul. Tybrings**  
 Frimærkeforretning,  
 Klosterstræde 6,  
 KJØBENHAVN. K.  
 Prisliste 1897 gratis og franko.

**Heymann-Bloch & Komp.s**  
 verdeneberømte  
**Helso-Sundheds-Salt,**  
 diætetisk Middel  
 til Konservering af  
 Hølbredet,  
 bør føres i ethvert  
**Skibsapothek.**  
 Faas i de fleste  
 Materialforretninger.

**FORLANG KATALOG**  
 FRANCO TILSENDT.



Instrument- & Kompasmager.

**Orgel-Harmoniums**  
 og alle  
**Musik-Instrumenter**

føres i største Udvalg og til  
 billigste Priser. Ved Udførsel  
 gødtgøres Tolden. Forlang vore  
 illustrerede Kataloger.  
**Petersen & Stenstrup,**  
 Lille Kongenagade 40 og Axelhus 2 D.

**LANDMANDSBANKEN**

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

*Carlsen, Nielsen & Co.,*  
 Skibshandlere & Sejlmagere.  
**PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.**

**Fanø praktiske Sømændsskole.**  
 Saavel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid.  
 Nærmere Oplysninger ved

**P. H. Clausen,**  
 Nordby, Fanø.

**SONNE & CO.,**  
 SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General  
 Commission Merchants.  
**RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.**  
 Korrespondance udbedes.  
 Telegram-Adresse: **SONNE.**

De forskellige Code's benyttes, som Watkins, Scotts, A.J. & A.B.C.  
 Breve, Telegrammer, Dokumenter etc.,  
 som ere adresserede til vort Firma, og som ere bestemte for  
 Skibsførere, blive udleverede prompt ved Skibets Ankomst.

**EM. Z. SVITZER'S**  
**SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.**  
 Founded 1893. Telegraphic address »SVITZER«

Agents for  
 Great Britain. {  
 O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
 Newcastle o/ Tyne.  
 telegraphic address: »Jürgenson«.  
 R. W. SHEPARD & Co.  
 London E. C. 70 Cornhill.  
 telegraphic address: »Hobdell«.

The company maintains stations at the following ports,  
 where a salvage boat will be stationed, always ready to  
 leave at short notice.

<b>COPENHAGEN</b> .....	»SVITZER«.
<b>KASTRUP</b> .....	»HØYER«.
<b>ELSINORE</b> .....	»SWITZERGOTTLIEB«.
<b>KORSØR</b> .....	»JØRGENSEN«.
<b>ALBUEN (LAALAND)</b> .....	»GUNNERSEN«.
<b>FREDERIKSHAVN</b> .....	»SVITZERLUND«.
<b>GOTHENBURG (SWEDEN)</b> .....	»ELFVERSSON«.
<b>GREIFSWALD (GERMANY)</b> .....	»SPRUTH«.

The company's boat „Em. Z. Svitzer“ — in conjunc-  
 tion with the boats belonging to the Northern Salvage  
 Company of Hamburg, viz: s/s „Berthilde“, s/s „Berge-  
 Wilhelm“ and s/s „Neva“ — operates in the Mediterranean  
 and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).

**P. Otzen & Thorstenson.**  
 Lager af Materiel og elektriske Artikler.  
 Manometre. Vacuumetre. Tællemaskiner.  
 Reparationer udføres.  
 Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpeklapper etc  
 Fabrik: Kontor og Lager:  
 Ryesgade 105. Gothersgade 24.

**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.

Petersen & Niensens  
**Galvaniserings-**  
**Anstalt,**  
 Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,  
 anbefaler sig med  
**Galvanisering**  
 af alt Jernarbejde til Baade  
 og Skibsbrug.  
 Telefon Tagenshus 37.

Hovedforhandler **PETER BUCH,** Vinhandel, Helmerhus 13.



F. ZUSCHLAG. Aquavit, Kjøbenhavn N.

**W. Engelbrecht,**  
 St. Kongensgade 61,  
**Frugt- & Grønthandel,**  
 anbefaler  
**Kartofler, Konserves, Frugt**  
 til Skibene.

## Det næste nordiske Søfartsmøde.

Der er nu truffet endelig Bestemmelse om, at det 4de nordiske Søfartsmøde vil blive afholdt i Stockholm i den forestaaende Sommer, og at de Sager, der ønskes behandlede paa dette, skulle indsendes inden d. 15. Marts. Efter den oprindelige Bestemmelse skulde dette Møde først være holdt i Sommeren 1898, idet det sidste blev afholdt i 1893, og der som Regel er et Tidsrum af 5 Aar mellem Møderne. Men Ønsket om at afholde det samtidig med den nordiske Udstilling i Stockholm har her været afgørende.

Det er et anseligt Apparat, der sættes i Scene, naar et saadant Møde skal holdes, og det er et betydeligt Arbejde, der udføres i de tre Lande, baade for at forberede og lægge Sagerne til Rette forinden Mødet, og for at bearbejde Resultaterne efter det. Der er de, der mene, at disse Møders Udbytte i Virkeligheden ikke staar i noget rimeligt Forhold til dette Arbejdes Omfang og til de store Bekostninger, der ere forbundne med dem. Vi skulle ikke hverken støtte eller modsige denne Mening, men vist er det, at med Erfaringerne fra sidste Søfartsmøde for Øje, er det nødvendigt, at Ledelsen af disse Møder føres ind i et andet Spor end hidtil, hvis de skulle give noget Udbytte af Værd. Og vi tro, at de nordiske Søfartsmøder kunne give Resultater af virkelig Betydning for de tre Rigers Skibsfart. Vi skulle tillade os nu, da Forberedelserne til det næste Søfartsmøde paa-begyndes, at fremsætte vore Anskuelse om, hvilke de vigtigste Betingelser herfor ere.

Det 3dje nordiske Søfartsmøde afholdtes i Christiania og paa dets Program var opført ikke mindre end 16 Punkter, af hvilke de 13 kom til Behandling. Det var højst interessante Ting, der drøftedes, og Mødets Deltagere havde utvivlsomt baade Udbytte og Fornøjelse af Forhandlingerne. Men gennemlæser man blot Titlerne paa disse 13 Sager, saa vil man finde, at der i dem rummes et Stof af et Omfang, som man meget vel kunde forhandle om fra Morgen til Aften i en Maaned eller to, uden at faa det fuldstændig gennemarbejdet, altsaa uden at blive færdig. Hele dette kolossale Stof behandlede nu i Løbet af 3 Dage, i hvilke desuden Mødets løbende Forretninger skulde besorges, foruden at der selvfølgelig maatte være Tid til Festmiddage, Udflugter m. m. Det siger sig selv, at under disse Omstændigheder bleve den langt overvejende Del af Sagerne kun Genstand for en meget flygtig og egentlig talt ganske overflødig Behandling, og den største Del af Forhandlingerne vare, særlig mod Slutningen, prægede af en kendelig Nervøsitet, fordi man havde stedse vanskeligere ved at fatte, hvorledes man skulde naa igennem denne uhyre Stofmængde. Det falder ikke Mødet til Last, at de positive Resultater, der naaedes, under disse Forhold vare grumme faa, ja, vi vente ikke Modsigelse, naar vi paastaa, at Mødet faktisk kun fremviste ét saadant Resultat, nemlig Vedtagelsen af en Resolution om den engelske Maaleregels Indførelse i de tre nordiske Lande.

Det var altsaa den store Stofmængde, der absolut hindrede større Resultater af dette Møde. Gaar man nu dets Program igennem, vil man finde, at næsten alle de

Punkter, der ere opførte paa dette, slet ikke høre hjemme i et saadant kortvarigt Mødes Forhandlinger. Vi driste os til at paastaa, at 10 af Programmets Punkter kunde man med stor Sindsro have udeladt, idet de herhen hørende Sager vare af den Art, at der kun kunde være Tale om, at Mødets Deltagere modtog en Række Oplysninger om dem, medens der ikke var Tale om at tage Beslutninger om dem af blivende Værd eller af øjeblikkelig Betydning. Men for saadanne Sagers Skyld er det unødvendigt at sammenkalde Delegerede fra tre Lande. I vor Tid, hvor man gennem periodiske Skrifter, Fagblade m. v. har rig Lejlighed til at meddele sig til et langt større Publikum, end disse Møder repræsentere, er der ingen Grund til at benytte dem til Behandling af Sager af denne Art.

De Erfaringer, Christiania-Mødet saaledes har givet, bør komme det næste nordiske Søfartsmøde til Gode. Hvis disse Møder ikke udelukkende skulle blive af selvkabelig Karakter, — vi undervurdere paa ingen Maade den Betydning, det selsbabelige Samkvem mellem Deltagerne faktisk, og ikke mindst i Christiania, har haft, — saa maa de ordnes paa en anden Maade. Det er os ikke bekendt, om enhver Deltager har Ret til at faa den eller de Sager, han ønsker frem, opført paa Mødets Program, men er dette Tilfældet, saa maa der paa en eller anden Maade udøves en forstandig Censur. Denne bør som Regel udelukke alle Æmner, der ikke have nogen Mulighed for gennem Mødets Behandling og Beslutninger at faa praktisk og positiv Betydning for de nordiske Rigers Skibsfart. Mødets Stof vil herved formentlig begrænses saa stærkt, at det bliver overkommeligt og at det bliver udtømmende behandlet, og der vil være Sandsynlighed for, at de Beslutninger, der tages, faa positive Følger. Dernæst synes det os, at der kun bør behandles Sager, der ere af Interesse for alle tre Landes Skibsfart, saaledes at Mødets Karakter af et nordisk Søfartsmøde fastholdes. Og endelig bør de Sager, der antages til Behandling, forud være saa vel forberedte, at Mødets Beslutninger om dem ved Forhandlingen bliver det mest fremtrædende, selve Forhandlingen det mindst fremtrædende.

Vi formaa ikke ud fra disse mere almindelige Udtalelser i Enkelthederne at paapege et Program for det næste nordiske Søfartsmøde. Men vi tillade os dog at gøre opmærksom paa en Sag, der er stor og betydningsfuld nok til at opføres paa dets Dagsorden. Det er Spørgsmaalet om en Revision af de nordiske Sølove. Ønsket om en saadan er her i Danmark, baade i Skibsreder- og Skibsfører-Kredse, meget levende og meget berettiget, og det samme er vistnok Tilfældet i vore Nabolande. Men alle Bestræbelser for at faa paabegyndt en Revision strande paa det samme Skær: at Regeringen kun vil begynde en saadan i Forening med Norge og Sverrig, med hvilke Lande vi jo nu have i det væsentlige fælles Sølove, og Berettigelsen af dette Standpunkt kan ikke helt nægtes. Men var det da ikke en Opgave netop for et nordisk Søfartsmøde at tage et kraftigt Initiativ i denne Sag og søge tilvejebragt et Grundlag for en Revision af de nordiske Sølove.

Hvis det 4de nordiske Søfartsmøde vil optage denne Sag paa sit Program og hvis det kan lægge den første Grund til en Revision af Sølovene, gennem hvilken Skibsfartens Organisationer i de tre Lande kan faa sat sit Præg paa dem, saa vil det komme til at indtage en smuk Plads i de nordiske Søfartsmøders Historie.

## En Søretsdom.

Kjær Herreds Soret har afsagt Dom i Sagen  
Kaptejn M. Nielsen, Aarhus,  
kontra Købmand L. Klitgaard, N. Sundby.

De nærmere Omstændigheder vare følgende:

Efter hvad der er uomtvistet under Sagen, overtog Citanten, Kaptajn M. Nielsen af Aarhus, ved Certeparti af 3. September 1894 at føre med Skibet »Marie« for Adolf C. Levysohn i Kjøbenhavn som Befragter, fra Kjøbenhavn til Aalborg eller N.-Sundby 600 Ctr. Byg, imod at erholde i Fragt for hver udlossede 100 Pd. 16 Øre, hvorhos Citanten efter senere mundtlig Overenskomst overtog endnu 200 Ctr. i Befragtning; men medens Citanten gør gældende, at der ikke blev truffen nogen særlig Aftale om Fragten for disse sidste 200 Ctr. og at han altsaa for dem maatte tilkomme samme Fragt som bestemt for de 600 Ctr., hævder Indstævnte, Købmand L. Klitgaard af N. Sundby, der var Ladningsmodtager, at det var en Aftale, at Citanten kun skulde have et Beløb af 5 à 10 Kr. i Fragt for de sidste 200 Ctr.

Efter Citantens Anbringende i Stævningen ankom han til N.-Sundby den 8. September 1894, men kunde paa Grund af Indstævntes Vægning ved straks at modtage Ladningen ikke faa udlosset forend den 13. s. M., medens der i Certepartiet ikkun var bestemt 2 Liggedage. Citanten optog derfor den 11. s. M. Protest, hvorved han overfor alle Vedkommende forbeholdt sin Ret til Fragt, Liggedagspenge, Protestomkostninger m. v.

Efter hvad der under Sagen maa anses for at være in confesso betalte Indstævnte den 13. September 1894 til Citanten den for de 600 Ctr. Byg stipulerede Fragt 96 Kr., medens Citanten forbeholdt sig sin Ret til Fragt for de overskydende 200 Ctr., Overliggedagspenge og Protestomkostninger.

Citantens Paastand under Sagen gaar ud paa, at Indstævnte tilpligtes at betale ham:

Godtgørelse for 2 Overliggedage i Overens-	
stemmelse med Certepartiet 20 Kr. pr. Dag	40 Kr. » Øre
Omkostningerne ved Protestforretning	11 — 80 —
Fragt for 200 Ctr. Byg à 16 Øre pr.	
100 Pd. . . . .	32 — » —

Ialt 83 Kr. 80 Øre med Renter af 5 % p. a. fra Stævningens Dato den 17. Oktober 1894, til Betaling sker, og skadesløst Omkostninger.

Indstævnte har paastaet sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger, idet han har gjort gældende, at have købt den paagældende Ladning »cif«, og at saaledes Fragten var ham uvedkommende. Naar han desuagtet betalte Citanten Fragten for de 600 Ctr., var dette i Egenkab af Befuldmægtiget for Befragteren. Iøvrigt har han imod Citantens Paastand nedlagt følgende specielle Indsigelser:

Han hævder, — som alt berørt — at der i Fragt for de 200 Ctr. Byg kun tilkom Citanten 5 à 10 Kr., til Støtte for hvilken Paastand han har fremlagt Erklæringer fra Befragteren samt fra Skibsmægler C. Møller, og at der i al Fald ikke kunde tilkomme Citanten Fragt for fulde 200 Ctr., idet han i Følge en af Indstævnte produceret Vejerseddel kun udlossede 19,489 Pd. Byg. Indstævnte har benægtet, at Citanten indkom med sit Skib til N.-Sundby Bolværk (efter hvad Parterne ere enige om, den eneste

rette Losseplads i N.-Sundby) den 8. September 1894, men paastaar, at Citanten blev liggende paa Strømmen udfor N.-Sundby og først kom til Bolværket Mandag Aften den 10. September eller Tirsdag Morgen den 11. s. M. Han har derfor hævdet, at Losningen, som udførtes i Dagene den 12. og 13. September, blev paabegyndt og fuldført rettidigt, saaledes at der ikke tilkommer Citanten Overliggedagspenge, hvilke Indstævnte derfor har protesteret mod at betale. Ligeledes har Indstævnte protesteret mod at betale Protestomkostnings-Beløbet 11 Kr. 80 Øre, idet han overhovedet har bestridt, at Citanten har haft en saadan Udgift ved den optagne Protest.

Hvad Spørgsmaalet om Fragten angaar, skønnes det ikke, at Indstævnte har godtgjort, at Citanten kun skulde have 5 à 10 Kr. i Fragt for de 200 Ctr. Byg, som han ved mindelig Overenskomst overtog i Befragtning, og navnlig vil der ikke kunne tillægges de af Indstævnte producerede, ubeedigede Erklæringer nogen særlig bevisende Kraft, hvilket særlig ogsaa gælder Erklæringen fra Skibsmægler C. Møller. Da det saaledes ikke er godtgjort, at nogen særlig Aftale er truffen om Fragten for disse 200 Ctr. og Indstævnte ikke vil kunne høres med sit Anbringende om, at ikke han, men Befragteren skal betale Fragten, maa der gives Citanten Medhold i, at han er berettiget til at beregne samme Fragt som bestemt for den øvrige Ladning, 16 Øre pr. 100 Pd. eller 32 Kr. I dette Beløb vil dog være at fradrage Fragten for de 511 Pd., der efter Indstævntes Anbringende manglede i, at Ladningen udgjorde fulde 800 Ctr. Ganske vist har Citanten benægtet, at disse 511 Pd. manglede, men Bevis herfor skønnes efter Omstændighederne at være tilvejebragt ved den af Indstævnte fremlagte Vejerseddel, hvis Rigtighed ikke er bestridt af Citanten. Det Beløb, der saaledes vil være at fradrage, bliver 82 Øre.

Som alt foran berørt, har Indstævnte protesteret mod at betale de af Citanten beregnede Overliggedagspenge, idet han har hævdet, at Citanten først ankom til N.-Sundby Bolværk (den eneste rette Losseplads i N.-Sundby) Mandag Aften den 10. eller Tirsdag Morgen den 11. September 1894, og at han, Indstævnte, saaledes udlossede i rette Tid. Ligeledes har Indstævnte protesteret mod at være pligtig at godtgøre Citanten Omkostningerne ved den d. 11. September 1894 optagne Protestforretning med 11 Kr. 80 Øre.

I Betragtning af, at Citanten imidlertid under Sagen har fremlagt en af Indstævnte underskrevet Erklæring, dateret <sup>13</sup>/<sub>9</sub> 94, hvori Indstævnte erkender, at der tilkommer Citanten 40 Kr. for 2 Liggedage og Protestomkostninger 11 Kr. 80 Øre, skønnes der ikke at være Anledning til at komme ind paa det omtvistede Spørgsmaal, hvilken Dag Citanten ankom til N.-Sundby med sit Skib, men Indstævnte vil være at dømme til at betale Citanten de nævnte Beløb 40 Kr. og 11 Kr. 80 Øre.

I Følge heraf vil Indstævnte have at betale til Citanten 82 Kr. 98 Øre med Renter à 5 % p. a. fra den 17. Oktober 1894 til Betaling sker, hvorimod Sagens Omkostninger passende findes at burde ophæves.

Der skønnes ikke at være aldeles tilstrækkelig Anledning til, saaledes som af Indstævntes Sagfører paastaet, at anse Citantens Sagfører med Mulkt for usømmelig Procedure.

Stempelovertrædelse foreligger ikke under Sagen.

Dommen er underskrevet af

N. Andersen, P. Rechnitzer og H. P. Pedersen.

## Ny Afmærkning i vore Farvande.

(Sluttet).

### Beskrivelse af Sømærkerne.

Lystønder, Fløjtestønder og Klokketønder ere store Søtønder, paa Oversiden forsynede med et Stillads, i hvilket Lanternen, Fløjten eller Klokkeren er anbragt.

**Spidstønder** ere over Vandet spidst tilløbende.

**Stumpstønder** ere flade paa Oversiden.

Den spidse og den stumpe Form af ovennævnte Sømærker er i Almindelighed dannet af aabent Fløtværk.

**Spirstønder** have over Vandet Form af et Spir.

De fleste Sømærker i Hovedfarvandene ere forsynede med Stage, paa hvilken som Regel er anbragt en **Topbetegnelse**. Som Topbetegnelse anvendes Koste og Balloner. Koste kaldes **opadvendte**, naar Risene sprede opefter, **nedadvendte**, naar Risene sprede nedefter. I Fortegnelsen bruges Udtrykket »Kost« for »opadvendt Kost«, og det anføres kun, naar Kosten er »nedadvendt«.

**Prikker** ere **Stager**, der enten ere flydende eller faststaaende i Grunden og forsynede med Topbetegnelse (Kost, Halmvisk, Ballon) eller **Kviste**, der staa fast i Grunden. Naar der i Fortegnelsen bruges Udtrykkene »Rispræk« og »Halmprik«, er Stagen umalet; disse sidste saa vel som Kviste anvendes kun i Baadeløb og i Indløbet til enkelte Smaahavne.

**Baaker** og **Dagmærker** ere Tremmebygninger eller solidt udfyldte Bygninger af Sten, Jærn eller Træ, og Stænger eller Pæle med eller uden Topbetegnelse. De anvendes mest paa Land.

**Baaker** og **Dagmærkers Farve** har kun til Hensigt at gøre dem kendelige mod Omgivelserne og er saaledes uafhængig af den Side af Farvandet, paa hvilken de ere anbragte.

Misvisningen er i Januar 1897:

Ved <i>Esbjerg</i> . . . . . 13 <sup>0</sup> <sub>10</sub> V.	Ved <i>Ærø</i> . . . . . 11 <sup>0</sup> <sub>14</sub> V.
- <i>Hanstholm</i> . . . . . 13 <sup>0</sup> <sub>13</sub> . . . . .	- <i>Nyborg</i> . . . . . 11 <sup>0</sup> <sub>14</sub> . . . . .
- <i>Skagen</i> . . . . . 11 <sup>0</sup> <sub>6</sub> . . . . .	- <i>Nakskov</i> . . . . . 11 <sup>0</sup> <sub>14</sub> . . . . .
- <i>Frederikshaavn</i> . 12 <sup>0</sup> <sub>10</sub> . . . . .	- <i>Helsingør</i> . . . . . 10 <sup>0</sup> <sub>10</sub> . . . . .
- <i>Grenaa</i> . . . . . 11 <sup>0</sup> <sub>14</sub> . . . . .	- <i>Kjøbenhavn</i> . . . . . 10 <sup>0</sup> <sub>14</sub> . . . . .
- <i>Aarhus</i> . . . . . 11 <sup>0</sup> <sub>17</sub> . . . . .	- <i>Møen</i> . . . . . 10 <sup>0</sup> <sub>15</sub> . . . . .
- <i>Læsø</i> . . . . . 11 <sup>0</sup> <sub>12</sub> . . . . .	- <i>Gjedser</i> . . . . . 11 <sup>0</sup> <sub>10</sub> . . . . .
- <i>Anholt</i> . . . . . 10 <sup>0</sup> <sub>18</sub> . . . . .	- <i>Hammeren</i> . . . . . 8 <sup>0</sup> <sub>11</sub> . . . . .
- <i>Fredericia</i> . . . . . 11 <sup>0</sup> <sub>19</sub> . . . . .	- <i>Due-Odde</i> . . . . . 8 <sup>0</sup> <sub>14</sub> . . . . .

Misvisningen aftager aarlig 0<sup>0</sup><sub>11</sub>.

**Rækkefølgen af Farvandene**, som følges i Fortegnelsen, er:

*Nordsøen*, fra den tyske Grænse til *Hanstholm*.

*Skagerrak*, fra *Hanstholm* til *Skagen*.

*Kattegat* V.-lige Del, fra *Skagen* til *Odense-Fjord*.

*Kattegat* Ø.-lige Del, fra *Læsø* til *Sjællands N.-Kyst*.

*Isefjord*, med *Roskilde-Fjord* m. m.

*Sundet*, fra *Lappe-Grund* til *Støns*.

*Store-Bælt*, fra *Revsnæs* til *Turø* og fra *Vengeance-Grund* til *Gulstav*.

*Lille-Bælt*, fra *Vejle-Fjord* til *Lyo*.

*Østersøen* fra *Faxe-Bugt* til *Grønsund* med S.-Kyst af *Falster* og *Laaland* samt *Bornholm*.

*Limfjorden* V.-lige Del, fra *Thyborøn-Kanal* til *Løgstør*.

*Limfjorden* Ø.-lige Del, fra *Hals* til *Løgstør*.

*Smaalands-Farvandet* V.-lige Del, fra *Skelskør-Fjord* til *Masnede*, og fra *Staalby* gennem *Guldborg-Sund* til *Nysted*.

*Smaalands-Farvandet* Ø.-lige Del, fra *Bøgestrøm* og *Grønsund* til *Masnede*.

*Farvandet Syd for Fyen* V.-lige Del, fra *Lyo* til *Svendborg—Marstal*.

*Farvandet Syd for Fyen* Ø.-lige Del, fra *Turø* til *Svendborg Marstal*.

**Advarsel.** »Hvo som i den Hensigt at vildlede eller skade Søfarende ødelægger, bortskaffer eller beskadiger Fyrindretning, Sølygte eller andet til de Søfarendes Vejledning anbragt Tegn eller Mærke, slukker Fyr eller Sølygter, anbringer falsk Tegn eller Mærke eller opfylder eller stopper det rette Farvand i Sø eller Strøm, straffes med Strafarbejde, ikke under 4 Aar. Foretages nogen af de ommeldte Handlinger uden den nævnte Hensigt, men dog med Forsæt, bliver den Skyldige at straffe med Fængsel eller under skærpende Omstændigheder med Forbedringshusarbejde indtil 2 Aar. (Almindelig borgerlig Straffelov af 10de Februar 1866. § 285.)

»Hvis nogen løsriver, tilintetgør eller beskadiger Sømærker, uden at hans Forhold falder ind under den almindelige Straffelov, skal han, naar han straks underretter Lodsolder-

manden, Lodsformanden eller i Mangel af disse den vedkommende Lods derom, kun erstatte Skaden, men undlader han Anmeldelsen, skal han, selv om han kun har forvoldt Skaden af Uforsigtighed eller i Nødstilfælde, ikke blot erstatte Skaden, men derhos erlægge en Bøde lig Skadens firdobbelte Beløb«. (Lov om Lodsvesenet af 13de Juni 1879. § 45.)

»Den, som forættelig enten beskadiger en elektrisk Telegraf eller de til samme hørende Apparater eller iøvrigt foretager nogen Handling, hvorved Telegrafledningen afbrydes eller svækkes, eller Apparaternes Afbenyttelse forhindres, straffes med Fængsel eller under formildende Omstændigheder med Bøder, dog ikke under 50 Rdlr.\*), forsaavidt Handlingen ikke efter sin Beskaffenhed medfører højere Straf. — Sker det af Uagtsomhed, anvendes Bøder indtil 100 Rdlr. eller simpelt Fængsel indtil 1 Maaned; dog kan Straffen bortfalde, hvis Gerningsmanden uopholdelig anmelder det skete for den nærmeste Politimyndighed eller en af de ved Vej- og Telegrafvesenet ansatte Embedsmænd eller Betjente«. (Almindelig borgerlig Straffelov af 10de Februar 1866. § 295.)

Skønt den ensartede Afmærkning, der nu til Foråret træder i Kraft, maa betragtes som et stort Fremskridt i Sammenligning med den nuværende Ordning, kan vi dog ikke andet end beklage, at Skridtet ikke er gjort fuldt ud og Benyttelsen af Kompassystemet ved Afmærkningen bragt i Anvendelse. Ved Kompassystemet forstaa vi, at alle Grunde afmærkes ens paa deres respektive N., S., Ø. og Vest-Sider, som f. Eks. de russiske Farvande ere afmærkede. Lige overfor landløse Grunde er man, naar de ere afmærkede efter denne Metode, aldrig i Tvivl om, hvorledes der skal handles, for at undgaa Grunden saa snart en Vager kommer i Sigte; man vilde endvidere slippe for saadanne Vanskeligheder, som de i Fortegnelsen nævnte Knudepunkter ved *Løgstør*, *Masnede* og *Svendborg—Marstal* absolut maa give Anledning til.

Imidlertid er der Grund til at yde Ministeriet al Anerkendelse for det Fremskridt, den ny Afmærkning, som sagt, betegner.

## Skippernes Organisation.

Vi have modtaget følgende:

Efter at Skippermødet i Odense nu er afholdt, ønsker jeg at fremsætte de Meninger, som jeg paa Mødet talte saa stærkt for, her i Bladet, særlig for de af mine Kolleger, der ikke vare til Stede.

Alle ere jo enige om, at det er paa høje Tid, vi slutte os sammen; det er kun Maaden, hvorpaa dette bedst kan ske, der ikke er fuld Enighed om. Der er her to Sider af Sagen, som jeg gerne vil fremhæve. Vor Forening maa for det første udadtil optræde med Forstand og Maadehold, og vi maa ikke tro, at vi, naar den endelig bliver dannet, straks kan opnaa alt, hvad vi ønske. Selv om vi kunne opnaa at faa godtgjort de 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Øre pr. Centner ved Omladning, er dette dog ikke nok til at vi kunne staa os i Konkurrencen med Jærnbaner og Dampfærger; Arbejdet maa føres videre end hertil. — Indadtil maa Foreningen ledes ærligt og retfærdigt. Mening er jo vel, at vi alle skal lastes efter Tørn; for at holde Fragterne oppe, saa vi kunne bestaa, maa vi ikke underbyde hinanden. Ja, vil man vel svare, derfor skal vi jo have Minimumstakster. Men naar vi saa komme til den Aarstid, da disse Takster ere alt for lave, saa har vi det ligesom nu, da vi har flere Mæglere. Vi se, at Fragterne kan stige tidlig paa Efteraaret, naar der er Trang til Skibe, og falde, naar der er rigeligt med Skibe, saa jeg ser ikke, hvorledes Mæglerne, naar vi have flere af

\*) 1 Rdlr. = 2 Kr.

dem, vil undgaa at overbyde hinanden; Kontrol med dette vil være umuligt, og at forebygge det vil være lige saa umuligt. Jeg holder stærkt paa, at der skal være én Mægler for Smaaskibene, ikke fordi jeg har noget-somhelst mod hverken de danske eller tyske Mæglere, det er ene og alene i Foreningens Interesse, jeg siger det, idet hvad der er umuligt for flere Mæglere, er let for én. Han fører sin Liste, og efterhaanden som vi melder os, faa vi Tørn til at faa Last, forudsat at Skibet passer for Partiet, der er Tale om. Denne Liste skal være tilgængelig for os alle; saa kunne vi udøve Kontrol, men hvorledes skulde vi kunne gøre det, naar vi have flere Mæglere.

Der var dem paa Mødet, der mente, at vor Forening kunde staa paa egne Ben. Lad os dog ikke tro paa dette, men lad os tage den Støtte, Dansk Sejlskibsrederi-Forening tilbyder os; dette skal nok vise sig at være det rette; da vil hele den danske Sejlskibsflaade staa samlet, og hvad vi ikke før har kunnet løfte enkeltvis, det løfte vi nok i Forening.

Ærbødigst  
Fr. Nielsen,  
»Nordlyset«.

## Kondenseret Mælk.

### En Opfindelse af Interesse for Skibsfarten.

Paa Gaarden Trollesminde i Nærheden af Hillerød er for et Aarstid siden anlagt en Fabrik, hvis Virksomhed er baseret paa en Opfindelse af Zoologen, Hr. Aug. Fjelstrup. Det er lykkedes ham at fremstille kondenseret Mælk, som kan taale at opbevares flere Aar igennem uden at tabe sig, og dette Resultat er naaet, uden at der er givet Mælken i dens naturlige Form nogen Til-sætning. Den kondenserede Mælk har derfor den naturlige Mælks Sammensætning, og den har bevaret dens Velsmag og øvrige gode Egenskaber. Fabrikationsmaaden yder fuldstændig Garanti for, at der ikke i Mælken findes Bakterier; naar Fabrikationen er fulden, fyldes den kondenserede Mælk paa Blikdaaser, og disse lagres i c. 14 Dage, for at man kan forvisse sig om, at de ikke lide af Utæthed eller andre Mangler. De faa derefter Etiketter og pakkes i Kasser, der kunne rumme 48 Daaser; hver saadan Daase rummer 1 Liter Mælk. Det danske Varemærke er en Firkløver, Eksportmærket en Stjerne-himmel, hvorover Mælkevejen slynger et hvidt Baand. — Den kondenserede Mælk kan benyttes som Fløde og til al Slags Mælkemad.

Det Selskab, der har anlagt og nu driver den ny Fabrik, tilsigter dels at skaffe denne kondenserede Mælk et Marked i Udlandet, dels at skaffe den Indgang her hjemme. Særlig har man tænkt sig, at den maa kunne finde Anvendelse i Skibene, hvor dens Ævne til at kunne opbevares, uden at tabe sine gode Egenskaber, jo har megen Betydning. Vi give det ny Produkt vor bedste anbefaling. Det synes at have Egenskaber, der have fremtrædende Betydning ved Skibsprovianteringen, og man vil under Brugen af det have den tilfredsstillende Følelse, at man yder en ny national Produktion sin Støtte.

## Ruten fra Østkysten af Afrika til Australien.

(Efter »Annalen der Hydrographie«, Septbr. 1891).  
(Sluttet).

Drivis forekommer i den Del af Havet, der forholdsvis bliver mindst besejlet. — Der er imidlertid en Mu-

lighed for at møde Isbjærge og af den Grund maa de sædvanlige Forsigtighedsregler ikke tabes af Syne. De Maaneder, i hvilke Isen er hyppigst, er September, Oktober, November, December og Januar. Den Rute, som følges i Maj, Juni og Juli, Maanederne med mindst Dagslys, er i Reglen fri for Is. Det Sted, hvor Isen naar sit N.-ligste Punkt, ligger V. for 60° Ø. Lgd. Mellem 60° og 85° Ø. træffes sjældent Is, selv i de for Isen mest favorable Maaneder.

Det er ikke altid muligt at følge nogen af de saaledes beskrevne Ruter, skøndt de ere de korteste. Omstændigheder kan indtræffe, som vil gøre en Afvigelse fra dem nødvendig. Den sikreste Vejledning til Maaden at avancere paa i saadanne Tilfælde er Kendskab til de atmosfæriske Forhold, som frembringe Vindene.

De fremherskende V.-lige Vinde paa de midterste og højere S.-lige Bredder frembringes ved Tilstedeværelsen mod N. — men dog endnu paa S.-lig Brede — af et Bælte med højt Barometer Tryk, medens der mod S. findes et Bælte med lavt Tryk. Maksimum, som har en Middelhøjde af maaske 765 Mm., ligger i det Indiske Ocean mellem 20° og 30° S. Br. Formindskelsen i Trykket mellem dette Maksimum og Trykket paa 50° S. Br. beløber sig i Almindelighed til 15 Mm. Da den barometriske Gradient, det vil sige Formindskelsen i Tryk for hver 60 Kml. (= 1 Breddegrad), hvoraf Vindens Styrke afhænger, i Reglen er mindre i umiddelbar Nærhed af Maksimum end paa et Punkt i større Afstand derfra, saa følger deraf, at et Skib maa holde sig i betydelig Afstand fra Maksimums Trykket for at opnaa friskere og gunstigere Vinde under Sejladsen mod Ø. Men Maksimumstrykket holder sig ikke altid indenfor de ovenfor angivne Breddegrænser. Saaledes hænder det ofte, at Bæltet med det høje Tryk trækker sig betydelig længere mod S.; en saadan Bevægelse giver sig tilkende om Bord paa et Skib, der sejler ad denne Rute, ved en Stigning af Barometret, og den V.-lige Vind løjer af, eller, hvis Skibet skulde befinde sig paa N.-Siden af et Maksimum, ved at Vinden skifter til Ø. Det er saaledes klart, at et Skib under disse Omstændigheder, det vil sige med højt Barometer og Ø.-lige Vinde, eller V.-lige Vinde, der vise Tegn til at ville blive variable, bør søge højere Bredder saa snart som muligt.

Et Skib, som besejler disse Farvande, vil snarest komme i denne Stilling ved Nærmelsen V. fra af et mod Ø. gaaende Maksimum, der ofte dannes i det høje Tryks Bælte. Af de S.-lige Vinde og den høje Sø, som hersker paa Forsiden (den Ø.-lige) af et saadant Maksimum, kan Skibet blive drevet N. paa ud af sin Kurs. Et tilsvarende Minimum er i Reglen gaaet forud for et saadant Maksimum. Naar et af disse Minima V. fra nærmer sig et Skib, faar dette først et mindre Barometer-tryk og N.-lige Vinde. Ikke før Barometret naar sit laveste Punkt, eller med andre Ord, ikke før Minimums-Centret er passeret Skibet, kommer dette over i Regionen med de S.-lige Vinde. Der er saaledes Lejlighed til ved at styre noget S.-ligere, medens man har de N.-lige Vinde, at undgaa at blive drevet for langt mod N. af de S.-lige Vinde, der følge efter de N.-lige. Dette er af særlig Interesse under den første Del af Rejsen, medens Skibet er paa relativt lave Bredder og Barometerstanden er forholdsvist høj. Med lavt Barometer og daarligt Vejr maa det imidlertid ikke glemmes, at Skibet ved at holde S. over paa samme Tid nærmer sig Stormcentret.

Det kan igen let hælde, at en Skibsfører er staaet længere mod S. end Vejrforholdene retfærdiggøre, og dette er især Tilfældet, naar saavel Bæltet med det høje Tryk som Bæltet med det lave, der ligger S. derfor, har flyttet sig mod N. Et Skib kan derved blive bragt ned i det Bælte af Ø.-lige Vinde, som hersker S. for det lave Tryks Region. Under disse Omstændigheder, det vil sige, naar den Ø.-lige Vind ledsages af en Barometerstand under Middeltrykket, er det haabløst at vente gunstige Vinde ved at staa S. paa, og det er langt bedre at holde N. over for

at faa V.-lig Vind. Af hvad her er sagt, er det let at se, hvorfor det vil være mere fordelagtigt for et Skib, der paa høje Bredder indhentes af et Minimum, ledsaget af skiftende N.-O.-lige Vinde og faldende Barometer, at dreje til og afvente de efterfølgende gunstige Vinde fremfor at holde under Sejl og forsættes S. paa.

De Ø.-lige Vinde, der kunne tilskrives disse lave Tryk, som følge en Bane N. for den sædvanlige, er hyppigst i Vintermaanederne, især i Juni og Ø. for 100° Ø. Lgd. Paa denne Tid af Aaret er N.-lige Vinde ogsaa meget hyppige i de australske Farvande samt ved Indløbet til Bass-Strædet. Under saadanne Omstændigheder kan en Afvigelse fra Kursen N. over kun betragtes som fordelagtig, idet man har de Forhold for Øje, som kunne mødes paa den sidste Del af Rejsen.

Tiden for N.-lige og V.-lige Vinde i de australske Farvande varer fra Maj til September. I disse Maaneder er det tilraadeligt at passere Bass-Strædets N.-lige Indløbs Breddeparallel allerede paa 135° Ø. Lgd. eller endog mere V.-lig og saa at styre Ø. efter mod Strædet. Fra November til Marts, og da især i Januar og Februar, hersker paa den anden Side S.-lige og Ø.-lige Storme og følgelig maa da en N.-O.-lig Kurs mod Strædet foretrækkes.

## Krydstoldvæsenet i 1896.

Der foreligger Aarsberetning om Krydstoldvæsenets Virksomhed i 1896. Antallet af Skibe, der ere blevne underkastede Krydstoldvæsenets Kontrol, er i dette Aar 16,909, hvoraf 14,049 Sejlskibe og 2860 Dampskibe.

Resultatet af Krydstoldvæsenets Virksomhed i 1896 er, at kun 5,33 pCt. af de iberegnete Udenrigsfarere ere undgaaede Krydstoldvæsenets Kontrol.

Det Antal Dampskibe, der aarlig ere blevne underkastede Krydstoldvæsenets Kontrol, har aldrig været saa stort som i 1896, og det samlede Antal af kontrollerede Sejl- og Dampskibe tilsammen har heller aldrig været saa stort som i dette Aar.

Farten fra Udlandet stiller sig saaledes, at der i 1896 fra Sverig og Tyskland har været større Trafik, men fra Rusland mindre Trafik end i 1895, hvorimod Farten fra de forskellige andre Lande ikke har været væsentlig forandret. Imellem Hertugdømmerne og Kolding har der i 1896 med tyske Dampskibe været etableret en særdeles livlig Trafik. Bemeldte Dampskibe ere komne ledige til Kolding og have derfra udført et betydeligt Antal Kreaturer til Sønderborg, Flensborg og Aabenraa.

Ligesom i tidligere Aar har i 1896 hele Krydstoldflaaden været i Virksomhed i de 10 Maaneder af Aaret, hvorimod  $\frac{2}{3}$  af den har været oplagt i to Maaneder, nemlig Januar og Februar. Oversigten over Kontrollen i hver enkelt Maaned af Aaret viser som Følge deraf, at et forholdsvis stort Antal Skibe ere undgaaede Kontrol i disse Maaneder saavel som i December Maaned, hvor en Del af Tiden er medgaaet til Oplægning af de Krydsfartøjer, der ikke ere bestemte til Vinterstation, og i Marts Maaned, hvor nogle Dage ere medgaaede til Udrustning.

Af Krydsfartøjerne har det, der er stationeret i Sundets sydlige Del, kontrolleret det største Antal Skibe, nemlig 1451, derpaa kommer det i Sundets nordlige Del stationerede Krydsfartøj med et Antal af 1,120 og dernæst det i Graadby stationerede Krydsfartøj med et Antal af 1054.

I Aarets Løb er der angaaende lovstridige Handlinger indkommet 10 Rapporter.

Om denne Aarsberetning kan man med Sandhed sige, at Rosinen kommer i Enden. Medens der udførligt berettes om

en Række Enkeltheder ved Kontrollen, er det i Virkeligheden de to sidste Linier, der bedst illustrere Betydningen af Krydstoldvæsenets Virksomhed. Det fremgaar af dem, at skønt der i 1896 er undersøgt 16,909 Skibe, er der af lovstridige Handlinger kun konstateret — 10. Selv om man vil antage, at selve Krydstoldvæsenets Eksistens har holdt dette Tal saa lavt, saa er det dog klart, at den Omstændighed, at der i Løbet af et Aar i overordentlig stærkt befærdede Farvande kun kan konstateres 10 Lovovertrædelser, kraftigt støtter Paastanden om, at Smugling ad Søvejen er en Virksomhed, der i den Grad tilhører Fortiden, at det er urimeligt at give store Summer ud for at hindre den i Nutiden.

## Generalforsamlinger.

Søassurance-Foreningen Ærø har afholdt aarlig Generalforsamling.

Til Medlem af Bestyrelsen, i Stedet for Skibsreder L. J. Bager, valgtes Agent N. Petersen. Til Suppleanter valgtes Skibsrederne J. R. Eriksen og R. Levinsen samt Navigationslærer Tønnesen. Til Revisor genvalgtes Hr. N. J. Ohlsen.

Det vedtoges ved et Udvalg at drøfte og eventuelt udfærdige Forslag til Omordning af Besejlingen af islandske Pladser eller Havne samt Betalingen af islandske Præmier. — Det vedtoges, at Ekstrapræmie for Fart paa Dacar nedsettes til  $\frac{1}{2}$  pCt. for hver Rejse, og at Skibe, der besejle den norske Kyst nord for Stat mellem 1. Oktbr. og 1. Febr., erlægge 1 pCt. Ekstrapræmie for hver Rejse; denne sidste Bestemmelse træder i Kraft d. 1. April 1898.

## Ugens Havarier.

Scotia, Dpsk. af Hamburg, kom d. 3. ds. paa Grund ved Dragør, blev næste Dag bragt flot af Svitser, befunden ubeskadiget og fortsatte Rejsen.

Thorvaldsen, Dpsk. af Kjøbenhavn, ankom d. 5. ds. hertil med brækket Ror. Assistance af Svitser.

Edda, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som meddelt, var grundstødt paa Gjedser Rev, kom flot med Assistance af Rügen d. 3. ds. og indgik til Gjedser Havn.

Kotka, Dpsk. af Hull, blev d. 6. ds. af Isen i Sundet sat paa Grund ved Kastrup Fyr og staaer endnu, skruet af Isen.

Chr. Broberg, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 8. ds. bleven paasejlet af Dpsk. Marstrand og har faaet en Del Skade. Sammenstødet skete i Helsingørs Havn, hvor Marstrand kom ind med for stor Kraft for at forcere Isen. Marstrand er ubeskadiget.

A. N. Hansen, Dpsk. af Kjøbenhavn, ankom d. 8. ds. hertil paa Rejsen fra Libau til Antwerpen med Stykgods og Korn. Skibet har taget Skade i Isen og repareres paa Refshaleen.

Prosperous, 2/m. Kutter af Thorshavn, er indslæbt til Leith med Tab af Sejl og anden Skade.

Ebba, 2/m. Kutter af Frederikshavn, kom d. 3. ds. paa Grund paa Læssø Rev. Bjærgningsdamperen Frederikshavn bragte Skibet flot og ind til Frederikshavn med Tab af Roret.

Hekla, Dpsk. af Christiania, fra Grangemouth til Aarhus med Kul, har været i Kollision med Frederikshavns Pier og har faaet Skade i Bougen.

Storebelt, Dpsk. af Kjøbenhavn, fra Esbjerg til Pachentou, kom d. 4. ds. i tæt Taage paa Grund ved Woodbridge



Haven. Flot med Assistance af Baadfolk. Skibet tæt, men har mistet begge Ankere. Akkord 150 £.

Aarhus, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Isen i Sunde faaet Skade paa Roret.

Absalon, Dpsk. af Kjøbenhavn, har udfør Falsterbo været i Kollision med Dpsk. Vistula af Leith. Absalon fik lidt Skade om Styrbordsboug.

Orrik, Dpsk. af Kjøbenhavn, indkom d. 4. ds. til Nyborg, læk i Kabelrummet.

Tellus, Barkskip af Fredericia, er ikke, som meddelt i vort forrige Nummer strandet, men er derimod blevet paa sejlet af Dpsk. »Aquitaine«, medens det laa for Anker paa Isle d'Aiz« Red. Tellus kom i Drift og sank ved Tort-Philamont.

### Fra Sø og Land.

Om Trunkdampskibe foreligger nu en Meddelelse, der turde have sin Interesse, da den skriver sig fra Kaptajnen paa et saadant Dampskib. Han skriver:

Fartøjet indtog 3644 Tons Kul i Sunderland, og det holdt sig fuldstændig paa ret Køl under hele Indlastningen. Med Last, Bunkerkul etc. indehavde Dampskibet ialt 4070 Tons Dødvægt med et Middeldybgaende af 19 Fod 3 Tommer og et Frihord af ca. 3 Fod 7 Tommer.

Udenfor Themsen mødtes straks stærk Vind af O.N.O. med svær Sø tværs, og Fartøjet fik mange Søer over sig; men det forundrede os højlig, hvor hurtigt Vandet igen klarede.

Kaptajnen udtaler som sin Overbevisning, at al i løs Form ombordtagen Last som Korn, Fosfat, Kul etc. umulig kan forskyde sig i Fartøjer af denne Konstruktion, da de baade slingrer og sætter ganske ubetydeligt

Trods det stormfulde Vejr paa den 18 $\frac{1}{2}$  Døgn's Rejse til Neapel, var det ikke nogen Gang nødvendigt at have alle Luger over. Dampskibet gjorde i rimeligt Vejr gennemsnitlig 9 Mils Fart med et Kulforbrug af ca. 12 $\frac{1}{2}$  Tons.

Kaptajnen siger, at han i de 28 Aar, han har faret til Søs, ikke har været ombord i et mere bekvemt Skib.

(»Norg. Sjøft.«)

Den oplagte Tonnage i Tyne er altid en god Maalestok for Skibsfarten, da denne Flod er et almindeligt Tilflugtsted for uemplojerede Skibe. Det er derfor et godt Tegn, at kun 6 Dampskibe paa tilsammen 6624 Tons for Tiden ligger oplagt der, skr. »Ship. Gaz.« Dette er ikke alene i og for sig meget faa Skibe, men ualmindelig faa for denne Aarstid, da der i Almindelighed ligger 30,000 à 40,000 Tons ældre Tramps i Bøjerne. Paa denne Tid forrige Aar laa der 44 Skibe paa tilsammen 47,000 Tons oplagt. Videre kan fremhæves, at de Skibe, som for Tiden ligge ledige, ere af en saa forældet Type, at de neppe vilde være i Stand til under de nuværende Omstændigheder at konkurrere i Fragtmarkedet.

D'Hrr. H. Casper & Co., Middlesbro-ou-Tees, meddele os, i Tilslutning til deres i vort sidste Nummer gængivne Skrivelse under 3. ds. følgende:

Henholdende til vort ærbødige af 29. f. M. bede vi Dem videre bekendtgøre, at Tees Havnekommission ved et Møde den 1. ds. har vedtaget en yderligere Rabat i Havnepengene af 2 $\frac{1}{2}$  0/0, foruden den tidligere gældende Rabat af 15 0/0 for Skibe, som laste eller losse her paa Floden, ialt altsaa 17 $\frac{1}{2}$  0/0.

Islandsfarten. Dampskibet Hjalmar, som i disse Dage er ankommet her til Kjøbenhavn, er købt af det hæværende bekendte Handelsfirma Thor E. Tulinius og skal nu gaa under dansk Flag. Det skal indregistreres som hjemmehørende i Eskefjord paa Island, og den islandske Handelsflaade har ved

dette Køb faaet en værdifuld Forøgelse. Hjalmar er bygget 1890—91, den har endnu 6 Aar højeste Klasse i fransk Veritas  $\frac{3}{8}$ . l. l. og er bygget særdeles stærkt efter et eget System under specielt Opeyn af Veritas Ekspert i Gøteborg, idet Skibet var bestemt til at sejle med Granitblokke. Aktieselskabet, der havde bestilt Baaden, gik imidlertid Fallit, og Hjalmar tilbagekøbtes af sin egen Bygmester, der nu har afhændet den til Grosserer Tulinius. Hjalmar har en moderne kulbesparende Maskine, bruger 2 $\frac{1}{2}$  Tons Kul i Døgnet med 8 $\frac{1}{2}$  Mils Fart og laster 330 Tons. Forinden Hjalmar begynder sin Islandsrute undergaar den forskellige Forbedringer; den faar saaledes dobbelt Plankehud og Lshud af Jærnplader.

Endvidere blive Kahytterne forandrede og udvidede saaledes, at Hjalmar kan rumme circa 20 første Kahyts Passagerer. Skibet tiltræder sin første Rejse i Februar Maaned.

I Christiania er dannet en Forening for Dampskibstyre-mænd. Dens Formaal er at varetage Standens Interesser og at afholde selskabelige Sammenkomster.

Forhenværende Skibsfører Knud Petersen heraf Byen er afgaaet ved Døden.

Paa Ærø agtes dannet et Aktieselskab, der vil lade et mindre Dampskib bygge i Marstal, særlig egnet til Isbrydning. Aktiekapitalen er ansat til 50,000 Kr.

Med Skruedampskibet »Italia«, bygget af Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri for Regning »Förnyade Ångfartygs A. B. »Svenska Lloyd« i Gøteborg, foretoges den 30. Januar officiel Prøvetur i Sundet, hvilken i enhver Henseende forløb til den ombordværende Reders fulde Tilfredshed.

Skibet, der er bygget helt af Staal til British Lloyds højeste Klasse, er 234' 0" langt i Hoveddækket, 33' 9" bredt og 16' 8 $\frac{1}{2}$ " dybt i Rummet og forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation samt med Forvarmer, System Lundkvist.

Paa Prøveturen indicerede Maskinen indtil 1300 Hestekraft, og der opnaedes en Fart af 12 $\frac{1}{2}$  Mil. Kulforbruget var som forventet særdeles gunstigt.

Aktieudbytte. Dampskibsselskabet Urania, giver 12 pCt. Udbytte for det forløbne Driftsaar og henlægger c. 50,000 Kr. til Reservefonden.

Esbjerg Dampskibsselskab giver 10 pCt. i Udbytte for 1896.

Birgittes Rederi i Odense giver 2 pCt. i Udbytte for sidste Aar.

Dødsfald. Kaptajn i »Det Forenede Dampskibsselskab« Lyngbye, fleraarig Fører af »Zampa«, er i Tirsdags afgaaet ved Døden.

Det danske Generalkonsulat i Gøteborg meddeler Udenrigsministeriet:

Trods den stærke Kulde, som har hersket her de sidste Nætter, ved Kysten ca. 21 C. Natten mellem d. 4. og 5., ca. 16 C. Natten mellem d. 5. og 6. d. M., er Farvandet aabent og for Dampskibe passabelt uden Hjælp. Der ligger vel en hel Del Is langs Kysterne og omkring Øer og Skær, men endnu ikke i en saadan Grad, at der er Grund til at befrygte nogen Stansning af Trafikken. Vinden er svag N. O. og modvirker altsaa Faren for Hindringer paa Grund af Drivis; skulde den slaa om til Syd, vil der derimod være Udsigt til at Isen fra Sundet kommer i Drift til Hallands og Bohus Lens Skærgaarde. To Isbrydere ligge imidlertid parate til øjeblikkelig Brug, hvis det skulde gøres foruødent.

Man er dog forberedt paa en haard Vinter, navnlig da Vetteren mod Sædvane er isbelagt; dette antages nemlig at ville paavirke Temperaturen i denne Del af Landet ret føleligt.

*Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonceafdeling.*

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Alexandra, Robde, afgik fra New-Orleans 15. Jan., bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Kbhvn. 8. Febr., bestemt til Hull. — Antwerpen, Møller, afgik fra Algier 8. Febr., bestemt til Antwerpen. — Castor, Holm, ankom til Reval 1. Febr., bestemt til Plymouth. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til Helsingør 6. Febr., bestemt til Kbhvn. — Dagmar, Gade, afgik fra Denia 8. Febr., bestemt til Malaga. Cadiz, Kbhvn. — Georgios I, Kihl, ankom til Antwerpen 28. Jan., bestemt til Odessa. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Genua 9. Febr., bestemt til Livorno, Neapel, Messina. — Leopold II, Kruse, afgik fra Antwerpen 8. Febr., bestemt til Tunis, Piræus, Konstantinopel, Samsoun etc. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Algier 6. Febr., bestemt til Piræus, Konstantinopel etc. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Rotterdam 10. Febr., bestemt til New-Orleans. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Antwerpen 29. Jan., bestemt til Novorossisk, Batoum. — Omsk, Rasmusen, afgik fra Havre 4. Febr., bestemt til Kbhvn. — Tejo, Fenger, ankom til Lissabon 7. Febr., bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, ankom til Reval 30. Jan., bestemt til Antwerpen. — Vesuv, Norden, ankom til Newcastle 7. Febr., bestemt til Southampton, Valencia, Barcelona, Genua etc. — Viking, Jørgensen, ankom til Trondhjem 1. Febr., bestemt til Canariske Øer. — Xenia, Ingerslev, afgik fra La Rochelle 6. Febr., bestemt til Havana, New-Orleans. — Louisiana, Jensen, afgik fra Azorerne 4. Febr., bestemt til St. Thomas, New-Orleans.

Anglo Dane, Petersen, afgik fra Kbhvn. 3. Febr., bestemt til Manchester, Liverpool. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Helsingør 7. Febr., bestemt til Kbhvn. Stettin. — Ceres, Svensson, ankom til London 31. Jan., bestemt til Kbhvn., Libau. — Charkow, Nielsen, ankom til Hull 7. Febr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom til London 7. Febr., bestemt til Kbhvn., Pillau. — Christiansund, Bay Smith, ankom til Stettin 4. Febr., bestemt til Kbhvn., Kristiania. — Fanø, Jørgensen, ankom til Danzig 7. Febr., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Frederik, Harboe, ankom til Pillau 4. Febr., bestemt til Hull. — Jolantha, Frisenette, ankom til Vejle 2. Febr., bestemt til Stettin. — Kasan, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 6. Febr., bestemt til Pillau. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 21. Jan., bestemt til Færøerne, Island. — Libau, Clauson-Kaas, passerede Skagen 8. Febr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Louise, Brabrand, ankom til Hull 3. Febr., bestemt til Kbhvn., Pillau. — Minsk, Olsen, passerede Skagen 8. Febr., bestemt til Kbhvn. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 30. Jan., bestemt til Kbhvn., Libau. — Nordjylland, Hansen, ankom til Hamburg 28. Jan., bestemt til Danzig. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 5. Febr., bestemt til London. — Pregel, Egidiusen, passerede Skagen 8. Febr., bestemt til Hull. — Romny, Harder, ankom til Hull 1. Febr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Thyra, Garde, passerede Skagen 6. Febr., bestemt til Hamburg. — Valdemar, Sørensen, ankom til Antwerpen 6. Febr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Hamburg 30. Jan., bestemt til Kbhvn., Østersøen.

Ficaria, J. V. Fenger, afgik fra Kbhvn. 11. Febr., bestemt til Newcastle. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 10. Febr., bestemt til Kbhvn.

**Thingvalla.** Norge, Knudsen, afgik fra Kristianssand 5. Febr., paa Rejse til New York. — Island, Thomsen, afgik fra Swinemünde 7. Febr., ankom til Kbhvn. 8. — Hekla, Laub, afgik fra Kristianssand 7. Febr., ankom til Kristiania 7. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kristiania 21. Jan., ankom til New-York 7. Febr.

**Dannebrog.** Amalienborg, Schultz, ankom til Reval 2. Febr. — Christiansborg, Petersen, ankom til Rotterdam 8. Febr. — Frederiksborg, M. Kühl, afgik fra Liverpool 9. Febr., bestemt til Glasgow. — Uranienborg, Olsen, ankom til Reval 31. Jan.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Skodsborg, K. Schmidt, ankom til West Hartlepool 9. Febr. — Jægersborg, Andersen, ankom til Libau 8. Febr. — Klampenborg, K. Ewaldsen, ankom til Ardrossan 5. Febr.

**Danmark.** Rolf, J. G. Hahn, ankom til Libau 5. Febr. — Absalon, H. Predbjørn, afgik fra Libau 4. Febr., bestemt til Dunkirk. — J. N. Madvig, H. S. A. Olsen, ankom til Blyth 9. Febr. — Hamlet, W. E. Sommer, ankom til Newcastle 4. Febr. — Helge, D. G. Matthiessen, afgik fra Reval 3. Febr., bestemt til London.

**Carl, Skjold, Gorm.** Frode, H. W. Wrisberg, afgik fra Antwerpen 24. Jan., ankom til South Shild 29. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Genua 5. Febr., bestemt til Konstantinopel. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Sunderland 4. Febr., bestemt til Kbhvn. — Svend, Chr. Holst, afgik fra Dundee 8. Febr., ankom til Arbroath 8. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Boness 4. Febr., bestemt til Libau. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 13. Jan., ankom til Helsingør 13. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Kbhvn. 3. Febr., ankom til Libau 5. — Ragnar, Th. Tofte, afgik fra Newport 8. Jan., ankom til Aarhus 14. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Kbhvn. 3. Febr., ankom til Libau 5. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Blyth 9. Febr., bestemt til Libau. — Magnus, M. Frantzen, afgik fra Libau 3. Febr., ankom til Rotterdam 8. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra London 8. Febr., bestemt til Blyth.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Methil 18. Jan., ankom til Aarhus 21. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Middlesbrough 29. Jan., ankom til Blyth 29. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra Riomarina 8. Febr., bestemt til Rotterdam. — P. Andrejef, L. Johnsen, afgik fra Methil 21. Jan., ankom til Genua 4. Febr. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Burntisland 4. Febr., bestemt til Kbhvn.

**Heimdal.** Anine, J. Møller, afgik fra Dunkirk 5. Febr., ankom til Sunderland 8. — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Bilbao 4. Febr., bestemt til Tyne.

**Norden.** Nordhvalen ankom til Philadelphia 22. Jan. fra Danzig. — Nordboen afgik fra Galveston 19. Jan. til Hamburg. — Nordvest afgik fra Amsterdam 27. Jan. til Venice, pass. Dungeness 28. Jan. — Nordkap ankom til Baltimore 31. Jan. fra Penart. — Nordpol afgik fra Kbhvn. til Methil, ankom 2. Febr. hertil.

**J. Lauritzen, Esbjerg.** Neptun, Jessen, afgik fra Methil 3. Febr., ankom til Esbjerg 5, afgik fra Esbjerg 6, ankom til Methil 8. — Nerma, Degn, ankom til Esbjerg 3. Febr., afgik fra Esbjerg 5, ankom til Methil 7, afgik fra Methil 8, bestemt til Esbjerg. — Nordsøen, Schmidt, ankom til Newcastle 4. Febr., afgik fra Newcastle 5, ankom til Esbjerg 8.

**Kjøbenhavn.** Carl Hecksher, Starck, afgik fra Neufahrwasser 5. Febr., ankom til Rønne 9. — Dania, Troensegaard, afgik fra Newcastle 29. Jan., bestemt til Philadelphia. — Fyen, Hansen, afgik fra Newcastle 4. Febr., ankom til Helsingør 9. — Hafnia, Neergaard, ankom til Rotterdam 7. Febr. — Russia, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 1. Febr. — Sjælland, Skjødt, afgik fra Eckernførde 3. Febr., ankom til Libau 6. — Jylland, Jensen, afgik fra Antwerpen 5. Febr., ankom til Blyth 6.

**Østersøen.** Ella, Hansen, afgik fra Methil 6. Febr., ankom til Dover 9. — Maja, Storm Hansen, afgik fra Newcastle 8. Febr., bestemt til Plymouth. — Patria, Andersen, ankom til Philadelphia 6. Febr. — Rita, Skov, ankom til Stettin 26. Jan. — Yrsa, Larsen, afgik fra Gallipoli 8. Febr., bestemt til Portsmouth.

**Union.** Anglia, Erichsen, ankom til Reval 3. Febr. — Frisia, Fisker, ankom til Helsingør 2. Febr. — Scotia, Nielsen, afgik fra Wearmouth 6. Febr., bestemt til Kbhvn. — Olga, Jørgensen, afgik fra Landskrona 6. Febr., ankom til Tønsberg 8.

**Dampskibsselskabet Torm.** Agnete, Sørensen, afgik fra Grangemouth 3. Febr., bestemt til Kbhvn. — Hermia, Warming, ankom til Kbhvn. 3. Febr. — Alice, Kraemer, ankom til Korsør 3. Febr. — Bornholm, Jensen, afgik fra Kiel 4. Febr., ankom til Korsør 5. — Gøteborg, Madsen, afgik fra Stockholm 5. Febr., ankom til Libau 9. — Nauta, Steen, ankom til Assens 3. Febr. — Marstrand, Lund, ankom til Helsingør 8. Febr. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Rødvig 3. Febr.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden rognes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrer 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, der under indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat, Fyrskibene »Skagens Rev«, »Læsø-Trindel«, »Kobbergrund«, »Anholt-Knob«, »Læsø-Bende« og »Schultz's

*Grund* ere inddragne for Is. Hermed ere samtlige danske Fyrskibe i Farvandene Ø. for *Skagen* inddragne.

**Store-Bælt.** *Korsør* Fyrskib er inddraget for Is.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverig.** Åhus. Ved Åhus uddybes en ny Rende, 80 Alen bred med 19 Fods Dybde fra Søen til Havnen i Retning V. t. N.

Indløbet til Renden afmærkes med en Klokke tønde og med en Lystønde, der viser vekslende rødt og hvidt Lys.

Rendens S. Side afmærkes med tre sorte Vagere med Ballon. N. Siden med tre røde Vagere med Kost i 550, 1100 og 1650 Alens Afstand fra Havnen.

Paa N. Molen, c. 300 Alen fra dens Yderende tændes et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 28 Fod.

I Land, c. 950 Alen N. 84° V. fra Forfyret, tændes et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 45 Fod.

Holdte overet lede Fyrene midt igennem Renden.

Vageren ved 8 Fods Grunden ud for *Wiltshires Grund* ombyttes med en sortmalet Lystønde, der viser vekslende rødt og grønt Lys. 55° 55' 21" N. Br. 14° 22' 45" Ø. Lgd.

**Finland.** Finske Bugt. Farvandet til *Tuska* eller *Långvik* Savværk paa Ø. Siden af *Mogen Pörtö Land* er afmærket saaledes:

NV. for 22 Fods Grunden *Lisette* i 5 Fv. Vand en sort og hvid Stage med en nedadvendt over en opadvendt Kost, 5½ Kbl. S. 46° Ø. fra *Mogen Pörtö Land* S. Pynt. 60° 22' 4" N. Br. 26° 33' 36" Ø. Lgd.

Ø. for 16 Fods Grunden *Högholm Vestra* i 7 Fv. Vand en rød og hvid Stage med en opadvendt over en nedadvendt Kost, 4¾ Kbl. S. 72° Ø. fra *Mogen Pörtö Land* S. Pynt. 60° 22' 23" N. Br. 26° 33' 40" Ø. Lgd.

V. for 22 Fods Grunden *Högholm Østra* i 5 Fv. Vand en sort og hvid Stage med en nedadvendt over en opadvendt Kost, 6 Kbl. S. 78° Ø. fra *Mogen Pörtö Land* S. Pynt. 60° 22' 26" N. Br. 26° 33' 57" Ø. Lgd.

Ø. for 17 Fods Grunden *Kungsböle* i 5 Fv. Vand en rød og hvid Stage med en opadvendt over en nedadvendt Kost, 4¾ Kbl. N. 80° Ø. fra *Mogen Pörtö Land* S. Pynt. 60° 22' 37" N. Br. 26° 33' 42" Ø. Lgd.

Ø. for Grunden *Bovik* i 5 Fv. Vand en rød og hvid Stage med en opadvendt over en nedadvendt Kost, Ø. for *Boviksholmarna*. 60° 22' 44" N. Br. 26° 33' 58" Ø. Lgd.

V. for 22 Fods Grunden *Sommargrund* i 5 Fv. Vand en sort og hvid Stage med en nedadvendt over en opadvendt Kost, 7½ Kbl. N. 72° Ø. fra *Mogen Pörtö Land* S. Pynt. 60° 22' 45" N. Br. 26° 34' 11" Ø. Lgd.

Ø. og NØ. for Grunden *Boviks Norra* i 5 Fv. og 4½ Fv. Vand to rød og hvide Stager med en opadvendt over en nedadvendt Kost, NNØ. for *Boviksholmarna*. 60° 22' 53" N. Br. 26° 33' 57" Ø. Lgd. og 60° 23' 5" N. Br. 26° 33' 52" Ø. Lgd.

V. for 18 Fods Grunden *Smibörn* i 4½ Fv. en sort og hvid Stage med en nedadvendt over en opadvendt Kost, 3 Kbl. S. 60° V. fra Holmen *Långörens* S. Pynt. 60° 23' 11" N. Br. 26° 33' 57" Ø. Lgd.

Ø. for 18 Fods Grunden *Högberg* i 4 Fv. Vand en rød og hvid Stage med en opadvendt over en nedadvendt Kost, 4 Kbl. S. 67° V. fra Holmen *Långörens* S. Pynt. 60° 23' 11" N. Br. 26° 33' 45" Ø. Lgd.

Ved 24 Fods Grunden *Långörn* i 5 Fv. Vand en rød og hvid stribet Stage med Kors, 3½ Kbl. N. 86° V. fra *Långörens* S. Pynt. 60° 23' 21" N. Br. 26° 33' 37" Ø. Lgd.

N. for 13 Fods Grunden *Långvikens Södra* i 5 Fv. Vand en hvid Stage med nedadvendt Kost, 4 Kbl. S. 86° V. fra *Långörens* S. Pynt. 60° 23' 19" N. Br. 26° 33' 37" Ø. Lgd.

S. for 13 Fods Grunden *Långvikens Norra* i 4 Fv. Vand en rød Stage med Kost, 5 Kbl. N. 81° V. fra *Långörens* S. Pynt. 60° 23' 26" N. Br. 26° 33' 31" Ø. Lgd.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverig.** Fyrskibet *Fladens* er inddraget for Is.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland.** Jade. I *Wangeroo* Farvand ere de elektriske Lystønder slukkede. De tændes igen, naar Isen tillader det.

**Holland.** I *Texelstroom* har Isen bortrevet en Del Tønder. Saa længe der er Is i Farvandene, maa man ikke stole paa Afmærkningen.

**England.** Et Vrag ligger sunket c. 2 Kml. S. 85° V. fra Fyrskibet *Haisborough* og N. for *Haisborough* Fyr. To Mæster ere over Vandet. 52° 58' 30" N. Br. 1° 32' 30" Ø. Lgd.

**Shetlands Øer.** Mainland. Paa *Inner Voder* i *South Nesting Bay* er opført en 19 Fod høj, cylinderformet Baake med Kurv. 60° 16' 30" N. Br. 1° 4' 10" V. Lgd.

### Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**Frankrig.** Sirenerne paa SV. Molen ved *Boulogne* ere i Uorden. Taagesignal gives midlertidig med en Klokke, hvor paa slaas c. 50 Slag hvert Minut.

**Englands S.-Kyst.** I *Swanage Bay* er paa Yderenden af den N. lige Del af Dæmningen tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 22 Fod. Synsviddens: 3 Kml. 50° 36' 30" N. Br. 1° 56' 55" V. Lgd.

Paa Yderenden af den S. lide Del af Dæmningen er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 13 Fod. Synsviddens: 3 Kml.

**Englands V.-Kyst.** Wales. I *Pwllheli Water* er funden en Klippegrund med 7 Fod, Springtids Lavvande, fra *Gimlet Rock* i N. 78° Ø., 7 Kbl. 52° 53' 5" N. Br. 4° 22' 40" V. Lgd.

**Hebrider.** Logh Dunvegan. Ved Ø. Siden af Klippen *Bo Na Fomachd*, V. Kysten af *Skye*, er i 4½ Fv. Vand udlagt en rød Spidstønde. 57° 26' 45" N. Br. 6° 35' 45" V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Vrag i Atlanterhavet.** Den 16de Januar. 25° 8' N. Br. 17° 32' V. Lgd. Et stort kærtret Skib, lastet med Tømmer.

**Frankrig.** Om kort Tid forandres Fyret *Ile de Groix* til et Lynfyret, der hver 25 Sekunder viser Fire-Lyn, hvert af 1/10 S. Varighed, Mørke mellem Lynene 3 S. og mellem Grupperne c. 15 S. Flammens Højde bliver uforandret. Lysævnens 38 Kml.

Under Arbejdet slukkes det nuværende Fyr og et midlertidigt hvidt, fast Fyr tændes. Det skjules fra N. til Ø. Det nye Fyr kan brænde til Forsøg.

**Forenede Stater i Nordamerika.** Maine. *Boothbay*. Omtr. den 9de Februar 1897 oprettes Taagesignal ved *Ram Island* Fyr. Paa en Klokke slaas hver 20 Sekunder afvekslende Et-Slag og To-Slag. Klokken hænger paa Fyrtaarnets NV. Side.

**Delaware River.** I *Cherry Island Flats* Ø. lige Løb ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

En rød Spirtønde er i 19 Fod Vand udlagt ved Løbets Ø. Side, fra *Cherry Island* forreste Ledefyr i S. 18° Ø. og fra *Christiana* Fyr i N. 74° Ø.

En sort Spirtønde er i 19 Fod Vand udlagt ved Løbets V. Side, fra *Cherry Island* bageste Ledefyr i S. 37° Ø. og fra *Christiana* Fyr i N. 48° Ø.

*Cherry Island Flats* røde Tønde Nr. 32, midt paa Grunden, er inddragen.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Rusland.** Ved *Aitodor* Fyr er anbragt en Gongong, hvormed gives Taagesignal.

**Bulgarien.** Ved *Varna* er tændt to røde, faste Fyr, det ene ved Inderenden af Molen, som er under Bygning Ø. for *Varna* Fyr, det andet V. derfor.

Det V. lige Fyr lyser i frit Farvand mellem Molen og S. Siden af Bugten, det andet er skjærmet, saa at det først ses, naar man er indenfor Molen.

Ved Molens Yderende ligger en Tønde med rødt Flag.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Tunis.** — Ethvert Skib skal, uden Hensyn til hvorfra det kommer, underkastes Sundhedsundersøgelse paa *Goletta* Red. Kun Skibe, der have faaet fri Praktika, tilstedes Adgang til Kanalen, dog undtages Skibe med Læge ombord og Skibe, der gaa i Kystfart.

**Malta.** — Passagerer fra Havne i *Middelhavet* underkastes streng Lægeundersøgelse og Desinfektion, hvis de i de sidste 30 Dage før Ankomsten have været i Indien. Gangklæder, Sengenklæder m. m. desinficeres før de kunne indføres.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
<b>Dampskibe Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk. ....		107 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	108 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Thingvalla .....	47 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 1/4	47	47 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Danmark .....	92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Norden .....	122 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 1/4	122 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	122 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Kjøbenhavn .....	96	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Carl .....		61 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	62
Dannebrog .....	110 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> 1/2	110 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	110 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Skjold .....	77 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	77 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	78
Helsingørs Dampsk. ....		58	62
Østersøen .....		72	77
Nordsøen .....		94	100
Foren. Bugser-Selsk. ....		—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....		97	103
<b>Dampskibe Obligationer.</b>			
4 0/0 foren. Dampsk. ....		103 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	106
5 0/0 — — .....		—	—
5 0/0 Thingvalla 1880 .....		—	—
5 0/0 — 1894 .....		—	—
5 0/0 Norden .....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 0/0 Stats .....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 uopsig. Stats .....		99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	100
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 Husejer Kreditk. ....		95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 Kbhvns Kreditf. ....		95	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 0/0 — — 6 — .....		98 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 Landkreditk. 3 — .....		98	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....		158 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	159 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Privatbank .....		127 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	127 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank .....		128	128 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Handelsbank .....		127	127 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain .....		104	104 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Helsingørs Jernsk. ....		107	108 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Sukkerfabr. ....	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 3/4	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier .....	125	124 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	125

**Vekselkursær.**

	åvieta Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg .....	89.15	89
London .....	18.18	18.15
Paris .....	72.20	—
Amsterdam .....	150.65	—

**Notering paa Berlins Børs d. 8. Februar 1897.**

Russiske Noter .....	216.55
4 0/0 Russiske Consols .....	103.10
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 — Boden Kredit .....	105.50
6 0/0 Mexikanske .....	97.30
5 0/0 Rumænske Stats .....	101
4 0/0 — — 1890 .....	90.10

Omsætningen i Dampskibs-Aktier ved Noteringen har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 18,000, »Thingvalla« 14,000, »Danmark« 28,000, »Norden« 24,000, »Kjøbenhavn« 174,000, »Carl« 22,000, »Dannebrog« 10,000, »Skjold« 26,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, Ved Stranden 16.

**Bekendtgørelse**

fra

**Kjøbenhavns Havneforvaltning.**

Skibsredere og Mæglere, som ønske Assistance af Havnevæsenets Isbryderdampskib »Sleipner« for Skibe, der skulle afgaa fra Kjøbenhavns Havn, anmodes om saa vidt mulig at indgive Begæring herom til Havnemesteren en Dag førend Assistance ønskes.

»Sleipner«s Afgangstid vil da blive meddelt fra Havnevæsenet.

Havneforvaltningens Telefon-Nr. er 2039.

**Aktieselskabet**

**Dampskibsselskabet Vesterhavet**

afholder Generalforsamling paa Hotel Royal i Esbjerg Fredag den 26. Februar 1897 Kl. i Eftm.

Til Behandling foreligger:

1. Det reviderede Regnskabs Godkendelse.
2. Udvidelse af Aktiekapitalen indtil Kr. 710,000.00.
3. De i Statuternes § 10 under a, b, c og f indeholdte Emner.

**Bestyrelsen.**

**Kjøbenhavns Skipperforening**

afholder den i Vedtægternes § 21 fastsatte ordentlige Generalforsamling Lørdagen den 20de Februar d. A., Kl. 6 Eftermiddag, paa Foreningens Kontor, Holmens Kanal Nr. 18, hvor toruden de sædvanlige Sager vil blive foretaget:

- 1) Valg af 3 Repræsentanter.
- 2) Valg af 2 Revisorer og 2 Suppleanter.

De reviderede Regnskaber over Foreningens og Stiftelsens Indtægter og Udgifter saavel som Legatregnskaberne for 1896 vil ligge til Eftersyn paa Foreningens Kontor hver Søndag fra Kl. 10—12 og 2—4 fra den 1ste Februar d. A., fra hvilken Tid den trykte Fortegnelse over Foreningens finansielle Status vil kunne afhentes paa Foreningens Kontor.

Kjøbenhavn, den 29de Januar 1897.

P. B. V.:  
**F. Harboe.**

**Den alm. danske Skibsførerforening af 1874**

afholder sin aarlige Generalforsamling Mandag den 22de Februar Kl. 7 Em. i Larsens Lokale, St. Anna Plads 13,

1. Sal, med følgende Dagsorden:

- 1) Fremlæggelsen af det reviderede Aarsregnskab.
- 2) Valg af to færende Bestyrelsesmedlemmer.
- 3) Valg af to Revisorer.
- 4) Forslag fra Bestyrelsen om, at der i Foreningens Love § 4, første Linje, efter »Skibsfører« tilføjes: samt enhver færende Styrmand, der opfylder de i Sønæringsloven stillede Krav til Erhvervelse af Bevis som Skibsfører.
- 5) Forslag fra Bestyrelsen om Foreningens eventuelle Indtræden i en Fællesrepræsentation for at varetage Søartens Interesser.
- 6) Bestemmelse om Anvendelse af den efter afdøde Grosserer John Forbæch arvede Kapital.

**Bestyrelsen.**

**Den alm. danske Skibsførerforening af 1874**

afholder Middag med efterfølgende Dans Onsdag den 24de Februar i Larsens Lokale, St. Anna Plads 13. Listen til Tegning er fremlagt i Foreningens Lokale sammesteds.

**Bestyrelsen.**

# Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

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

## Holm & Collerup, Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)  
og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer  
udføres solidt, hurtigt og billigt.

## Knöhr & Burchard Nfl.,

Telegram-Adr.  
KNØHRBARD.

Hamburg,

Telephon  
287.

Damp- & Sejlskibsmæglere.  
Køb, Salg & Kontrahering af Skibe.

Speciel Afdeling for  
Assurance & Havarisager.

## Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

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

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

»Æolus«, »Transit Nr. 1« og »Nore«

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

## HÄNSCHELL & C<sup>o</sup>

BARBADOS, W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastpladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Europa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Overretssagfører J. WESTENGAARD,

Vestervoldgade 2, Kjøbenhavn V. Telefon 3424.

## Metalspejllapparater, Havnefyrrer & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

## Pumper.

udmærket egnede til Lastpumper.

Maskinfabrikken Rannje,  
Mathæusgade 6.

## J. E. Møllers Enke & Co.

Kjøbenhavn.

ENEFORHANDLING

af

MILWARD & SONS

Fiskekroge.

Nordisk

Skibssalg-Bureau.

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.

Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Cl. Christensen & Co.

## Cornelius Knudsens Etabl.,

Kjøbmagergade 37. Kjøbenhavn.

NØRHOLMS

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.

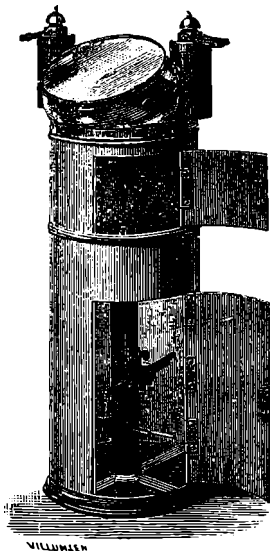
Paralellinealer.

Marinekikkerter.

Complete Dykkerdragter

Premierløjtnant Clausens

Patent Universal Deflektor.



Reparationer udføres med Omhu.

Sølv-Statsmedalje og Guldustillingsmedalje: Lübeck 1895.

Guldmedalje Industriudstillingen Malmø 1896.

## 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.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibstær, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN

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

Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til  
Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeler ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

Triers Bogtrykkeri (G. L. Lind & Numa Frænkel.) Kjøbenhavn.

### 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 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 TORSDAG.

Nr. 7.

Kjøbenhavn, Torsdag den 18. Februar 1897.

4. Aarg.

INDHOLD: Skibsfører-Foreningen og Styrmandene. — Fransk Jurisprudens angaaende Domstoles Kompetence i Kollisions-sager. — Sømandsstandens Organisation. — Forhyringsloven. — Generalforsamlinger. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

## Linoleum

og  
Voxdug

til

Kahytter og Trapper,  
bedste Fabrikata.

E. Meyer,

St. Kjøbmagergade 26.

## 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.

## Jens Emil Juhl,

Hovedagent for  
Dansk Livsforsikringsselskab

**HAFNIA**

Frederiksberggade 42. Kontortid 9-5.  
Telefon 3326.

## Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Staal-,  
Jærn- &  
Broncestøberi.

Dampskibe af hvilkensomhelst Størrelse.

Stationære Dampmaskiner.

Pumper & Muddermaskiner.

Doktagninger og Reparationer af Skibe

Maskin- og Kedelreparationer.

Patenteret Hydro Pneumatiske Aske Ejector  
for Skibe.

Howaldts Metalpakning.

Støbemaal efter indsendte Tegninger eller Modeller,  
saasom: Skibsstævne, Skibsskruer, Ankere etc.

Representant for Danmark:

Ingeniør Carl Holtermann,

Østerbrogade 22, København Ø.

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 24.

**Anders Nielsen,**

Fredericiagade 27.

**Største Lager**

af

**Fedevarer.**

**C. M. Fonnesbech.**

Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter.

Udsalg:

Østergade 10, København.

Telefon 1268.

## CARL NILSSON.

Telegr.-Adr.: Nilsson 167.

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.  
Amaliegade 36. København K.

(forhen Amaliegade 37).

Største Lager her paa Pladsen af alle sorter Maskin- og Cylinder-  
Oljer, Smørelser og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige  
Artikler for Dampmaskiner.

Eneforhandling af:

Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil.  
Zynkara. (Til Forebyggelse af Tærning, Syre- og Kjedelstensdannelse).  
Angus' Special Pakninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent  
Kamelhaars Drivremme. „Kerasha“. Patent Træ-Rømskiver.

## Flensborgs

## Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjædler

særlig hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

## J. Bruch's

## Herreekviperingsforretning,

St. Annaplads 14.

Uniformer og civile Klædninger.

## 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, København,

Telefon 3902.

Nørrefarimagsgade 31A, 1. Sal.

## A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibsmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

Den anerkjendte

## Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nisson,**

Telefon 120.

Nyhavn 53, København.

# DRIK KOLA KONGO-BITTER.

Styrkende og i høj Grad  
stimulerende.  
Faas overalt.

## Dampbaad ønskes.

En lille god Dampbaad med ny tidssvarende Maskine og Kjedel, passende til Kystfart med Passagerer og Gods, ønskes til Køb. Dybgaaende under 4 Fod med en Netto Tonnage af under 20 Tons. Tilbud med nøjagtig Beskrivelse og Opgivelse af Kulforbrug ønskes hurtigst tilsendt CHR. MØGEL-VANG, Nykjøbing, Mors.

**W. JUUL'S**  
Kjød-Udsalg Toldbodvej 22  
og Frihavnen  
anbefales til de ærede  
Skibsprovianteringshandlere.  
Leverander  
til de kælerrig russiske Skibe  
Polarexfjorden og Standard.

**O. Larsen,**  
Kunsthværfærker & Illuminater,  
ERIKSGADE 7, STUEN,  
KJØBBENHAVN V.  
anbefaler sig med Skibe-Signal  
Lys, Raketter og Kanonslag,  
Festfyrværkerier og  
Illuminationer.

**N. Chr. Rønnes**  
Skibssnedkeri.  
Telefonnummer C 1766.  
St. Annegade 3.  
Kjøbenhavn C.

Anti-magnetiske  
Ankergangs  
Lomme-Uhre  
fra 20 Kr.  
Halv-Chronometere  
fra 50 Kr.  
Marinekikkerter og  
Barometere.  
Alle Reparationer udføres.  
**PALLE SØRENSEN,**  
6, Sølvtorvet 6.

**C. HANSEN,**  
Gjortler og Metalstøber,  
84 Pilestræde 84.  
Specialitet:  
Skibsarbejde.  
Anbefaler sig med alt til Faget henhørende  
til Nutidens billigste Priser.  
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.



**Budtz Møllers Eftf.,**  
Amagertorv 22.  
KJØBBENHAVN. K.

## LANDMANDSBANKEN

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

*Carlsen, Nielsen & Co.,*  
Skibshandlere & Sejlmagere.  
PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

**Fanø praktiske Sømændsskole.**  
Saa vel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid.  
Nærmere Oplysninger ved  
**P. H. Clausen,**  
Nordby, Fanø.

**SONNE & CO.,**  
SHIP BROKERS,  
Sailing & Steam Ship Agents & General  
Commission Merchants.  
RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.  
Korrespondance udbedes  
Telegram-Adresse: SONNE.  
De forskellige Code's benyttes, som Watkins, Scotts, A. J. & A. B. C  
Breve, Telegrammer, Dokumenter etc.,  
som ere adresserede til vort Firma, og som ere bestemte for  
Skibsførere, blive udleverede prompt ved Skibets Ankomst.

**EM. Z. SVITZER'S**  
SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.  
Founded 1893. Telegraphic address »SVITZER«.

Agents for Great Britain. }  
O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street, Newcastle o/ Tyne. telegraphic address: »Jürgenson«.  
R. W. SHEPARD & Co. London E. C. 70 Cornhill. telegraphic address: »Hobdell«.

The company maintains stations at the following ports, where a salvage boat will be stationed, always ready to leave at short notice.

COPENHAGEN	»SVITZER«
KASTRUP	»HØYER«
ELSINORE	»SWITZERGOTTLIEB«
KORSØR	»JØRGENSEN«
ALBUEN (LAALAND)	»GUNNERSEN«
FREDERIKSHAVN	»SVITZERLUND«
GOTHENBURG (SWEDEN)	»ELFVERSSON«
GREIFSWALD (GERMANY)	»SPRUTH«

The company's boat „Em. Z. Svitzer“ — in conjunction with the boats belonging to the Northern Salvage Company of Hamburg, viz: s/s „Berthilde“, s/s „Berger Wilhelm“ and s/s „Newa“ — operates in the Mediterranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).

**C. W. Obel's**  
Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.  
Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:  
Frederiksberggade Nr. 1.  
Telefon 3669.

## Danchells Fabriker.

Linoleum.  
Voxdug.



Anker-Mærke  
Eneudsalg i Danmark for  
**Delmenhorster**  
Linoleumfabrik.  
Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:  
Pilestræde 13. Matthæusgade 5.  
Telefon 545. Telefon 2680.  
Kjøbenhavn.

**TH. SIMONSEN,**  
Nyhavn 57.  
Sølv Medaille i Malmø  
for Lanterner.

**Ed. Harth,**  
Konservesfabrikant.  
St. Kongensgade 101.  
Kjøbenhavn. K.  
Konserves. —  
torrede og saltede  
Grøntsager  
anbefales d'Herr.  
Skibsprovianterere.

**DENTIN** er en Tandplumbe; nogle faa Draaber i den hule  
Tand hindrer Luitens Adgang og stiller derved de heftigste Tandmerter.  
9, Kronprinsensgades nye Materialhandel.  
CHR. V. MENDE, cand. pharm.

**J. A. Thiesson,**  
Smør-, Æg- & Osteforretning:  
Leverander i Skibsproviant.  
Oprettet 1851.  
Raadhusstræde Nr. 2 B,  
Kælderen  
(ikke Hjørnekælderen),  
Kjøbenhavn. K.

**Nordisk**  
Skibssalgs-Bureau.  
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.  
Kontor for Køb og Salg af Skibe.  
Cl. Christensen & Co.

## Skibsfører-Foreningen og Styrmandene.

Paa Mandag afholder den almindelige danske Skibsfører-Forening sin aarlige Generalforsamling, og Deltagerne i denne ville faa Fornøjelsen af at træffe paa en god og gammel Bekendt: Forslaget om, at Styrmand, der ere i Besiddelse af de fornødne Kvalifikationer til at erholde Bevis som Skibsførere, kunne optages som Medlemmer af Foreningen. Dette Forslag har vist sig i Besiddelse af en overordentlig Livskraft, hvortil Grunden sikkert dels maa søges i, at det er et godt og fornuftigt Forslag, dels i den Omstændighed, at et Flertal af Foreningens Medlemmer utvivlsomt ønske det gennemført. For at dette skal lykkes, kræves imidlertid, at det har et betydeligt Flertal for sig, idet Lovene fordrer  $\frac{3}{4}$  af Stemmerne til dets Vedtagelse. Om Stemningen for det i det forløbne Aar er vokset saa meget, at det nu kan vedtages, kunne vi ikke have nogen Mening om, men kunde vi bidrage til, at det lykkedes, vilde vi have bidraget til en god Sags Gennemførelse.

Vi vilde gøre os skyldige i for mange Gentagelser, om vi her anførte alle de Grunde, der tale for Styrmandenes Optagelse i Skibsfører-Foreningen, og som vi have fremdraget i dette Blads Nr. 9 for 27. Febr. f. A. Det er kun en enkelt Side af Sagen, vi særlig ønske at fremhæve, og som i Grunden forekommer os at være den, der maa tillægges mest Betydning.

Hvad man end iøvrigt vil mene om de Argumenter, der fremføres imod Styrmandenes Optagelse i Skibsfører-Foreningen, saa maa man dog indrømme, at de væsentligt ere af formel Natur. Man er ængstelig for at gaa udenfor det Grundlag, hvorpaa man mener Foreningen er dannet, og man frygter for, at den vil miste sin Karakter af en Skibsfører-Organisation, hvis man optager Styrmandene. Men hvis man først kommer til den Erkendelse, at Forslagets Gennemførelse vil være et Gode baade for Foreningen og for Styrmandene, saa maa man dog indse, at de Betæneligheder, der iøvrigt kan være ved Forslagets Vedtagelse, ikke ere større, end at man kan komme over dem. Og at Styrmandenes Optagelse virkelig vilde være et saadant Gode, det synes os saa indlysende, at vi ikke kunne tro andet, end at det efterhaanden maa erkendes fra alle Sider. Det vil ikke være muligt at paavise nogen Forskel i Interesser mellem Skibsførere og Styrmand; de tilhøre samme Stand, og deres Interesser ere helt igennem fælles. Forskellen er udelukkende en Forskel i Rang, og dette bør, naar vægtige Grunde iøvrigt tale for en Sammenslutning, ikke være til-

strækkeligt til at hindre en saadan. For Skibsførerne har det den største Interesse, at den Klasse, hvorfra de rekruteres, i alle Henseender bliver stillet saa godt og hævet saa højt som muligt; derved forøges i væsentlig Grad Garantien for, at Skibsfører-Standen ogsaa i Fremtiden kan komme til at indtage en anset Plads i Samfundslivet, og at den vedblivende vil kunne løse de Opgaver, der stilles den. For Styrmandene har det den største Betydning, baade at de, ved at indtræde i Skibsfører-Foreningen, komme ind i en stor og stærk Organisation, og at de føle sig som tilhørende en Stand, der staar solidarisk i Varetagelsen af fælles Interesser. Af disse Grunde synes det os, at Skibsfører-Foreningen ikke med Rette kan afvise Spørgsmaalet om Styrmandenes Organisation som sig uvedkommende. Det synes os tvertimod, at der her foreligger en Opgave for Foreningen, som den, i Kraft af sin ledende Stilling indenfor Standen, maa søge at løse. Det, der her bør være det afgørende, bør ikke være formelle Betæneligheder, men Hensynet til den store Del af Standen, der har Ret til at vente af Foreningen, at den, naar det gøres nødvendigt, vil varetage hele Standens Interesser.

Og en saadan Nødvendighed synes os at foreligge. Man siger nok, at Styrmandene kunne jo danne deres egen Forening, og vi have i den senere Tid her i Bladet fremført Indlæg fra Styrmand, der tage Ordet for det samme. Men vi gentage, hvad vi alt have udtalt herimod, nemlig at dette vil kræve saa store økonomiske Ofre for Styrmandene, at de ville være meget følelige, og saa ville Styrmandene endda ikke opnaa det, der vil være vundet ved at Skibsfører-Foreningen optager dem. Det er derfor med god Grund, at de nære Ønsket om, at dette nu maa ske.

Idet vi saaledes udtale Haabet om, at Forslaget om Styrmandenes Adgang til Skibsfører-Foreningen paa Mandag maa blive gennemført, gøre vi opmærksom paa, at denne Sag netop nu ogsaa i videre Kredse omfattes med megen Interesse. Som det fremgaar af et Referat andetsteds her i Bladet, har den nylig været behandlet i Marstals Skipper-Forening, uden at der dog heller her var den fornødne Overvægt i Stemmer til i Aar at gennemføre den. Uden Tvivl vilde Forslagets Vedtagelse i den almindelige danske Skibsfører-Forening have en saa vidt rækkende Betydning, at Skibsførere og Styrmand ogsaa snart vilde staa samlede i andre Foreninger, og Standens hele Stilling udadtil vilde derved i høj Grad styrkes.

### Fransk Jurisprudens angaaende Domstoles Kompetence i Kollisionssager. (Uddrag af Revue Générale de la Marine Marchande.)

Vi have modtaget følgende:

Ingen fransk Lov giver Anvisning paa, ved hvilken Domstol en Kollisionssag bør føres. Den franske Code de Commerce Paragraph 407 behandler kun Ansvarligheds spørgsmaalet, idet den forudsætter 3 Tilfælde:

- 1<sup>o</sup> Kollision, opstaaet som Følge af en uafvendelig Hændelse, altsaa uden at der kan tillægges nogen af Parterne Skyld. Hvert Skib bærer her sin egen Skade.
- 2<sup>o</sup> Kollision, opstaaet ved Fejl, begaaet af den ene Kaptein. Hele Skaden erstattes her af denne.
- 3<sup>o</sup> Kollision, med Hensyn til hvilken der er Tvivl om, paa hvis Side Skylden ligger. Begge Skibes Skade lægges sammen, og hver Part bærer Halvdelen. Er det bevist, at Kollisionen er opstaaet som Følge



af Fejl paa begge Sider, er det ved almindelig Jurisprudens fastslaaet, at den samlede Skade bør erstattes af begge Parter i Forhold til den begaaede Fejls Størrelse.

Der haves endvidere Regler for, at er den Paasejlende et Handelsfartøj, bør dets Kaptajn indstævnes for en Handelsret; er det et Lystfartøj, da for en Civilret, og er det et Regeringsfartøj, for en administrativ Domstol.

Andre Oplysninger indeholder Loven ikke, og de Resultater angaaende Kompetencen, som Domstolene, saavel Handels som Appellationsretterne, i Aarens Løb ere komne til, ere forskellige. Der er saaledes dømt, at det paasejlende Skibs Kaptajn kunde indstævnes der, hvor han og Skibet hørte hjemme, eller for den Ret, som var nærmest ved Kollisionstedet, eller for Retten paa det Sted, hvortil han var ankommen efter Kollisionen, eller for Retten paa det Sted, hvor det havde været muligt at beslaglægge det paasejlende Skib.

Ved en i August 1892 falden Kassationsdom har højeste Ret imidlertid fastslaaet, at da ingen Lov foreskrev andet, kunde en Kollisionssag, i Lighed med enhver anden Sag, i hvilken den personlige Ansvarlighed søgtes paavist, kun paadømmes ved den Sagsøgte naturlige Værnething, altsaa for Retten paa det Sted, hvor han har Bopæl.

Det har senere oftere været forsøgt at kæmpe imod denne Dom, falden i sidste Instans, men da ogsaa Appellationsretten i Rouen, navnlig ved en Arrêt af 24de Marts 1896, er kommen til samme Resultat, maa det nu anses for definitivt fastslaaet, at Landets øvrige, saavel Handels- som Appellationsretter, herefter ville dømme paa samme Maade.

Det er indlysende, at denne Jurisprudens er uheldig, thi i Praxis ere Vanskelighederne ved at maatte underkaste sig den mangfoldige, næsten uoverkommelige, til Eksempel at maatte sagsøge i Calais et Skib, som har gjort Skade paa et andet i Cette eller Marseille. Hvorledes vil man uden stort Tab af Tid og store Omkostninger kunne skaffe Vidner med nødvendige Oplysninger tilveje paa en fra det Sted, hvor Hændelsen skete, saa fjært liggende Plads.

Der arbejdes derfor nu i Frankrig paa at komme bort fra disse uheldige Forhold, og Handelskammeret i Nantes er gaaet i Spidsen med en Ansøgning til Regeringen om Vedtagelsen af en Lov, som fastsætter, at Kollisionssager i Fremtiden skulle føres for Tribunallet paa det Sted eller nærmeste Sted, hvor Kollisionen indtraf, eller for Tribunallet i den Havn, hvor et af Skibene efter Hændelsens Indtrædelse først har søgt ind.

*Skram.*

## Sømandsstandens Organisation

Vi have modtaget følgende:

Ved det Møde, som den 28de Januar afholdtes i Odense af Skippere og Redere af Skibe paa under 60 Tons, var i Følge »Dansk Søfartstidende« Referat en af Mødets Talere imod at gaa ind under Dansk Sejlskibsrederi-Forening, fordi denne var en Forening uden noget egentligt Formaal, og en anden af Mødets Talere kunde ikke se, hvad man skulde have med den omtalte Forening at gøre. D'Herrer, der fremkom med disse Udtalelser, kende sikkert intet videre til Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Virksomhed, og de maa utvivlsomt være uvidende om de Forhandlinger, der førtes paa Foreningens Generalforsamling i Juli Maaned f. A. Jeg venter ingen Modsigelse, naar jeg paastaar, at de Sager, som der vedtoges, at Foreningen skulde virke for, ere i ligesaa høj Grad i de mindre som i de større Skibes Interesse; jeg henviser desangaaende til det udførlige Referat af Generalforsamlingen, der findes optaget i »Dansk Søfartstidende« Nr. 28 for 9. Juli 1896. Af hvad der siden

den Tid er udrettet af Foreningen, skal jeg blot nævne, at denne er traadt i Forbindelse med Sagførere i de fleste danske Søkøbstæder, til hvem Foreningens Medlemmer gratis kunne henvende sig om Raad og Vejledning i juridiske Spørgsmaal. Idet de mindre Redere slutte sig til Dansk Sejlskibsrederi-Forening, have de allerede heri en stor Fordel, fremfor nu selv at begynde paa at danne en egen Forening. — Dernæst arbejder Dansk Sejlskibsrederi-Forening for Tiden paa at faa Krydstoldvæsenets Arbejdsmaade forandret, saaledes at man om muligt kan slippe fri for de byrdefulde Stansninger, der hvert Øjeblik paaføres os under Sejlads i danske Farvande, og som sikkert ere ligeaa tidsspildende og besværlige for de mindre som for de større Skibe. Hvorledes dette vil blive ordnet, ved man jo endnu ikke, men man venter sig gode Resultater af Foreningens Bestræbelser i denne Sag. — En Reform af Sejlskibenes Assuranceforhold, som Foreningen ogsaa for Tiden arbejder paa at gennemføre, er vel heller ingen ligegyldig Sag for de mindre Skibe. Ved Tilslutning til Dansk Sejlskibsrederi-Forening, komme de mindre Skibes Redere og Førere ogsaa med det samme ud over det Spørgsmaal, hvorledes de skal skaffe sig et Medlemsblad, idet »Dansk Søfartstidende« vil blive dem tilstillet, saa snart de indmelde sig i Foreningen.

Jeg tror i det foregaaende at have paavist, at der kan være ligesaa god Grund for de mindre som for de større Skibe til at slutte sig til Dansk Sejlskibsrederi-Forening. Jeg indser virkelig ikke, at Skibe paa over 60 Tons og Skibe under denne Størrelse have væsentlig forskellige Interesser, og endnu mindre at vore Interesser nogensinde kunne blive modstridende, saa at vi behøve at afsondres fra hinanden i særskilte Afdelinger eller Foreninger. Men hvis Førerne af de mindre Skibe virkelig holde mere af at samle sig i en Kresafdeling indenfor Dansk Sejlskibsrederi-Forening, med en Bestyrelse valgt ud af deres egen Midte til at underhandle om deres egne Sager, da er der paa den anden Side heller ingen Grund for os andre til at være imod en saadan Ordning. Hovedsagen er for mig den, at vi ikke komme til at staa splittede, og det vilde effer min Mening være det uheldigste af alt, om man nu begyndte paa at stifte en særskilt Forening for mindre Skibe, uafhængig af Dansk Sejlskibsrederi-Forening, thi dette vilde nærmest kun føre til, at de to Foreninger, der for en væsentlig Del vilde faa de samme Sager at virke for, kun vilde opnaa at fuske hinanden i Arbejdet, hvorimod man dristig tør gaa ud fra, at jo større Tilslutning en enkelt Forening faar, desto større Opgaver vil den kunne magte at løse.

Det maa nærmest være vor Opgave gennem vor Organisation at virke for at faa Skibsfarten lettere saa meget som muligt for de Byrder, der trykke den, samt i Tide at oplyse Lovgivningsmagten og Autoriteterne, der jo for største Delen mangle Sagkundskab paa Søvæsenets Omraade, om de Uretfærdigheder eller Mangler, der muligvis kunne findes ved de Lovforslag, der fremtidig komme under Behandling. Det vilde saaledes vistnok have været lettere, naar det var bleven paatalt i Tide, at forhindre, at Jærnbane- og Dampfærgetaksterne bleve saa lavt nedsatte, ved at paavise, at de ligefrem ruinerer Skibsfarten, end det vil blive nu igen at faa dette Forhold forandret, og saaledes er det gaaet med saa meget andet.

Det vil jo nu vist ikke være ret længe, før der vil blive foretaget en Revision af Søloven. Her er ogsaa et Punkt, hvor det er nødvendigt for os at have vor Organisation, for at vi gennem den kunne virke hen til at faa de mange uheldige Bestemmelser, som Søloven indeholder, forandrede. Jeg anser det ogsaa for at være af Vigtighed for Skibsfarten, at vi ved kommende Rigsdagsvalg stille Fordringer til Rigsdagskandidaterne om at virke for vore Interesser. Saaledes bære Landmændene, Handelsstanden, Haandværkerne o. a. sig ad, men saa vidt mig bekendt, har der aldrig fra Skibsfartens Side været foretaget noget i den Retning, hvilket jo uden Tvivl skyldes, at Skibsfarten hidtil har staaet uden Organisation. Det vilde dog vistnok

have sin Betydning, at d'Hrr. Rigsdagskandidater bleve paaindede om, at om de ønske vore Stemmer ved Valgene, da maa de ikke glemme os, naar der i Thinget foretages Afstemninger over Lovforslag eller Bevillinger vedrørende Skibsfarten. Jeg haaber at Dansk Sejlskibsrederi-Forening tager denne Sag under Overvejelse i Fremtiden.

Ville vi ikke selv være paa vor Post og paa rette Steder fremkomme med vore Krav og Ønsker paa samme Maade som andre Samfundsklasser, nemlig gennem Sammenlutning, da bliver Skibsfarten sikkert fremdeles Stedbarn i Samfundet.

A.

*Fører af Skonnert »B« paa over 60 Tons.*

Vi have modtaget følgende:

Hr. Redaktør!

De bedes optage i Deres ærede Blad et Par Bemærkninger til Hr. Fr. Nielsens Epistel angaaende Skippermødet i Odense. Hr. Fr. Nielsen raader til Maadehold udadtil og til Ærlighed og Retskaffenhed indadtil; det er smukke og gode Raad, det sidste maaske vanskeligere at gennemføre end det første, men jeg mener, at vi dog alle ere den ærede Kollega Tak skyldig derfor.

Men hvad den ærede Hr. Kollega ikke véd Raad for og endnu ikke har kunnet faa i Hovedet, det er disse Minimumstakster, og skønt det paa Mødet i Odense saa godt som blev givet ham ind med Ske, at vi selvfølgelig skulde have højere Takster for Vintersejlsads, synes han endnu at gaa i stadig Angst for at han skal komme til Kort, naar Vintersejlsadsen begynder; og han mener, at den eneste Maade, hvorpaa dette kan undgaas, er ved kun at have en Mægler paa hver Plads og denne ene skulde saa for Kjøbenhavns Vedkommende, saa vidt jeg kan forstaa, være Bjerre & Rømer.

Jeg synes nu, at det skulde staa enhver frit at benytte hvilken Mægler, han vil, og jeg kan ikke indse, at der kan være noget i Vejen derfor, og jeg tror endogsaa, at vi vil staa os derved, da vi jo saa vil undgaa Konkurrencen fra de andre Mægleres Side. Hr. Fr. Nielsen taler om at laste efter Tørn, men jeg antager, at han tager fejl af Lastning og Befragtning, da det jo er Befragtningen og ikke Lastningen, der skal foregaa hos Mægleren, og Lastning efter Tørn er noget, vi skulde sørge for at komme bort fra saa hurtigt som muligt.

Med Hensyn til Befragtning efter Tørn, da kunne det jo ordnes saaledes, at der paa hvert Mæglerkontor var ophængt en Tavle, hvorpaa Skipperen kunde skrive sit og Skibets Navn, Størrelse og Ladeævne, og den første paa Tavlen skulde der tilbydes den første Fragt, vedkommende Mægler kunde skaffe; kunde eller vilde han ikke have den, saa den næste paa Listen og saa fremdeles; selvfølgelig maatte ingen slutte under Minimumstaksten.

Fr. Nielsen mener maaske nu igen, at det kun er hans Mægler, der har Fragter, men jeg tror Konkurrencen imellem Mæglerne overfor Købmanden vil blive meget mindre, hvis vi kunne faa disse for Fr. Nielsen saa uforstaaelige Sommer- og Vinter-Minimumstakster gennemførte, og jeg tror ikke, at Mæglerne ville have noget derimod, da det jo ville lette deres Arbejde betydeligt.

Som vist vil erindres, oplæste Hr. Fr. Nielsen paa Skippermødet i Odense Breve fra d'Hrr. Mæglerne Bjerre & Rømer, Kjøbenhavn, og Hude, Aarhus, hvori d'Hrr. indrømmede at ville klarere 20 à 25 % under de nu gældende Takster, naar de, om jeg husker ret, kunde faa alle Foreningens Skibe; jeg ved nu ikke, om den ærede Kollega har gjort dette af lutter Kærlighed til Foreningen, men hvad Grunden nu end maatte være, tror jeg, at den ærede Kollega er for lidt hjemme i Skipperfaget til at han skulde være kompetent til at antage Mægler for hele Foreningen, og jeg synes snarere, det kan betragtes som utidig Indblanding fra Enkeltmands Side overfor Foreningen, da der saavidt mig

bekendt aldrig har været Tale om Nedsættelse af Klareingsgebyrene.

Endvidere skriver den ærede Kollega, at der paa Mødet i Odense var dem, som mente, at Foreningen godt kunde staa paa egne Ben; det er rigtigt, jeg var selv en af dem, som mente dette, og jeg var meget imod, at Foreningen skulde ind under Dansk Sejlskibsrederi-Forening; han skriver, lad os tage den Støtte, vi kan faa, men han glemmer at omtale, hvori denne bestaar, og naar han tidligere her i Bladet har omtalt, at Foreningen kun skulde bestaa af Skibe op til en Drægtighed af 60 Rg. Tons, synes jeg, det er vild Tale han fører, naar han bagefter fantaserer om at samle hele den danske Sejlskibsflaade under Dansk Sejlskibsrederi-Forenings beskyttende Vinger. Jeg vil nu lægge ærede Kolleger paa Sinde, at de, naar Foraarsejlsadsen begynder, ikke slutter til at laste efter Tørn for Cementfabrikker, Gødningsfabrikker og deslige Aktieforetager, men lad os huske paa, at Tid er Penge og en god Ekspedition ved Land er ligesaa meget værd som en hurtig Rejse over Søen, derfor lad os, hvor ikke bedre Vilkaar kunne opnaas, holde paa vor Sølov. Naar vi laste for en Købmand, kan vi jo altid faa stipuleret Lade- og Lossedage, men ligeoverfor Aktieforetager skal man næsten altid ligge paa Tørn, tidt og ofte op til 8 à 10 Dage, og desuden ere Fragterne derfra trykkede ned til det mindst mulige; jeg synes derfor, at vi skulde holde paa lige Ret for alle, som benytter vore Fartøjer, og lad os saa med det samme komme bort fra den utidige Konkurrence, der har været drevet imellem os selv indbyrdes, og som vist har gjort det meste til at Fragterne er kommet ned til det Minimum, de nu er paa.

Ærbødigst

J. A. Hansen,  
Skibsfører.

Vi skulde, i Anledning af den ærede sidste Indsenders Bemærkninger om Dansk Sejlskibsrederi-Forening, blot fremhæve, at vi selvfølgelig her ikke ere enige med ham, men at vi ganske maa tiltræde de Udtalelser, den ærede første Indsender fremsætter herom.

Red.

## Forhyringsloven.

Hr. Redaktør! Vil De unde mig Plads til nogle Linier i Anledning af det fra Marstal indsendte Andragende til Rigsdagen om, at den tilsigtede Forandring af Forhyringsloven ikke maa finde Sted. Ganske vist kender jeg hverken Adressens Ordlyd eller i hvilket Omfang menige Sømænd have skrevet under paa den, men jeg skønner ikke rettere, end at allerede dette, at Redere og Skibsførere findes paa den, gør den umulig. Hvorfor? Jo, fordi Forhyringsloven netop paa disse har lagt en Byrde, dog ej særlig stor, til Fordel for den menige Sømænd, for at frigøre ham for de højst beklagelige Vilkaar, han led under. Derfor er der efter min Mening kun et, der er afgørende med Hensyn til Forhyringslovens Ikrafttræden paa det enkelte Sted, nemlig: »Ønskes det af den menige Sømænd«.

Men det er jo herom Talen er, vil man maaske sige. Loven ønskes jo netop opretholdt — ja vel, men med en tilstrækkelig bred Bagdør til at gøre dens Betydning rent illusorisk. Thi naar det kan tillades, at Forhyringsagenter af den gamle Type i Følge med Værtshushold o. s. v. kunne bosætte sig lige udenfor Bygrænsen og Rederne og Skipperne henvende sig til disse om Mandskab — mulig fordi det lovbefalede Gebyr da ikke gaar af Rederens Lomme — hvad Betydning har da den avtoriserede Agent inde i Byen? — Ingen, slet ingen.

Efter hvad mig er meddelt fra en Kilde, der har haft en hel Del at gøre med Ordningen af de nuværende Forhyringsforhold i Marstal, er det netop denne Maade, Sagen drives paa der, og har jeg Ret heri, da maa jeg

hævde, at der intet Hensyn bør tages til et Andragende som det nævnte, indsendt fra dette Sted.

Spørgsmaalet er ej: Hvad ønsker Rederne? men dette: Hvad er nødvendigt for at sikre den menige Sømand de Fordele, som Forhyringsloven har tiltænkt ham? og herpaa maa Svaret nødvendigvis blive: »Den af Ministeriet foreslaaede Lovændring bør uophødelig gennemføres!» Thi Loven er bleven skammelig omgaaet.

Siden sin Ikrafttræden har denne Lov virket saa meget godt, at den bør gennemføres overalt i Provinserne, men saa maa Muligheden for at omgaa den sandelig ogsaa afskæres.

Aalborg, i Februar 1897.

Vilh. Rasch,  
Navigationslærer.

Det forekommer os, at den ærede Indsender har afgjort Uret i de almindelige Betragtninger, hvorpaa han til Dels støtter sit Angreb paa det fra Ærø til Folke-thinget indgivne Andragende. Det er nemlig utvivlsomt, at der ved Spørgsmaalet om Forhyringslovens Ikrafttræden paa det enkelte Sted skal og bør tages Hensyn ikke alene, som af den ærede Indsender paastaet, til den menige Sømands Interesser, men lige saa meget til Redernes og Skibsførernes, saa vist som de sidste ere lige saa interesserede i Forhyringslovens Bestemmelser som de første. Naar der derfor, som her, foreligger Spørgsmaal om Ordning af Forhyringsforhold, have de paagældende Redere og Skibsførere, som den ene af de i Sagen interesserede Parter, fuld Føje til at fremføre deres Mening om den og til at fordre, at denne bliver hørt. — Vi maa altsaa for saa vidt reservere os overfor den ærede Indsenders Udtalelser. Vi skulle iøvrigt ikke komme nærmere ind paa selve det foreliggende Spørgsmaal, men kun bemærke, at det fra Ærø indsendte Andragende mere synes at være et Angreb paa selve Forhyringsloven end paa det Rigsdagen forelagte Forslag til en Ændring i den. Dette sidste er sikkert i god Overensstemmelse med Lovens Hensigt. Et andet Spørgsmaal er det, om selve Loven er tilfredsstillende, men at sætte det under Diskussion i Øjeblikket, vilde vistnok være nyttigt. I hvert Fald vilde den rette Maade at bringe det frem paa da være den, at de af Skibsfartens Organisationer, der ere interesserede i det, optoge det til en omhyggelig Prøvelse.

Red.

## Generalforsamlinger.

Marstal Skipperforening har afholdt Generalforsamling. Formanden, Navigationslærer Tønnesen, bød velkommen, samt udtalte, at maatte det nye Aar bringe Foreningen lige saa godt Resultat som det forløbne, maatte man ikke klage. Taleren oplæste Regnskabet, af hvilket fremgik: Løbende Udgifter androg 291 Kr., Sygehjælp 140 Kr., indvundne Renter 748 Kr., Kassererens Løn 110 Kr., Understøttelse til 19 Enker 850 Kr., indsat i Sparekassen 2400 Kr. Kontant 684, Kontingent og Restancer 1016 Kr., do. til Sygekassen 466 Kr., do. Enkekassen 1960 Kr., Indskud 55 Kr., Renter af Skipperkassen 59 Kr., do. Sygekassen 86 Kr. Der indestaar i Skipperkassen 1096, i Sygekassen 2549 Kr. og i Enkekassen 20,995 Kr. Status (Formue) ialt er 25,671 Kr.

Kassen har haft en Fremgang sidste Aar af 3263 (i Fjor 2938 Kr.). Æresmedlemmernes Bidrag for 1896 var 362 (i Fjor 367 Kr.). Vi har altsaa, yttrede Taleren, kun al Grund til at være tilfreds med Resultatet for sidst forløbne Aar.

Foreningen tæller 243 Medlemmer. I 1896 oppebar 19 Enker hver 50 Kr. i Pension (i 1895 15 Enker).

Formanden meddelte dernæst, at i Aar vilde tvende Skippere have Ret til Alderspension. Bestyrelsen henstillede at sætte Pensionen i Lighed med Enkernes, altsaa 50 Kr.

Dette Forslag vedtoges.

Dernæst foretoges Valg af 2 Bestyrelsesmedlemmer. Valgt blev Mægler Albert Boye med 50 Stemmer og Kaptajn Erik Nielsen Petersen med 34 Stemmer. Derefter havde Kaptajnerne Jens Carlsen 33 og Albert Albertsen 29 Stemmer; de tvende sidste valgtes som Suppleanter. Til Revisor valgtes Jens Carlsen.

Endelig stillede Formanden paa Bestyrelsens Vegne et Forslag om, at Styrmænd, der har Borgerbrev eller Skipperbevis, altsaa have Ret til at føre Skib, kunne optages som Medlemmer i Foreningen.

Mægler Albert Boye: Spørgsmaalet om at optage Styrmænd i Foreningen har før været for, men fandt ikke Tilslutning. Hvis Forslaget om at optage Styrmænd gaar igennem, mister Foreningen Karakteren af at være en Skipperforening. Det er en Sidevej at komme ind paa, som Taleren ikke kan være med til.

Formanden kunde godt være med til at optage Styrmænd, som havde Borgerbrev, i Foreningen. Det vil i økonomisk Henseende være til Gavn for Foreningen. Dansk Skibsfører-Forening skal om nogle Dage have samme Forslag frem paa sin Generalforsamling.

Albert Boye replicerede til Formanden. Han vilde holde paa det bestaaende, da man ellers ikke kunde betragte Foreningen som en Skipperforening.

Formanden: De fleste af disse Styrmænd vil efterhaanden blive Skippere, saa det kan aldrig skade, men snarere gavne Foreningen at optage dem nogle Aar før som Medlemmer.

Kaptajn Jens Carlsen vilde støtte Bestyrelsens Forslag. Det vil kun gavne Kassen. Enker kan der ikke ventes videre af fra denne Klasse.

Formanden: Juridisk set har vistnok Styrmænd Ret, naar de har deres Papirer i Orden til at føre Skib.

Efter en Bemærkning af Albert Boye, der fastholdt sit Forslag, skredes til Afstemning.

Der afgaves 50 Stemmer for Bestyrelsens Forslag, mod 28; men da der ikke var mødt et tilstrækkeligt Antal Medlemmer, som kunde tage Beslutning om Lovforandringer, og der tillige ved en Lovændring udfordres  $\frac{2}{3}$  til dens Vedtagelse, besluttede Forsamlingen at udsætte Spørgsmaalet til næste Aars Generalforsamling. (Ærø Avis.)

Fanø Skibsreder-Forening har holdt aarlig Generalforsamling. Regnskabet balancerer med Kr. 1,699.79. Af Indtægterne nævne vi: Gave fra Hr. Jacob Meyer, Hamburg, Kr. 100; Medlemskontingent Kr. 629; Afgift af Skibene (28,066 Tons), Kr. 841.98. Af Udgifterne anføres: Til Fanø praktiske Sømandsskole Kr. 100; til Bladhold Kr. 200.45, til »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« Kr. 422.63 Henlagt til Reservefonden Kr. 104.05. — Foreningen ejer Kr. 2,194.54, indestaende i Esbjerg-Fanø Bank, samt tvende Indskrivningsbeviser à 1,000 Kr., skænkede af Venner af Fanø Sømandsstand til et bestemt Formaal; Fonden er endnu ikke traadt i Virksomhed, da Fundatsen ikke er udarbejdet — Foreningens Medlemsantal er 153.

Til Medlemmer af Styrelsen valgtes d'Hrr. Skibsredere P. N. Winther, C. H. Nielsen, J. P. Clausen, Ig. N. Hansen og P. H. Clausen, til Sekretær Skibsreder J. H. Svarrer og til Revisorer Skibsrederne Math. S. Jepsen og Math. Pedersen. Derefter fremlagdes et af et Udvalg udarbejdet Udkast til Love for »Fanø Skibsredere's Syge- og Ulykkesforsikring«, hvilken Forening traadte i Virksomhed den 1. Februar d. A. Til Styrelse for samme valgtes: Skibsrederne P. N. Winther, C. H. Nielsen, P. N. Harbye, C. P. Holm og J. P. Clausen. Suppleanter blev Ig. N. Hansen og P. H. Clausen. (Fanø Avis.)

## Ugens Havarier.

Kotka, Dpsk. af Hull, der d. 6. ds. af Isen blev sat paa Grund ved Kastrup Fyr, er af Svitzers bragt flot d. 15. ds. og er indgaaet i Gl. Dok for at losse og reparere.

Vendsyssel, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 15. ds. returneret til Hamburg med Iskade. Forpeaken er fuld af Vand og en Del af Ladningen er beskadiget. Skibet repareres i Hamburg.

Thornaby, Dpsk. af West Hastlepool, kom d. 10. ds. paa Rejsen fra Baltimore til Aarhus med Mais paa Grund ved Hirtsholmene. Flot med Assistance d. 11. ds. og indkom til Frederikshavn. Efter Genindtagelse af Ladningen fortsattes Rejsen.

Argo, Skonnert, med Porcellainsjord fra Fowey til Granton er strandet paa Cross Sands udfor Great Yarmouth og er Vrag. Mandskabet reddet.

Viking, Dpsk. af Kjøbenhavn, er ankommet til Trondhjem med oven Bords Skade, forarsaget af en Styrtesø.

Agent Petersen, Barkskib af Marstal, har paa Rejsen fra London til Jamaica været paa Grund udfor Gravesend. Flot og indgaaet til Gravesend for Undersøgelse.

Marie, Skonnert af Horsens, er paa Rejsen fra Tavira til Hull bleven paasejlet mellem Beachy Head og Øen Wight af Dpsk. Pearl. Marie sank, Mandskabet reddedes om Bord i Pearl, som senere landsatte dem i Portland.

J. N. Madvig, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 16. ds. ankommet til Swinemünde fra Blyth med en Del Skade forarsaget af Isen.

Jenny, Dpsk. af Danzig, er d. 16. ds. af Isen sat paa Grund paa Holmetungen. Skibet er fuldt af Vand og forladt af Mandskabet.

Libau, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 16. ds. skruet itu af Isen og sunket i Nærheden af Lillegrunden. Skibet er fuldt af Vand og forladt af Mandskabet.

## Fra Sø og Land.

**Rettelser.** I Nr. 5 for 4. Februar staar S. 38, Linj. 29 i. n. »sine Interesser«; det skal være »deres Interesser.«

Auktion over Skibsparter. Ved en i Marstal foretagen Auktion over  $\frac{5}{100}$  Part i 3mst. Skonnert »Niels Juel« af Marstal, drægtig  $224^{\frac{22}{100}}$  Registerton, blev Købmand Chr. H. Rasmussen højstbydende med 1425 Kr. For  $\frac{1}{8}$  Part i 3mst. Skonnert »Christian den Niende« af Marstal, drægtig  $202^{\frac{20}{100}}$  Registerton, blev Skibsbreder Hans Jørgen Hansen højstbydende med 1840 Kr.

Nord-Østersø-Kanalen. Efter de officielle Opgivelser blev Kanalen i Aaret fra 1. Juli 1895 til 30. Juni 1896 benyttet af 16,834 Fartøjer, deraf 7531 Dampere og 9003 Sejlskibe. foruden af 268 Orlogsskibe. Af Dampskibene vare 642 Skibe, der gik i regelmæssig Rute. Der passerede 8436 Skibe fra Østersøen til Nordsøen og 8398 Skibe den modsatte Vej. Kanalafgifterne androg et Beløb af 897,451 Mk., hvoraf Dampskibene erlagde 680,825 Mk., og Sejlskibene 216,625 Mk.

Af Orlogsskibene vare de 266 tyske. Koffardifartøjerne fordelte sig efter Nationaliteten saaledes:

Tydeklad: 6480 Dampskibe, 8477 Sejlskibe, Danmark: 547 Dampskibe, 265 Sejlskibe, Sverig: 174 Dampskibe, 162 Sejlskibe, England: 164 Dampskibe, 20 Sejlskibe, Holland: 63 Dampskibe, 318 Sejlskibe, Rusland: 56 Dampskibe, 28 Sejlskibe, Norge: 30 Dampskibe, 30 Sejlskibe. Forskellige: 17 Dampskibe, 3 Sejlskibe.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Kbhvn. 13. Febr. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Hull 15. Febr., bestemt til Newcastle. — Antwerpen, Caroc, ankom til Algier 7. Febr., bestemt til Antwerpen. —

Castor, Holm, passerede Kbhvn. 15. Febr., bestemt til Plymouth. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til Kbhvn. 11. Febr., bestemt til Libau. — Dagmar, Gade, ankom til Malaga 10. Febr. — Georgios I, Kihl, ankom til Antwerpen 27. Jan., bestemt til Konstantinopel, Piræus & Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Messina 15. Febr., bestemt til Malaga, Cadiz & Kbhvn. — Kiew, Rabe, ankom til Kbhvn. 2. Febr. — Kursk, Staal, ankom til Pillau 12. Febr., bestemt til Kbhvn., Nantes, Bordeaux & La Rochelle. — Leopold II, Kruse, afgik fra Antwerpen 8. Febr., bestemt til Tunis, Piræus, Konstantinopel & Sortehavet. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Pera 15. Febr., bestemt til Samsoun, Trebizonde, Batoum, Novorossisk & Odessa. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Rotterdam 11. Febr., bestemt til New-Orleans. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Piræus 15. Febr., bestemt til Batoum, Novorossisk, Sebastopol & Odessa. — Omsk, Rasmussen, ankom fra Kbhvn. 11. Febr., bestemt til Libau. — Tejo, Fenger, passerede Gibraltar 14. Febr., bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, passerede Kbhvn. 15. Febr., bestemt til Antwerpen. — Vesuv, Norden, afgik fra Newcastle 14. Febr., bestemt til Valencia. — Viking, Jørgensen, ankom til Trondhjem 4. Febr., bestemt til Canariske Øer. — Xenia, Ingerslev, afgik fra La Rochelle 6. Febr., bestemt til Havana, New-Orleans. — Louisiana, Jensen, afgik fra Azorerne 4. Febr., bestemt til St. Thomas, New-Orleans.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Liverpool 15. Febr., bestemt til Kbhvn., Stettin. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Stettin 15. Febr., bestemt til Kbhvn. Vestnorge — Ceres, Svensson, ankom til Kbhvn. 16. Febr., bestemt til Libau. — Charkow, Nielsen, ankom til Hull 7. Febr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom til London 7. Febr., bestemt til Kbhvn., Pillau. — Christianssund, Bay Smith, ankom til Kristiania 14. Febr., bestemt til Kbhvn., Stettin. — Fanø, Jørgensen, ankom til Danzig 7. Febr., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Frederik, Harboe, ankom til Pillau 4. Febr., bestemt til Hull. — Jolantha, Frisenette, ankom til Vejle 3. Febr., bestemt til Stettin. — Kasan, Thomsen, ankom til Pillau 12. Febr., bestemt til Kbhvn., London. — Laura, Christiansen, passerede Skagen 16. Febr., bestemt til Kbhvn. — Louise, Brabrand, ankom til Hull 15. Febr., bestemt til Pillau. — Minsk, Olsen, ankom til Kbhvn. 12. Febr., bestemt til Stettin. — Moskov, Petersen, afgik fra Antwerpen 14. Febr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Libau 2. Febr., bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, passerede Skagen 14. Febr., bestemt til Neufahrwasser. — Perm, Christensen, ankom til London 15. Febr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom til Hull 11. Febr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Romny, Harder, passerede Hanstholm 13. Febr., bestemt til Libau. — Thyra, Garde, ankom til Kbhvn. 15. Febr. — Valdemar, Sørensen, ankom til Antwerpen 6. Febr., bestemt til Libau. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Hamburg 14. Febr., bestemt til Kbhvn., Libau.

Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 18. Febr., bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, M. Kofoed, afgik fra Newcastle 16. Febr., bestemt til Frederikshavn. — Ficaria, J. V. Fenger, afgik fra Newcastle 17. Febr., bestemt til Kbhvn. — Kronen, Borries, afgik fra Nyborg 17. Febr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn.

Carl, Skjold, Gorm. Frode, H. W. Wisberg, afgik fra Newcastle 9. Febr., bestemt til Savona. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Genua 5. Febr., bestemt til Novorossisk. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Sunderland 4. Febr., ankom til Kbhvn. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Boness 4. Febr., ankom til Libau 13. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Libau 11. Febr., bestemt til Dunkerque. — Ragnar, Th. Tofte, afgik fra Aarhus 11. Febr., ankom til Libau 13. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Libau 11. Febr., bestemt til Rotterdam. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Blyth 9. Febr., ankom til Libau 15. — Magnus, M. Frantzen, afgik fra Rotterdam 13. Febr., bestemt til Blyth. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Blyth 16. Febr., bestemt til Alexandria.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Methil 18. Jan., ankom til Aarhus 21. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 12. Febr., bestemt til Memel. — Johan Siem, F. Løfler, afgik fra Riomarina 8. Febr., bestemt til Rotterdam. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Genua 14. Febr., bestemt til Philadelphia. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Burntisland 4. Febr., ankom til Kbhvn. 11.

Heimdal. Anine, J. Møller, afgik fra Dunkerque 6. Febr., ankom til Sunderland 8. — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Newcastle 16. Febr., bestemt til Bilbao.

Thingvalla. Norge, Knudsen, afgik fra Kristianssand 5. Febr., paa Rejse til New-York. — Island, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 16. Febr., paa Rejse til New-York. — Hekla, Laub, afgik fra Kristiania 10. Febr., ankom til Kbhvn. 11. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra New-York 13. Febr., paa Rejse til Kbhvn.

**Dannebrog.** Amalienborg, Schultz, afgik fra Reval 12. Febr., bestemt til Montrose. — Christiansborg, Petersen, ankom til Rotterdam 8. Febr. — Frederiksborg, M. Kühl, afgik fra Glasgow 14. Febr., bestemt til Kbhvn. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Libau 16. Febr. — Joinsborg, v. Deurs, ankom til Libau 14. Febr. — Uranienborg, Olsen, afgik fra Reval 13. Febr., bestemt til Rotterdam.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Jægersborg, Andersen, afgik fra Libau 13. Febr., bestemt til Dunkerque. — Klampenborg, K. Ewaldsen, afgik fra Glasgow 16. Febr., bestemt til Kbhvn.

**Danmark.** Rolf, J. G. Hahn, afgik fra Libau 11. Febr., bestemt til Gent. — Absalon, H. Predbjørn, afgik fra Dunkerque 16. Febr., bestemt til Methil. — Ansgar, A. Larsen, ankom til Libau 14. Febr. — J. N. Madvig, H. S. A. Olsen, afgik fra Blyth 12. Febr., bestemt til Swinemünde — Hamlet, W. E. Sommer, ankom til Kbhvn 13. Febr. — Helge, D. G. Matthiessen, passerede den 12. ds. her paa Vejen fra Reval til London.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Schmiegelow afgik fra Kbhvn. 16. Febr., bestemt til Libau — Agnete, Warming, ankom til Kbhvn. 11. Febr. — Gøteborg, Madsen, afgik fra Libau 14. Febr. bestemt til Åhus. — Rønne, Hintze, afgik fra Trelleborg 14. Febr., ankom til Libau 16. — Marstrand, Lund, afgik fra Helsingborg 14. Febr., ankom til Libau 16. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Rødvig 12. Febr., ankom til Libau 14.

**Norden.** Nordvest afgik fra Amsterdam 27. Jan til Venedig. — Nordpol afgik fra Methil 4. Febr. til Genua. — Nordboen afgik fra Galveston 19. Jan. til Hamburg, pass. Norfolk 29. Jan. — Norden pass. Delaware Breakwater 7. Febr. paa Rejse fra Shields til Baltimore. — M. C. Holm, afgik fra Danzig 2. Febr. til Halifax, pass. Dunnet Head 11. Febr.

**J. Lauritzen, Esbjerg.** Neptun, Jessen, afgik fra Methil 9. Febr., ankom til Frederikshavn 11., afgik fra Frederikshavn 15., bestemt til Helsingør. — Nerma, Degn, ankom til Esbjerg 10. Febr., afgik fra Esbjerg 12., ankom til Methil 14., afgik fra Methil 15., bestemt til Esbjerg. — Nordsoen, Schmidt, afgik fra Esbjerg 10. Febr., ankom til Methil 12., afgik fra Methil 13., ankom til Esbjerg 15.

**Kjøbenhavn.** Carl Hecksher, Starck, afgik fra Rønne 11. Febr., bestemt til Halifax. — Dania, Troensegaard, afgik fra Newcastle 29. Jan., bestemt til Philadelphia. — Fyen, Hansen, afgik fra Helsingør 10. Febr., ankom til Kbhvn. 10. — Hafnia, Neergaard, ankom til Rotterdam 7. Febr. — Russia, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 11. Febr., ankom til Lübeck 12., afgik fra Lübeck 15., bestemt til Reval. — Sjælland, Skjødt, afgik fra Libau 12. Febr., bestemt til Rotterdam. — Jylland, Jensen, afgik fra Blyth 9. Febr., ankom til Kbhvn. 12.

**Østersøen.** Ella, Hansen, afgik fra Dover 10. Febr., ankom til Methil 13., afgik fra Methil 13., ankom til Dartmouth 16. — Maja, Storm Hansen, ankom til Plymouth 12. Febr., afgik fra Plymouth 15., bestemt til Fowey. — Patria, Andersen, afgik fra Philadelphia 13. Febr., bestemt til Stettin. — Rita, Skov, afgik fra Stettin 7. Febr., ankom til Helsingør 15., afgik fra Helsingør 15., bestemt til London. — Yrsa, Larsen, afgik fra Gallipoli 8. Febr., bestemt til Portsmouth.

**Union.** Anglia, Erichsen, afgik fra Reval 12. Febr. — Frisia, Fisker, ankom til Helsingør 2. Febr. — Scotia, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 14. Febr., bestemt til Wearmouth. — Olga, Jørgensen, afgik fra Tønsberg 12. Febr., ankom til Dunkerque 16. — Gallia, Nielsen, afgik fra Blyth 13. Febr., bestemt til Alexandria.

## Sejlskibe.

**J. L. Schouboe jr.** Staalbarkskibet Alexandra af Kbhvn., M. J. Nielsen, er den 13. ds. afaaet fra Newcastle N. S. Wales til Acapulco paa Vestkysten af Mexico.

**Fane.** Nordby. Kronprinsesse Louise, Jepsen, ankom til New-York 6. Febr. fra Rio Janeiro. — Claus, Hansen, sejlet fra Para 13. Jan. til Maracaibo. — Wilhelmine, Oldefar, ankom til Buenos Aires 7. Febr. fra Apalachicola. — Ines Røhl, Jessen, sejlet fra Plymouth 5. Febr. til Demarara. — Dorane, Rødgaard, sejlet fra Port Natal 16. Jan. til Kalkutta. — Johanne, Nielsen, sejlet fra Punta Delgade 4. Febr. til Hamburg, passeret Lizard 14. — Cingalese, Harrebye, sejlet fra New-York 10. Febr. til Øst Afrika. — Embla, Jepsen, ankom til Sidney 10. Febr. fra Dunedin. — Sørine, Jensen, ankom til Cape Town 11. Febr. fra Rio Janeiro. — Franz, Pedersen, ankom til Port Louis 11. Febr. — Puck, Pedersen, ankom til Marseille 14. Febr. fra Genua. — Clara, Nielsen, ankom til Tybee 11. Febr., beordret til New-York. — Verdande, Sigurdson, sejlet fra Ceara 24. Jan. til Laguna.

**Svendborg.** Karoline, Andersen, ankom til Dieppe 10. Febr. — Lilli, Rasmussen, ankom til Genua 11. Febr. — Ludvig, Larsen, ankom til Harlow 12. Febr. — Erik, Hansen, ankom til Guernsey 15. Febr. — Odin, Strøm, ankom til Weymouth 13. Febr. — Fylla, Hansen, ankom til Par 14. Febr.

## Fragtberetninger.

**Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne** meddeler os under 13. Februar:

Udfragterne til Middelhavet ere omtrent uforandrede. Alexandria har betalt 3 d. mere end i forrige Uge, hvad imidlertid har sin Grund i det usle Returnmarked derfra, men da Cardiff Markedet er fastere, er det rimeligt, at vi i næste Uge ville se en mindre Stigning ogsaa her.

Af Befragtningerne nævnes:

Bilbao 2100 3/, Oporto 1200 5/6, Lisbon 1300 5/, 1500, 1700 5/3, Barcelona 1500 8/1 1/2, Cette 1500 7/3, 1800 7/, Marseilles 2000 7/, Nizza 1800, 1800, 2000 7/3, Savona 2300, 3000 7/, 2700 7/1 1/2, Genua 2500 7/, Livorno 1500 7/10 1/2, 2400 7/3 500 del., Neapel 2000 7/1 1/2, 2100 7/3, 500 del., 3000 7/, 700 del., Palermo 2500 6/10 1/2, Venedig 2000 8/6, Constantinopel 3400 6/, Alexandria 5500 7/3 Kul, 9/3 Kokes, Algiers 1950 6/, Kjøbenhavn 1500 4/6, Gøteborg 2000 3/7 1/2.

Returnmarkedet er livløst over hele Linien. Forrige Uges lidt stærkere Efterspørgsel for Baade fra Sortehavet er ophørt efter at Behovet for prompt er dækket; nedenstaaende Befragtninger udvise Markedets Tilstand;

Azoff 11/6 any, 12/9 Bergen—Kjøbenhavn, April.

do. 11/9 any, 12/ Hamburg, Maj.

Nicolaieff 9/6 any, 10/ Hamburg, Marts.

do. til Christiania 10/, Komplettering Odessa 9/, prompt.

Kustendje 8/6 n. c. Byg.

do. til Antwerp 8/.

Odessa til L. H. A. R. 7/3 (4900 t.), Sulina 8/3 n. c.

Smyrna til London, Hull, Antwerp eller Dunkirk 9/ én, 10/ to Havne

Alexandria til Hull 7/6 c. S. 1/6 grain.

Fra Bilbao er sluttet:

Swansea 5/1 1/2, Middlesbro 5/10 1/2 & 6/, Stockton 6/ til Tyne 5/9, til Rotterdam 6/4 1/2.

Huelva til Newport 7/, Swansea 7/3 free dispatch, til Kings Lynn 6/10 1/2 (Tharsis terms), til Rotterdam 6/6 (Tinto terms), til Stettin 10/, free dispatch, Marts.

Garucha til Rotterdam 8/3 full terms.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New-York, meddele d. 5. Febr. 1897:

Kornbefragtningerne vedblive at være livlige, og et stort Antal Dampere ere igen blevne sluttede til Rater, der for prompte Baade ere uforandrede, medens Rederne synes tilbøjelige til at gøre Indrømmelser for Marts eller senere Lastninger. I Dag er Efterspørgslen øjensynlig mindre, hvilket fremgaar af Tilbud om at overtage Certepartierne af Februar Baade, der ankomme fra Baltimore. De sidste Befragtningers Hovedbegivenhed har været Efterspørgslen fra Philadelphia, hvortil der er taget et større Antal Baade til Lastning, end det i lang Tid har været Tilfældet.

Danmarks Behov synes at være tilfredsstillet for Øjeblikket, og Befragterne erklære, at som Regel er her ingen Efterspørgsel efter nye Forretninger undtagen til senere Maanedene, og i alle Tilfælde kan de ikke komme i Stand til de tilbudte Priser. Forretningen i andre Handelsgrene frembyder en meget lille Forandring fra det, vi sidst meddelte. Man siger her, der er sluttet en Baad til Februar Lastning fra Savannah, men skønt der endnu er nogen Efterspørgsel derfra saavel som fra de øvrige atlantiske Bomuldshavne, synes Befragterne ikke at være i Stand til at tilfredsstille Redernes Fordringer, især naar man tager Hensyn til de meget billige gennemgaaende Fragter, der kan slutes til med Kystdampere og Berth-Baade fra de nordlige Havne.

Til Trods for vedblivende Efterspørgsel efter Sejlskibe til forskellige Retninger er Antallet af de afsluttede Forretninger usædvanligt lille. Dette maa forklares ved, at her paa Stedet er en stor Knaphed paa passende Tonnage, medens Redere af Skibe, som ere ventede, ikke ville slutte endnu, i Haab om derved at opnaa et bedre Resultat.

Ugeoversigt efter Fairplay, London d. 11. Febr.

Forretningerne have ogsaa i den forløbne Uge været utilfredsstillende, og tyde paa, at Rederne tabe Fodfæste i Kampen »Tilbud« ctr. »Efterspørgsel«. Enten er der ikke Behov for Skibsredernes Tonnage, specielt i Vintermaanederne, eller den ene følger den anden som en Flok Faar, ved at sende en Overflod af Tonnage til Middelhavet. Grunden til at Rederne have sendt deres Skibe i den Retning, kan de ikke selv forklare, uden det skulde være, at de ikke havde Mod til at udsætte sig for større Tab ved længere Rejser.

Ertsbefragtningerne have i denne Uge igen været temmelig ejendommelige, og hvorledes har indsigtsfulde Redere kunnet tage saadanne Rater som de, der ere betalte? Der

er nemlig akcepteret en saa lille Fragt som 7/3, full terms, til U. K. fra Benisaf, medens der fra spanske Havne er rapporteret adskillige Afslutninger til Kontinentet til 8/3. full terms, eller ca. 2/6 & 2/9 netto efter at Mægler- og Havneudgifterne ere betalte. Vi beundre Ertsbefragternes Dygtighed i at faa befragtet saa mange Dampskibe til at transportere Malm for næsten ingen Ting.

Med Sortehavsbefragtningen har det været yderst slet bevendt, idet der for prompt Lastning er akcepteret 8 n. c. fra Odessa, Bourgas og Konstantinopel. Fra Sulina har et Dampskib paa 10,000 Tons akcepteret 9/ til Hamburg, medens 8/3 n. c. er akcepteret for middelstore Dampskibe med Byg.

Vi notere, at der on Berth terms er akcepteret 7/6 fra Odessa til Rotterdam. De her anførte Eksempler ere tilstrækkelige til at illustrere Markedets ødelagte Stilling, og der synes desværre ikke at skulle indtræde nogen Bedring i den nærmeste Fremtid; men selv om denne Opfattelse deles af de mange, der slutter »ahead«, kan den dog ikke berettige til Afslutninger som følger: et Dampskib paa 4500 Tons Nicolajeff til Bergen og Stavanger 10/6, Komplettering i Odessa 9/6, 1—20. Marts, et Dampskib paa 3600 Tons Nicolajeff 9/6 any, Komplettering i Odessa 8/6, 1—25. Marts.

Da dette ikke ere store Dampskibe, er det endnu vanskeligere at forstaa, hvorledes Rederne have kunnet slutte »ahead« til saadanne Rater. Saavidt vi véd, er der fra Azow gjort en Del Forretninger f. o. w til Rater fra 13/ til 11/6, men i Samklang med Sortehavsmarkedets nuværende Stilling tilbyde Azowbefragtere kun 11/3 a 11/6 any eller n. c. on Berth Terms til p. p. U. K. eller Kontinentet 11/3. Fra Donau har Rederne modtaget Tilbud om Befragtning »ahead« for Marts-April Lastning til 11/ & 11/6 any og 6 d. ekstra til Elben; medens der on Berth Terms til A. R. er sluttet 11/ for April Lastning. Vi haabe imidlertid, at Markedet vil blive aabnet med bedre Rater end disse.

Ostindiemarkedet har haft en fastere Tone for Februar Lastning. Calcutta Berthrates til Dundee etc. ere 20/ & 21/3, medens der fra Burmah har været god Efterspørgsel for Dampskibe paa 4000 Tons til 23/9 for Februar Lastning og 22/6 for tidlig Marts. Dampskibe paa ca. 5000 Tons for Februar Lastning kunne opnaa 21/3 a 22/6 og for senere Lastning 20/6 a 21/3 efter Position.

Bombay-Raterne ere gaaet ned, da de fremdeles ere under Indflydelse af de sidste demoraliserede Afslutninger, 11/ a 11/6 til U. K. eller Kontinent og 6 d. ekstra til Hamburg. Vi anse disse Slutninger for at være mindst 2/ pr. Tons for lave. Kystraterne fra Burmah til Bombay ere 9 a 9 1/2 Rupie pr. Ton Ris, medens der fra Calcutta rimeligvis kan opnaas 7 a 7 1/2 Rupie for Kul til Bombay eller Kurrache og forholdsvis ligesaa gode Rater til Madrasysten og Ceylon.

I Hjemfragterne fra La Plata er der ingen Forandring at rapportere, og Udsigterne for Fremtiden ere saa mørke, som de kunne blive, da det nu viser sig at Skaden paa Majshøsten er meget betydelig, særlig i næsten alle Distrikter omkring Buenos Ayres, medens man ogsaa venter de samme Efterretninger fra de øvre Floddistrikter. Vi tro imidlertid, at mindre Dampskibe ville kunne finde Beskæftigelse i Farten mellem La Plata og Brasilien, men da denne Fart jo ikke er af saa stor Betydning, burde Rederne anvende en Smule Forsigtighed, før end de sende deres Skibe derved.

Kulfragterne fra Wales til de nedre Flodhavne for Februar Lastning ere faste til 18/3 & 18/6 og for Marts til 18/.

Fra de forenede Stater er der gjort uhyre Forretninger, og der er i de sidste Maaneder befragtet Tonnage for en kolossal Masse Korn. Der er ingen Tvivl om, at Aktiviteten i dette Marked har været til stor Fordel for Rederne, og Efterspørgslen er endnu ikke ophørt, men synes at ville vedvare til Foraaret. Det er derfor saa meget mere beklageligt, at nogle Redere fremdeles fortsætte med at slutte for April og Maj, ja endog for Juni Lastning, som de have gjort fra de nordre Havne til U.K. og Kontinentet, til 2/ 7 1/2 Berth Terms

Vi ere fuldstændig overbeviste om, at Stigningen i Amerikafragterne for en stor Del havde sin Grund i, at Rederne ikke sendte deres Skibe over til Amerika, uden at de vare sluttede hjem. Ved at holde Skibene paa denne Side, til Befragterne begyndte at byde op, lykkedes det at faa Raterne til at stige.

Vi maa imidlertid nu beklage, at enkelte Redere ere vendte tilbage til den gamle Skik, at sende Dampskibe af Sted, uden at de ere befragtede.

Fra de nordre Havne er Berth Korrraterne p. p. U. K. og Kontinent for Februar Lastning 3/ & 3 1/2, for Marts 2/10 1/2, April 2/9, Maj Juni 2/7 1/2, Juli-August 2/6.

Paa C. f. o. Basis kan Februar-Skibesluttes fra nordre »Range« til 3/3 & 3/4 1/2 U. K., til Danmark 3,4 1/2 & 3/6 til én Havn med 1 1/2 d. Tillæg for endnu en Losseplads. For Marts- og April-Lastning kan opnaas 3/1 1/2 a 3/3 C. f. o. og for senere Lastning muligvis 3/ a 3 1/2. Dette Marked er fremdeles sørgelig oversvømmet af de uhyre »Leviathan Tramps«. Vi erfare

saaledes, at et Dampskib paa ca. 44,000 Qrts. i denne Uge er sluttet for to Ture fra Virginia til U. K. og Kontinentet, for respektive 2/9 og 2/7 1/2. Februar Dampskibe fra New-Orleans og Galveston paa netto o. c. ere værd 13/ og for Marts 12/.

Pitchpineraterne fra Golfhavnene ere fremdeles faste, og en uhyre Mængde Trælast er solgt til U. K., Holland, Tyskland og Frankrig, og hvis Rederne holde sig tilbage, vil Raterne nok stige senere henimod Marts og April. Imidlertid kan der opnaas 102/6 a 105/ til U. K. og 105/ og 106/3 til Kontinentet.

Fra Brunswick er der god Efterspørgsel efter Tonnage fra April til Juli-Lastning til 40/ a 41/ fra Fundybugten til Englands Vestkyst, og fra Steder som Miramichi, Pugwash, Musquash etc. 42/6 a 43/9.

Vi anbefale Redere ikke at slutte ahead til disse Rater, da de ville blive højere, hvis de vil holde sig tilbage; thi der er en Mængde Varer, der skal afskibes.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich 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.** Fyrskibene »Skagens-Rev«, »Læsø Trindel«, »Kobbergrund« og »Læsø Rende« ere igen udlagte paa Station.

**Sundet.** Fyrskibet »Lappe-Grund« er igen udlagt paa Station.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverig. Sundet.** Fyrskibet »Svinbådan« er igen udlagt paa Station.

**Vikhög** Havnefyrr, 7 Kml. N. for *Malmö*, brænder nu fra 1ste August—1ste Januar.

**Tydeklad. Pillau.** Den røde Spirtønde, mærket *Peilungstonne*, der laa c. 1 Kml. NV. for den SV.-lige Milebaake ved *Pillau*, er inddragen.

**Frisches Haff. Succase.** Paa *Elbing V.-Moles Hoved* er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 32 Fod. Synvidden: 6 Kml. Det vises fra en firkantet, 21 Fod høj Baake. 54° 17' 5" N. Br. 19° 24' 35" Ø. Lgd.

Ledefyrene paa den høje Kyst ved *Succase* ere slukkede. Ved *Trawemünde* foretages Forsøg med en Taagesirene.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverig. Kattegat.** Fyrskibet »Fladen« er igen udlagt paa Station.

**Torekov** Havnefyrr brænder fremtidig fra 1ste September—1ste Maj. 56° 25' 52" N. Br. 12° 37' 40" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland. Fyrskibet »Eider«** er inddraget for Is. I *Jade* er Afmærkningen paa Grund af Isgang i Uorden. Fra 21de April til 24de Maj 1897 afholdes Skydeøvelser i *Jade* fra Kl. 6 Fm. til Kl. 6 Efm., desuden den 11te Maj om Natten. Skydepladsen, der er spærret for al Sejlad, begrænses saaledes:

- Fra 21de—26de April og fra 4de—11te Maj, mod N. ved Linien Observatoriet—*Eckwarder Kirke*, mod S. ved Linjen Pumpestationen—Tønde Nr. 24 i 14,000 Alens Afstand fra Kystbatterierne mod SØ, og fra *Eckwarderhorn* til den N.-lige Grænselinie i *Jade* hele Bredde.
- Fra 27de—29de April og fra 19de—24de Maj mod N. ved Linien Observatoriet—*Eckwarder Kirke*, mod S. ved Linjen Pumpestationen—Tønde Nr. 24 i 8,000 Alens Afstand fra Kystbatterierne i *Jade* hele Bredde.
- Fra 29de April—1ste Maj mod N. ved Linjen *Hooksiel*—Anduvningsbaaken—Tønde Nr. 14, mod S. ved Linjen *Heppenser Kirke*—Tønde Nr. 21 i 16,000 Alens Afstand fra *Groden* Batteri i *Jade* hele Bredde.
- Fra 12te—15de Maj mod N. af Linjen fra Fort *Rüstersiel* i N., mod S. af Linjen Fort *Rüstersiel*—Tønde W. i 9,500 Alens Afstand fra Fort *Rüstersiel* i *Jade* hele Bredde.
- Den 18de Maj mod N. af Linjen fra Fort *Rüstersiel* i N., mod S. af Linjen N.-Molehovedet—Gamle Indløb—*Schweiburger* Mølle i 9,500 Alens Afstand fra Fort *Rüstersiel* ned ad Floden, og i 14,000 Alens Afstand fra Fort *Heppens* mod SØ. op ad Floden.

Naar der skydes, hejses sort Flag paa Fortet eller Batteriet, og Fartøjer ligge ude for at give Anvisning. Signaler fra Land eller Skib skulle ubetinget følges.

**Holland.** I *Zuiderzee* og Farvandene dertil er Afmærkningen paa Grund af Isgang i Uorden.

### Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**Frankrig. Raz de Barfleur.** Den røde Baake med Kegle paa *La Jamette* er ødelagt. 49° 41' 53" N. Br. 1° 15' 33" V. Lgd.

**Île de Bréhat.** Om kort Tid ombyttes *Rosédo* røde, faste Fyr med et hvidt Lynfyr, som hver 5 S. viser Et-Lyn af 1/4 S. Varighed. Flammens Højde bliver uforandret. Lysrævn: 22 Kml.

Midlertidig er tændt et rødt, fast Fyr, der lyser over 22° paa hver Side af Linien Fyret overet med *Paon* Fyr.

Det ny Fyr kan brænde til Forsøg.

### Nordlige Atlanterhav.

**Vrag i Atlanterhavet.** Den 17de Januar. 120 Kml. N. 25° Ø. fra Kap *Villano*, der ligger paa 43° 10' N. Br. 9° 13' V. Lgd., et Vrag.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italien. Neapel.** Det røde Fyr med Formærkelser paa Yderenden af Molen *San Vincenzo* viser midlertidig rødt, fast Lys.

**Venedig.** I Indløbet til *San Marco Kanal*, foran *Giardini Pubblici*, er der nu uddybet til 25 Fod fra den første Fortøjende til Pæleværket ved *San Servolo*. Der skal uddybes til samme Dybde i hele Kanalen til *Stazione Marittima*.

*La Grazia Kanal* uddybes til 10 Fod.

Løbet fra *Malamocco* til *Venedig* er udbedret, der er nu 32 Fod Vand i dets Midte.

**Grækenland.** Paa den V.-ligste af *Akrathi Øerne*, N. for Farvandet til *Milo*, opføres et Fyrtaarn, hvorfra skal vises et hvidt, fast Fyr. 36° 46' 35" N. Br. 24° 23' 45" Ø. Lgd.

**Rusland. Kertsch Stræde. Kap St. Poul SSV.** En 17 Fods Grund er funden i 22 & 23 Fod Vand, 1,2 Kml. SØ. fra *Povlovski* Fyr og Ø. t. N. 1/4 N. fra *Kamish* Fyr. 45° 17' 35" N. Br. 36° 28' 20" Ø. Lgd.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Mexiko. Coatzacoalcos River.** Begge Ledefyr for den gravede Rende over *Coatzacoalcos* Barre ere røde, faste Fyr.

### Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

**Brasilien.** I November og December 1896 kunde Barren ved *Rio Grande do Sul* i 28 Dage passeres af Skibe med et Dybgaende af 12 Fod.

**Argentina. Rio de la Plata.** I *La Plata* gives Tidssignalet nu fra Maskinhuset paa Enden af *Grand Central Dock*. En Ballon hejses Kl. 10 t. 56 m. 0 s. Fm., Stedets Middeltid, og falder Kl. 11 t. 0 m. 0 s. Fm., hvilket er 2t. 51 m. 38 s. Em. *Greenwich* Middeltid.

Er Signalet usøjagtigt, hejses Ballonen igjen og falder Kl. 11 t. 3 m. 0 s. Fm., hvilket er 2t. 54 m. 38 s. Em. *Greenwich* Middeltid.

Beliggenhed: 34° 52' 33" S. Br. 57° 54' 43" V. Lgd.

Signalet gives hver Dag, Søn- og Helligdage undtagen.

Paa *La Plata* Observatorium gives intet Tidssignal.

Fyrskibet *Bahia Blanca*, *Port Belgrano*, er flyttet c. 1,2 Kml. N. 17° V. hen, fra *Mount Hermosa* i S. 6° Ø., c. 12 Kml. 39° 10' 15" S. Br. 61° 38' 30" V. Lgd.

Tønde Nr. 1 er flyttet c. 1,8 Kml. N. 34° V. hen.

Tønde Nr. 2 er flyttet c. 1 Kml. N. 39° V. hen.

Tønde Nr. 3 og Nr. 4 ere flyttede henholdsvis 8 Kbl. og 5 Kbl. N. 34° V. hen.

Tønde Nr. 8 er flyttet c. 1,1 Kml. N. 57° V. hen.

Man skal nu gaa tæt N. om Fyrskibet og Tønderne Nr. 1 og Nr. 2 og for Indgaende holde Tønde Nr. 7 om Styrbord.

Ved Indløbet til *San Blas* ere følgende Baaker opførte:

Paa *Rubia Head*, c. 1/2 Kml. N. 1° V. fra *Rubia Head Hill*, en hvid, pyramideformet Baake med Ballon, 40° 35' 30" S. Br. 62° 9' 45" V. Lgd.

Paa *Northeast Bank*, c. 3 1/2 Kml. N. 1° V. fra *Rubia Head Hill*, en sort, pyramideformet Baake med Diamant.

Paa *Hermanos*, c. 4,8 Kml. N. 49° V. fra *Rubia Head Hill*, en hvid, pyramideformet Baake med Kors og Ballon.

## Kjøbenhavns Børskurs d. 17. Febr. 1897.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
<b>Dampskibe Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk.....	106 1/2	1/4 3/4	106 1/2 106 3/4
Thingvalla .....	42 1/4	4 1/2	42 42 1/4
Danmark .....	91 1/2	1/4	91 1/4 91 1/2
Norden .....			121 121 3/4
Kjøbenhavn.....	94 1/4	1/2 3/4	94 1/2 94 3/4
Carl .....	60 59 1/2	1/2 1/4	59 1/4 59 1/2
Dannebrog .....			107 1/4 109
Skjold .....	75 1/2		75 1/2 75 3/4
Helsingørs Dampsk. ....			35 45
Østersøen .....			56 61
Nordsøen .....			76 1/2 78
Torm .....			92 100
Foren. Bugser-Selsk. ....			91 94
Dansk-russisk Dampsk. ....			97 1/2 103
<b>Dampskibe Obligationer.</b>			
4 0/0 foren. Dampsk. ....			— —
5 0/0 — — .....			101 105
5 0/0 Thingvalla 1880.....	98 1/2		98 100
5 0/0 — 1894.....			— —
5 0/0 Norden.....			— —
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 0/0 Stats .....			— —
3 1/2 0/0 uopsig. Stats .....			99 1/2 100
3 1/2 0/0 Husejer Kreditk.....			95 1/2 96 1/2
3 1/2 0/0 Kbhvns Kreditf.....			94 3/4 95 1/4
3 1/2 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser. ....	96	96 1/4	96 96 1/4
4 0/0 — — 6 — .....			98 98 3/4
3 1/2 0/0 Landkreditk. 3 — .....			95 3/4 96 1/4
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....	160		160 160 3/4
Privatbank .....	127	126 3/4	126 1/2 127
Landmandsbank.....			127 1/2 128 1/4
Handelsbank.....	127 3/4	128 1/4	128 129
Burm. & Wain.....	102 1/2		102 1/2 102 3/4
Helsingørs Jernsk. ....			106 1/2 108 1/2
Sukkerfabr. ....	93 3/4		93 3/4 94
Bryggeri Aktier .....	123 3/4	124	124 124 1/4

### Vekselkurseer.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg .....	89.10	88.95
London.....	18.19	18.16
Paris .....	72.25	—
Amsterdam .....	150.65	—

### Notering paa Berlins Børs d. 16. Februar 1897.

Russiske Noter .....	216.40
4 0/0 Russiske Consols .....	—
4 1/2 0/0 — Boden Kredit .....	105
6 0/0 Mexikanske .....	95.40
5 0/0 Rumænske Stats.....	100
4 0/0 — — 1890.....	—

Omsætningen i Dampskibs-Aktier ved Noteringen har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 24,000, »Thingvalla« 18,000, »Danmark« 46,000, »Kjøbenhavn« 24,000, »Carl« 44,000, »Dannebrog« 18,000, »Skjold« 12,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, Ved Stranden 16.

# Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

**Skibsinventarie- og Provianteringshandel.**

Telefon Nr. 6. **G. W. Møller, Dragør.** Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

## 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- og Provindsbyer.

## Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

**Signaliseringsfyrværkeri af enhver Art.**

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Valdemarsg. 24. V.

## Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og Pakninger til Skibsbrug.

Firma i Kjøbenhavn:

Telefon 1346.

Raadhusstræde 4.

## Den alm. danske Skibsførerforening af 1874

afholder Middag med efterfølgende Dans Onsdag den 24de Februar i Larsens Lokale, St. Anna Plads 13. Listen til Tegning er fremlagt i Foreningens Lokale sammesteds.

Bestyrelsen.

## Aktieselskabet

### Dampskibsselskabet Urania

afholder aarlig Generalforsamling Fredag den 19. Februar, Kl. 1, paa Selskabets Kontor, Amaliegade 24.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse af Regnskab til Meddelelse af Decharge.
3. Fastsættelse af Udbytte for det forløbne Aar.
4. Forslag til Bemyndigelse for Bestyrelsen at konvertere de ældre Prioritetslaan.
5. Valg af Kommitterede.

Adgangskort og Stemmesedler erholdes paa Selskabets Kontor i Overensstemmelse med Lovens § 7.

Bestyrelsen.

## Dampskibsselskabet Danmark.

I Henhold til Statuternes § 6 indvarsles til den ordinære Generalforsamling, som vil blive afholdt Fredag den 26. Februar d. A. Kl. 7 Aften i Hotel Phønix.

Forhandlingsgenstandene ere:

- a) Beretning fra Bestyrelsen om Selskabets Virksomhed og Forretningens Gang i det forløbne Aar samt om Skibenes Tilstand.
- b) Fremlæggelse af Extrakt af det af de Komiterede reviderede Regnskab for det forløbne Aar og af Selskabets Status.
- c) Vedtagelse af Regnskabet for det forløbne Aar og Indstilling om Meddelelse af Decharge for samme.
- d) Valg af en Kommitteret.

Regnskaber, Adgangskort og Stemmeseddel kunne afhentes paa Selskabets Kontor, Niels Juelsgade 15, fra Fredag den 12. ds. indtil Onsdag den 24. ds. mellem 10—2 mod Opgivelse af Numrene af de paa Navn noterede Aktier eller Forevisning af Aktier, som lyde paa Ihændeher.

Kjøbenhavn, den 8. Februar 1897.

Bestyrelsen.

## Aktieselskabet

### Dampskibsselskabet Vesterhavet

afholder Generalforsamling paa Hotel Royal i Esbjerg Fredag den 26. Februar 1897 Kl. 1 Eftm.

Til Behandling foreligger:

1. Det reviderede Regnskabs Godkendelse.
2. Udvidelse af Aktiekapitalen indtil Kr. 710,000.00.
3. De i Statuternes § 10 under a, b, c og f indeholdte Emner.

Bestyrelsen.

## Kjøbenhavns Skipperforening

afholder den i Vedtægternes § 21 fastsatte ordentlige Generalforsamling Lørdagen den 20de Februar d. A., Kl. 6 Eftermiddag, paa Foreningens Kontor, Holmens Kanal Nr. 18, hvor toruden de sædvanlige Sager vil blive foretaget:

- 1) Valg af 3 Repræsentanter.
- 2) Valg af 2 Revisorer og 2 Suppleanter.

De reviderede Regnskaber over Foreningens og Stiftelsens Indtægter og Udgifter saavel som Legatregnskaberne for 1896 vil ligge til Eftersyn paa Foreningens Kontor hver Søndag fra Kl. 10—12 og 2—4 fra den 1ste Februar d. A., fra hvilken Tid den trykte Fortegnelse over Foreningens finansielle Status vil kunne afhentes paa Foreningens Kontor.

Kjøbenhavn, den 29de Januar 1897.

P. B. V.:

F. Harboe.

## Den alm. danske Skibsførerforening af 1874

afholder sin aarlige Generalforsamling Mandag den 22de Februar Kl. 7 Em. i Larsens Lokale, St. Anna Plads 13,

1. Sal, med følgende Dagsorden:

- 1) Fremlæggelsen af det reviderede Aarsregnskab.
- 2) Valg af to færende Bestyrelsesmedlemmer.
- 3) Valg af to Revisorer.
- 4) Forslag fra Bestyrelsen om, at der i Foreningens Love § 4, første Linje, efter »Skibsfører« tilløjes: samt enhver færende Styrmand, der opfylder de i Sønæringsloven stillede Krav til Erhvervelse af Bevis som Skibsfører.
- 5) Forslag fra Bestyrelsen om Foreningens eventuelle Indtræden i en Fællesrepræsentation for at varetage Søartens Interesser.
- 6) Bestemmelse om Anvendelse af den efter afdøde Grosserer John Forbæch arvede Kapital.

Bestyrelsen.



# W. B. Dick & Co. L<sup>d</sup>.

eneste Fabrikant af  
Dick's bekjendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Patentfarver for Skibsbunde.  
Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.  
Hoved-Depôt for Continentet: **Hamburg:**  
Alte Gröningerstrasse 12<sup>1</sup>.  
Telegr.-Adr. Dicotto. Telefon 3999.

Agent for Kjøbenhavn:  
**Johs. Bülow, Zinnsgade 4. Ø.**

Overretssagfører **J. WESTENGAARD,**  
Vestervoldgade 2, Kjøbenhavn V. Telefon 3424.

## Holm & Collerup, Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.  
(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)  
og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer  
udføres solidt, hurtigt og billigt.

## Knöhr & Burchard Nfl.,

Telegram-Adr.  
KNØHRHARD

Hamburg,

Telephon  
287.

Damp- & Sejlskibsmæglere.  
Kjøb, Salg & Kontrahering af Skibe.  
Speciel Afdeling for  
Assurance & Havarisager.

## PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.  
COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampschiffahrts Gesellschaft, Hamburg, regular line  
of steamers between Brazil and Copenhagen & vice versa.  
Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean  
Portugal and Copenhagen & vice versa.  
Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“.

## Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.  
Produktets naturlige Holdbarhed gør det  
særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.

Depôt: Toldbodgade 14.

# Prima Bunker-Kul.

*B<sup>d</sup>. Blumenfeld.*

**HAMBURG.**

Dovenhof 77 & 79.

Telegr. Adr.:  
Feldblume.

Børsplads:  
Comptoir 38.

Telephon:  
Amt I. 1966.

TELEPHONE NO.  
182 BROAD.

TELEGRAPHIC ADDRESS  
„RAHTJENS, NEW YORK“

RAHTJEN'S AMERICAN  
COMPOSITION COMPANY,



MANUFACTURERS OF

THE GENUINE HARTMANN'S RAHTJEN'S ANTI-FOULING COMPOSITION  
FOR BOTTOMS OF IRON AND STEEL VESSELS.

RED HAND BRAND

OFFICE: 26 BEAVER STREET, N. Y. FACTORY: 69 WANDYKE ST., BROOKLYN.  
OTTO PETERSEN, PRESIDENT.

## Forlang altid

# Otto Mønsted's Margarine

specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet.

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne  
ved Henvendelse til Fabrikken

## SOUTHALL

near LONDON.

Direkte Import en gros  
af

## Amerikanske Træsorter.

Nød, Whitewood samt Eg ogsaa i spejlskaaren Vare, Ma-  
hogni i alle Dimensioner anbefales Forbrugere. Varerne ere  
prima og damptrørede og Priserne de billigste.

Telefon 3338.

EMIL HAMMELEV, Store Kongensgade 81, Bagb.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr. 60 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.  
Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-8, hvortil ogsaa Bidrag til  
Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Steder.

### 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 %	30 %	50 %	
Mindre end 1/2 Side	10 %	20 %	40 %	

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

Triers Bogtrykkeri (G. L. Lind & Numa Fränkel.) Kjøbenhavn.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 8

Kjøbenhavn, torsdag den 25. februar 1897.

4. Aarg.

INDHOLD: Den almindelige danske Skibsførerforenings Generalforsamling. — Sømandsstandens Organisation. — Generalforsamlinger. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

## AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.  
Grundlagt 1857. Telefon 106  
Lager af Papir og 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 24.

Havanna-  
Cigarer

**Wilh. Sunnert**  
11  
Bredgade 11.

Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier  
anbefales fra Lager.  
**John Forbæchs Eftf.,**  
St. Annæ Plads 19 & 21.

**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 ogsaa paa Lager.  
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland af Teaktræ:  
**Trækompagniet, Københavns Frihavn.**

Telegramadresse: Wm. R. Schou. Rigestelefon: Nr. 3876.  
Willehøus.  
31, Havnegade. København K.  
Jernlager etc. paa Midtermøllen i Københavns Frihavn.  
Generalagent for »Pomerania«.  
See- und Fluss-Versicherungs Gesellschaft i Stettin,  
tegner Forsikkring af Skibe, Skibsparter, Ladning og Fragt til faste billige Præmier,  
modtager Ordres som Agent for Messrs. Bolling & Lowe i London, La Societé Cockerill i Seraing, Messrs. Bullivant & Co. i London samt overtager Kjøb og Salg af Dampskibe, Bugserdampere, Uddybningsmateriel, Pramme, Lade- og Losseapparater, Damp- og Petrolsummotorer etc. etc. og paatager sig Omladning og Spedition af Materiel og Varer af alle Slags til og fra Københavns Havn.

Telefon 1268.

Telegr.-Adr.: Nilsson 187.

## CARL NILSSON.

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.  
Amaliegade 36. København K.  
(forhen Amaliegade 37).  
Største Lager her paa Pladsen af alle sorter Maskin- og Cylinder-Oljer, Smørelser og Fædt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige Artikler for Dampmaskiner.  
Eneforhandling af:  
Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil. Zynkara. (Til Forebyggelse af Tærning, Syre- og Kjædelstensdannelse). Angus' Special Pakninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent Kamelhaars Drivremme. »Kerasha«. Patent Træ-Remskiver.

## Syndergaard Aquaviter.

Prisbelønnet overalt, hvor de har været udstillede.  
Fabriken grundlagt  
1730.

Ældste Brænderi i Danmark.  
6 Kvaliteter i Fabr. egen Aftapn.

**Husk**  
**Montys**  
fotografiske Atelier  
St. Kongensgade 21

(tæt ved Kongens Nytorv).  
Billigste Priser. Finesse Udførelse.  
Åbent hver Dag, ogsaa Helligdage.

**William Olsens Eftf.**  
PAPIRHADEL.

Holbergsgade 26. Telefon 327.  
Lager af  
Konnossementer.

## Ost. Ost.

3 St. Kirkestræde 3  
**VICTOR PETERSEN**  
(Ludv. Aagaards. Eftf.)

## 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, København,  
Telefon 3902. Norrefarimagsgade 31A, 1. Sal.

**YOCARINI** CIGARETTE 100 Stk. 2 Kr. Verdensberømt og billig.  
TOBAKKEN pr. Pd. 5 Kr.  
kun ægte **Wilh. Jørgensen. Østergade 61. en gros**

## Prima røgede Skinker.

Store Partier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker og Flæsk, ferske og salte Viktualievarer samt prima dansk Svinefædt anbefales til

meget lave Priser.  
12. Højbroplads 12.  
ved Gammelstrand.

## Grand prix Hobro Akvavit.

Aktieselskabet  
Spritfabriken FORTUNA

## Dampbaad ønskes.

En lille god Dampbaad med ny tidssvarende Maskine og Kjedel, passende til Kystfart med Passagerer og Gods, ønskes til Købs. Dybgaende under 4 Fod med en Netto Tonnage af under 20 Tons. Tilbud med nøjagtig Beskrivelse og Opgivelse af Kulforbrug ønskes hurtigst tilsendt CHR. MØGEL-VANG, Nykjøbing, Mors.

## Aut. Forhyringsagenter, Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.  
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.  
A. C. Grell, Toldbodgade 16.

## Frits Ortmann,

Overretssaglerer,  
Amagerortov 16. Tel. 3225.

## E. Husted & Co.

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

## C. W. Buchs Kjød-Udsalg,

Slagterbutikken 6 og 7, NICOLAI TAARN,  
anbefaler sig til de ærede  
Skibsprovianteringshandlere.  
Leverandør til Marinen og til  
Kejseryacht "Standart".

## O. Larsen,

Kunsthvæver & Illuminator,  
ERIKSGADE 7, STUEN,  
KJØBENHAVN V.

anbefaler sig med Skibs-Signal  
Lys, Raketter og Kanonslag,  
Festfyrværkerier og  
Illuminationer.

FORLANG KATALOG  
FRANCO TILSENDT.



Instrument- & Kompasmager.

## 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.

## 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.

## Fanø praktiske Sømændsskole.

Saa vel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid.  
Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,  
Nordby, Fanø.

## SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General  
Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

De forskellige Code's benyttes, som Watkins, Scotts, A. J. & A. B. C.

Breve, Telegrammer, Dokumenter etc.,

som ere adresserede til vort Firma, og som ere bestemte for  
Skibsførere, blive udleverede prompt ved Skibets Ankomst.

## EM. Z. SVITZER'S SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1833.

Telegraphic address »SVITZER«.

Agents for  
Great Britain.

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/ Tyne.  
telegraphic address: »Jürgenson«.

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill.  
telegraphic address: »Hobdell«.

The company maintains stations at the following ports,  
where a salvage boat will be stationed, always ready to  
leave at short notice.

COPENHAGEN	»SVITZER«.
KASTRUP	»HØYER«.
ELSINORE	»SWITZERGOTTLIEB«.
KORSØR	»JØRGENSEN«.
ALBUEN (LAALAND)	»GUNNERSEN«.
FREDERIKSHAVN	»SVITZERLUND«.
GOTHENBURG (SWEDEN)	»ELFVERSSON«.
GREIFSWALD (GERMANY)	»SPRUTH«.

The company's boat „Em. Z. Svitzer“ — in conjunc-  
tion with the boats belonging to the Northern Salvage  
Company of Hamburg, viz: s/s „Berthilde“, s/s „Berger  
Wilhelm“ and s/s „Newa“ — operates in the Mediterranean  
and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).

## Hobro og Mariager Fjord.

Det bringes herved til almindelig Kundskab, at Sejldyden  
paa Hobro og Mariager Fjord, samt paa den uden for Fjorden  
værende Barre, nu er uddybet til 12 Fod med daglig Topvande.  
Paa Fjordeu findes Bugserbaad.

Hobro og Mariager fælles Havneudvalg,  
i Februar 1897.

## Danchells Fabriker.

Linoleum.  
Voxdug.



Anker-Mærke

Eneudsalg i Danmark  
for

Delmenhorster  
Linoleumfabrik.

Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:  
Pilestræde 13. Matthæusgade 5.  
Telefon 545. Telefon 2680.  
Kjøbenhavn.

Hovedforhandler PETER BUCH, Vinhandel, Helmerhus 13.



F. ZUSCHLAG. Aquavit, Kjøbenhavn N.

## W. Engelbrecht,

St. Kongensgade 61,

Frugt- & Grønthandel,  
anbefaler

Kartofler, Konserves, Frugt  
til Skibene.



Jul. Tybrings  
Primærkeforretning,  
Klosterstræde 6,  
KJØBENHAVN. K.

Prisliste 1897 gratis og franko.

# Den almindelige danske Skibsfører-Forenings Generalforsamling

d. 22. Februar 1897.

Formanden, Kapt. Jacob Holm, aabnede Mødet. Overretsprokurator Steinthal valgtes til Dirigent.

## Aarsberetningen

aflagedes af Formanden. I det forløbne Aar var afholdt 19 Møder foruden 2 Diskussionsmøder, det ene for at faa gennemført en Revision af Søloven, idet der paa det Tidspunkt var stillet nogle Ændringsforslag i Rigsdagen til Søloven, der forevrigt gik igennem. At faa en Revision vedtaget var imidlertid ikke lykkedes. Det andet Diskussionsmøde afholdtes paa Grund af de foreslaaede ny Taagevejrssignaler, og som Medlemmerne vidste, var der blevet sendt Anmodning til de færende Skibsførere om at stemme for eller imod disse. Af Formanden var der foretaget en Rejse for at besøge Filialerne i Marstal og Sønderho. Fra det afdøde Æresmedlem, Grosserer John. Forbæchs Bo havde Foreningen modtaget en Arv paa Kr. 2,226.46. 8 Medlemmer var i det forløbne Aar afaaede ved Døden, medens der var indmeldt 17 ny Medlemmer. Endvidere var Bestyrelsen nylig bleven underrettet om, at Kaptajn E. E. Petersen, der for ikke længe siden havde været Foreningens Repræsentant i Marstal, var afaaet ved Døden. Den Afdøde havde i en Række af Aar bestyret Filialet derovre til Foreningens fuldkomne Tilfredshed, og Formanden opfordrede Medlemmerne til at hædre den afdødes Minde ved at rejse sig op, hvilket fandt almindelig Tilslutning.

## Regnskabet

forelagdes dernæst af Formanden, det var revideret for det forløbne Aar; det balancerer med Kr. 8.367.29. Foreningen ejede ved Udgangen af 1896 Kr. 10.290.83, Sygekassen Kr. 13.529.15, Enke- og Hjælpekassen Kr. 158.985.01, Legatfondet Kr. 6.499, Medlemsantallet er 513.

Kapt. Hansen ønskede at vide, hvorledes Sygehjælpen blev uddelt.

Formanden: Efter Sygekassens Vedtægter blev der uddelt 5 Kr. om Ugen, dog ikke overstigende 80 Kr. Hjælpen blev saaledes givet i Forhold til den Tid, Sygdommen varede.

Kapt. Jens Petersen vilde henstille til Bestyrelsen, om det ikke var rigtigt nu at henlægge den Del af Æresmedlemmernes Bidrag, som i de senere Aar var gaaet til Sygekassen, til Foreningens Enke- og Hjælpekasse, hvorunder de henhørte, da han syntes, denne trængte mere dertil end Sygekassen nu gjorde.

Kapt. Matthiessen vilde dertil bemærke, at den Kapital, Sygekassen ejer, ikke var saa særlig stor, saa Renten deraf kunde forslaa, hvorfor det vilde være højest uheldigt at tage det Tilskud bort, som det en Gang var vedtaget, at Sygekassen skulde have fra Æresmedlemmernes Bidrag. Dette Aar var man sluppet med at betale 310 Kr. i Sygehjælp, men det var noget usædvanligt. Kravene til Hjælp fra Sygekassen vilde sikkert blive større og større. Der var endnu mange i Provinserne, der ikke vidste rigtig Besked med, at de havde Ret til at faa Hjælp, men Kendskabet dertil vilde brede sig mere og mere, og Kravene blive stadig større. Han syntes ikke, man burde indskrænke Sygekassens Indtægter. Man skulde hellere se det an nogle Aar endnu.

Kapt. Laub sluttede sig til Kapt. J. Petersens Bemærkning. Bidragene vare beregnede til at være til Støtte for Skibsførernes Enker. Han syntes derfor, at Beløbet skulde gaa tilbage dertil, da Sygekassens Midler nu havde naaet den Størrelse, at den kunde undvære denne Hjælp, i alt Fald foreløbig.

Kapt. Breiningen sluttede sig fuldt ud til Kapt. Laub og Kapt. Petersen. Han havde den Gang, det blev vedtaget at give  $\frac{1}{3}$  af Æresmedlemmernes Bidrag til Sygekassen, stemt derimod, da det efter hans Overbevisning var urigtigt at opfordre Medlemmerne til at give Bidrag til én Ting og saa bruge det til en anden.

Kapt. Rasmussen. Bestyrelsen var fuldstændig enig med Kajtainerne Petersen og Laub med Hensyn til, hvorledes Æresmedlemmernes Bidrag burde benyttes, men Generalforsamlingen havde i sin Tid vedtaget, at der skulde dannes en Sygekasse og havde givet Vedtægter for den, og Generalforsamlingen var derfor forpligtet til at sørge for, at disse Vedtægter kunde overholdes. Generalforsamlingen havde i sin Tid vedtaget at give Sygekassen denne Hjælp, men vilde den tage Pengene bort igen, maatte den underrette Bestyrelsen om, hvor den skulde tage Midlerne fra til Sygekassen, naar det, den havde, ikke kunde slaa til.

Kapt. Hansen mente ikke, man gjorde nogen Uret ved at bruge en Del af Æresmedlemmernes Bidrag til Sygekassen, selv om de egentlig var bestemt for Enke- og Hjælpekassen. Man maatte ikke glemme, at denne ogsaa hed »Hjælpekasse.« Han syntes, Sygekassen skulde støttes saa meget som muligt, i alt Fald indtil den havde et Fond af 20,000 Kr. Der vilde stadig blive stillet større Krav til den, efterhaanden som Kendskabet til, at man kunde faa Hjælp derfra, blev mere udbredt.

Kapt. Jens Petersen havde ikke talt om den fremtidige Sygekasse, men mente, at Sygekassen med det Grundfond, den nu havde, kunde tilfredsstille de Krav, der blev stillet til den, og skulde der blive stillet større Krav end dens Midler kunde bære, kunde man jo altid gaa tilbage til den samme Kilde, hvorfra den nu fik Hjælp. Efter hans Mening var Enkekassens Krav i langt højere Grad stigende end Sygekassens. Forevrigt vilde han kun med sin Bemærkning gøre en Henstilling til Bestyrelsen; han havde ikke tænkt at fremsætte noget Forslag, der skulde sættes under Afstemning.

Formanden mente ikke, at Kravet til Enkekassen vilde blive stadig stigende, og det vilde ogsaa være meget uheldigt, thi det var steget meget betydeligt i de seneste Aar. Da Foreningen blev stiftet, gik der nemlig en hel Del ældre Mænd ind paa en Gang, og derfor var det til at forudse, at der paa en Gang vilde blive en hel Del Enker. Men lige saa naturligt var det at forudse, at disse vilde dø omtrent paa samme Tid, og saa vilde der bagefter komme en mere normal Tilgang og Afgang. Naturligvis kunde man ikke nævne et enkelt Aar, da dette vilde ske.

Kapt. Knudsen foreslog ikke at stryge Bidragene til Sygekassen helt, men gaa en Mellemvej og tage  $\frac{1}{4}$  af Bidragene i Stedet for  $\frac{1}{3}$ .

Kapt. Hein vilde foreslaa, at Bestyrelsen, der havde med disse Understøttelser at gøre, bestemte, hvorledes Understøttelserne skulde anvendes. Bestyrelsen havde jo ingen Interesse af at favorisere den ene eller den anden Klasse; han mente, man skulde overlade det til Bestyrelsen at sige til, naar der burde foretages nogen Forandring i de for Tiden vedtagne Bestemmelser.

Formanden bemærkede, at Bestyrelsen vilde sætte Pris paa, at Generalforsamlingen havde den Tillid til den, at den overlod til Bestyrelsen at bestemme, naar det Tidspunkt var kommet, hvor Sygekassen kunde undvære den Hjælp, den nu fik.

Kapt. Knudsen ønskede at faa sit Forslag sat under Afstemning, hvis det var tilladt efter Lovene.

Kapt. Jens Petersen anmodede Kapt. Knudsen om at tage Forslaget tilbage, han havde kun villet gøre en Henstilling til Bestyrelsen og tvivlede ikke om, at denne vilde tage Sagen under Overvejelse til næste Generalforsamling.

Kapt. Knudsen tog da sit Forslag tilbage.

Regnskabet blev enstemmig godkendt.

Det blev dernæst vedtaget, at Halvdelen af Foreningens Saldo som sædvanlig skulde anvendes til Huslejhjælp til Enker efter Skibsførere.

Det blev ligeledes vedtaget, at Bidragene for det kommende Aar til Enker blev fastsat til 100 Kr., til Børn 20., og at der skulde stilles til Disposition indtil 1000 Kr. til Hjælp til trængende Medlemmer.

Derefter gik man til Valg af 2 Bestyrelsesmedlemmer og 2 Revisorer.

Formanden bemærkede, at der var to færende Skibsførere, der var villige til at modtage Valg, nemlig Kapt. H. W. Petersen, Fører af »Sleipner«, og Kapt. Jensen, Fører af »Thea«. Bestyrelsen havde til Revisor i Stedet for afdøde Kapt. Berg suppleret sig med Kapt. Reinwaldt, der, ligesom den nu afgaaede Revisor, Kapt. Knudsen var villig til at modtage Valg.

Valgte blev som Bestyrelsesmedlemmer Kaptajnerne H. W. Petersen og Jensen med 47 Stemmer hver; Kaptajnerne Reinwaldt og Knudsen fik hver 53 St.

### Styrmændenes Optagelse i Foreningen.

Dirigenten: Den næste Sag paa Dagsordenen var Bestyrelsens Forslag om Styrmænds Optagelse i Foreningen. Bestyrelsen stillede Forslag om en Tilføjelse til § 4, idet der efter Ordene »Enhver færende dansk Skibsfører . . .« skulde indsættes »samt enhver færende dansk Styrmand, der opfylder det i Sønæringsloven stillede Krav til Erhvervelse af Bevis som Skibsfører . . .«

Formanden: Naar jeg beder om Ordet for at fremføre dette Forslag, som er en gammel Bekendt, er det ikke fordi jeg paa nogen som helst Maade vil sige noget som helst om selve Forslaget. Det tror jeg nok, man tør sige, er saa gennemdebatteret i Forvejen, at det hverken nytter at sige noget fra den ene eller fra den anden Side. Jeg vil kun gøre en ganske kort Bemærkning, som ogsaa blandt andet har været afgørende for Bestyrelsen i Aar, og det er, at der er fremkommet Forslag, som maaske enkelte af de Herrer har set i Bladene, om at danne en Styrmændsforening. Saavidt jeg iøvrigt har hørt, har der ogsaa været afholdt Møde desangaaende i Gaar Aftes, og en Del Styrmænd er mødt og har besluttet at danne en saadan Forening. Dette har navnlig været medvirkende til, at Bestyrelsen atter i Aar har ført dette Forslag frem.

Kapt. Jens Petersen: Forslaget er en gammel Bekendt, som atter i Aften vil aflægge en lille Visit i Generalforsamlingen. Jeg paaskønner den Ihærdighed, hvormed Forslagstillerne atter og atter fremlægge Forslaget, paa samme Tid som man maa undre sig over, at det fremkommer paa denne Generalforsamling. Det skulde synes, at den Medfart, der fik sidste Gang, kunde give Anledning til at betragte Forslaget som dødsdømt. Jeg vil ikke bestride Muligheden af, at der i Aften kan opnaas noget mere, men hvad der i alt Fald opnaas, det er, at den Del af Medlemmerne, som er mod Forslaget, holdes i Aande, og det er altid noget. Dog det kan være, der opnaas noget mere. Naar man paa en Generalforsamling fremsætter Forslag til Ændring af en Forenings Love, saa er det, saa vidt jeg ved, almindeligt, at man lader hengaa en 2, 3, 4 Aar, før man fremsætter det igen, hvis det blev forkastet; man stiller Sagen i Bero saa længe, hvis den da ikke bliver opgivet. Men naar man Aar efter Aar fremsætter samme Forslag, som Gang efter Gang forkastes, saa opnaas der derved, skønt jeg meget godt ved, at det ingenlunde er Forslagstillernes Hensigt, at fremkalde Partier indenfor Foreningen, som

atter kan føre til en Splittelse, som ikke er heldig, hvor der bør være Enighed til Stede. Jeg er fuldstændig enig med Forslagstillerne i, at man bør gøre, hvad man kan, for at vække Interesse for Foreningen udad til og søge at drage ny Medlemmer til den, men Maaden det gøres paa og Midlerne, som benyttes, bør være saaledes, at de ikke indvirke skadeligt paa Foreningens øvrige Forhold. Det er jo det samme Forslag, som har været forelagt tidligere, men i Modsætning til Formanden mener jeg, at vi gentagende bør motivere vore Grunde imod Forslagets Vedtagelse. Vi mener, at naar der vedtages en Bestemmelse, som kan medføre, at Ikke-Skibsførere optages som aktive Medlemmer, maa Foreningen uvilkaarlig skifte Karakter og Navn, og det er ikke heldigt. Hvorvidt det er rigtigt eller ikke, vil jeg ikke tale om, men vi formener, at den Autoritet, som Foreningen i Aarenes Løb har erhvervet sig, vil tabe i Betydning; der er ogsaa en anden Ting, som jeg særlig vil henlede Opmærksomheden paa, og det er, at det er et stort Spørgsmaal, om der overhovedet kan vedtages Bestemmelser, som kan give Anledning til, at Foreningen maa forandre Navn. Det er ikke smaa Summer, der er givet af Foreningens Venner og Velyndere i Aarenes Løb; de er givet til »den alm. danske Skibsfører Forening af 1874«, altsaa til en Forening af Skibsførere, og jeg kan ikke skønne rettere, end at de nuværende Medlemmer med fuld Føje og aldeles lovmedholdigt kan protestere mod at Ikke-Skibsførere blive Medejere af den Formue, Foreningen har erhvervet sig, og blive delagtige i de Goder, Foreningen kan byde. Paa Generalforsamlingen i Fjor tillod Kapt. Breininger og jeg os at fremsætte følgende Ændringsforslag til § 4: »samt enhver færende Styrmand, der har erhvervet sig det lovbevalde Bevis, som berettiger ham til at føre Dampskib«. Forslaget fik mange Stemmer, men ikke tilstrækkelig til at det blev vedtaget, men det er ogsaa aldeles ligegyldigt, for siden sidste Generalforsamling er der flere Styrmænd, som har meldt sig og forevist deres Bevis, og de er blevet optaget som aktive Medlemmer, men derved er vi komne til Grænsen af, hvad Forslagstillerne ønsker. Hele Forskellen er den i Virkeligheden forholdsvis lille Udgift det medfører at løse Skipper-Bevis. Jeg kan ikke se, at det er noget stort Offer; da ingen maa føre Skib uden at være i Besiddelse af Skipperbevis, er det ikke af Betydning, om det løses et Aar før eller senere. Ser man Sagen fra en anden Side er det en ligefrem Fordel for Styrmændene at betale sit Skipperbevis, idet han derved i en forholdsvis ung Alder kan træde ind i Foreningen, og hvis han samtidig gaar ind i Enkekassen, sparer han et ekstra Indskud, som han maa betale i de ældre Aar. Men selv om det er et Offer, er det ringe mod de Fordele, det ny tiltrædende Medlem erhverver sig. Forslaget gaar jo ud paa, at Styrmænd, der ere kvalificerede til at tage Skibsførerbevis kan optages. Men hvem skal bedømme deres Kvalifikationer? Formanden og de Herrer Medlemmer, som ere Garanter for den søgende, antager jeg; men vi ved alle sammen, at der er mange Lovbestemmelser, som gives forskellig Fortolkning, og lad os forudsætte, at en Mand møder her, bliver antaget for at være kvalificeret og optages; en Tid efter faar han Brug for Skibsførerbevis, gaar op for at løse det, men det siges, at han opfylder ikke de Betingelser, Loven kræver, og saa er en Styrmand optaget i Foreningen, og den kan i ethvert Tilfælde ikke beholde sit Navn som »alm. dansk Skibsfører-Forening«.

Man tror at kunne faa en stor Tilgang af Medlemmer ved at vedtage Forslaget. Det tror jeg ikke, og jeg skal sige Dem hvorfor. Der er mange Styrmænd, der har Skibsførerbevis, og navnlig i det forenede Dampskibsselskab er der en Snes Stykker. Taler man med dem om Sagen, siger de: ja, vi vil gerne, men naar man har Familie, kan man af Styrmændsgagen ikke afse det aarlige Kontingent. Gør det sig gældende hos dem, der er berettigede til at træde ind, maa det saa meget mere gøre sig gældende hos dem, som ikke har Skibsførerbevis; det

kan tænkes, at en enkelt er stillet saaledes, at det ikke generer ham, men saa kan det heller ikke genere ham at løse Skibsførerbeviset; saa er den Udgift ikke farlig.

Jeg kan saaledes ikke skønne, at der, hvorledes man end vender og drejer Sagen, og fra hvilken Side man end ser den, er noget som helst, der taler for at vedtage det foreliggende Forslag. Jeg tror, vi gavner Foreningen meget mere ved at bevare den som udelukkende Skibsfører-Forening, og derfor vil jeg tillade mig at opfordre til at stemme mod Forslaget.

Kapt. Bonde var vis paa, at ingen af Oppositionen misundte Styrmandene at komme ind i Foreningen, men de forlangte kun, at den samme Pligt skulde være paalagt dem, som var paalagt alle de andre Medlemmer. Han hævdede, at det var baade imod den Aand, hvori Foreningen var stiftet, og imod den Tradition, den havde, at optage Styrmand i den.

Kapt. Breiningen sluttede sig fuldstændig til Kapt. Petersens Udtalelser. Han forstod ikke Forslagsstillernes Tankegang, naar de kun vilde have § 4 forandret, de maatte ogsaa forandre § 1. Foreningens Karakter vilde fuldstændig forandres, hvis Forslaget blev vedtaget.

Kapt. Mathiesen mente ikke, det behøvede at indvirke paa Foreningens Navn, at Styrmand blev optagne i Foreningen. Der var flere Steder i Landet, hvor Styrmand blev optagne i Skibsfører-Foreninger, uden at Foreningernes Navn derfor blev forandret. Med Hensyn til, at den Aand ikke var til Stede, da Skibsfører-Foreningen blev stiftet, vilde han give de foregaende Talere Ret, men det var jo ikke Meningen, at Foreningen havde valgt en Bestyrelse, der skulde staa stille, men tvertimod en Bestyrelse, der kunde følge med Tiden og vide, hvorledes Forholdene for Standen udviklede sig. Det kunde ikke nytte at sætte sig paa en Piedestal og sige, saaledes var det i vore Oldfædres Tid, han vilde i alt Fald meget nødig sidde i en Bestyrelse, der ikke havde Øjnene med sig og tænkte over, hvad der bør gøres, før at Foreningen kan blive levedygtig. I Bestyrelsen var der ganske vist forskellige Meninger, men at Forslaget kom frem Aar efter Aar viste, at den overvejende Mening i Bestyrelsen var for dette Forslag, og saa var det Bestyrelsens Pligt at fremkomme med det.

Kapt. Wibroe: Jeg har ikke mange Bemærkninger at gøre; jeg vil kun sige, at det Forslag, som har været stillet af vor Bestyrelse saa ofte, tror jeg nok nu staa indprentet saavel i vore Hoveder som i vore Hjærter. Vi, som høre til Oppositionen, høre ikke til den, fordi vi vil hæve os over Styrmandene, men fordi vi en Gang har dannet en Forening for Skibsførere, og den eneste Ting, der skiller os fra Styrmandene, er vort Borgerbrev, og det er sikkert ikke for meget. Jeg, saa vel som mange andre Skibsførere, som har en Styrmand, som vi ønsker at faa hævet op til vor Forening, hjælper ham til at komme derind; saaledes har jeg baaret mig ad for 16—20 Aar siden, og jeg er overbevist om, at mange Kolleger vil gøre det samme; jeg tror, at dette Forslag har været saa ofte fremme, at det har sat, om ikke Splid, saa dog mindre Sammenhold i Foreningen, end der før har været, og ved at forsøge paa at tvinge denne Lovparagraf igennem, bliver der gjort Foreningen mere Skade end Gavn. Meningen er vistnok rigtig og god, men det er ikke praktisk. Jeg tror ikke, vi vil vinde noget derved; Styrmandene har ikke store Fordele ved at komme ind i Foreningen, de behøve blot at melde sig ind i Sømandsforeningen; der har de meget mere, end vi kan byde dem.

Kapt. J. Fenger: Som færende Medlem af Foreningen vil jeg gerne sige blot et Par Ord. Jeg vil saa forfærdelig nødig sige noget, der kunde være saarende for de ældre Medlemmer, der ere imod dette Forslag. Der er ogsaa blevet sagt de forrige Aar, hvad vi havde at begrunde vort Forslag med, saa det vil jeg ikke komme videre ind paa; jeg vil kun udtale, at det er min Overbevisning, at blandt de færende Medlemmer vil de 5 af 6 stemme for, at Styrmandene komme ind, saaledes som

vi foreslaa, men jeg vil kun ønske, at naar det nu forhaabentlig snart kommer til Afstemning, og hvis vort Forslag skulde gaa igennem, at saa Medlemmerne vil huske paa den Taalmodighed, hvormed vi have ladet os vise tilbage Aar efter Aar, og bede Medlemmerne ikke vredes paa os, hvis vi skulde gaa af med Sejren denne Gang.

Kapt. Hansen vilde gøre opmærksom paa, at naar Styrmandene først dannede en Forening, saa var der ingen af dem, der senere gik ud af den Forening igen; de blev der, selv om de blev Skibsførere, og Skibsfører-Foreningen af 1874 kunde saaledes let helt forsvinde.

Kapt. Hein vilde ogsaa lægge et godt Ord ind for Forslaget. Kapt. Jens Petersen havde talt om, at man burde lægge Forslaget hen nogle Aar. Det kunde ikke saa godt gaa an i en Forening, hvor der var saa mange færende Medlemmer, thi det ene Aar var nogle af Medlemmerne til Stede og kunde sætte sig ind i Sagen, det andet Aar nogle andre. Han mente heller ikke, at Kapt. Petersen havde Ret i at sige, at Fremlæggelsen af Forslaget fremkaldte Splid i Foreningen, thi han turde dristig paastaa, at Spliden var der allerede i Forvejen. Hvis Forslaget ikke gik igennem, vilde der blive sat en Grænse for Tilgangen i Fremtiden; Tilgangen maatte komme gennem de Folk, som stod Skibsførerne nærmest.

Kapt. Rasmussen: Naar Kapt. Petersen har ytret sin Forundring over, at vi Aar efter Aar ere komne frem med dette Forslag, vil jeg forklare, at det naturligvis er, fordi Bestyrelsen betragter det som en Livssag for denne Forening. Der er en Del Mennesker i denne Forening, det tvivler jeg ikke paa, der har Principper, og der er vel ogsaa en Del af dem, der har maattet smide deres Principper over Bord, naar de har fulgt dem en Tid. Denne Forening har haft nogle Principper, der har været lidt for bestemte, og denne Forening har allerede haft store Tab ved dem, og den vil faa endnu større Tab, dersom den vedbliver at holde fast paa sine Principper. Jeg vil ikke dermed sige, at der ikke er Principper, der er gode, men der er ogsaa dem, som ikke altid er saa heldige, selv om man ikke kan overbevise Folk derom. Da denne Forening blev stiftet, fik vi en stor Tilstrømning fra Marstal. Nogle Aar efter kom en Deputation fra Marstallerne herover og bad om ikke en Sygekasse kunde blive oprettet. Kaarene i disse Smaabyer og med de smaa Fartøjer ere anderledes end her i Kjøbenhavn. Sygekassehjælp under Sygdomstilfælde har stor Betydning for de Mænd, der bor derovre. Dette blev imidlertid afvist ved Foreningens Generalforsamling. Hvad skete da; de fik snart dannet en egen Forening, og fra den Dag kom der ikke et Medlem fra Marstal. Fra Svendborg og de andre større Søfartsbyer kan vi ikke vente at faa Medlemmer; de har haft Skibsførerforeninger før vi. Naar Bestyrelsen trods den Modstand, den har mødt, vedbliver at komme med sit Forslag, er det fordi den tror at indse, at vor Forening i Fremtiden vil mangle Tilslutning, og naar det nu er kommet saa vidt, at vi har bragt Styrmandene til, at de danne deres egen Forening, saa har vi lukket enhver Dør for os. Naar Kapt. Jens Petersen endvidere ytrede, at vi vilde danne Splid i denne Forening, hvis dette Forslag gik igennem, maatte jeg højlig beklage det, for nu er det, tror jeg, 6te Gang, at dette Forslag fremkommer, og jeg forsikrer Kapt. Petersen om, at skønt vi har maattet gaa herfra hver Gang med Halen mellem Benene, er der ikke nogen ond Tanke eller den mindste Uvilje fra vor Side mod de Herrer, som have en anden Mening, og jeg venter og haaber, at dersom vi skulde bringe Sejren hjem, vore Modstandere da ville være lige saa venlig sindede mod os, som vi imod dem.

Kapt. Møller. Jeg tillod mig for et Aar siden at bringe Bestyrelsen en Tak, fordi den havde bragt dette Forslag frem; jeg vil gentage denne Tak. Naar nogle af Talerne har klaget over, at Aanden i Foreningen var en anden før end nu, kan det vel ikke nægtes, men det

ligger til Dels i, at Forholdene paa Søen ere forandrede. Chefens Kahyt er ikke mere »den høje agterud«, den er flyttet midtskibs; det kan maaske have lidt at sige.

Man gik derefter til Afstemning. Foruden Stemmesedlerne fra de tilstedeværende Medlemmer var der indkommet Stemmesedler fra færende Skibsførere rundt omkring fra, der alle gav deres Stemme for Bestyrelsens Forslag. Resultatet af Afstemningen blev 113 Stemmer for Bestyrelsens Forslag, 25 Stemmer imod. Forslaget var saaledes vedtaget.

### John Forbæchs Legat.

Formanden. Som de Herrer har set af Regnskabet, har afdøde Grosserer John. Forbæch, der jo var Æresmedlem her i Foreningen, vist sin Interesse for den ved at testamentere den et Beløb af 2,226 Kr. 46 Øre. Bestyrelsen vil med Hensyn til Anvendelsen af dette Beløb stille det Forslag, at der bliver henlagt Kr. 26.46 til Grundfonden, samt Resten af Beløbet, 2200 Kr., bliver udlagt til 2 Legater, hvert paa 1100 Kr., som saa skulde uddeles, det vil sige Renten deraf, til trængende Medlemmer eller til trængende Enker efter Medlemmer, naar de ikke faa Understøttelse fra Enkekassen.

Dirigenten vilde opfordre Bestyrelsen til at fremsætte Forslag om, at hele Arven blev anvendt til velgørende Øjemed. Sagen var jo den, at den Arveafgift, der skulde erlægges, naar det ikke var Slægtninge, Arven tilfaldt, var meget høj, nemlig 7%, men dersom en Arv blev anvendt til velgørende Øjemed, kunde man ansøge om at faa de 6% tilbagebetalt, ligesom ogsaa Stempelafgiften da bortfaldt. Den Sum, Foreningen vilde vinde paa den Maade, vilde være 163 Kr. og nogle Øre, hvorved Legaterne altsaa kunde blive saa meget større.

Dette Forslag vandt almindelig Tilslutning, og det vedtoges enstemmigt, at den Foreningen, i Grosserer Johan Henrick Forbæchs Dødsbo, tilfaldende Arv henlægges som et Legat, som benævnes Johan Henrick Forbæchs Legat, og hvis Renter aarlig uddeles i to Portioner til trængende Medlemmer eller trængende Enker efter Medlemmer, som ikke faar Understøttelse fra Foreningens Enke- og Hjælpekasse, efter Bestyrelsens nærmere Bestemmelse.

Kap. Mathiesen vilde bede Medlemmerne rejse sig for at tilkendegive deres Tak til den Afdøde. Det var ikke altid Æresmedlemmerne huskede Foreningen; han havde gjort det. Alle fulgte Opfordringen.

### En Fælles-Repræsentation for Skibsfarten.

Dirigenten: Den næste Sag paa Dagsordenen angaar Foreningens Tilslutning til en Sammenlutning mellem forskellige Søfarts-Foreninger.

Formanden: Anledningen hertil er en Skrivelse, som vi har modtaget, og som er udarbejdet af Formændene i Foreningerne: Foreningen til Søfartens Fremme, Kommandør N. J. Jespersen, Dampskibs Rederi-Foreningen, Grosserer Ad. Carl, Dansk Sejlskibs Rederi-Forening, Konsul John Hintze hvori det henstilles til os at udtale os angaaende forskellige Søfarts-Foreningers Sammenlutning, for i Fællesskab at varetage Søfartens Interesser. Selvfølgelig kan en enkelt Forening ikke udrette saa meget som flere Foreninger, der slaa sig sammen. Da Skrivelsen er meget lang, tænker jeg ikke de Herrer ønsker, at jeg skal læse den op. Bestyrelsen har tænkt paa at stille det Forslag i den Anledning, at der fra de forskellige Foreninger vælges et Udvalg af 2—3 Medlemmer fra hver. Denne Fællesrepræsentation skulde saa komme sammen og udarbejde Udkast til Love o. s. v. Nærmere Bestemmelse er ikke truffet af Bestyrelsen, men vi har tænkt i Aften at stille det Forslag, at Generalforsamlingen overlader til Bestyrelsen at varetage det videre fornødne i Foreningens Interesse i denne Henseende.

Kapt. Møller: Jeg var til Stede forleden Aften ved

et Møde, hvor samme Forslag kom frem, og jeg vil anbefale Foreningen at gøre ligesom man gjorde der, nemlig at overlade til Bestyrelsen at forhandle videre paa Grundlag af den Indbydelse, der er kommet. Det kan ikke være andet end til Gavn for Foreningen, Standen og Skibsfarten i det Hele, at forskellige Foreninger slutte sig sammen. Jeg vil tillade mig at stille det Forslag, at Bestyrelsen bemyndiges til at foretage det fornødne til Forslagets Fremme.

Dette vedtoges enstemmigt.

Dagsordenen var nu udtømt, hvorfor Dirigenten hævdede Generalforsamlingen.

## Sømandsstandens Organisation.

Vi have modtaget følgende:

Da forventelig »Dansk Søfartstidende« i denne Tid bliver læst af mange Skibsførere af mindre Skibe og jeg paa Skippermødet i Odense d. 28. f. M. blev valgt mellem 9 Skibsførere fra forskellige Byer, for at udarbejde Love til den paatænkte Forening for Redere og Førere af mindre Skibe op til 60 Tons, vil jeg herigennem opfordre alle Redere og Skibsførere af mindre Skibe til ikke at se hen til, om deres personlige Ønsker ikke tilfulde blive sat frem i de første Love, men lad os alle slaa os sammen om at faa dannet Foreningen paa Grundlag af de Love, der blive foreslaaede og som i den nærmeste Tid ville blive fremlagte ved forskellige lokale Skippermøder, hvorefter vi da ved Dannelsen af Lokalforeninger kan, gennem Hovedforeningen, gaa sammen med den større Forening, for at forbedre mange af vore daarlige Kaar, samt gennem Dansk Søfartstidende give hinanden mange, meget nødvendige, Oplysninger. Hr. Fr. Nielsen (Nordlyset), der var sammen med os paa Mødet i Odense, skriver i Dansk Søfartstidende af 11. Februar om at holde os til én Mægler i Kjøbenhavn og én i Aarhus, jeg tillader mig at være af en hel modsat Mening; hvorledes skal vi kunne finde en Mand til at paatage sig den Plads, naar han skal arbejde aldeles upartisk og retfærdigt, og uden det hjælper det ikke. Hvorledes vilde en Skibsfører stille sig, naar han var Nr. 20 paa Tørn med Udsigt til at ligge 8 Dage og mulig længere ubefragtet, og en anden Mægler eller en Købmand bød ham en Fragt straks? Og selv om de danske Smaaskibe blev enige, da er der Masser af norske, svenske og tyske Skibe, som vilde bruge de andre Mæglerfirmaer og komme til at sejle med Varerne, medens vore danske Smaaskibe blev liggende uden at faa Fragt; vi maa ikke tro andet, end at Købmændene da gav de andre Fortrinet. Min Mening er, at vi maa fordele os mellem de forskellige Mæglere, saa skal Købmændene nok sende Opgaver til dem alle paa en Gang, og der vil blive mere Konkurrence mellem Mæglerne om at skaffe Skibene den største Fragt. Er der saa en Mægler, der, for at være Købmandsmægler, vil forsøge at trykke Fragterne, lad os da ikke samle os om ham, men holde os til de andre.

Ærbødigst  
Carl Christensen,  
Svendborg.

Efter Indbydelse af Bestyrelsen for Marstal Søassurance er afholdt et Møde af Skibsredere og Skibsførere, som har eller fører Skibe under 60 Registertons. Formaalet var Oprettelse af en Forening for mindre Skibe.

Mægler Albert Boye bød Velkommen. Marstal var ved det fornylig i Odense afholdte Skippermøde repræsenteret ved d'Hr. Hermann Kromann og Jokum Hansen. Taleren gav dernæst Ordet til

Hr. Herman Kromann, der meddelte, at man paa

Odense-Mødet var blevet enige om at søge dannet en Skipper-Forening for hele Landet. Men det var blevet fremhævet, at man burde henvende sig til Marstal-Skipperne, thi kunde vi ikke faa dem med, maatte Sagen opgives. Saaledes havde Udtalelserne lydt paa Mødet. Her er ikke Tale om Socialisme, det blev bortskaaret paa Mødet. Der blev nedsat et Udvalg, som skulde udarbejde foreløbige Love. I dette Udvalg fik Taleren Plads Lovene foreligger nu, og man ønsker at høre, hvorledes Marstal-Skipperne stiller sig overfor Spørgsmaalet. Taleren kunde slutte sig til den ny Forening, der kan kan blive til Gavn for os alle. Meningen er at samarbejde med Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Mægler Albert Boye: Der er vist Marstal-Repræsentanterne en mageløs Velvilje og Marstal-Skipperne en stor Hensynsfuldhed. Det er et Bevis paa, at man ude nærer en stor Tillid til Marstal-Skipperne, der er kendte som praktiske Folk. Man gaar ud fra, at vil Marstallerne være med til Oprettelse af en Forening for mindre Skibe Landet over, kan de ude omkring slutte sig til Tanken. Paa Mødet i Odense havde de forskellige Repræsentanter Fuldmagt til at slutte sig til Foreningen; saaledes var der mødt en Repræsentant for Boruholm, en anden gaanterede for hele Limfjordægnen o. s. v., o. s. v. Ligeledes bestemtes det, at Marstal skulde være Hovedsædet. Se, det er en Tillid, der vises os, og som vi bør paaskønne ved at slutte os til Foreningen. De vilde vælge Taleren til Formand for Foreningen, men han kunde dog ikke straks gaa ind derpaa; han maatte først kende Grundlaget for Foreningen. Nu kender han det, idet det forelagte Udkast til Love er en saa god Grundsten, at der herpaa kan bygges videre, thi der er meget sundt og godt deri. Nu gælder det om at alle Skipperne slutte sig sammen om at vise Enighed i Gerning; thi Enighed gør jo stærk! Opnaas der ikke de store Fordele straks, kan disse efterhaanden komme. Skipperne har i mange Aar levet under et haardt økonomisk Tryk. Følgen deraf har været, at Besætningen paa Skibene har maattet indskrænkes til det mindst mulige, hvilket igen ofte har haft en uheldig Indflydelse paa Sejlskibets Hurtighed. Det gælder derfor om gennem Foreningen at søge Kaarene forbedret. Men ogsaa i anden Henseende vil det højne Standen.

Taleren oplæste derefter Vedtægterne. Af disse fremgik bl. a., at man indenfor Foreningen vilde drøfte Fragt- og Sejlforholdene; man vil slutte sig sammen med Dansk Sejlskibsrederi-Forening. Som Medlemmer kan Redere og Førere af Skibe under 60 Tons optages. Ligeledes de i den mindre Søfart interesserede, men disse have dog ikke Stemmeret. Kontingentsat er 6 Øre pr. Reg.-Tons samt 3 Kr. pr. Skib. Ethvert Medlem er ogsaa Medlem af Dansk Sejlskibsrederi-Forening. Foreningen inddeles i 8 Kredse; Ærø og Lange land danne én Kreds.

Efter nogen Diskussion tog Hr. Albert Boye atter Ordet, idet han opfordrede Forsamlingen til at indmelde sig i Foreningen. Pengespørgsmaalet kan ikke, ytrede Taleren, trykke nogen. Det vil forhaabentlig ikke alene bringe bedre økonomiske Forhold for Skipperne, men tillige bevirke et godt Forhold og større Enighed mellem disse. Skipperstanden har gennemgaaet saa haarde Prøvelser, at den nu bør slutte sig sammen. Vis nu, at De er selvstændige Mænd. Meld Dem ind i Foreningen, saa skal det nok bære Frugt. Arbejderne har i de senere Aar faaet deres Løn forbedret betydeligt; kun Søfartsstanden staar tilbage; men derfor bør I danne en Forening, til Held for Eder alle og for Standen.

Paa Mødet indtegnedes 53 Skipper i den ny Forening.

Kredsforeningen dannedes med det samme. Til Bestyrelse valgtes d'Hr. Mægler Albert E. Boye (Formand) samt Skibsførerne H. Kromann og H. Tofte.

(Ærø Avis.)

## Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet »Urania« har afholdt ordinær Generalforsamling d. 19. ds.

Overretssagfører Salomonsen dirigerede.

Grosserer Alfred Christensen aflagde Regnskab og Beretning: Selskabets fire Skibe have indsejlet en Fortjeneste af 162,335 Kr. 28 Ø., Kursgevinsten er 119 Kr. 98 Ø. og Aarets Fortjeneste saaledes 162,455 Kr. 26 Ø. Efterat Rente til Obligationslaan, Handelsomkostning, Reparationer (der er taget af Driften) er fradraget, bliver der en Netto-Fortjeneste af 130,584 Kr. 15 Øre, hvoraf der foreslaas at udbetale 12 pCt. Dividende af Selskabets ældre afsatte Aktier med 80,650 Kr. Til Reservefonden henlægges 49,934 Kr. 15 Øre. Af det foreslaaede Udbytte er allerede betalt 5 pCt. à Conto. Skal man udtale sig om Udsigterne for det begyndte Aar, er der meget, der taler for, at vi gaa en bedre Periode i Møde for Skibsfarten. Den Stagnation, der for en Del har hvilet over Handel og Omsætning i flere Aar, synes at skulle afløses af mere Liv. Fra de fleste Sider i Udlandet ser man da ogsaa de kommende Tider i Møde med lysere Forhaabninger. Dette har ogsaa givet sig Udslag i, at der nu i Vinter er meget større Begær efter Tonnage end i noget af de foregaaende Aar siden 1890. Selskabet vil have sit nye Skib »Ecliptica« færdigt til April. Det skulde have været færdigt til Udgangen af forrige Aar, men Strejken ved Flensborgs Skibsværft, hvor Skibet bygges, havde forsinket Leveringen. Hvorvidt man kunde forlange Skadeserstatning under disse Forhold, var vel tvivlsomt. Maaske kunde man opnaa at spare Tolden, 12 à 14,000 Kr., i Fald den ny Toldlov gennemføres, ellers kunde der unægtelig være Fristelse til at sejle Skibet under fremmed Flag, da Beskatningen paa Skibe syntes aldeles urimelig. Bestyrelsen forlangte derefter Bemyndigelse af Generalforsamlingen til ved passende Lejlighed at opsigte de ældre 5 Procents Prioritetslaan.

Vekselerer Rubin takkede Bestyrelsen og Forretningsførereren for det smukke Resultat, Regnskabet udviste. Øjeblikket for en Konvertering var næppe gunstig; derimod var det af stor Betydning, at Bestyrelsen var bemyndiget til at kunne foretage en saadan, naar Chancerne viste sig at være gode. Vilde Handelsbanken, der var Ihændelever af Selskabets Hovedobligation, tillade, at det ny Skib »Ecliptica« sejlede under fremmed Flag, mente han, at Tanken kunde realiseres.

Der gaves enstemmig Decharge, ligesom den ønskede Bemyndigelse til Prioritetslaanets Opsigelse gaves.

Til Kommitterede genvalgtes Chr. J. Strandgaard og J. L. Ginge.

## Ugens Havarier.

Stag, Dpsk. af N. Schiede, ankom d. 16. hertil efter Grundstødning ved Trelleborg. Skibet der desuden har faaet Skade af Isen paa Rejsen hertil, reparerer her.

Dora, Darkskib af Fanø, er totalt forlist ved Birdisland. Mandskabet er reddet.

Anna Olivia, Skonnert af Gøteborg, er i Sundet ud for Skovshoved bleven paasejlet af Dpsk. Sønderjylland. Skonnerten sank, og Besætningen bjærgedes om Bord i Sønderjylland.

Mount Park, engl. Dpsk. er, medens det laa for Anker ud for Korsør blevet paasejlet af Dampfærgen Nyborg. Mount Park maatte sættes paa Grund, er senere bragt flot af Bjærgningsdamperen Hertha og indbragt til Korsør, hvor Ladningen losses.

Marie, dansk Skonnert, har for indgaaende til Invergordon kollideret med Pieren, beskadiget denne, og selv faaet Skade paa Forrigningen.



Wickham, Dpsk. af Newcastle, kom d. 19. ds. paa Grund af Læsø Nordvestrev. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Frederikshavn.

Jenny, Dpsk. af Danzig, der, som meddelt d. 16. ds. af Isen sættes paa Grund paa Holmetungen, er d. 22. ds. bragt flot af Svitzers.

Fido, engl. Dpsk., har i Isen i Sundet faaet slaaet 2 Skrueblade af.

Vesuv, Dpsk. af Kjøbenhavn, er efter Kollision ankommet til Southampton med Skade paa Stævn og Bagbords Bov.

Fanø, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa sin sidste Rejse fra Danzig hertil været paa Grund paa sydøst Siden af Amager. Flot med Assistance af Hveen.

C. P. A. Koch, Dpsk. af Kjøbenhavn, har været paa Grund paa Lysegrunden. Flot ved egen Hjælp og ankommet hertil ubeskadiget.

Eos, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 18. ds. været i Kollision ud for Malmø med Isbryderen Bore, der fik nogen Skade.

Oluf Bager, Dpsk. af Odense, har været paa Grund paa Muldbjerggrund ved Hals. Havnedamperen Frem assisterede Oluf Bager, der er ubeskadiget, af Grunden.

Fra Nordby paa Fanø skrives til os den 21. Februar:

Forlist Fanø-Skib. Barkskipet »Dora« her af Byen, ført af Kaptajn O. J. Nørholm og tilhørende et Aktieselskab med Kaptajn J. N. Hansen som korresponderende Reder, er i Følge Telegram af 18. ds. paa Rejse fra Kapstaden til London forlist paa Brid-Øerne (S. V. Kysten af Afrika). — Mandskabet er reddet. »Dora«, der var bygget af Fyr i Varnäs i Sverrig for c. 20 Aar siden, maalte 361.42 Register Tons.

Cathrine, Skbrg. af Marstal, er, i Følge Telegram fra Kaptajnen, i Southampton under Losning ved Kajen brækket midtskibs; Skibet har 3 Fod Vand i Lasten og det befrygtes, det vil synke.

Fra Marstal ere vi blevne oplyste om, at det beror paa en Fejltagelse, naar der om det der hjemmehørende Barkskip »Agent Petersen« i Dansk Søfartstidendes forrige Nummer, under Ugens Havarier, var meddelt at det havde været paa Grund ved Gravesend, idet bemeldte Barkskip d. 11. ds. passerede Dover og d. 14. ds. passerede Prawle Pont med alt vel.

*Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonceafdeling.*

## Fra Sø og Land.

Bestyreren af Den alm. danske Skibsfører-Forenings Filial i Marstal, Hr. E. E. Petersen, er afgaaet ved Døden.

Ny Dampskibsroute. Mellem Bogense og Juelsminde agtes et Dampskib sat i Fart.

Det 4de nordiske Søfartsmøde i Stockholm i Sommeren 1895. Med Hensyn til dette, her i Bladet tidligere omtalte, Møde, henviser vi til omstaaende Annonce med en Opfordring til Vedkommende om at indlevere Forslag til Diskussionsæmner inden d. 15de næste Maaned. Tidspunktet for Mødets Afholdelse kan først senere nøjagtigt bestemmes, da det er af Vigtighed, at dette Møde ikke kolliderer med de mange andre Møder og Kongresser, der ville finde Sted under Stockholms-Udstillingen i Sommer; ved at undgaa dette, vil man bedre være i Stand til at faa et passende Lokale, samt gøre det muligt for Deltagerne at forskaffe sig Logis.

Den tidligere nævnte, i Stockholm dannede Arbejds-komité, som har paataget sig Forberedelserne til Mødet, er bleven yderligere forøget, saa at den nu bestaar af følgende Repræsentanter for Stockholms Søfart eller i samme interesserede Personer: G. O. Wallenberg, Kaptajn, Skibsreder, Komiteens Formand; A. E. Hazelius, Hofintendant,

Direktør i Søforsikrings-Aktieselskabet Ægir, Vice-Formand J. Drakenberg, Ingeniør, Bestyrelsesmedlem i Rederi-Aktieselskabet Svea; A. Georgii, Konsul, Skibsreder; A. J. Johnson, Generalkonsul, Skibsreder; C. J. Jonsson, Dispaçør; G. R. Lagergren, Konsul, Skibsreder; F. S. Malmberg, Kommandør-kaptajn; E. D. W. Martin, Auditør i Flaaden; D. Norrmann, Direktør, Repræsentant i Stockholm for Norsk Veritas; K. v. Schmalensee, Ingeniør, Chef ved Finnboda Slip; S. E. Ternstrøm, Direktør i Stockholms Dampskibsrederi-Aktieselskab; C. Wicander, Direktør, Skibsreder; P. M. Wickstrøm, Grosserer. Til Sekretær har Komiteen udnævnt Ingeniør A. Isakson, Inspektør ved Engelsk Lloyds.

Paa et Møde, der afholdtes den 21. ds., dannede 28 Styr-mænd fra forskellige Rederier en »Dansk Navigator Forening«, hvis Formaal er at varetage alle danske Navigatorers fælles Interesser. Enhver dansk færende Navigator opfordres til at indmelde sig i Foreningen, hvis Bestyrelse paa 7 Medlemmer er valgt og skal udarbejde et Lovudkast til Forelæggelse og eventuel Vedtagelse paa en nærførestaaende Generalforsamling. Foreningens Kasserer er Skibsprovianteringshandler N. Jensen, i hvis Kontor, Toldbodvej 36, Indtegning af Medlemmer kan finde Sted.

»Dansk Sejskibsrederi-Forenings« Kredsaftdeling for Fyen afholder sin aarlige Generalforsamling Søndagen d. 28. Februar Kl. 3 Eftm. i Troense.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Kbhvn. 13. Febr., bestemt til Stettin & New-Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Newcastle 22. Febr. — Antwerpen, Møller, ankom til Antwerpen 17. Febr. — Castor, Holm, ankom til Plymouth 20. Febr., bestemt til Cardiff & Valencia. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til Kbhvn. 11. Febr., bestemt til Libau. — Dagmar, Gade, passerede Skagen 22. Febr., bestemt til Kbhvn. — Douro, Brabrandt, ank. til Pillau 21. Febr., best. til Newcastle. — Georgios I, Kihl, afgik fra Antwerpen 18. Febr., bestemt til Tunis, Piræus, Smyrna, Konstantinopel & Odessa. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Messina 21. Febr., bestemt til Catania & Denia — Kiew, Rabe, ankom til Libau 22. Febr., bestemt til London. — Kursk, Staal, afgik fra Kbhvn. 22. Febr., bestemt til Nantes, Bordeaux & La Rochelle. — Leopold II, Kruse, afgik fra Tunis 19. Febr., bestemt til Piræus, Konstantinopel, Novorossisk, Batoum & Odessa. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Trebizonde 20. Febr., bestemt til Batoum, Novorossisk & Odessa. — Nicolai II, Jespersen, pass. Azorerne 18. Febr., bestemt til New-Orleans. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Batoum 22. Febr., bestemt til Novorossisk, Sebastopol & Odessa. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 22. Febr., bestemt til Reval. — Tejo, Fenger, passerede Hanstholmen 23. Febr., bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, ankom til Antwerpen 19. Febr., bestemt til Kbhvn. — Vesuv, Norden, ankom til Portsmouth 19. Febr., bestemt til Valencia, Barcelona, Genua, Livorno etc. — Viking, Jørgensen, afgik fra Trondhjem 18. Febr., bestemt til Canariske Øer. — Xenia, Ingerslev, afgik fra La Rochelle 6. Febr., bestemt til Havana, New-Orleans. — Louisiana, Jensen, afgik fra St. Thomas 19. Febr., bestemt til New-Orleans.

Anglo Dane, Petersen, afgik fra Liverpool 19. Febr., bestemt til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 21. Febr., bestemt til Vestnorge. — Ceres, Svensson, ankom til Libau 22. Febr., bestemt til Kbhvn., London. — Charkow, Nielsen, afgik fra Hull 21. Febr., bestemt til Libau. — Christian IX, Møllerup, afgik fra London 21. Febr., bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Bay Schmith, ankom til Stettin 21. Febr., bestemt til Kbhvn. — Fanø, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 22. Febr., bestemt til Hamburg. — Frederik, Harboe, ankom til Kbhvn. 21. Febr., bestemt til Hull. — Jolantha, Frisenette, isbunden i Vejle, bestemt til Stettin. — Kasan, Thomsen, ankom til Kbhvn. 23. Febr., bestemt til London. —

Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 17. Febr., bestemt til Leith. — Louise, Brabrand, ankom til Pillau 22. Febr., bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, ankom til Stettin 21. Febr., bestemt til Kbhvn., Manchester. — Morsø, Lind, afgik fra Kbhvn. 23. Febr., bestemt til Hamburg — Moskov, Petersen, afgik fra Kbhvn. 22. Febr., bestemt til Libau. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Libau 23. Febr., bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, ankom til Danzig 16. Febr., bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Havre 22. Febr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Pregel, Paaske, ankom til Hull 11. Febr., bestemt til Libau. — Romny, Harder, ankom til Libau 16. Febr., bestemt til Hull. — Thyra, Garde, ankom til Kbhvn. 15. Febr. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Antwerpen 21. Febr., bestemt til Kbhvn. — Vendssyssel, Sørensen, afgik fra Hamburg 20. Febr., bestemt til Danzig. — Vesta, Corfitzon, ankom til Kbhvn. 20. Febr., bestemt til Island. — Constantin, Bloch, afgik fra London 19. Febr., bestemt til Hamburg — Georg, Petersen, ankom til Kbhvn. 22. Febr., bestemt til Libau.

Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 24. Febr., bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, M. Kofoed, afgik fra Odense 25. Febr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Ficara, J. V. Fenger, afgik fra Kbhvn. 25. Febr., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Svendborg 24. Febr., bestemt til Newcastle via Horsens & Aalborg. — Kronen, Borries, afgik fra Newcastle 23. Febr., bestemt til Odense — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 23. Febr., bestemt til Odense — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Newcastle 23. Febr., bestemt til Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 24. Febr., bestemt til Leith via Aarhus & Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm, Frode, H. W. Wrisberg, afgik fra Newcastle 9. Febr., ankom til Savona 20. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Novorossisk 20. Febr., ankom til Sevastopol 21. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Kbhvn. 17. Febr., ankom til Libau 22. — Svend, Chr. Holst, afgik fra Arbroath 11. Febr., ankom til Granton 11. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Libau 23. Febr., bestemt til Leith. — Skjold, J. P. Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 13. Febr., ankom til Helsingør 13. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Dunkerque 21. Febr., ankom til Blyth 23. — Ragnar, T. H. Tofte, afgik fra Libau 22. Febr., bestemt til Dunkerque. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Rotterdam 20. Febr., ankom til Blyth 23. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Blyth 9. Febr., ankom til Libau 15. — Magnus, M. Frantzen, afgik fra Blyth 17. Febr., ankom til Kbhvn. 20. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Blyth 16. Febr., bestemt til Alexandria.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Methil 18. Jan., ankom til Aarhus 21. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 12. Febr., ankom til Libau 16. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra Riomarina 8. Febr., ankom til Rotterdam 20. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Genua 14. Febr., bestemt til Philadelphia. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 20. Febr., ankom til Libau 23.

Heimdal. Anine, J. Møller, afgik fra Dunkerque 6. Febr., ankom til Sunderland 8. — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Newcastle 16. Febr., ankom til Decietro 21.

Thingvalla. Norge, Knudsen, afgik fra Kristianssand 5. Febr., paa Rejse til New-York. — Island, Thomsen, afgik fra Kristianssand 19. Febr., paa Rejse til New-York. — Hekla, Laub, afgik fra Kristiania 10. Febr., ankom til Kbhvn. 11. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra New-York 13. Febr., paa Rejse til Kbhvn.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, ankom til Montrose 19. Febr. — Christiansborg, Petersen, ankom til Kbhvn. 22. Febr. — Frederiksborg, M. Kühl, ankom til Kbhvn. 22. Febr. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Libau Rhed 16. Febr. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 10. Febr. — Uranienborg, Olsen, ankom til Rotterdam 20. Febr. — Jonsborg, v. Deurs, ankom til Libau 14. Febr.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Andersen, ankom til Antwerpen 22. Febr. — Klampenborg, K. Ewaldsen, ankom til Kbhvn. 22. Febr. — Skodsborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 14. Febr.

Danmark. Rolf, J. G. Haln, ankom til Blyth 22. Febr. — Thorvaldsen, Pii, ankom til Gent 22. Febr. — Absalon, H. Predbjørn, ankom til Methil 18. Febr., afgik fra Methil 22., bestemt til Kbhvn. — Ansgar, A. Larsen, afgik fra Libau 22. Febr., bestemt til London. — Hamlet, W. E. Sommer, ankom til Libau 22. Febr. — Helge, D. G. Matthiessen, ankom til London 17. Febr., afgik fra London 22., bestemt til Blyth.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Schmiegelow, ankom til Libau 18. Febr. — Agnete, Warming, ankom til Kbhvn. 11. Febr. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 17. Febr., ankom til Libau 22. — Alice, Kraemer, afgik fra Korsør 17. Febr., ankom til Libau 22. — Bornholm, Jensen, afgik fra Korsør 22. Febr., bestemt til Libau. — Gøteborg, Madsen,

ankom til Åhus 16. Febr., afgik fra Åhus 20., ankom til Libau 22. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Horsens 20. Febr., bestemt til Libau. — Nauta, Steen, afgik fra Assens 23. Febr., bestemt til Libau. — Rønne, Hintze, afgik fra Libau 23. Febr., bestemt til Aalborg. — Marstrand, Lund, afgik fra Libau 23. Febr., bestemt til Assens. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Libau 23. Febr., bestemt til Rønne.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, ankom til Helsingør 17. Febr. — Nerma, Degn, ankom til Esbjerg 17. Febr., afgik fra Esbjerg 20., ankom til Methil 22., afgik fra Methil 23., bestemt til Esbjerg. — Nordsoen, Schmidt, afgik fra Esbjerg 16. Febr., ankom til Blyth 18., afgik fra Blyth 19., ankom til Esbjerg 21.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Starck, afgik fra Dartmouth 17. Febr., bestemt til Halifax. — Dania, Troensegaard, afgik fra Newcastle 29. Jan., bestemt til Philadelphia. — Fyen, Hansen, afgik fra Kbhvn. 16. Febr., ankom til Newcastle 22. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Rotterdam 18. Febr. bestemt til Genua. — Russia, Rasmussen, ankom til Libau 22. Febr. — Sjælland, Skjødt, afgik fra Rotterdam 22. Febr., bestemt til Methil. — Jylland, Jensen, afgik fra Kbhvn. 19. Febr., ankom til Libau 22.

Østersoen. Ella, Hansen, afgik fra Dartmouth 21. Febr., bestemt til Blyth. — Maja, Storm Hansen, afgik fra Liverpool 23. Febr., bestemt til Dublin. — Patria, Andersen, afgik fra Philadelphia 13. Febr., bestemt til Stettin. — Rita, Skov, afgik fra London 23. Febr., bestemt til Warkworth. — Yrsa, Larsen, ankom til Portsmouth 23. Febr.

Union. Anglia, Erichsen, ankom til Baltisport 12. Febr. — Gallia, Erichsen, afgik fra Blyth 13. Febr., bestemt til Alexandria. — Frisia, Fisker, afgik fra Helsingør 23. Febr., bestemt til Libau. — Olga, Jørgensen, afgik fra Leith 21. Febr., ankom til Burntisland 22. — Scotia, Nielsen, afgik fra Wearmouth 20. Febr., ankom til Kbhvn. 24.

Nordsoen. Sirius, C. P. Jensen, afgik fra Kbhvn. 23. Febr., bestemt til Libau. — Urania, L. Lund, afgik fra Libau 20. Febr., bestemt til Rotterdam. — Saturn, C. E. Nielsen, ankom til Antwerpen 18. Febr. — Pallas, J. Christiansen, ankom til London 19. Febr. — Finland, J. Svendsen, afgik fra Rotterdam 23. Febr., bestemt til Grangemouth. — Holland, J. Petersen, afgik fra Libau 22. Febr., bestemt til Hamburg. — Rusland, J. Schmidt, afgik fra Kbhvn. 20. Febr., bestemt til Libau. — England er ankommet til Kbhvn. — Tydskland, Chr. Jørgensen, afgik fra Frederiksværk 23. Febr., bestemt til Libau. — Skotland, Albrechtsen, ankom til Messina 11. Febr. — Swarland, Andresen, er ankommet til Warkworth.

Store Nordiske Telegraf-Selskab. Store Nordiske, E. Suenson, ligger i Shanghai. — H. C. Ørsted, G. Ørsted, paa Kabelarbejde i Nordsoen.

## Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Johanne, Nielsen, passeret Lizard 15. Febr. fra Tahiti via Punta Delgade til Hamburg. — Casma, Jørgensen, ved Torbay 12. Febr. fra Hamburg til Launcester (Tasmania). — Sophia, Svarrer, ankom til Port Natal 23. Jan. fra Rio Janeiro. — Copley, Struckmann, sejlet fra Newcastle N. S. W. 15. Febr. til Tandjong Prick (Java). — Gladstone, Christiansen, ankom til Rotterdam 17. Febr. fra Port Pirie. — Tercera, Holm, passeret Queenstown 17. Febr., ankom til Liverpool 19. fra Frazer River. — Venus, Pedersen, sejlet fra Sydhavserne i Slutning af Januar til Punta Delgade. — Anna, Clausen, ankom til New York 18. Febr. fra Bahia — Nanna, Warrer, ankom til New York 18. Febr. fra Natal. — Bertha, Nørholm, ankom til Maracaibo 18. Febr. fra Swansea. — Claus, Hansen, ankom til Maracaibo 26. Jan. fra Para. — Jørgiane, Anna, Hansen, passeret Tarifa 6. Febr. fra Spanien. — Dora, Nørholm, er ifølge Telegram fra Cape Town af 18. Febr. forlist ved Bird Island. Mandskabet reddet.

Sønderho. Merida, Pedersen, ankom til Rio Grande 13. Jan. fra Cardiff. — Killeena, Hansen, ankom til Pensacola 30. Jan. fra Apalachicola. — Cathrine, Brinch, ankom til Rio Grande 6. Febr. fra Macao. — Hans, Brinch, passerede Barbados 8. Febr. fra East London, bestemt til Maracaibo. — Ane Jenssine, Øhle, ankom til Buenos Ayres 18. Febr. fra Mobile. — Agnes, Riber, afgik fra Hamburg 15. Febr., bestemt til Maracaibo.

Maretal. Stella, R. M. Rasmussen, ankom den 3. ds. til Granton fra Fowey. — Thyra, P. Rasmussen, ankom den 20. ds. til Rotterdam fra Charlestown. — Cathrine, H. Rasmussen, ankom den 16. ds. til Southampton. — Niels Juel, A. Nielsen, ankom den 14. ds. til Pointre-à-Pitre (Guadeloupe), efter 36 Dages Rejse fra Cardiff. — Sylfid, Johs. Kromann, ankom den 18. ds. til Cardiff fra Sanct Waast la Hongue. — Hebe, Fr. Clausen, ankom den 20. ds. til Lissabon fra Dahouet (Frankrig).

Svendborg. Christine, Rasmussen, ankom til Shoreham 12. Febr. — Brage, Petersen, ankom til London 20. Febr.

## Fragtberetninger.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New-York, meddele d. 11. Febr. 1897:

Skønt denne Uges Liste over befragtede Dampere ikke har været saa stor som forrige Uges, er her dog gjort gode Befragtningsforretninger navnlig til Marts-Lastning, medens Afslutningerne til April og senere Maaneder have været mindre talrige. Forretningen som Helhed kan imidlertid ikke bedømmes gennem disse Befragtninger, der hovedsagelig have fundet Sted for at dække ældre Salg, det er nemlig umuligt at gøre ny Forretninger som Forholdene ere i Øjeblikket, undtagen maaske for Havre, som der for nylig har været nogen Efterspørgsel efter. En Baad fragtet i Europa, til 29. c. for Petroleum i Kasser, herfra til Bombay, frembyder en meget betydelig Avance i Sammenligning med de Fragter, der hidtil har været tilbudt for den Vare. Fragterne i Golfhavnene maa betragtes som demoraliserede, og da den Smule Efterspørgsel, der var derfra, nu er tilfredsstillt, maa Rederne have deres Opmærksomhed henvendt paa de nordlige Havne, dersom de ville have deres Skibe sluttet fra Amerika med Korn eller Stykgods.

Sejlskibsmarkedet har udvist lidt mere Liv i denne Uge end i forrige, Medens her ingen Forskel er i Fragterne i al Almindelighed, er der i enkelte Tilfælde bleven betalt højere Rater, hvor Afekiberne vare i Trang for prompt Tonnage. Markedets Tone er fast og efter vor Mening ere Udsigterne for Sejlskibene i den nærmeste Fremtid gunstige.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich 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.** Fyrskibet »Anholt-Knob« er igen udlagt paa Station.

**Sundet. Skovshoved NØ.** En Skonnert er sunken i c. 3 Fv. Vand, 1 Kml. NØ. for Skovshoved Havn. Rejeningerne ere over Vandet. Om Natten vises en hvid Lanterne ved Vraget. Det vil blive uskadeliggjort.

Fyrskibet »Drogden« er igen udlagt paa Station.

**Store-Bælt. Korsør.** Fyrskib er igen udlagt paa Station.

**Østersøen. Bornholm.** Taagesignalet ved Due-Odde S.-lige Fyr, der paa Grund af Maskinhavari har været i Uorden, er atter i Orden.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverig. Bottniske Bugt.** Den 1ste Marts 1897 nedlægges Lods-Stationerne Råneå, Storrebber og Säfvar.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland.** Fyrskibet »Eider« er igen udlagt paa Station.

**Elben.** Fyrskibet »Oste-Riff« er igen udlagt paa Station.

**Weser.** Fra 30te Marts til 3die April 1897 afholdes Sømineøvelser i Unterweser V.-lige Farvand. Pladsen begrænses mod N. af Linjen Tønde Nr. 7—Tønde K og mod S. af Linjen Fort Langlütjen I—Baake III. Selve Øvelsespladsen er afmærket med fire Tønder med rødt Flag og er tillige med det V. for den liggende Farvand til Langlütjensand spærret for al Sejlads. Man skal altsaa gaa Ø. om den afmærkede Plads. Anvisninger og Signaler skulle ubetinget følges.

Fra 29de April til 20de Maj 1897 afholdes Skydeøvelser i Weser. Skydepladsen begrænses mod N. af Linjen Tønde Nr. 19—Fedderwarder 5, mod S. af Linjen Landbaake III—nederste Karantænetønde—Fort Langlütjen I.

Fra tre Timer før til Timer efter Højvande er Farvandet frit, kun den 17de Maj kan det spærres ogsaa i den Tid.

Naar der skydes, hejses sort Flag paa Fortet samt paa Hoheweg og Meyersledge Fyrtaarne, og Dampere ligge ude for at give Anvisning. Signaler og Anvisninger skulle ubetinget følges.

I Juni, Juli og August 1897 afholdes Sømineøvelser i Unterweser V.-lige Farvand. Pladsen begrænses mod N. af Linjen Tønde Nr. 7—Tønde K og mod S. af Linjen Fort Langlütjen I—Baaken III. Fra 2den til 21de August anvendes

skarpladte Miner. Selve Øvelsespladsen er afmærket med fire Tønder med rødt Flag og er tilligemed det V. for den liggende Farvand til Langlütjensand spærret for al Sejlads. Man skal altsaa gaa Ø. om den afmærkede Plads.

Naar skarpladte Miner ligge ude, fører Minekranen en rød Stander og om Natten to hvide Lanterner, vandret for hinanden, og Dampere med samme Signaler ligge ude for at give Anvisning. Disse samt Signaler skulle ubetinget følges.

I Jade ere Fyrskibene »Aussenjade«, »Minsener Sand« og »Genius Bank« igen udlagt paa Station.

**Holland. Zuiderzee.** I Wierbalg er den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 1 med Diamant, Breehorn, omhyttet med en rød og sort stribet Vager med Diamant.

I Wierbalg og Gaatje er Afmærkningen igen i Orden.

**Zeegat van Texel.** I Schulpengat, Westgat og Molengat er Afmærkningen igen i Orden.

**England.** Medens der arbejdes paa den S.-lige Bølgebryder ved Sunderland, vises fra dens Yderende et rødt Fyr med Fornørkelsler hver 1/2 Minut, Lyse 27 1/2 s., Mørke 2 1/2 s. Man maa ikke komme Fyret nærmere end 1 1/4 Kbl. 54° 54' 55" N. Br. 1° 21' 10" V. Lgd.

### Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**Frankrig.** Taagesignalet paa Boulogne SV.-Mole er igen i Orden.

**Ile de Bréhat.** Den 1ste Marts 1897 tændes Rosédo ny hvide Lynfyr, som hver 5 Sekunder viser Et-Lyn af 1/4 s. Varighed. Flammens Højde er uforandret. Lysevnen: 23 Kml. Samtidig slukkes det midlertidige, røde, faste Fyr.

### Nordlige Atlanterhav.

**Nova Scotia SV.-Kyst. Rugged Island Harbor. Carter Island** Fyr er nu rødt, fast og lyser Farvandet rundt. Flammens Højde: 64 Fod. Synsvidden: 8 Kml.

**Abbot Harbor.** Fyret paa S.-Enden af Abbot Island er flyttet til Fastlandet, 2 Kbl. Ø. for dets tidligere Plads. Fyret skal brænde i hele Fisketiden. 43° 39' 35" N. Br. 65° 49' 15" V. Lgd.

**Forenede Stater i Nordamerika. Massachusetts.** I Lynn Harbor ere følgende Fyr tændte:

**White Rocks** et rødt, fast over et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 24 og 16 Fod.

**Black Rocks** et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 20 Fod. 42° 25' 55" N. Br. 70° 56' 57" V. Lgd.

**Sandy Point** et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 20 Fod. 42° 26' 26" N. Br. 70° 56' 36" V. Lgd.

**Black Marsh Channel** et rødt, fast Fyr, tæt ved Marsh Channel Tønde Nr. 3. Flammens Højde: 20 Fod. 42° 26' 55" N. Br. 70° 56' 31" V. Lgd.

Fyrene vises fra sorte Pæle og lyse Horizonten rundt.

I Boston Harbor ere følgende elektriske Klokketønder udlagte til Forsøg:

**Nix Mate** Klokketønde. Den giver hver 15 Sekunder Tre-Slag.

**State Ledge** Klokketønde. Den giver hver 20 Sekunder Fire-Slag.

Fyrskibet »Vineyard Sound« Nr. 41 er igen udlagt paa Station og Reserveyrskib Nr. 39 inddraget.

**New York. New York Bay.** Dampere »Alvona« er sunken i 25 Fod Vand paa Ø.-Siden af South Channel, c. 1/2 Kml. S. 65° Ø. fra Foreningspunktet mellem Main Ship Channel og Swash Channel. Master og Skorsten ere over Vandet. Vraget er om Natten afmærket med to røde Lanterner.

**Virginia. Hampton Roads. Sewall Point Shoal.** Sewall Point Tønde Nr. 3 er ombyttet med en sort Klokketønde, som ligger i 5 Fv. Vand, fra Old Point Fyr i S. 33° V. og fra Newport News Elevators S.-Ende i Ø.

**North Carolina. Albemarle Sound.** Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Durants Neck, 1 Kml. S. for Reeds Point. Flammens Højde: 16 Fod. Det vises fra en rød Jernpæl, som staar i 12 Fod Vand paa Kanten af Grunden. 36° 4' 40" N. Br. 76° 12' 52" V. Lgd.

**South Carolina.** Vraget af Skonnert »Benjamin F. Lee«, 4 1/2 Kml. S. 8° V. fra Cape Romain Fyr, er forsvundet. Afmærkningen er inddragen.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Østrig-Ungarn.** Ved Betina paa Øen Morter er paa Yderenden af Havnemolen tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 16 Fod. Synsvidden: 2 Kml. Fyret vises fra en Pæl. 43° 49' 21" N. Br. 15° 36' 22" Ø. Lgd.

# Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

**Skibsinventarie- og Provianteringshandel.**

Telefon Nr. 6. **G. W. Møller, Dragør.** Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

## Holm & Collerup, Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom) og Frihavnen, Ø.

**Jernskibs- og Maskinreparationer** udføres solidt, hurtigt og billigt.

## Cornelius Knudsens Etabl.,

Kjøbmagergade 37. 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.

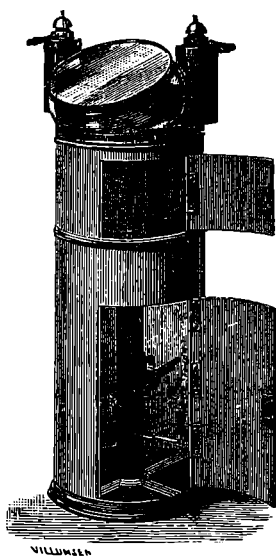
Paralellinealer.

Marinekikkerter.

Complete Dykkerdragter

Premierløjtnant Clausens

Patent Universal Deflektor.



Reparationer udføres med Omhu.

Sølv-Statsmedalje og Guldustillingsmedalje: Lübeck 1895.

Guldmedalje Industriudstillingen Malmø 1896.

## EMIL SCHIOTT,

Glas- & Porcelæns-Forretning,

51 Store Kongensgade 51

Kjøbenhavn. K.

Telefon 4522.

Glas og Porcelæn udlejes.

**Nordisk**

**Skibssalg-Bureau.**

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.

Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Cl. Christensen & Co.

## Pumper,

udmærket egnede til Lastpumper.

Maskinfabrikken Rannje,

Mathæusgade 6.

**J. E. Møllers Enke & Co.**

Kjøbenhavn.

ENEFORHANDLING

af

**MILWARD & SONS**

**Fiskekroge.**

## Lange & Møllers

Bødkerværksted

**Kjøbenhavns Frihavn**

anbefaler sig med Alt

Udarbejde samt Alt færdigt

Bødkerarbejde for Export.

Alt Arbejde udføres af solide og evede Folk.

**Metalspejlapparater, Havnefyrr & Lanterner.**

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
<b>Dampeskibe Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk.....	107	106 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	107
Thingvalla .....		43 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	45
Danmark .....		91	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Norden .....	120 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	120	120 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Kjøbenhavn .....	91 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	91 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	92
Carl .....	59 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	59 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	59 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog .....	108	107 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	108
Skjold .....	76	75 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	76
Helsingørs Dampsk. ....		31 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	44
Østersøen .....		55	62
Nordsøen .....	78 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	79	80
Torm .....	98	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99
Foren. Bugser-Selsk. ....	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	91	93
Dansk-russisk Dampsk. ....		99	102
<b>Dampeskibe Obligationer.</b>			
4 % foren. Dampsk. ....		—	—
5 % — — .....		—	—
5 % Thingvalla 1880.....		98	101
5 % — 1894.....		—	—
5 % Norden.....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats .....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uopsig. Stats .....		99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	100 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk. ....		95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf. ....		94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	95
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 6 — .....		98	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3 — .....		95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....		158 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	160
Privatbank .....		126	126 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank .....		128	128 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Handelsbank .....		127 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	128 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Burm. & Wain .....	93 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jernsk. ....		106	108
Sukkerfabr. ....	93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	94
Bryggeri Aktier .....		124 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	125

### Vekselkurser.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg .....	89.10	88.95
London.....	18.21	18.18
Paris .....	72.30	—
Amsterdam .....	150.65	—

### Notering paa Berlins Børs d. 22. Februar 1897.

Russiske Noter .....	216.35
4 % Russiske Consols .....	—
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % — Boden Kredit .....	105.50
6 % Mexikanske .....	96.10
5 % Rumænske Stats.....	98.90
4 % — — 1890.....	87.75

Omsætningen i Dampeskibe-Aktier ved Noteringen har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibe. 40,000, »Thingvalla« 4,000, »Danmark« 4,000, »Norden« 28,000, »Kjøbenhavn« 42,000, »Carl« 8,000, »Dannebrog« 4,000, »Skjold« 10,000.

**Møller & Rée,**

Bankforretning, Ved Stranden 16.

# 4:de Nordiska Sjöfartsmötet

i Stockholm, sommaren 1897.

Skeppsredare, assuradörer och andra (äfvén icke till Nordisk Skeppsredareförening hörande) personer, hvilka hafva intresse i sjöfartsnäringen, torde benäget före den 15 nästkommande Mars till arbetskomiténs byrå, 42 Stora Nygatan, Stockholm, insända förslag till de öfverläggningsämnen, hvilka de anse böra komma under behandling vid det blifvande sjöfartsmötet. Dervid torde tillika meddelas, huruvida förslagsställaren vill åtaga sig att vid mötet sjelf hålla inledande föredrag till öfverläggningen i det uppgifna ämnet, eller om han hos komitén vill föreslå lämplig person att inleda diskussionen.

Stockholm i Februari 1897.

Sjöfartsmötets arbetskomité.

## Licitation.

Til Frederiksberg Kommune ønskes leveret

c. 450 Kubikfavne Søsten

efter Betingelser, der udleveres paa Stadsingenjörens Kontor, Frydendalsvej Nr. 4, hver Søndag fra Kl. 9—1.

Skriftlige Tilbud, mærkede »Tilbud paa Søsten«, paa hele Leverancen eller Dele deraf, modtages indtil Torsdag den 4de Marts d. A. Kl. 12 Middag paa Frederiksberg Kommunes Kontor, Lampevej Nr. 2, hvor de indkomne Tilbud ville blive aabnede i Overværelse af de Bydende. Frederiksberg Stadsingenjör, den 18. Februar 1897.

Lördag den 27de Februar 1897, Kl. 11 Form., bliver ved offentlig Auktion, der afholdes paa Orlogsværftet, bortsolgt: 4800 Pd. Tovværk, 3200 Pd. Spild af Tov, 600 Pd. Klude, 134 Pd. gl. Bly, 13020 Pd. Zinkaske, 28 Læderkoggerser, 9 Kobberkoggerser, 6 Haandpumper, Spejle, en Del Værktøj, em. Skafferekvisiter, 11 Halvskæpper, 4 Helskæpper, 8 Halvottingekar, 7 Helottingekar, 3 Dunkrafter, 4 Jernfustager, 1 Skab, Kistebænke, Skuffer, 8 Fartøjsmaster, 22 Fartøjsgaffer, 24 Udlæggere, 1 Kanonvogn, 2 Spil, 4669 Pd. Metalspaaner, 1338 Pd. gl. Metal, 219 Pd. gl. Kobber, 30,700 Pd. gl. Jern, 17,300 Pd. Jernspaaner, 640 Pd. Støbejern m. m.

Sagerne paavises fra Onsdag den 24. til Lördag den 27. fra Kl. 10—2 i Magasinet for kasseret Gods, hvor Kataloger til den Tid udleveres.

Orlogsværftets Centralkontor, den 17. Febr. 1897.

## P. Otzen & Thorstenson.

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Manometre. Vacuumetre. Tællemaskiner.

Reparationer udføres.

Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpeklapper etc

Fabrik: Kontor og Lager:

Ryesgade 105.

Gothersgade 24.

## Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

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

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

»Æolus«, »Transit Nr. 1« og »Nore«

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d</sup>.

eneste Fabrikanter af

Dick's bekjendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Pantentfarver for Skibsbunde.

Leverandeurer til Verdens største Dampskibsrederier.

Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:

Älte Gröningerstrasse 12<sup>1</sup>.

Telegr.-Adr. Dicotto. Telefon 3999.

Agent for Kjøbenhavn:

Johs. Bülow, Zinngade 4. Ø.

## HÄNSCHELL & C<sup>o</sup>.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastepladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Europa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

## Knöhr & Burchard Nfl.,

Telegram-Adr.  
KNÖHRHARD.

Hamburg,

Telephon  
287.

Damp- & Sejlskibsmæglere.

Kjøb, Salg & Kontrahering af Skibe.

Speciel Afdeling for

Assurance & Havarisager.

## Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og Pakninger til Skibsbrug.

Firma i Kjøbenhavn:

Telefon 1346.

Raadhusstræde 4.

„Dansk Sefartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN

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

Abonnement modtages St. Annæ Plade 26, 10—8, hvortil ogsaa Bidrag til

Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdies ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Sefartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Stæder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

Triers Bøetrykkeri (G. L. Lind & Numa Frænkel.) Kjøbenhavn.

### AVERTISEMENTS-PRIS:

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 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 TORSDAG.

Nr. 9.

Kjøbenhavn, Torsdag den 4. Marts 1897.

4. Aarg.

INDHOLD: Den almindelige danske Skibsførerforenings Generalforsamling. — Sø- og Handelsrettens Formand og Skibsførerne. — Spørgsmaal og Svar. — Generalforsamlinger. — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

## Linoleum

og  
Voxdug  
til

Kahytter og Trapper,  
bedste Fabrikata.

**E. Meyer,**

St. Kjøbmagergade 26.

## C. F. Schlüter,

Skandinavians største  
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og  
Cylinderroller.

Alle Arter Maskin-Pakninger etc.  
26, Peder Skramsgade,  
Kjøbenhavn K.

## Jens Emil Juhl,

Hovedagent for  
Dansk Livsforsikringsselskab

**HAFNIA**

Frederiksberggade 42. Kontortid 9-6.  
Telefon 3326.

## Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Staal-,  
Jærn- &  
Broncestøberi.

Dampskibe af hvilken som helst Størrelse.

Stationære Dampmaskiner.

Pumper & Muddermaskiner.

Doktagninger og Reparationer af Skibe

Maskin- og Kedelreparationer.

Patenteret Hydro Pneumatiske Aske Ejector  
for Skibe.

Howaldts Metalpakning.

Støbemaal efter indsendte Tegninger eller Modeller,  
saasom: Skibsstævne, Skibsskruer, Ankere etc.

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør **Carl Holtermann,**

Østerbrogade 22, Kjøbenhavn Ø.

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 24.

**Anders Nielsen,**  
Fredericiagade 27.

**Største Lager**  
af  
**Fedevarer.**

**C. M. Fønnesbech.**

Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter.

Udvalg;

Østergade 10, Kjøbenhavn.

## Til Proviantering.

De ærede Messeforstandere paa de udkommanderede Skibe bedes, hvis de stille mere end almindelige Fordringer til Holdbarhed, indsende deres Bestillinger paa Gamle Carlsberg Export-, Lager- og Pilsnerøl samt Porter direkte til os, da vore Forhandlere kun føre Øl, beregnet til Forbrug i Indlandet.

**Fabriken Alliance.**

Kjøbenhavn V.

Gl. Carlsbergs Bouteillerings-Anstalt for Exporten.

## A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibsmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

## J. Brinchs

Herreekviperingsforretning,

St. Annaplad 14.

Uniformer og civile Klædninger.

Den anerkjendte

**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nisson,**

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Telefon 1268.

Telegr.-Adr.: Nisson 167.

## CARL NILSSON.

Leverander til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.  
Amaliegade 36. Kjøbenhavn K.

(forhen Amaliegade 37).

Største Lager her paa Pladsen af alle sorter Maskin- og Cylinder-Øljer, Smørelser og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige Artikler for Dampmaskiner.

Eneforhandling af:

Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil. Zynkara. (Til Forebyggelse af Tøring, Syre- og Kjedelstensdannelse). Angus' Special Pakninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent Kamelhaars Drivremme. „Kerasha“. Patent Træ-Rømskiver.

# DRIK KOLA KONGO-BITTER.

Styrkende og i høj Grad  
stimulerende.  
Faas overalt.

Anti-magnetiske

Ankergangs

Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og  
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

**PALLE SØRENSEN,**

6, Sølvtorvet 6.

**C. HANSEN,**

Gjørtler og Metalstøber,

84 Pilestræde 84.

Specialitet:

Skibsarbejde.

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende  
til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.



**Budtz Møllers Eftf.,**

Amagertorv 22.

KJØBENHAVN. K.

**O. Larsen,**

Kunsthvæver & Illuminator,

ERIKSGADE 7, STUEN,

KJØBENHAVN V.

anbefaler sig med Skibe-Signal  
Lys, Raketter og Kanonslag,  
Festfyrværkerier og  
Illuminationer.

**W. JUUL<sup>s</sup>**

**Kjød-Udsalg** Toldbodvej 22  
og Frihavnen

anbefales til de ærede  
Skibsprovianteringshandlere.

Leverandør  
til de kejserske russiske Skibe  
Polarstjernen og Standard.

**N. Chr. Rønnes**

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1786.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

**DENTIN**

er en Tand-  
plumbe;  
nogle faa  
Draaber i  
den hule  
Tand hindrer Luftens Adgang  
og stiller derved de heftigste  
Tandsmerter.

9, Kronprinsensgades nye  
Materialhandel.

CHR. V. MENDE, cand. pharm.

## 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.

**Fanø praktiske Sømændsskole.**

Saa vel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid.  
Nærmere Oplysninger ved

**P. H. Clausen,**

Nordby, Fanø.

**SONNE & CO.,**

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General

Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

De forskellige Code's benyttes, som Watkins, Scotts, A. J. & A. B. C.

Breve, Telegrammer, Dokumenter etc.,

som ere adresserede til vort Firma, og som ere bestemte for  
Skibsførere, blive udleverede prompt ved Skibets Ankomst.

**EM. Z. SVITZER'S**  
SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1898.

Telegraphic address »SVITZER«

Agents for  
Great Britain.

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/ Tyne.  
telegraphic address: »Jürgenson«.

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill.  
telegraphic address: »Hobdell«.

The company maintains stations at the following ports,  
where a salvage boat will be stationed, always ready to  
leave at short notice.

COPENHAGEN	»SVITZER«.
KASTRUP	»HØYER«.
ELSINORE	»SWITZERGOTTLIEB«.
KORSØR	»JØRGENSEN«.
ALBUEN (LAALAND)	»GUNNERSEN«.
FREDERIKSHAVN	»SVITZERLUND«.
GOTHENBURG (SWEDEN)	»ELFVERSSON«.
GREIFSWALD (GERMANY)	»SPRUTH«.

The company's boat „Em. Z. Svitzer“ — in conjunc-  
tion with the boats belonging to the Northern Salvage  
Company of Hamburg, viz: s/s „Berthilde“, s/s „Berger  
Wilhelm“ and s/s „Neva“ — operates in the Mediterranean  
and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).

**C. W. Obel's**

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

**Danchells Fabriker.**

Linoleum.

Voxdug.



Anker-Mærke

Eneudsalg i Danmark  
for

Delmenhorster  
Linoleumfabrik.

Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:  
Pilestræde 13. Matthæusgade 5.  
Telefon 545. Telefon 2680.  
Kjøbenhavn.

**J. A. Thiesson,**

Smør-, Æg- & Osteforretning:  
Leverandør i Skibsproviant.

Oprettet 1881.

Raadhusstræde Nr. 2 B,  
Kælderen  
(ikke Hjørnekælderen),  
Kjøbenhavn. K.

**TH. SIMONSEN,**

Nyhavn 57.

Sølv Medaille i Malmø  
for Lanterner.

**Ed. Harth,**

Konservesfabrikant.

St. Kongensgade 101.

Kjøbenhavn. K.

Konserves, tørrede og saltede

Grøntsager  
anbefales af Hrr.

Skibsprovianterere.

**Nordisk**

Skibssalg-Bureau.

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.

Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Cl. Christensen & Co.

Metalspejlapparater,  
Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN

## Den alm. danske Skibsfører-Forenings Generalforsamling.

Vi have modtaget følgende, som dels berigtiger enkelte Punkter, dels supplerer vort Referat i sidste Nummer af Skibsfører-Forenings Generalforsamling:

Ved nærværende tillader jeg mig at henlede den ærede Redaktions Opmærksomhed paa, at i det Referat, som er givet i Dansk Søfartstidendes Nr. 8 af Forhandlingerne paa »den alm. danske Skibsfører-Forenings« Generalforsamling om Forslaget om Styrmands Optagelse som Medlemmer af Foreningen, er enkelte Udtalelser fremstillede urigtige, ligesom ogsaa adskilligt, som kunde give Bladets Læsere en mere forstaaelig Opfattelse af Spørgsmaalet, er udeladt. Saaledes skal jeg tillade mig at fremhæve, at paa Side 60, første Spalte, i Sætningen, der begynder med: »Kapt. Jens Petersen« 3die Linie fra oven, findes anført: »Jeg paaskønner den Ihærdighed, hvormed Forslagstillerne o. s. v.« — hvorimod min Udtalelse var: »Jeg vilde ønske, man kunde paaskønne den Ihærdighed, hvormed Forslagstillerne atter og atter fremlægge Forslaget, men det kan man desværre ikke, idet en stor Del af Foreningens Medlemmer formener, at en Vedtagelse af Forslaget vil være uforeneligt med Foreningens Tarv.«

Samme Side, i 7de Linie forneden, er anført: »Før man fremsætter det igen o. s. v. — Min Udtalelse var derimod: »Før man atter fremsætter det, og hvad enten det saa forkastes eller vedtages, saa i første Tilfælde stilles Sagen i Bero, hvis den ikke helt opgives, og i sidste Tilfælde er Sagen afgjort og det forstyrrer ikke den gode Forstaaelse mellem Medlemmerne.«

Paa samme Side, anden Spalte, 33te Linie f. o., staar der: »Som berettiger ham til at føre Dampskib.« Min Udtalelse var: »Som berettiger ham til at føre dansk Skib«, og jeg tilføjede, »at Hensigten hermed var at klare den Tvivl, som den Gang syntes at være til Stede angaaende Spørgsmaalet om, hvorvidt en Styrmand, som

havde erhvervet sig Bevis som Skibsfører, men som farede som Styrmand, kunde optages eller ikke. Forslaget fik mange Stemmer, men ikke tilstrækkeligt til, at det kunde vedtages, men det er ogsaa aldeles ligegyldigt, idet at denne Tvivl nu maa siges at være hævet, eftersom der siden sidste Generalforsamling« o. s. v.

En Henstilling til Foreningens juridiske Konsulent er helt udeladt; denne var saalydende: I mit Foredrag anførte jeg, at det maatte betragtes som et stort Spørgsmaal, om der overhovedet kan vedtages Bestemmelser, som kunde give Anledning til, at Foreningen kunde forandre Navn. Det er ikke smaa Summer, der er givet af Foreningens Venner og Velyndere i Aarens Løb; de ere givne til »den alm. danske Skibsførerforening af 1874«, altsaa til en Forening af Skibsførere, og jeg kan ikke skønne rettere, end at de nuværende Medlemmer, med fuld Føje og aldeles lovmedholdeligt, kan protestere imod, at Ikke-Skibsførere blive Medejere af den Formue, Foreningen har erhvervet sig, og blive delagtige i de Goder, Foreningen kan byde, men da dette er et Spørgsmaal, som maa bedømmes fra et juridisk Standpunkt, saa var det meget ønskeligt, om Foreningens juridiske Konsulent vilde udtale sin Mening om Sagen, set fra den Side.« —

Endvidere er udeladt mit Svar til Kapt. Rasmussen; dette var: »At jeg maatte tillade mig at gøre Kapt. Rasmussen opmærksom paa, at jeg ikke havde sagt, at Forslagstillerne vilde sætte Splid i Foreningen; min Udtalelse var derimod, efter at jeg havde forudskikket den Bemærkning, at jeg var overbevist om, at dette ikke var Forslagstillernes Hensigt, at man ved atter og atter at fremlægge Forslaget vilde danne Partier indenfor Foreningen, der kunde medføre en Splittelse, som var meget uheldig, hvor Enighed og Sammenhold burde være til Stede.

Ærbødigst  
Jens Petersen.

## Sø- og Handelsrettens Formand og Skibsførerne. \*)

Vi have modtaget følgende:

*Kjøbenhavn, d. 22. Februar 1897.*

Hr. Redaktør! Da der fra Kollegaer af mig er indkommet mange Forespørgsler til mig om mit nedenomhandlede Sammenstød med Sø- og Handelsrettens Formand, beder jeg Dem godhedsfuldt optage nedenstaaende, idet jeg antager, at Offentliggørelsen i Deres ærede Blad vil komme, om ikke alle, saa dog de fleste af mine Kollegaer i Hænde. Sammenstødet fandt Sted d. 22. Januar d. A. og jeg tilskrev derefter Formanden saaledes:

*Kjøbenhavn, d. 27. Januar 1897.*

Hr. J. N. A. Madvig. K. DM.

Formand for Sø- og Handelsretten

i Kjøbenhavn.

Den Maade hvorpaa og Tone hvori Hr. Formanden tiltalte mig, da jeg i lovligt Ærinde opholdt mig i Sø- og Handelsrettens Lokaler den 22. Januar d. A., har krænket mig dybt. Jeg havde ventet, at Hr. Formanden ved given

Lejlighed vilde have gjort mig en Undskyldning; men da dette endnu ikke er sket, tillader jeg mig at henvende mig til Hr. Formanden med Forespørgsel, om De ikke mener at være mig en Undskyldning skyldig for den af Dem mod mig udviste Opførsel, og da i Overværelse af en eller flere af de Personer, som vare Vidner til, at jeg blev krænket. Kun meget ugerne gik jeg i Gaar til Søforhør, idet jeg, ved Tanken om den Maade, hvorpaa jeg blev tiltalt af Hr. Formanden, bliver nervøs [og mit Sind kommer i Oprør.

Skulde der i ovenstaaende være noget, som Hr. Formanden finder saarende, da beder jeg paa Forhaand undskyldte, da dette aldeles ikke er Meningen med min Skrivelse. Jeg er født og opdraget i Sønderjylland og har lært baade tysk og dansk, men i ingen af Sprogene er jeg saa godt hjemme, at jeg ikke kan komme til at bruge Ord og Vendinger, som maaske kunde være uheldige.

Imødesende Hr. Formandens ærede Svar  
tegner ærbødigst

N. W. Schmidt,  
Fører af Dampskib »Gorm«.

Som Svar derpaa modtog jeg Anmodning fra Sø- og Handelsretten om at møde der d. 29. Januar Kl. 2, hvilket jeg gjorde, og jeg bavde da en Samtale med Formanden om Sagen. Han udtalte, at han slet ikke kunde erindre, hvad der var passeret; jeg forstaaer rigtignok saa ikke, hvorledes hans Kollegaer, de 2 søkyndige Medlemmer, have kunnet udtale sig om Sagen, men efter Formandens Udtalelse til mig havde de, efter at han havde

\*) Forsinket af Mangel paa Plads.



gjort dem bekendt med mit Brevs Indhold, været af den Mening, at der ikke var noget fornærmende i Formandens Opførsel imod mig. Da jeg ikke opnaaede, hvad jeg havde ønsket, nemlig en Undskyldning, indsendte jeg samme Dag nedenstaaende Besværing til Justitsministeriet.

Til det høje Justitsministerium!

Ved nærværende tillader jeg mig at besvære mig til det høje Ministerium over den Maade og Tone, hvori jeg for nogle Dage siden blev tiltalt af Formanden i Sø- og Handelsretten, Hr. J. N. A. Madvig, K. DM.

Jeg opholdt mig, for at melde mig til Søforhør, i Sø- og Handelsrettens Lokaler, da pludseligt en Dør reves op og Formanden, hvem jeg aldrig før havde set, kom mig i Møde som en Rasende med det Spørgsmaal: »Hvor tør De understaa Dem i at forlange at faa mig i Tale, medens jeg holder Ret«. Paa Grund af den ophidsede Sindsstemning, hvori Formanden befandt sig, udtaltes Ordene saa hurtigt og uforstaaeligt, at han maatte gentage sit Spørgsmaal, før jeg fattede Ordene. Paa min store Forbauselse har Formanden formodentlig kunnet se, at han tog Fejl af mig, der slet ikke var meldt for ham, idet han i samme ophidsede Tone spurgte: Er De ikke Kapt. Schultz paa »Christiansborg«? Hertil jeg svarede: »Nej«, og samtidig blev han af en af de Tilstedeværende af Kontorpersonalet gjort opmærksom paa, at jeg var Føreren af Dampskib »Gorm«, hvorimod Kapt. Schultz opholdt sig i et tilstødende Værelse. Derind begav nu Formanden sig og var overfor Kapt. Schultz meget høj-røstet, og jeg hørte derinde fra en Lyd som om han slog med knyttet Haand i Bordet. Noget efter kom Formanden igen, stadig i samme stærke Sindsoprør, igennem det Værelse, hvor jeg befandt mig, og udbroød, idet han gik igennem Værelset: »De kan ventel« Om denne Udtalelse gjaldt mig eller Kapt. Schultz, skal jeg lade være usagt. Hele Formandens Opførsel overfor mig fandt jeg meget krænkende og lidet værdig en Embedsmand, som skulde være min Forhørsdommer i et Søforhør nogle Dage senere, og det i den Grad, at jeg ikke vilde have kunnet antage, at det var Rettens Formand, hvis jeg ikke paa anden Maade havde erfaret dette. Da jeg er af den Formening, at jeg af enhver Embedsmand i Almindelighed og en Forhørsdommer i Særdeleshed kan gøre Fordring paa en høflig Tiltale, og da jeg har følt mig højlig krænket ved Formandens ovennævnte Optreden overfor mig, uagtet den beroede paa en Fejltagelse af Personen, saa mente jeg, at Formanden var mig en Undskyldning skyldig og skrev i den Anledning til ham; Afskrift af Brevet følger vedlagt. Som Svar fik jeg fra Sø- og Handelsretten Anmodning om at møde i Retten i Dag Kl. 2, hvilket jeg gjorde, og har da uden Vidners Nærværelse talt med Formanden om Sagen. Først efter at jeg havde fremstillet denne for Formanden, huskede han, hvad der var passeret, og indrømmede, at han havde været i høj Grad irriteret, da han tiltalte mig, men han fandt ikke noget fornærmeligt deri og som Følge deraf ingen Anledning til at gøre mig en Undskyldning, som jeg i Henhold til mit Brev havde ønsket.

En Stadfæstelse af Rigtigheden af min Opfattelse af Formandens Optreden som fornærmelig vil det høje Ministerium formentlig finde deri, at Kapt. Schultz, imod hvem den jo var tænkt rettet og overfor hvem den formentlig ogsaa blev gentaget, har fundet sig foranlediget til at indklage Formanden for Kriminal- og Politiretten.

Min Hensigt med denne min Besværing er — foruden at jeg, da jeg ikke har kunnet opnaa en Undskyldning, ikke kan finde mig i en Optreden som den imod mig udviste, uden at paatale den for rette Vedkommende — tillige at gøre mit til, at der mulig fra det høje Ministeriums Side kan blive foretaget Skridt til at forhindre, at der fra Sø- og Handelsrettens Side gives Skibsførerne, naar de skulle aflægge Søforklaring eller tages i Søforhør, en Behandling, som disse, der jo dog have en stor Myndighed om Bord, ofte ikke vilde vove at byde nogen af deres

Folk, og det saa meget mere som de foreliggende Bestemmelser om Søforklaring og Søforhør ere saa udviklede og vanskelige at fortolke, at det i mangfoldige Tilfælde ikke er muligt for Skibsføreren at vide, hvorledes han skal handle, for at efterkomme Loven, og samtidig varetage Skibets og Rederiets Interesser paa en samvittighedsfuld Maade.

Kjøbenhavn, d. 29. Januar 1897.

Underdanigst

N. W. Schmidt.

Imod min Forventning har jeg derefter modtaget nedenstaaende Skrivelse fra Justitsministeriet.

I det med Bilag hertil indgivne Andragende af 29. f. M. har De besværet Dem over den formentlig krænkende Maade, hvorpaa Formanden for Kjøbenhavns Sø- og Handelsret Madvig, der fejlagtig antog Dem for en anden Skibsfører, skal have tiltalt Dem en Dag i forrige Maaned, da De opholdt Dem i nævnte Rets Lokaler for at melde Dem til at afgive Forklaring under et Søforhør.

Foranlediget heraf skal man til behagelig Efterretning meddele, at det ligger udenfor Justitsministeriets Beføjelse at foretage videre i denne Sag.

Deraf drager jeg den Slutning, at der ikke haves noget Middel til at faa Oprejsning, naar Sø- og Handelsrettens Formand i en ophidset Sindsstemning, som den han var i den 21. Januar, farer op imod den første den bedste, han støder paa i Sø- og Handelsrettens Lokaler. Men uagtet jeg saaledes ikke har faaet nogen Oprejsning, er det mit Haab, at Fremdragelsen af denne Sag vil være i alt Fald medvirkende til, at Formanden i Sø- og Handelsretten vil gøre sit til, at Sømandsstanden efterhaanden kan faa udslettet det Indtryk, at Sø- og Handelsretten er et Sted, hvor den ikke kan henvende sig uden Angst og Bæven.

Takkende for Optagelsen tegner jeg ærbødigst

N. W. Schmidt.

Fører af S.S. »Gorm«.

Naar vi have optaget ovenstaaende, er det for det første, fordi det synes os, at den ærede Indsender har et retfærdigt Krav paa at faa Oprejsning i Anledning af den Maade, hvorpaa han er bleven behandlet i Sø- og Handelsretten. Vi mene ganske vist, at det som Regel er heldigst, at et Mellemværende af denne Art afgøres, uden at Sagen fremdrages for Offentligheden, men i dette Tilfælde er der jo fra Kaptajn Schmidts Side gjort alt, hvad der kunde gøres, for at dette ikke skulde ske. Kaptajn Schmidt har først henvendt sig til Sø- og Handelsrettens Formand og anmodet ham om den Undskyldning, han mente med Rette at kunne fordre. Da han — af Grunde, som vi ikke kende — ikke kan faa denne, henvender han sig til Justitsministeriet for at faa dette til at tage sig af Sagen. Ministeriet svarer ham, at det ikke fandt sig beføjet til at tage sig af den. Imidlertid brister med dette Svar den sidste Mulighed for Kaptajn Schmidt for at faa Sagen ordnet ad regelmæssig Vej, og der er intet andet for ham at gøre end at fremlægge den for Offentligheden. Vi ønske udtrykkeligt at fremhæve dette, for paa Forhaand at værges saavel Indsenderen som os selv mod endog blot Skinnet af, at det fremkomne Angreb skulde være dikteret af nogensomhelst Animositet mod Sø- og Handelsrettens Formand.

Imidlertid har det fremsatte Angreb en noget videre rækkende Betydning end et personligt Opgør mellem Indsenderen og Sø- og Handelsrettens Formand, en Betydning, som vi, ligesom den ærede Indsender, udtrykkelig ønske at fremhæve. Naar Skibsførere, Styrmand eller menige

Søfolk møde til Søforhør eller lignende i Sø- og Handelsretten, saa er det som Regel under Forhold, der for dem ere særdeles vanskelige. De ere ikke alene i mange Tilfælde fremmede for disse Forhold, men de skulle her afgive Forklaringer af ofte højest indviklet Natur, og der stilles store Fordringer til deres Hukommelse og til den fulde Paalidelighed og Nøjagtighed af deres Udsagn. For mange af de, der møde i Sø- og Handelsretten, er selve den Omstændighed, at de staa overfor Retten, om end blot som Vidner, tilstrækkelig respektindgydende, og de ville ved en uheldig Ledelse af Retshandlingen let miste Tilliden til, at de her møde en upartisk Behandling. Det maa under disse Omstændigheder fordres, at de fra Rettens Side behandles med fuld Forstaaelse af deres vanskelige Stilling og at man tager de størst mulige Hensyn til denne. Det er muligt, at man ogsaa erkender dette, men vi henstille til Overvejelse, om Begivenheder som den ovenfor omtalte ere egnede til blandt de Søfarende at skabe den Tillid til Rettens Ledelse, som netop her er i saa høj Grad fornøden. Det vilde utvivlsomt befæste den Anseelse, som Sø- og Handelsretten iøvrigt i saa høj Grad nyder, om dens Ledelse mere blev præget af de Hensyn, vi her have fundet Anledning til at fremdrage.

*Red.*

## Spørgsmaal og Svar.

### Spørgsmaal:

Indtil for c. et Aarstid siden læste man heri Bladet af og til om det ny Sejlssystem, som Hr. Ingeniør H. C. Vogt har konstrueret, men siden den Tid er her ikke fremkommen et Ord derom. I Fjor skrev Hr. Vogt i »Nattd.«, at der af Ministeriet var bevilget ham Midler til at foretage Forsøg med den ny Sejlkonstruktion, og at man snart vilde se denne anvendt paa forskellige Skibe. Jeg har endnu ikke truffet Skibe, riggede med de ny Sejl, eller hørt det mindste dertil siden. Det vilde derfor interessere mig — og sikkert mange andre — om man gennem »Dansk Søfartstidende« kunde faa Oplysning om, hvorledes det er gaaet med Hr. Vogts Sejlssystem, paa hvilke Skibe (Damp- og Sejl), det er bleven forsøgt, hvorledes det er konstrueret, hvad Erfaring, der er gjort, og hvilke Resultater, der ere opnaaede dermed?

*C. N.*

### Svar:

Der er os ikke noget bekendt, om hvorvidt de omspurgte Forsøg ere paabegyndte eller ikke; i hvert Fald have vi ikke set noget offentliggjort derom. Vi lade derfor Spørgsmaalet gaa videre.

### Spørgsmaal:

Kan jeg ikke fordre af en Mønstringsbestyrer eller Kontrollør, at der ved Mønstringen bliver paaført Folkelisten det, som Skipper og Mandskab ere bleve enige om, i dette Tilfælde, at Hyren begynder at dreje den Dag, Skibet afsejler?

### Svar:

Da der i Folkelisterne findes en Rubrik med Overskrift: »De øvrige Vilkaar, paa hvilke Mandskabet er antaget«, og da denne udelukkende skal benyttes til Overenskomster eller Kontrakter, afsluttede mellem Skibsfører og Mandskab, indse vi ikke rettere end, at en Mønstringsbestyrer er forpligtet til at paaføre Folkelisten saadanne Overenskomster, som Skipper og Mandskab ere enige om.

Det maa bemærkes, at Skibsføreren har at sørge for, at det saaledes vedtagne samtidigt indføres i Kontrabøgerne og dér forsynes med hans Underskrift.

## Generalforsamlinger.

Kjøbenhavns Skipper-Forening afholdt d. 20de Februar aarlig Generalforsamling. Kaptajn Benedictsen dirigerede. Formanden, Kaptajn Harboe, meddelte Aarsberetningen

I det forløbne Aar havde Foreningen udredet i Understøttelse af Fattiggassen samt i Ligbærer- og Søbrudnepenge et samlet Beløb af 3034 Kr. Friboligernes Antal var 45. 2 Lejligheder udlejedes for modereret Leje. Den Hjælp, som Foreningen i Form af Fribolig eller Afslag paa Leje saaledes yder, udgør ca. 9100 Kr. I Huslejogodtgørelser er desuden ydet 1000 Kr. Medlemstallet er 122.

Foreningen havde i 1897 efter afdøde Skibskaptajn D. A. Lunds Testamente af dennes Bo modtaget 53,000 Kr. (hvoraf der skal uddeles Legatportioner à 120 Kr.) Efter Opfordring af et Medlem rejste Forsamlingen sig for at bevise afdøde Kaptajn Lund sin Tak og Anerkendelse.

Et Forslag fra Formændene for Foreningen til Søfartens Fremme, Sejlskibsrederi-Foreningen og Dampskibsrederi-Foreningen om en Sammenslutning til Fremme af fælles Interesser, blev det af Generalforsamlingen besluttet at overlade til Bestyrelsen til yderligere Drøftelse.

Regnskabet godkendtes enstemmig.

Til Repræsentanter genvalgte J. Strandgaard, H. F. Nielsen og C. A. Bonde.

Skipper-Foreningens Enkekasse afholdt d. 20de Februar aarlig Generalforsamling. Formanden, Kaptajn Harboe, meddelte Aarsberetningen og gav Oversigt over Regnskabet. Indtægt og Udgift balancerede med et Beløb af 3381 Kr. 70 Enker havde faaet halvaarlige Pensioner à 20 Kr. 1 Enke havde faaet 35 Kroner. Desuden var der ydet Begravelseshjælp til en Enkes Efterladte. Kassens Formue udgør 62,476 Kr. Medlemstallet er 57.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kresafdeling for Fyn afholdt Søndag Eftermiddag den 28de Fbr. sin aarlige Generalforsamling i Troense. Da Kresafdelingen stiftedes, vedtoges det, at Generalforsamlingen skiftevis skulde afholdes i Svendborg, Thurø og Troense. I Henhold hertil blev denne Generalforsamling afholdt i Troense. Den aabnedes af Formanden, Havnefoged Møller, der bød velkommen og udtalte sin Glæde over, at Medlemmerne vare mødte saa talrigt, hvilket vidnede om, at der her i Kresen var en levende Interesse for dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Det reviderede Regnskab fremlagdes og godkendtes; der er nu her i Kresafdelingen indtegnet 11,213 Tons imod 8908 i Fjor. Formanden gav derefter en Oversigt over de Sager, som det ved Hovedforeningens Generalforsamling i Fjor blev vedtaget at virke for. Af disse var Sagen om at faa Krydstoldvæsenets Arbejdsmaade forandret den, der for os havde størst Interesse, da den var udgaaet herfra Kresen. Hvorledes denne Søg vil blive ordnet, havde man endnu ingen Vished for, men Generaldirektoratet for Skattevæsenet havde vist sig meget imødekommende til at underhandle med Foreningen derom, saa at man havde godt Haab om at faa betydelige Lettelser for Skibsfarten indført, og maaske Krydstoldvæsenet helt eller delvis ombyttet med Toldopsyn paa Kysten. Man havde opnaaet den Lettelse, at Skibe for udgaaende fra Aalborg nu ikke mere behøve at stoppe ved Hals, for at underkastes Toldbehandling, hvilket tidligere var

en meget besværlig Byrde paa dette Sted. — Der arbejdes fortiden af Foreningen for en Reform af Sejlskibenes Assuranceforhold; hvad der er foretaget i denne Sag, oplystes af Mægler A. Hansen, Svendborg, der er Medlem af Udvalget. Noget endeligt Resultat vil først blive vedtaget i et senere Møde. — Formanden omtalte dernæst Sammenslutningen imellem Førerne af de mindre Skibe og Dansk Sejlskibsrederi-Forening; denne Sammenslutning vil sikkert blive til fælles Gavn. — Til Delegerede ved Hovedforeningens Generalforsamling, der i Aar skal afholdes i Marstal, valgtes de samme Medlemmer, som i Fjor repræsenterede Kresafdelingen ved Generalforsamlingen paa Fanø.

En Del Æmner, som af Medlemmerne vare foreslaaede, toges under Behandling og underkastedes hver for sig en længere Diskussion; Resultatet deraf var at følgende Resolution vedtoges.

Generalforsamlingen opfordrer Hovedbestyrelsen til:

1) At arbejde hen til en Forandring af de nye Skibsdagbøger derhen, at det tillades at indføre de misvisende Kurser og anvende disse til Stedbestemmelse samt at søge Lettelse i de med Bøgenes Autorisation og Visering forbundne Omkostninger.

2) At søge Loven om Styrmandseksamen forandret derhen, at Maskinlæren ikke bliver tvungent Fag til den almindelige Styrmandseksamen.

3) At undersøge Forholdene med Hensyn til den paa- budte aarlige Ommønstring og søge udvirket, at Skibe, der med samme Besætning afgaa fra en indenlandsk Havn direkte til Hjemstedet, ikke behøve at ommønstre, og at Skibe, der komme fra Udlandet, kunne ved Forbisejling af dansk Plads af- og paamønstre en Del af Besætningen uden at være tvungne til en fuldstændig Ommønstring, selv om der ikke har været mønstret før i det paaældende Aar.

Generalforsamlingen udtaler sin Misbilligelse af:

Ved Adresser til Regering og Rigsdag for enkelte Landsdele at søge fremmet Reformer paa Sejlskibsfartens Omraade, idet den formener, at saadanne Reformer bedst kunne fremmes gennem Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Dampskibsselskabet »Danmark« har afholdt ordinær Generalforsamling, som dirigeredes af Direktør Bülow.

Bestyrelsens Formand, Direktør F. Gram meddelte Beretning og Regnskab. Aaret 1896 havde været betydelig bedre end de nærmest foregaaende Aar. Selskabets seks Skibe have opsejlet et Netto-Fragtudbytte af 89,296 Kr. mere end i 1895. Aktionærernes Udbytte fastsattes til 7 pCt. af Aktiekapitalen eller 98,000 Kr. Selskabets Reservefond udgør nu 238,152 Kr. 31 Øre.

Der gaves Decharge for Regnskabet.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Højesteretsadvokat P. G. C. Jensen.

Sømands-Foreningen har holdt aarlig Generalforsamling. Grosserer Fr. Adolph dirigerede. Formanden, Kommandør Giødese, gav en Oversigt over Regnskaberne, først Regnskabet for overordentlige Medlemmers Bidrag og Gaver, der viste en Indtægt af 5,558 Kr., et Overskud af 137 Kr. Understøttelseskassen for Sømand viste en Indtægt af 7,686 Kr., et Overskud af 1,057 Kr. Enkekassen havde en Indtægt af 5,296 Kr., et Overskud af 2,001 Kr. Byggefonden viste en Indtægt af 17,877 Kr., et Overskud af 230 Kr. Sømandshotellet viste en balancerende Indtægt og Udgift af ca. 800 Kr.

Der gaves enstemmig Decharge for Regnskaberne.

Formanden gav derpaa Beretning om Virksomheden i 1896. De 3 Understøttelseskassers samlede Formue var 246,238 Kr. eller 3,196 Kr. mere end f. A. I Understøttelser til Søfolk (derunder Fiskere) og Enker var givet ialt 9,664 Kr. eller 2,179 Kr. mere end forrige Aar, hvilket maatte siges at være et godt Resultat. Det samlede Medlemsantal var 1,220 (f. A. 1,184). Det maatte beklages, at Antallet af de over-

ordentlige Medlemmer var i Aftagende, og Taleren opfordrede til at virke for Tilvækst af dette meget vigtige Element i en Understøttelsesforening, hvad Sømandsforeningen var.

Han gav dernæst Oplysning om Formuens Anbringelse og meddelte, at Formuen i de sidste 5 Aar var vokset med 59,938 Kr.

Sømandshotellet syntes at vinde Anklang. Det havde i 1896 været gennemsnitlig besøgt af 11,8 Mand daglig, hvilket betegnede en Fremgang. Kun efter en meget begrænset Maalestok kunde Spiritus faas i Hotellet.

Bestyrelsen bragte en Tak til alle, der støttede Foreningen og viste den Velvillie.

Et Medlem bragte under Forsamlingens Tilslutning Bestyrelsen en Tak.

Sømand Peter Funk rettede et stærkt Angreb mod forskellige til Foreningen knyttede Institutioner, deriblandt Bombebøssen. Angrebet blev under Forsamlingens Tilslutning imødegaaet af Formanden.

Til Bestyrelsesmedlemmer genvalgtes Kommandørerne Giødese og Bræm. Ligeledes genvalgtes Revisorerne.

Mødet sluttede med et Leve for Formanden.

Til Revisorer genvalgtes Kontreadmiral C. A. Bruun og Etatsraad Lynghy samt for Sømandenes Pengekasses Vedkommende Grosserer Moses Melchior og Kommandør Jacobson.

Aalborg Sømands-Forening afholdt den 22de da. sin aarlige Generalforsamling. I Henhold til Dagsordenen afgaves Meddelelse om, at der i Understøttelse i det forløbne Aar var uddelt et Beløb af 1,442 Kr. til 26 Personer, hvoraf 25 vare Enker efter Skibsførere, og at Foreningens Kapital var forøget med 2,500 Kr. som Gave for tilhørende Skibsfører Søren Larsen Fischer. Denne Gave er skænket som et »Mindelegat for Kunstdrejermester Ludvig Nicolaj Jantsen af Aalborg«. Foreningen ejer nu 30,204 Kr.

Skipperforeningen af 1883 i Rønne afholdt sin ordinære Generalforsamling Torsdagen den 25. Februar, hvor det reviderede Regnskab for 1896, der udviste en Saldo af 122 Kr. 98 Øre til næste Regnskabsaar, fremlagdes og godkendtes. De efter Tur fratrædende Bestyrelsesmedlemmer, flv. Skibsfører P. A. Kofoed og Skibsfører H. M. Kofoed, genvalgtes. Bestyrelsen bestaar foruden disse af d'Herrer Agent M. Christiansen (Formand), Navigationsskolebestyrer M. A. Bidstrup, Forhyringsagent C. Schou, Købmand P. C. Bohn og Vicckonsul John Hintze. Assurancekassen for Løsoere, der sorterer under Foreningen, frenviste, at der var tegnet 43 Policer til en samlet Risiko af 22,500 Kr.; der var i Aarets Løb udbetalt i Erstatninger 715 Kr., og der overgaar en Saldo til nyt Regnskab af 2,712 Kr. 66 Øre

Søndagen d. 14. Februar afholdt »Svendborg Toldsteds Forsikringsforening for Søfolks Ejendele« sin aarlige Generalforsamling, hvor det reviderede Regnskab fremlagdes og godkendtes.

Foreningen, der er grundet paa Gensidighed, stiftedes i Februar 1883 uden noget Indskud, ejer nu Kr. 7,892 46. Den løbende Risiko har de senere Aar andraget c. 62,000 Kr. Den aarlige Præmie er 2½ %, undtagen for ny tiltrædende Interessenter, der betale 3 % aarlig de første 5 Aar. I Skadeserstatning har Foreningen ialt udbetalt Kr. 14,192.

## Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe

konstitueredes paa et i Tirsdags i Odense afholdt Møde. I Afdelingen kan optages Skibe af Størrelse indtil 60 Tons. Lovene vedtoges. Til Formand valgtes Kapt. C. Christensen, Svendborg; til Kasserer Mægler Boye, Marstal; til Kresformænd Kaptajnerne Kofoed, Rønne; Jensen, Kjøbenhavn; Illermann, Faxe; P. Petersen, Kolding;

C. Christensen, Aarhus; J. A. Hansen, Aalborg; Christiansen, Odense. For Nykjøbing, Falster, udsattes Valget af en Kresformand. Til at repræsentere Foreningen overfor »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« valgtes Formanden, Koføed, Rønne, og Christensen, Aarhus.

Vi skulle komme nærmere tilbage til Mødets Forhandlinger.

## Ugens Havarier.

Fra Skagen meddeles os den 27. Februar.

Her paa Kysten er i de sidste Dage inddrevet en stor Del Pitprops, Fyrrestaver, Vragtræ, ituslaaede Skilskister, hvoraf en var mærket »Torkil Danielsen«; endvidere et Navnebrædt, »Mai af Mandal«, og ét mærket »Lillesand«. Saavidt skønnes, har Godset kun ligget kort Tid i Vandet.

## Fra Sø og Land.

Udenrigsministeriet meddeler os følgende:

Uddrag af en Aarsberetning for 1896 fra den kgl. Konsul i Cadix.

Foruden de almindelige Losse- og Ladeafgifter (impuestos de carga y des carga), som paalvile de Skibe, der anløbe spanske Havne har Regeringen, for at skaffe Midler til Veje til Fortsættelsen af Kolonialkrigene og efter Forslag fra spanske Skibsredere, paalagt Skibsfarten en ny Afgift (impuesto provisional de trafico), der opkræves samtidig med Losse- og Ladeafgifterne, men som i Mod-sætning til disse bør falde Ladningen og ikke Skibet til Last. Afgiften varierer fra 75 Centimer til 2 Pesetas pr. Ton., men enkelte Artikler ere helt fritagne. Det er altsaa en Afgift, som fordyrer de Varer, der indføres og udføres ad Søvejen, men som ikke vedrører Fragterne. Saaledes er i det mindste den almindelige Op'tattelse af den ny Afgift, og efter Lovens Ordlyd forekommer det mig, at der heller ikke kan være Tvivl derom; dog ser jeg, at der er dele Meninge her i Handelsstanden om dette Punkt, og at nogle opkræve Afgiften af Skibsførerne, andre af Ladningsmodtagerne eller Afsenderne. For at undgaa al Strid desangaaende, have enkelte Huse begyndt at ind-sætte i Certepartierne en Clausul om hvem der skal betale denne ny Afgift, et Eksempel der ubetinget burde følges af alle. Da Afgiften er høj og det altsaa kan dreje sig om betydelige Summer, tror jeg at det vil være ønskeligt at henlede de danske Skibsrederes Opmærksomhed paa denne Sag.

Kystfarten paa Island, der siden forrige Aar har været overdraget i Entreprise med Statstilskud til Firmaet Thor E. Tulinius her i Byen, vil i Aar omfatte hele Kysten fra Reykjavik til Øfjord, korresponderende med Regeringsdamperen »Vestas« 2den Rejse, saaledes at Gods da kan forsendes gennemgaaende fra Kjøbenhavn til alle Kystdamperens Anløbspladser. Kommunikations-Forholdene rundt om Island ere ved denne Kyststrute forbedrede meget betydeligt.

Mægler H. E. Boye i Marstal er valgt til Bestyrer af den alm. danske Skibsførerforenings Filial i Marstal i Stedet for afd. Sejlmager E. E. Petersen.

Almindelig dansk Vare- og Industrielotteris 6. Trækning begynder Onsdag den 10. Marts. I Henhold til Planen bortspilles i denne Trækning Gevinster til Værdi

301,312 Kroner, fordelt paa 21,500 Gevinster, saaledes at der falder 1 Hoved- og 2 Præmiegevinster for hver Gevinst, der udtrækkes i Klasselotteriet med mindst 100 Kroners Værdi, endvidere 5000 Indskudsgevinster, der tilfalde de Nummere, der i Klasselotteriet hver faa en Gevinst paa 60 Kr., 1500 Ekstragevinster, nemlig 800 Stk. efter den største og 700 Stk. efter den næststørste Gevinst og en 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 mod Aflevering af Gevinstsedlerne og at Trækningslister udleveres gratis, hos den Kollektor, hvor Lodsellen er købt.

Som sædvanlig kunne Gevinsterne ombyttes efter de Vindendes Ønske med andre Genstande af dansk Tilvirkning og af lige Værdi.

*Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonceafdeling.*

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Kbhvn. 27. Febr., bestemt til Stettin & New-Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Kbhvn. 27. Febr., bestemt til Libau. — Antwerpen, Caroc, ankom til Antwerpen 17. Febr., bestemt til Piræus, Constantinople, Samsoun, Trebizonde, Batoum, Novorossisk, Odessa. — Dagmar, Gade, afgik fra Kbhvn. 28. Febr., bestemt til Libau. — Douro, Brabrandt, ankom til Kbhvn. 1. Marts, bestemt til Sunderland, Newcastle, Oporto, Lisbon. — Georgios I, Kihl, afgik fra Antwerpen 18. Febr., bestemt til Tunis, Piræus, Konstantinople, Odessa, Italien, Afrika & Kbhvn. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Malaga 2. Marts, bestemt til Gibraltar, Cadiz, Lisbon. — Kiew, Rabe, afgik fra Kbhvn. 28. Febr., bestemt til London. — Kursk, Staal, afgik fra Kbhvn. 22. Febr., bestemt til Nantes, Bordeaux & La Rochelle. — Leopold II, Kruse, afgik fra Pera 28. Febr., bestemt til Novorossisk, Batoum & Odessa. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Novorossisk 26. Febr., bestemt til Odessa. — Nicolai II, Jespersen, pass. Ponta Delgada 18. Febr., bestemt til New-Orleans. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Batoum 28. Febr., bestemt til Novorossisk, Sebastopol & Odessa. — Omsk, Rasmussen, ankom til Libau 27. Febr. — Tejo, Fenger, ankom til Kbhvn. 24. Febr. — Tomsk, Andersen, afgik fra Antwerpen 1. Marts, bestemt til Kbhvn. — Vesuv, Norden, ankom til Portsmouth 19. Febr. for Reparation. — Viking, Jørgensen, afgik fra Southampton 24. Febr., bestemt til Cauariske Øer. — Xenia, Ingerslev, afgik fra La Rochelle 6. Febr., bestemt til Havana, New-Orleans. — Louisiana, Jensen, ankom til New-Orleans 27. Febr., bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Petersen, laa opholdt af Storm ved Stornoway 26. Febr., bestemt til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Arendal 25. Febr., bestemt til Vestnorge. — Ceres, Corffitzon, ankom til Kbhvn. 2. Marts, bestemt til London. — Charkow, Nielsen, ankom til Libau 27. Febr., bestemt til Hull. — Christian IX, Møllerup, ankom til Pillau 1. Marts, bestemt til Kbhvn., London. — Christianssund, Bay Schmith, afgik fra Kristiania 2. Marts, bestemt til Kbhvn., Stettin. — Frederik, Harboe, ankom til Hull 1. Marts, bestemt til Kbhvn., Pillau. — Jolantha, Frisenette, ankom til Stettin 27. Febr., bestemt til Kbhvn., Manchester, Liverpool. — Kasan, Thomsen, passerede Hanstholmen 27. Febr., bestemt til London. — Laur'a, Christiansen, afgik fra Kbhvn. 2. Marts, bestemt til Leith, Færøerne og Island. — Louise, Brabrand, ankom til Pillau 22. Febr., bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, ankom til Kbhvn. 28. Febr., bestemt til Manchester, Liverpool. — Morsø, Lind, ankom til Hamburg 27. Febr., bestemt til Kbhvn., Østersøen. — Moskov, Petersen, ankom til Libau 25. Febr., bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Kbhvn. 1. Marts, bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, ankom til Kbhvn. 27. Febr. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 2. Marts, bestemt til Libau. — Pregel, Paaske, afgik fra Hull 28. Febr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Romny, Harder, passerede Skagen 28. Febr., bestemt til Hull. — Thyra, Garde, ankom til Kbhvn. 15. Febr. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 1. Marts, bestemt til Libau. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Danzig 23. Febr., bestemt til Kbhvn. — Vesta, Svensson, afgik fra Kbhvn. 1. Marts, bestemt til Leith, Island. — Constantin, Bloch, ankom til

Kbhvn. 27. Febr., bestemt til Libau. — Georg, Petersen, ankom til Libau 28. Febr., bestemt til London.

Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 4. Marts, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, M. Kofod, afgik fra Grimsby 3. Marts, bestemt til Odense. — Ficara, J. V. Fenger, afgik fra Grimsby 3. Marts, bestemt til Kbhvn. — Kronen, Borries, afgik fra Odense 4. Marts, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 3. Marts, bestemt til Leith via Aarhus & Aalborg. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Nakskov 3. Marts, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens & Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 2. Marts, bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm, Frode, H. W. Wisberg, afgik fra Savona 27. Febr., bestemt til Baltimore — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Novorossisk 20. Febr., ankom til Sevastopol 21. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Libau 28. Febr., bestemt til Gent. — Svend, Chr. Holst, afgik fra Boness 2. Marts, bestemt til Libau. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Libau 23. Febr., bestemt til Leith. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Helsingør 25. Febr., ankom til Libau 28. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Blyth 24. Febr., ankom til Libau 28. — Ragnar, A. S. Hveysel, afgik fra Libau 22. Febr., ankom til Dunkerque 2. Marts. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Rotterdam 20. Febr., ankom til Blyth 23. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Libau 25. Febr., ankom til Hamburg 1. Marts. — Magnus, M. Frantzen, afgik fra Kbhvn. 27. Febr., ankom til Libau 1. Marts. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Blyth 16. Febr., bestemt til Alexandria.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Libau 25. Febr., bestemt til Rotterdam. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra Rotterdam 24. Febr., ankom til Newcastle 25. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Genua 14. Febr., bestemt til Philadelphia. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 20. Febr., ankom til Libau 23.

Heimdal, Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Newcastle 16. Febr., ankom til Bilbao 21.

Thingvalla, Norge, Knudsen, afgik fra New-York 27. Febr., paa Rejse til Kbhvn. — Island, Thomsen, afgik fra Kristiansand 19. Febr., paa Rejse til New-York. — Hekla, Laub, afgik fra Kbhvn. 2. Marts, paa Rejse til New-York. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kristiania 2. Marts, paa Rejse til Kbhvn.

Dannebrog, A. Malienborg, Schultz, ankom hertil 3. Marts. — Frederiksborg, M. Kühl, ankom til London 28. Febr. — Uranienborg, Olsen, ankom til Burntisland 1. Marts. — Jomsborg, Schultz, afgik fra Libau 22. Febr., bestemt til London.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Andersen, ankom til Antwerpen 22. Febr. — Skodsborg, Schmidt, ankom til Pillau 1. Marts.

Danmark, Rolf, J. G. Hahn, ankom til Helsingør 26. Febr. — Thorvaldsen, Pii, afgik fra Grangemouth 1. Marts, bestemt til Kbhvn. — Absalon, H. Predbjørn, ankom til Kbhvn. 26. Febr. — Ansgar, A. Larsen, afgik fra Libau 22. Febr., bestemt til London. — J. N. Madvig, H. S. A. Olsen, ankom til Libau 22. Febr. — Hamlet, W. E. Sommer, afgik fra Libau 28. Febr., bestemt til Dundee & Montrose. — Helge, D. G. Matthiessen, afgik fra Blyth 2. Marts, bestemt til Kbhvn.

Dampskibsselskabet Torm, Helene, Schmiegelow, afgik fra Libau 25. Febr., bestemt til London. — Agnete, Warming, afgik fra Kbhvn. 24. Febr., ankom til Grangemouth 2. Marts. — Hermia, Sørensen, afgik fra Libau 28. Febr., bestemt til Dunkirk. — Alice, Kraemer, afgik fra Libau 25. Febr., bestemt til Skien, ankom til Frederikshavn 1. Marts med Maskinskade. — Bornholm, Jensen, afgik fra Libau 28. Febr., ankom til Landskrona 2. Marts. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Libau 24. Febr., afgik fra Libau 28., bestemt til Trelleborg. — Göteborg, Madsen, afgik fra Libau 26. Febr., bestemt til Faaborg. — Rønne, Hintze, ankom til Aalborg 1. Marts. — Nauta, Steen, ankom til Libau 28. Febr. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Rønne 25. Febr., afgik fra Rønne 2. Marts, bestemt til Libau. — Marstrand, Lund, ankom til Assens 26. Febr., afgik fra Assens 2. Marts, bestemt til Libau.

J. Lauritzen, Esbjerg, Neptun, Jessen, afgik fra Helsingør 24. Febr., ankom til Pillau 25., afgik fra Pillau 2. Marts, bestemt til Rouen. — Nerma, Degn, ankom til Esbjerg 25. Febr., afgik fra Esbjerg 27., ankom til Methil 1. Marts. — Nordsøen, Schmidt, afgik fra Esbjerg 23. Febr., ankom til Newcastle 25., afgik fra Newcastle 30., bestemt til Esbjerg.

Kjøbenhavn, Carl Hecksher, Starck, afgik fra Dartmouth 17. Febr., bestemt til Halifax. — Dania, Troensegaard, ankom til Philadelphia 28. Febr. — Fyen, Hansen, afgik fra Newcastle 25. Febr., ankom til Kbhvn. 1. Marts. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Rotterdam 18. Febr., bestemt til Genua. — Russia, Rasmussen, ankom til Libau 22. Febr. — Sjælland, Skjødt, afgik fra Methil 27. Febr., bestemt til Kiel. — Jylland, Jensen, afgik fra Libau 2. Marts.

Østersøen, Ella, Hansen, afgik fra Warkwort 27. Febr., bestemt til Kjøge. — Maja, Storm Hansen, afgik fra Manchester

28. Febr., bestemt til Cork. — Patria, Andersen afgik fra Philadelphia 13. Febr., bestemt til Stettin. — Rita, Skov, afgik fra Warkworth 26. Febr., bestemt til Masned Sund. — Yrsa, Larsen, afgik fra Sheerness 27. Febr., ankom til Chatham 28.

Union, Anglia, Erichsen, ankom til Baltishport 12. Febr. — Gallia, Nielsen, afgik fra Blyth 13. Febr., bestemt til Alexandria. — Frisia, Fisker, afgik fra Helsingør 23. Febr., ankom til Libau 28. — Olga, Jørgensen, afgik fra Leith 21. Febr., ankom til Burntisland 22. — Scotia, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 26. Febr., bestemt til Sunderland.

Urania, Sirius, C. P. Jensen, ankom til Libau 28. Febr. — Urania, L. Lund, ankom til London 24. Febr. — Saturn, C. E. Nielsen, afgik fra Antwerpen 25. Febr., ankom til Blyth 27., afgik fra Blyth 2. Marts, bestemt til Lübeck. — Pallas, J. Christiansen, afgik fra Tyne 1. Marts, bestemt til Kbhvn. —

Nordsøen, Finland, J. Svendsen, ankom til Grangemouth 26. Febr., afgik fra Grangemouth 28., bestemt til Kbhvn. — Holland, J. Petersen, ankom til Hamburg 25. Febr. — Rusland, J. Schmidt, afgik fra Libau 1. Marts, bestemt til London. — England er ankommet til Kbhvn. — Tydskland, Chr. Jørgensen, ankom til Libau 28. Febr., bestemt til Bremen. — Skotland, Albrechtsen, ankom til Messina 11. Febr.

Anglo Dane S. S. Co. Swarland, Andresen, ankom til Hook van Holland 26. Febr., afgik fra Hook van Holland 27., bestemt til Warkworth.

Norden, Nordhvalen ankom den 26. Febr. hertil. — Norden afgik fra Baltimore den 14. Febr. paa Rejse til Aarhus. — Nordkap ankom til Aarhus d. 28. Febr. fra Baltimore. — Nordpol ankom til Genua d. 21. Febr. fra Methil. — Nordvest afgik fra Venedig den 22. Febr. paa Rejse til Konstantinopel. — Nordboen ankom den 22. Febr. til Hamburg fra Galveston.

## Sejlskibe.

Fanø, Nordby, Johanne, Nielsen, ankom til Hamburg 22. Febr. fra Tahiti via Punta Delgade. — Wilhelmine, Oldefar, ankom til Rosario 22. Febr. fra Apalachicola. — Clara, Nielsen, ankom til New York 17. Febr. fra Cape Town. — Anita, Lybecker, ankom til Rio Gallegos 22. Febr. fra London. — Dania, Nielsen, sejlet fra Belize 3. Febr. til Goole. — Sophia, Svarrer, sejlet fra Port Natal 1. Febr. til Cape Verde Øerne. — Anna Agnete, Mathiasen, sejlet fra New York 24. Febr. til Port Natal. — Mary José, Ankersen, sejlet fra Cacos Øerne 14. Jan. til Azorerne. — Nor Wester, Nielsen, ankom til Bombay 22. Febr. fra Geraldton. — Erna, Thomsen, ankom til Fecamp 26. Febr. fra Bangkok. — Thor, Duysen, ankom til Mauritius 19. Jan. fra Mahe. — Afma, Ankersen, ankom til Rio Grande 17. Jan. fra Mossaro. — Verdande, Sigurdson, ankom til Laguna 22. Febr. fra Ceara. — Lemvig, Thomsen, sejlet fra Delagoa Bay 31. Jan. til Apia. — Havila, Mortensen, ankom til Queenstown 28. fra Oregon.

Svendborg, Dannebrog, Thure, ankom til Farø 24. Febr. — Concordia, Henriksen, ankom til Portland 26. Febr. — Odin, Strøm, ankom paa Leiths Red 1. Marts. — Vega, Rasmussen, ankom til Plymouth 28. Febr.

## Fragtberetninger.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 26de Februar:

Der er god Efterspørgsel for Tonnage fra U. K. til Middelhavet, og forholdsvis gode Rater ere opnaaede i sidste Uge, navnlig for Konstantinopel og Farvandet der omkring, skønt den nu endte Jærnbane-Strejke, der i et Par Dage standsede Afskibninger fra de fleste Miner, har trykket Markedet en Del. — Der er sluttet fra Tyne, Blyth eller Wear til Bordeaux 1250 4/. Bilbao 1600 3/. Gibraltar 1100 5/9. Sabinilla 600 700 7/6. Almeria 1500 6/9, al Magarron 2700 6/. Savona 2000 7/6, 500 del. Genua 5000 7 1/2. Leghorn 2500 7/6. Ca Vecchia 1700 7/6. Torre Annunciata 1800 7/6. Konstantinopel 2400 9/, 1850, 2500 8/6, 2100 9/. Piræus 2000 8/3. Port Said 2000 8/. Alexandria 3000 7/6 400 del. Libau 2600 4/. Nord-Norge 1300 4/.

Sortehavs-Markedet er stille. De følgende Befragtninger ere afsluttede i de sidste Dage:

Odessa til Rotterdam 8/, til Hamburg 9/, do. n. c. 8/. Nicolaieff & Odessa til Kjøbenhavn 10/6 pr. Ton. d. w. berth terms.

Sulina 8/3 any, 8/9 Hamburg. Dedeagatch 7 9 any, 8/3 Hamburg, Bourgas 8/ any, 8/6 Elben.

Fra Bilbao er sluttet til Newport 5/3, Swansea 5/3. Ardrossan 6/3, Glasgow 6/6, Middlesbro 5/10 1/2, Tyne Dock 5/6. Rotterdam 6 6 og 6 4 1/2.

Carthagen til Middlesbro 8 3, Porman til Amsterdam 8/, til Rotterdam 8/, Antwerpen 7/9, Ghent 7/9, Tyne Dock 7/9 Elba til Rotterdam 8/3, til Tyne 8/.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New-York, meddele d. 19. Febr. 1897:

Denne Uges Kornbefragtninger have været talrigere end de, der fandt Sted i Ugen forud. Vi maa imidlertid tilføje, at disse Befragtninger skyldes en almindelig Afvikling af Kontrakter om fulde Ladninger, saavel for indeværende som for senere Maaneder. Senere er der ikke gjort nogen ny Forretning af videre Betydning, og der vil blive en mærkbar Aftagen i Efterspørgslen efter Tonnage i den nærmeste Fremtid. Der er endnu nogen Efterspørgsel efter store Baade, passende for prompt Forretning, fra Nabohavnene, men Bægeret efter den Slags Tonnage er ligeledes i Aftagen.

Fra Syden, især fra Golfhavnene, have vi faaet Meddelelse om, at Forretningen for denne Sæson praktisk taget er forbi; og tager man Hensyn til det stigende Tilbud af Tonnage til Tømmer fra Golfhavnene, maa man antage, at Rederne dele ovennævnte Anskuelse.

I Sejlskibsbefragtningen er der intet nyt at meddele. Raterne holde sig faste for Skibe, der ere egnede til Stykgods eller til Petroleum i Kasser til Ostindien. Til sidstnævnte Ladninger er der livlig Efterspørgsel, begrundet paa et ringe Tilbud af Tonnage.

Der er daarlige Efterspørgsel til Tømmer fra Golfhavnene til Syd-Amerika, og Raterne udvise ingen Forandring. De samme Forhold gøre sig gældende ved Befragtninger af navalstores, hvor der kun kan opnaas 2 sh. 3 d. à 2 sh. 9 d. for Harpiks og 1 sh. 3 d. ekstra for Terpentint, fra de sydlige Havne til Cork f. o. Der er ingen Efterspørgsel efter Petroleum-Tonnage til Europa, og den Slags Skibe have, skønt de ere faa i Tallet, Vanskelighed ved at opnaa en Fragt.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich 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.** Fyrskibet »Schultz's Grund« er igen udlagt paa Station.

**Sundet.** Skovshoved NØ. Skonnerten, som var sunken 1 Kml. NØ. for Skovshoved Havn, er optagen.

**Store Bælt.** Lys- og Fløjtetønden *Halskov-Rev* er igen udlagt paa Station.

**Lille-Bælt.** Baakerne paa *Bastholm* og *Græsholm*, som tjene til Afmærkning af den *dansk-tydske* Fiskerigrænse, ere udelagte af Isen.

De ville blive opførte igen.

**Smaalands-Farvandet.** *Masnedø* Ledefyr er igen tændt.

**Østersøen.** Fyrskibene »*Gjedser-Rev*« og »*Gjedser-Havn*« ere igen udlagte paa Station.

Hermed ere samtlige *danske* Fyrskibe atter paa Station.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverig. Sundet.** Fyrskibene »*Oscarsgrundet*«, »*Kalkgrundet*« og »*Falsterboref*« samt Lodsfartøjet paa *Malmö* Red ere igen udlagte paa Station.

**Stockholms Skjærgaard.** Fra 1ste til 30te Marts, fra Kl. 8 Fm. til Kl. 4 Em., afholdes Skydeøvelser fra *Oscar-Kræderiksborg* over *Trälhafvet*. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa *Ekholmen* og *Tisterön*, og Poster med røde Flag udsættes paa Siderne af Skydepladsen, der er spærret. Anvisninger skulle følges.

**Bottniske Bugt.** I Foraaret 1897 forandres Afmærkningen ved følgende Grunde uden for *Rödskallen* saaledes:

Ved *Marakallen* flyttes den sorte Vager med hvidt Bælte og Ballon til 65° 16' 21" N. Br. 22° 39' 20" Ø. Lgd.

Ved *Norstrømsgrund* flyttes den Ø-lige Vager, sort med hvidt Bælte og Ballon, 1 Kbl. SØ. hen.

Ved *Svalans Grund* inddrages Vageren med Ballon. 65° 15' 0" N. Br. 22° 11' 48" Ø. Lgd.

Ved *Seths Grund* Ø-Side udlægges en sort Vager med hvidt Bælte og Ballon 65° 15' 45" N. Br. 22° 12' 12" Ø. Lgd.

Ved den S-ligste Sten paa *Kallfjärdgrund* i det V-lige Farvand ombyttes Stagen med Kost med en rød Vager med en opadvendt Kost, hvorunder to Balloner.

**Tyskland. Rügen.** Den grønne Vragtønde ved *Arkona* er inddragen.

**Flensborg Fjord.** Fyrskibet »*Kalkgrund*« er igen udlagt paa Station.

Den hvide Lanterne ved Vraget ved *Slimünde* vises ikke mere.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland. Elben.** Fyrskibene »*Krautsand*« og »*Schulau*« ere igen udlagte paa Station.

**Weser.** Fyrskibet »*Bremen*« og Lystønde G oven for *Geeste Munding* ere igen udlagte paa Station.

Den røde Spirtønde G er inddragen.

Fra 6te til 9de April 1897 afholdes Sømeeøvelser i *Jade*. Øvelsespladsen, der er spærret for al Sejlads, begrænses mod N. af en Linje i Ø. og V. gennem Tønde Nr. 20, mod Ø. af to gule Tønder med røde Flag, i Nærheden af Tønde 22, mod S. af en Linje i Ø. og V. gennem Red-Tønden, og mod V. af *Heppenser Plate*. Desuden ligge Minekraner ved Pladsen. Man skal for Indgaaende holde de to gule Tønder om Styrbord. Anvisninger og Signaler skulle ubetinget følges.

**Holland. Zeegat van Terschelling.** I *Stortemelk* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

En ny Spidstønde Nr. 1 med Ballon er i 23 Fod Vand udlagt i Linje *Duinkaap* og *Strandkaap* overet. 53° 19' 25" N. Br. 5° 1' 31" Ø. Lgd.

Den gamle Spidstønde Nr. 1 med Ballon har nu Nr. 2 og Kryds som Topbetegnelse.

De næste Spidstønder have nu fortløbende Numre saa at Spidstønde Nr. 3, *Meeuwenton*, nu er den sidste og har Nr. 7 med Ballon.

Stumtønde Nr. 2 har nu Kryds som Topbetegnelse.

**Zeegat van Texel.** I *Malzwin* er en Sømeeøvelsesplads afmærket saaledes:

S-Enden med en rød og sort tærnet Stumtønde med Kryds, i Linjen: *Kijkduin* Fyrtaarn midt imellem Katolske Kirke og *Helder* Kirke. 52° 58' 47" N. Br. 4° 49' 36" Ø. Lgd.

Ø-Enden med en rød og sort tærnet Stumtønde med Kryds, i samme Linje 52° 58' 54" N. Br. 4° 50' 2" Ø. Lgd.

N-Enden med den rød og sort vandret sribede Kugletønde Nr. 1 med Diamant, *Bollen*.

V-Enden med et Dampfartøj.

Naar dette fører Flag, er Pladsen spærret for al Sejlads. **Texel Red.** Paa *Texel* Red udlægges tæt ved *Zuidwall* to Spidstønder. De ere Skibsfarten uvedkommende. 52° 58' 12" N. Br. 4° 48' 30" Ø. Lgd. og 52° 58' 51" N. Br. 4° 50' 53" Ø. Lgd.

### Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**Frankrig.** Fyret paa *Havre* S-Mole viser nu rødt Et-Blink hver 5 Sekunder; Blink 1 s.; Mørke 4 s. Flammens Højde uforandret. Lysevnen: 14½ Kml.

Den 1ste Marts 1897 tændes *Port Blanc* grønne, faste Fyr igen. Det lyser over c. 7½<sup>0</sup> paa hver Side af N. 30° V.

**England.** Det røde, faste Fyr paa N-Enden af *Portland* Bølgebryder lyser fra N. 28° V. til N. 38° V. og ikke fra N. 34° V. til N. 44° V.

**Plymouth.** Medens Uddybningsarbejderne ved *Hamoaze* foretages, kan der paa *Devils Point* hejses to røde Lanterner lodret for hinanden eller en hvid og sort diamantformet Tavle. Naar disse Signaler ere hejste, maa intet Skib mellem Ø-Enden af *Drakes Island* og *Rubble Bank* gaa med mere end 5 Knobs Fart. *Devils Point* ligger paa 50° 21' N. Br. 4° 10' V. Lgd.

**Irland. Belfast.** I *Victoria Channel* er det hvide, faste Fyr paa Baake Nr. 2 slukket. 54° 39' 40" N. Br. 5° 50' 30" V. Lgd.

Det hvide, faste Fyr paa Baake Nr. 3 er midlertidig slukket.

En grønmalet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, er udlagt tæt ved Baake Nr. 3.

En grøn Spidstønde er udlagt 70 Alen N. for et Vrag, som ligger sunket tæt ved Baake Nr. 3.

### Nordlige Atlanterhav.

**Canariske Øer. Gran Canaria.** En 2<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Fv. Grund er funden c. 3 Kbl. S. <sup>5</sup>/<sub>8</sub> Ø. fra Fyret paa *La Luz* Ø-lige Bølgebryder og fra *Sta. Catalina* i Ø. t. N. <sup>1</sup>/<sub>8</sub> N. 28° 8' 40" N. Br. 15° 25' 5" V. Lgd.

**Canada.** Paa S-Siden af *St. Lawrence Bugt* borttages i 1897 følgende Baaker: Paa Pynt *Sainte Anne*, ved Floden *Martin*, paa Pynt *Pleureuse*, paa Pynt *Frégate* og paa Pynt *Fame*.

De tre Baaker paa S.-Siden og de tre Baaker paa N.-Siden af *Anticosti* samt Baakerne paa N.-Siden af *St. Lawrence Bugt* vedligeholdes uforandret.

Baaken paa *Whale Island* ved Indløbet til *Bonne Esperance* er borttagen, men opføres igen i 1897 med en Jærnbaa. Baakerne paa *Flat Island* uden for *Great Meccatina* og paa den ydre Øe ved Indløbet til *Coacocho Baie* skulde ombyttes med Jærnbaaer.

**Prince Edwards Island.** I 1897 forandres det røde, faste Fyr paa paa *Saint Pierre* til et hvidt Fyr med Formørkelser.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts.** Dybden i Gabet i den Ø.-lige Bølgebyrder i *Nantucket Harbor* er nu 15½ Fod. Midlertidig brænder et hvidt Fyr paa Yderenden af den Ø.-lige Bølgebyrder, og et rødt Fyr paa Yderenden af den V.-lige Bølgebyrder.

**Vineyard Sound.** I den N.-lige Del af *Tarpaulin Cove* findes 3 Fods Grunden ikke, og paa V.-Siden af Bugten er der mellem den sorte Spirtønde og Fyret 10 Fod Vand.

**Westport Harbor.** Paa *Little Southwest Rock*, ud for *Gooseberry Neck*, er rejst en rød, 31 Fod høj Stang med en Tønde paa Toppen, fra *Old Cock Stage* i N. 26° V. og fra *Little Compton Kirke* i S. 72° Ø.

**Connecticut. Stonington Harbor.** Over *Noyes Shoal* er der nu 16½ Fod Vand, Middellavvande, i 80 Alens Bredde.

Fyret paa Ø.-Enden af *Wamphassuck Point* Bølgebyrder holdt overet med Yderenden af den indre Bølgebyrder lige over for *Penguin Shoal* leder gennem Løbet over Grunden.

I *Thames River* er der nu 13½ Fod Vand til ½ Kml. oven for *Thamesville*.

**Delaware River.** I Løbet V. for *Cherry Island* er der nu kun 18½ Fod Vand.

**South Carolina.** I *Port Royal Sound* Indløb har Barren forandret sig betydeligt. I det Ø.-lige Løb er der nu 18½ Fod Vand, i det S.-lige 16½ Fod. *NE. Breakers* er tiltagen ½ Kml. S. efter. *Martins Industry Shoal* er aftagen ½ Kml. paa NØ.-Siden og tiltagen ½ Kml. paa N.- og V.- Siden. I begge Løb findes Plader med 14½ à 17½ Fod. Det S.-lige Løb er indsnevret stærkt.

*Hilton Head* Ledefyr ere flyttede efter Løbene.

**Winyah Bay.** En sort Klokke-tønde er udlagt i 18 Fod Vand ud for *South Breakers* ved Indløbet til *Winyah Bay*, fra *Georgetown Fyr* i S. 30 Ø. og fra S.-Enden af *South Island* i S. 87° Ø.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Spanien.** En Klokke-tønde er udlagt ved Vraget af en Damp, som ligger sunken ved *Burriana*. Med daarligt Vejr kan Fyret ved Vraget ikke tændes.

Ved *Tarragona* er en hvid Tønde udlagt ved Vraget af »Paz«, som ligger sunket c. 1 Kml. S. 70° V. fra Yderenden af den indre Bølgebyrder, *Francoli*.

**Italien. Neapel.** Det røde Fyr med Formørkelser paa Yderenden af Molen *San Vincenzo* er igen i Orden.

**Østerrig-Ungarn.** Et grønt, fast Fyr er tændt paa hver Yderende af den nye Kaj Ø. for *Lussin Piccolo* Havn. Flammens Højde: 18 Fod. Synsvidden: 1 Kml.

Løbet i *Narenta* Munding er tilsandet, saa at det kun kan besejles af Smaaskibe. 43° 1' N. Br. 17° 27' Ø. Lgd.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nordamerika. Alabama.** I *Mobile Bay* er Fyret paa Baake Nr. 29 igen tændt.

Fyret paa Baake Nr. 21 er slukket og tændes ikke mere.

En Taageklokke er igen anbragt i et Taarn paa SØ.-Siden af *Sand Island*. Paa Klokken slaas Et-Slag hver 20 Sekunder. Taarnet er en hvid, firkantet Bygning, der staar 230 Alen S. 9° Ø. fra Fyrtaarnet.

**Louisiana. Barataria Bay.** Den 1ste Marts 1897 tændes paa Fort *Livingston*, V.- Enden af *Grande Terre Island*, et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 74 Fod. Synsvidden: 14 Kml. Fyret vises fra et hvidt, firkantet, 66 Fod højt Taarn, der staar 400 Alen S. 73° Ø., fra det gamle Fyrtaarn, der borttages. 29° 16' 30" N. Br. 89° 56' 42" V. Lgd.

**Mexiko. Tabasco Flod.** *Frontera* Fyr viser nu Et-Blink hver Minut i Stedet for hver 40 Sekunder.

**Dominique. Roseau Roads.** De to hvide, faste Fyr paa Fort *Young* ere slukkede. 15° 17' 25" N. Br. 61° 23' 30" V. Lgd.

### Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

**Brasilien. Ilha Grande.** Vraget, som laa sunket ved Ø.-Siden af Indløbet til *Albrahao Bay*, er ødelagt.

**Brasilien. Ceara Bay.** Fyret paa *Macoripe Pynt* viser midlertidig hvidt, fast Lys. 3° 42' S. Br. 38° 27' V. Lgd.

## Kjøbenhavns Børskurs d. 3. Marts 1897.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk.....		106¾	107½
Thingvalla .....		44½	45¼
Danmark .....	85¼ ½	85½	85¾
Norden .....	121¾ ¼	121½	121¾
Kjøbenhavn.....	87	86	87½
Carl .....	60½ ¼ 60	60	60½
Dannebrog .....		108¼	109
Skjold .....	76½ ¾	76½	77
Helsingørs Dampsk. ....		—	—
Østersøen .....		—	—
Nordsøen .....	80	79½ ½	79½
Torm .....		97	100
Foren. Bugser-Selsk. ....		—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....		100½	103
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 0/0 foren. Dampsk. ....		—	—
5 0/0 — — .....		—	—
5 0/0 Thingvalla 1880.....		98½	100
5 0/0 — 1894.....		—	—
5 0/0 Norden.....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 0/0 Stats .....		—	—
3½ 0/0 uopsig. Stats .....		99½	100½
3½ 0/0 Husejer Kreditk.....		95½	95¾
3½ 0/0 Kbhvns Kreditf.....		94¾	95¼
3½ 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		96	96½
4 0/0 — — 6 — .....		98¼	98¾
3½ 0/0 Landkreditk. 3 — .....		95¾	96¼
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		158½	160
Privatbank.....		125½	126
Landmandsbank.....		128	130
Handelsbank.....		126	128
Burm. & Wain.....	93	93	93¾
Helsingørs Jernsk.....		106	110
Sukkerfabr.....	91	91¼	91
Bryggeri Aktier .....	124½ ¼ 124	124	124¼

### Vekselkurser.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg .....	89.05	88.90
London.....	18.20	18.17
Paris .....	72.80	—
Amsterdam .....	150.65	—

### Notering paa Berlins Børs d. 1. Marts 1897.

Russiske Noter .....	216.45
4 0/0 Russiske Consols.....	—
4½ 0/0 — Boden Kredit .....	105.75
6 0/0 Mexikanske .....	96.60
5 0/0 Rumænske Stats.....	99.75
4 0/0 — — 1890.....	88.20

Omsetningen i Dampskibs-Aktier ved Noteringen har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 28,000, »Thingvalla« 2,000, »Danmark« 22,000, »Norden« 24,000, »Kjøbenhavn« 10,000, »Carl« 58,000, »Dannebrog« 4,000, »Skjold« 38,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Bekendtgørelse  
fra  
**Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.**

20de Series

6te Trækning begynder Onsdag den 10. Marts 1897.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinststrække.	Hovedgevinststrække.	2. Præmiegevinststrække.
1 Gevinst paa 1500 Kr.	1 Gevinst paa 4000 Kr.	1 Gevinst paa 1500 Kr.
1 " " 1000 "	1 " " 3000 "	1 " " 1000 "
1 " " 500 "	1 " " 1500 "	1 " " 500 "
1 " " 400 "	1 " " 1000 "	1 " " 400 "
1 " " 300 "	1 " " 900 "	1 " " 300 "
1 " " 200 "	1 " " 700 "	1 " " 200 "
7 " " 100 "	7 " " 500 "	7 " " 100 "
84 " " 50 "	84 " " 300 "	84 " " 50 "
137 " " 30 "	137 " " 100 "	137 " " 30 "
288 " " 20 "	288 " " 50 "	288 " " 20 "
350 " " 15 "	350 " " 40 "	350 " " 15 "
501 " " 10 "	501 " " 20 "	501 " " 10 "
3682 " " 8 "	3682 " " 10 "	3682 " " 8 "

Desuden: 5000 Indskudsgevinster à 12 Kr.  
1500 Extragevinster à 10 Kr.  
og 1 Tillægspræmie paa 1250 Kr.

Ialt: 21,500 Gevinster.

I denne Trækning vil henholdsvis mindst 800 og 700 Nummere i Rækkefølge faa Gevinst.  
Det i denne Trækning sidst udtrukne Nummer faar, foruden den paa samme faldne Gevinst, endvidere 1 Tillægspræmie paa 1250 Kr.

Lodsedler til Trækningen fornyes à 3 Kr og sælges à 5 Kr. 50 Ø.  
overalt hos Kollektorerne og i Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19,  
hvor Planen paa Forlangende udleveres gratis.

**PETERSEN, MØLLER & HOPPE.**

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.  
COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampschiffahrts Gesellschaft, Hamburg, regular line of steamers between Brazil and Copenhagen & vice versa.  
Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean Portugal and Copenhagen & vice versa.  
Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“.

**Ny Carlsberg Øl.**

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.

Depôt: Toldbodgade 14.

**Holm & Wonsild,**

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

**Kunstfyrværker Fritz Busch**

anbefaler sig med

Signaliseringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber  
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Valdemarsg. 24. V.

**Enhver Kaptajn,** som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon Nr. 6. **G. W. Møller, Dragør.** Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

**Holm & Collerup,**

Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer

udføres solidt, hurtigt og billigt.

**Dansk Navigatorforening,**

stiftet 21de Februar 1897.

Alle farende Navigatorer opfordres herved til at indtræde i Foreningen.

Indmeldelse ved Foreningens Medlemmer eller hos sammes Kasserer, NICOLAI JENSEN, Toldbodvej 36, Stuen.

**Dampskibsselskabet Kjøbenhavn.**

Udbytte for 1896 udbetales fra og med den 2. Marts i Den danske Landmandsbank, Hypothek- & Vekselbank imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1896.

**Dampskibsselskabet Nordsøen**

afholder Generalforsamling Lørdag den 6te Marts Kl. 4 i Selskabets Kontor, Amaliegade 24.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Meddelelse om Selskabets Drift i 1896.
2. Fremlæggelse af det for 1896 reviderede Regnskab til Meddelelse af Decharge til Bestyrelsen.
3. Fastsættelse af Udbyttets Størrelse.
4. Valg af Kommitterede.

Adgangskort til Generalforsamlingen i Henhold til Lovens § 7 samt Ekstrakt af Regnskabet kan afhentes paa Selskabets Kontor, Amaliegade 24, fra den 1ste Marts. Kjøbenhavn, den 26de Februar 1897.

Bestyrelsen.

**Aktieselskabet**

**Dampskibsselskabet Heimdal.**

Den ordinære Generalforsamling afholdes Fredagen den 12te Marts 1897 Kl. 3 i Hotel Phoenix.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Selskabets Drift i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1896 samt Fastsættelse af Udbyttet.
3. Valg af en Kommitteret og to Revisorer.
4. Udtrækning af seks af Selskabets Partialobligationer.
5. Ændringer i Lovens § 1.

Adgangskort og Stemmesedler samt Ekstrakt af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor Fredericia-gade Nr. 18, daglig mellem Kl. 11—1 fra den 4de til den 10de ds. inklusive, imod Opgave af Numre af de paa Navn noterede Aktier eller imod Forevisning af de paa Ihænde-haveren lydende Aktier.

Kjøbenhavn, den 4. Marts 1897.

P. B. V.  
Martin Carl.



# Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Foreningens Assurance-Udvalg indbyder d'Hrr. Sejlskibsredere, der maatte være interesserede i Oprettelsen af en ny gensidig Søassurance-Forening paa Grundlag af den af Udvalget udarbejdede og til Rederierne i Uddrag omsendte Plan, til et Møde i Odense Mandagen den 8. Marts Kl. 1 i Industrialpæets Sal.

P. U. V.  
Rechnitzer.

## 4:de Nordiska Sjöfartsmötet i Stockholm, sommaren 1897.

Skeppsredare, assuradörer och andra (äfvén icke till Nordisk Skeppsredareförening hörande) personer, hvilka hafva intresse i sjöfartsnäringsen, torde benäget före den 15 nästkommande Mars till arbetskomiténs byrå, 42 Stora Nygatan, Stockholm, insända förslag till de öfverläggningsämnen, hvilka de anse böra komma under behandling vid det blifvande sjöfartsmötet. Dervid torde tillika meddelas, huruvida förslagsställaren vill åtaga sig att vid mötet sjelf hålla inledande föredrag till öfverläggningen i det uppgifna ämnet, eller om han hos komitén vill föreslå lämplig person att inleda diskussionen.

Stockholm i Februari 1897.

Sjöfartsmötets arbetskomité.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d</sup>.

eneste Fabrikant af  
Dick's bekjendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Hoved-Depôt for Continentet: **Hamburg:**

Alte Gröningerstrasse 12<sup>1</sup>.

Telegr.-Adr. Dicotto. Telefon 3999.

Agent for Kjøbenhavn:

**Johs. Bülow, Zinngade 4. Ø.**

## Knöhr & Burchard Nfl.,

Telegram-Adr.  
KNØHRHARD.

Hamburg,

Telephon  
287.

Damp- & Sejlskibsmæglere.  
Kjøb, Salg & Kontrahering af Skibe.

Speciel Afdeling for  
Assurance & Havarisager.

Overretssagfører **J. WESTENGAARD,**

Vestervoldgade 2, Kjøbenhavn V. Telefon 3424.

# Prima Bunker-Kul.

*B<sup>d</sup>. Blumenfeld.*

**HAMBURG.**

Dovenhof 77 & 79.

Telegr. Adr.:  
Feldblume.

Børsplads:  
Comptoir 38.

Telephon:  
Amt I. 1966.

TELEPHONE NO.  
182 BROAD.

TELEGRAPHIC ADDRESS  
"RAHTJENS, NEW YORK"

RAHTJEN'S AMERICAN  
COMPOSITION COMPANY  
TRADE MARK  
RED HAND BRAND

MANUFACTURERS OF

THE GENUINE HARTMANN'S RAHTJEN'S ANTI-FOULING COMPOSITION  
FOR BOTTOMS OF IRON AND STEEL VESSELS.

RED HAND BRAND

OFFICE:

26 BEAVER STREET, N. Y.

FACTORY:

69 WANDYKE ST., BROOKLYN.

OTTO PETERSEN, PRESIDENT.

## Forlang altid

# Otto Mønsted's Margarine

specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet.

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne  
ved Henvendelse til Fabrikken

**SOUTHALL**

near LONDON.

Direkte Import en gros  
af

## Amerikanske Træsorter.

Nød, Whitewood samt Eg ogsaa i spejlskaaren Vare, Mahogni i alle Dimensioner anbefales Forbrugere. Varerne ere prima og damptræede. og Priserne de billigste.

Telefon 3338.

**EMIL HAMMELEV, Store Kongensgade 81, Bagb.**

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

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

Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-8, hvortil ogsaa Bidrag til

Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Steder.

AVERTISEMENTSPRIS:

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%

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

Triets Bogtrykkeri (G. L. Lind & Numa Fränkel.) Kjøbenhavn.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 10.

Kjøbenhavn, torsdag den 11. Marts 1897.

4. Aarg.

INDHOLD: Randers »Red« underkendt som Losseplads. — Sejlskibsrederimødet i Odense. — Misvisningen i vore Søkort. — Generalforsamlinger. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

## AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106

Lager af Papir og Konvolutter  
fra danske og fremmede  
Fabrikker.

Havanna-  
Cigarer

**Wilh. Sunnert**  
11  
Bredgade 11.

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

John Forbæchs Eftf.,  
St. Annæ Plads 19 & 21.

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 Provinces-  
byer.

Alfred Christensen,  
Assurance-Afdeling,  
Amaliegade 24.

## Til Proviantering.

De ærede Messeforstandere paa de udkomman-  
derede Skibe bedes, hvis de stille mere end alminde-  
lige Fordringer til Holdbarhed, indsende deres Bestil-  
linger paa Gamle Carlsberg Export-, Lager- og  
Pilsnerøl samt Porter direkte til os, da vore For-  
handlere kun føre Øl, beregnet til Forbrug i Indlandet.

Fabriken Alliance.

Kjøbenhavn V.

Gl. Carlsbergs Bouteillerings-Anstalt for Exporten.

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

31, Havnegade. Kjøbenhavn K.

Jernlager etc. paa Midtermolen i Kjøbenhavns Frihavn.

Generalagent for »Pomerania«.

See- und Fluss-Versicherungs Gesellschaft i Stettin,

tegner Forsikkring af Skibe, Skibsparter, Ladning og Fragt til faste  
billige Præmier,

modtager Ordres som Agent for Messrs. Bolling & Lowe i London,  
La Societé Cockerill i Seraing, Messrs. Bullivant & Co. i London  
samt overtager Kjøb og Salg af Dampskibe, Bugærdampere, 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.

## Prima røgede Skinker.

Store Partier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker og Flæsk,  
ferske og salte Viktualievarer samt prima dansk Svinefedt an-  
befales til

meget lave Priser.

12. Højbroplads 12.  
ved Gammelstrand.

## Skibsdagbøger

1/1 Aars & 1/2 Aars  
med trykt Brugsanvisning  
til Forbrug & Forhandling  
billigst hos

S. Friedlænder  
Ved Stranden 14  
KJØBENHAVN.

## Syndergaard Aquaviter.

Prisbelønnet overalt, hvor de  
har været udstillede.  
Fabriken grundlagt

1730.

Ældste Brænderi i Danmark.  
6 Kvaliteter i Fabr. egen Aftapn.

William Olsens Eftf.  
PAPIRHADEL.

Holbergsgade 26. Telefon 327.  
Lager af  
Konnossementer.

## Ost. Ost.

3 St. Kirkestræde 3

VICTOR PETERSEN

(Ludv. Aagaards. Eftf.)

Telefon 1268.

Telegr.-Adr.: Nilesen 167.

## CARL NILSSON.

Leverander til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.  
Amaliegade 36. Kjøbenhavn K.

(forhen Amaliegade 37).

Største Lager her paa Pladsen af alle Sorter Maskin- og Cylinder-  
Oljer, Smørelser og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige  
Artikler for Dampmaskiner.

Eneforhandling af:

Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil.  
Zynkara. (Til Forebyggelse af Tæring, Syre- og Kjædelstendannelse).  
Angus' Special Pakninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent  
Kamelhaars Drivremme. „Kerasha“. Patent Træ-Rømskiver.

YOCARINI CIGARETTEN 100 Stk. 2 Kr. Verdensberømt  
TOBAKKEN pr. Pd. 5 Kr. og billig.

kun ægte Wilh. Jørgensen. Østergade 61. en gros

Teaktræ

## 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 ogsaa paa Lager.

Eneforhandlere i Skandinavien og Finland af Teaktræ:

## Trækompagniet, Københavns Frihavn.

Teaktræ

Grand prix HOBRO AKVAVIT.

Aktieselskabet  
Spritfabriken FORTUNA.

# HAMBURG.

## Det Skandinaviske Selskab i Hamburg.

Lokalet, beliggende i Königsstrasse 14, II, er aabent hver Dag fra 11 Form. til 12 Aften.

Læsebordet er forsynet med samtlige Hovedstads-aviser, samt et større Antal Provsblade (ca. 50 Stkr.) Endvidere forefindes Billard og Musikværelse.

Samtlige Lokaler stilles til Disposition for vore ærede tilrejsende Landsmænd og vil et eventuelt Besøg altid være os velkomment.

Besøgende have fri Adgang i 14 Dage.

Bestyrelsen.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d</sup>.

eneste Fabrikanten af

Dick's bekjendte Maskin- og Cylinder-Olier samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:

Alte Gröningerstrasse 12 1.

Telegr.-Adr. Dicotto. Telefon 3999.

Agent for Kjøbenhavn:

Johs. Bülow, Zinnsgade 4. Ø.

## Emil G. v. Høveling, Hamburg.

(Telegr. Adr. Composi.)

Patentfarve

for Skibsbunde og Jærnkonstruktioner imod Rust og imod Bevokning. Leverander til mange af de største Damp- og Sejlskibsrederier, Ene-Leverander til den kejserlige tyske Marine.

NB. For Trækibsbunde særlig virksom Patentfarve imod Bevokning og imod Orm, strygefærdig til umiddelbar Brug.

Agenter og Lagre i: Bergen, Bremerhavn, Elsfleth, Flensborg, Stettin, Rotterdam, Antwerpen, Dünkirchen, Genua etc.

Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:

Kapt. CARL HAVEMANN, Kjøbenhavn, Amaliegade 81.

I England under Firma British Antifouling Composition and Paint Company Ld. 32 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik i Barking ved London.

Agenter og Lagere i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull, Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama, Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney, Mauritius etc.

## Knöhr & Burchard Nfl.

Telegram-Adr. KNÖHRHARD.

Hamburg,

Telephon 287.

Damp- & Sejlskibsmæglere.  
Køb, Salg & Kontrahering af Skibe.

Speciel Afdeling for  
Assurance & Havarisager.

## Aut. Forhyringsagenter, Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

A. C. Grell, Toldbodgade 16.

## Frits Ortmann,

Overretssagfører,

Amågartorv 16. Tel. 3225.

## EMIL SCHIOTT,

Glas- & Porcelæns-  
Forretning,

51 Store Kongensgade 51

Kjøbenhavn. K.

Telefon 4522.

Glas og Porcelæn udlejes.

## 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.

## J. E. Møllers Enke & Co.

Kjøbenhavn.

ENEFORHANDLING

af

MILWARD & SONS

Fiskekroge.

### EM. Z. SVITZER'S

#### SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1893. Telegraphic address »SVITZER«.

Agents for  
Great Britain.

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/ Tyne.  
telegraphic address: »Jürgenson«.

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill.  
telegraphic address: »Hobdell«.

The company maintains stations at the following ports, where a salvage boat will be stationed, always ready to leave at short notice.

COPENHAGEN .....	»SVITZER«.
KASTRUP .....	»HØYER«.
ELSINØRE .....	»SWITZERGOTTLIEB«.
KORSØR .....	»JØRGENSEN«.
ALBUEN (LAALAND) .....	»GUNNERSEN«.
FREDERIKSHAVN .....	»SVITZERLUND«.
GOTHENBURG (SWEDEN) .....	»ELFVERSSON«.
GREIFSWALD (GERMANY) .....	»SPRUTH«.

The company's boat „Em. Z. Svitzer“ — in conjunction with the boats belonging to the Northern Salvage Company of Hamburg, viz: s/s „Berthilde“, s/s „Berger Wilhelm“ and s/s „Neva“ — operates in the Mediterranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).

## Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Anagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon Nr. 6. **G. W. Møller, Dragør.** Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

## Danchells Fabriker.

Linoleum.  
Voxdug.



Anker-Marke

Eneudsalg i Danmark  
for

Delmenhorster  
Linoleumfabrik.

Fabrikudsalg: Fabrik og Lager:  
Pilestræde 13. Matthæusgade 5.  
Telefon 545. Telefon 2680.

Kjøbenhavn.

FORLANG KATALOG  
FRANCO TILSENDT.



Instrument- & Kompasmager.

## Randers „Red” underkendt som Losseplads.

### En Overretsdøm.

Af Overretten i Viborg er d. 8. Februar afsagt Dom i en Sag, der var anlagt af Grosserer J. Ankerstjerne i Randers mod Kaptajn H. Dedow, Fører af Dampskibet »Theodor Burchard« af Rostock. De nærmere Omstændigheder ved denne Sag var følgende:

Ved et d. 29. Oktober 1891 afsluttet Certeparti fragtede Købmand Fred. Larocque i Gent det af Indstævnte, Kapt. H. Dedow, førte og i Rostock hjemmehørende Dampskib »Theodor Burchard« saaledes, at dette, hvis Drægtighed i Certepartiet angaves at være c. 460 »Klid Tons«, efter Udlosning i Lübeck skulde sejle til Gent og der indtage en fuld Ladning Klid, til en god og sikker Havn indenfor et i Certepartiet nærmere angivet Omraade — derunder indbefattet Danmark — »efter Ørdre ved Undertegning af Konnossement«, til hvilken Bestemmelse er føjet: »Kaptajnen skal fortøje sit Skib ved saadan Ankerplads, Kaj eller Dok, som anvises af Modtageren, forudsat at det der kan ligge flot og losse samme ved Kajen <sup>og/eller</sup> i Pramme, efter Modtagerens Valg«. — Efterat Indstævnte var ankommen med Skibet til Gent, kom han imidlertid under Indladningen til Kundskab om, at det var Hensigten at destinere Skibet til Randers, hvorfor han rettede en telegrafisk Forespørgsel til Havnefogden der Steds om Dybdeforholdene i Byens Havn, og da det d. 19. Novb. indløbne Svartelegram gik ud paa, at Vandstanden i denne i Reglen var 12½ à 13 Fod, lod han samme Dag sit Mæglerfirma i Gent tilskrive Afladeren, Ferd. Larocque, at Randers efter indhentet Oplysning ikke for en Damper som »Theodor Burchard«, der ladet vilde have et Dyb-gaaende af c. 15 Fod, var en god og sejlbar Havn, saaledes som i Certepartiet bestemt, hvorfor der i Skrivelsen anmodedes om, at Afladeren »i fælles Interesse« vilde fra sine »Korrespondenter« opnaa et andet Bestemmelsessted. Under Henvisning til denne Skrivelse tilskrev derhos Indstævnte selv d. 22. Novb. Afladeren: »Af de deri angivne Grunde refuserer jeg . . . at underskrive Konnossement for Randers, da dens Havn hverken er »god« eller »sikker« for en Damper, der har 15 Fods Dyb-gaaende. Tit Rettesnor for Dem tjener, at »Burchard« i tom Tilstand ligger 13 Fod og derfor ikke en Gang uden nogen somhelst Ladning kan flyde til Randers«. — Da Afladeren ikke desto mindre fastholdt Randers som Bestemmelsessted og efter Indladningens Tilendebringelse d. 23. Novb. forelagde Indstævnte Korrespondancer, hvorefter den i Skibet indtagne, af 503,514 Kilos Hvedeklid bestaaende Ladning skulde leveres i »Havnestaden« Randers, og Varerne »skulle tages fra Skibet af Modtagerne straks efter Ankomsten, (Dag eller Nat), eller samme vil blive overført i Lægtene eller lossede eller bragte i Pakhus paa Bekostning og Risiko af Ejerne af de Varer, eller hvert Parti anbragt særskilt paa Kajen ved de Folk, som ere ansatte af Dampskibsagenten med sædvanlig Ud-gift for Modtagelsen«, tilføjede Indstævnte foran sin Underskrift paa de samme Dag daterede Konnossementer: »Underskrevet under Protest«. Ved en samme Dag optagen Protest paaberaabte han sig yderligere, at der efter tyske Søkort kun er 3 Meter Vand i Randers Fjord, at Havnefogden i Randers havde opgivet den sædvanlige Dybde dér til 12½—13 engl. Fod og at »Theodor Burchard« lastet stak over 15 engl. Fod og uden Last 13 Fod, saa at Skibet, der maatte have mindst ½ Fod Vand under Kølen for at kunne besejle Havnen, ikke en Gang uden Ladning kunde naa op til Randers; han tilkendegav ved denne Protest Afladeren, dels at han kun tvungent og mod sin Vilje underskrev Konnossementerne, dels at Liggedagene vilde dreje fra det Tidspunkt, da han

ankrede saa nær ved Randers, som han i Sikkerhed kunde naa med sit Skib og, som det tilføjes, hvor Udlosningen vil være at tilendebringe i Løbet af 3 Søgnetage.

Indstævnte afsejlede derefter fra Gent og ankom d. 28. Novb. Kl. 9. Fm. til Udbyhøj Barre, udenfor hvilken han ankrede. Af Lodsoldermanden, der tilligemed en Lods kom om Bord, fik han der en skriftlig Erklæring om, at dagligt Højvande paa Udbyhøj Barre og i Randers Fjord var 13 Fod, hvorefter han lettede Anker og afsejlede til Aarhus, uagtet han var bleven bekendt med, at Konnossements-Inænde-haveren, Grosserer J. Ankerstjerne i Randers, der var sat i Kundskab om Indstævntes Protest mod Randers som Bestemmelsessted, havde draget Omsorg for Tilstedeværelsen af Lægtene til Brug ved Paabegyndelsen af Ladningens Losning udenfor Barren. Skibet indkom samme Dags Aften i Aarhus Havn, og efter Forhandlinger mellem Kaptajnen paa den ene Side, Citantens Agent (en Købmand i Aarhus), og hans Sagfører fra Randers paa den anden Side, blev Ladningen udlosset fra d. 2 til d. 4 Decb. 1891 og modtaget af Citanten.

Denne har imidlertid gjort gældende, at Skibet, hvis Drægtighed er c. 569 Reg.-Tons, i Sammenligning med andre Skibe af samme Størrelse, med sin lette Ladning maatte have kunnet flyde op til Randers, dersom det ikke af Vandballast og et unødvendigt stort Kvantum Bunkerkul havde været trykket usædvanligt dybt agter; endvidere paastod Citanten, at selv om Skibet ikke kunde naa helt op til Randers, havde det været Indstævntes Pligt, naar det forlangtes, at losse hele Ladningen i de Lægtene, som laa klar paa »Randers Red« (Citantens Betegnelse for den omtalte Ankerplads).

Under Paaberaabelse af, at Indstævnte har været uberettiget til at gaa til Aarhus, har Citanten sagsøgt ham for Gæsteretten dér til at betale sig i Erstatning for det paaførte Tab en Sum af Kr. 2,594,42 med Renter heraf 5 pCt. p. a. Indstævnte har derimod procederet til Frifindelse, subsidiært imod Betaling af en Del af Beløbet, og han har derhos under et Kontrasøgsmaal paastaaet Citanten pligtig at betale sig i Overliggedagspenge og for forskellige Udgifter ialt Kr. 1,250,96 med Renter. Ved Gæsteretsdommen dømtes Indstævnte til at betale Citanten Kr. 65,17 som Vederlag for Udgifter til forgæves Losning og Omkostninger ved Notarialforretninger, medens Parterne iøvrigt frifandtes for hinandens Tiltale. Denne Dom er af Citanten appelleret for Overretten. Indstævnte har for denne fremlagt forskellige Beviser, for at konstatere Skibets Dyb-gaaende; saaledes ét fra Lodsoldermanden i Udbyhøj, som angiver Dyb-gaaendet der udenfor til 15' agter og 11'6" for, endvidere ét, taget fra en Besigtigelsesforretning i Aarhus, hvorefter Dyb-gaaendet før Losningens Paabegyndelse angives til 14'11" agter og 11'6" for og efter endt Losning til 13'5" agter og 4' for. \*) Besigtigelsesmændene have endvidere erklæret, at Skibet, som det laa efter Udlosningen, var for let og rankt til at kunne sejle uden sin Ballast; da denne var indtagen, var Amningen 14'6" agter og 6'6" for. Citanten har ikke kunnet bestride Rigtigheden af de opgivne Amninger, men har stadig paatalt, at Skibet, paa Grund af en for stor Kulbeholdning (Kulbunkerne ere agter), og den fyldte Agtertank, laa dybere agter end nødvendigt. For at modbevise dette, har Indstævnte fremlagt en Attest fra en her i Landet boende Agent for »Germanischer Lloyd«, efter hvis Register »Theodor Burchard« i lastet Tilstand har et Dyb-

\*) Skønt det ikke fremgaar af Dommen eller Besigtigelsesmændenes Udtalelse maa det antages, at Skibet, der har to Tanker, en høj Tank og en Agtertank, har haft den sidste fyldt, da denne Amning toges. Red.

gaaende af 14,8 engl. Fod; og en af det danske Konsulat i Rostock legaliseret, af Aktieselskabet »Neptun«, der har bygget Skibet, samme Sted afgiven Erklæring, gaaende ud paa, at den agterste Vandtank er en permanent Tank, der, naar Skibet sejler uden Ladning eller med en let Ladning, maa være fyldt, og at den i saadanne Tilfælde derfor ogsaa stedse er fyldt med Vand, hvorhos samme Selskab i en for Overretten fremlagt yderligere Erklæring har udtalt, at Skibet vilde blive lettet c. 10" engl., saafremt det med en fuld Ladning Klid kunde pumpe den agterste Vandballasttank tom, men at dette dog indtrængende maatte fraaades, da der ellers vilde opstaa Fare for Kæntring.

Der er dernæst ikke oplyst noget, som kunde give Føje til imod Indstævntes Benægtelse at antage, at han paa Rejsen fra Gent eller under Opholdet i Aarhus har haft et større Forraad af Kul i Skibet end forsvarligt, og for saa vidt Citanten endnu har forsøgt at gøre gældende, at Skibet ved forskellige Lejligheder har haft et Dybgaaende, der væsentlig har afvejet fra og navnlig i Tilfælde, da Skibet har været tomt, har været betydeligt mindre, end de ovenfor anførte Amninger udvise, vil der heller ikke kunne tages noget Hensyn til de herom fremskaffede Oplysninger.

Idet det nu maa anses in confesso under Sagen, at den sædvanlige Vandstand paa Udbyhøj Barre og i Randers Fjord ved dagligt Højvande ikke overstiger 13 Fod, findes det tilstrækkeligt godtgjort, at Skibet, endog blot med et saadant Minimum af Last, som maatte udkræves for overhovedet at gøre det sejldygtigt, ikke uden ved en ekstra ordinær høj Vandstand kunde passere Barren — over hvilken en Sejlads efter Lodsoldermandens Vidneforklaring tilmed vilde udkræve, at Skibet havde mindst 2 Tommer Vand under Kølen — eller videre til Randers, og da Indstævnte derhos maa anses allerede ved sine Skrivelser af 19. og 22. Novb. 1891 at have paa fyldestgørende Maade sat Afladeren i Kundskab om, at det fragtede Skib var saa dybgaaende, at det ikke kunde besjle Randers Havn, samt da han tillige har underskrevet Konnossementerne under Protest, mangler der Føje til at gøre ham ansvarlig for det Tab, som maatte være paaført Ladningsmodtageren derved, at Ladningen ikke i Skibet kunde bringes Randers nærmere end til Udbyhøj Barre, selv om dette skulde skyldes, at Skibet maa have en i Sammenligning med andre Dampskibe af lignende Drægtighed ejendommelig Konstruktion.

Naar Citanten dernæst har forment, at det maatte paahvile Indstævnte at udlosse Ladningen i Lægtene udenfor Udbyhøj Barre, vil der ej heller kunne gives ham Medhold heri; thi vel har Havne- og Fjordinspektøren i Randers afgivet en Erklæring, gaaende ud paa, at »Randers Red« er en god og sikker Ankerplads for Dampskibe af »Theodor Burchards« Størrelse, saa at de der kunne losses med Sikkerhed til enhver Tid, naar ikke særlige Vejrforhold forhindre Lægterne i at ligge paa Siden af dem, ligesom ovennævnte Lodsoldermand har afgivet en Forklaring, hvorefter Reden udenfor Udbyhøj altid er en god Ankerplads, medens den, som han har tilføjet, ikke altid derfor er en god Losseplads, idet det kan blæse saaledes, at Lægterne ikke kunne ligge paa Siden af Skibet; men denne Ankerplads maa dog betragtes som aaben Sø og kunde allerede derfor, særligt paa den her omhandlede Aarstid, ikke stilles lige med en god og sikker Havn, der efter Indholdet af Certepartiet maatte afgive Normen for Beskaffenheden af den Plads, hvor Udlosning af Ladningen kunne fordres iværksat. Det bemærkes, at der ikke af de i Certepartiet og Konnossementerne indeholdte Forudsætninger om, at Ladningen kunde blive at udlosse i Lægtene, kan udledes nogen Vedtagelse i modsat Retning, idet det efter Omstændighederne ogsaa ved Udlosning i en Havn kunde være fornuftigt at benytte Lægtere.

Som Følge af det anførte — samt idet der under Sagen ikke er Spørgsmaal om, at Indstævnte, naar han

ikke var pligtig at føre Ladningen til Randers eller at udlosse den ved Udbyhøj Barre, skal have handlet urigtigt i at føre Skibet til Aarhus for at løse der, — maa det have sit Forblivende ved den Indstævnte tillagte partielle Frifindelse for Citantens Tiltale, og Gæsterettens Dom — om hvis Forandring i Indstævntes Favør der, saaledes som Sagen foreligger for Overretten, ikke er Spørgsmaal, og ved hvilken Processens Omkostninger ere ophævede — vil saaledes være at stadfæste.

Citanten godtgør Indstævnte Processens Omkostninger for Overretten med 100 Kr.

Dommen førtes for Overretten paa Indstævntes Vegne af Overretssagfører Busch af Kjøbenhavn.

## Sejlskibsrederimødet i Odense.

I Fortsættelse af vor Meddelelse i sidste Nummer om Oprettelsen af »Dansk Sejlskibsrederi-Forenings« Afdeling for mindre Skibe, meddele vi nedenstaaende Referat af Odense-Mødets Forhandlinger og de vigtigste af Lovenes Paragrafer:

Kapt. C. Christensen, Svendborg, bød Velkommen og meddelte, at man i alle Kredse havde tiltraadt Tanken i Lovudkastet.

Til Dirigent valgtes C. Christensen, Svendborg, der satte Lovudkastets enkelte Paragrafer under Forhandling.

Dirigenten meddelte, at der forespurgtes fra dansk Sejlskibsrederi-Forening, om man ikke vilde give Foreningen et andet Navn end det paatænkte: »Den danske Sejlskibsrederi-Forening, for Skibe under 60 Tons.

Havnefoged Møller, Svendborg, der mødte som Repræsentant for »Dansk Sejlskibsrederi-Forening«, foreslog, at man kaldte Foreningen »Dansk Sejlskibsrederi-Forening for Smaaskibe« eller »Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe«. Man vilde herved antyde en nøjere Tilslutning til »D. S. R. F.« Taleren fremhævede Nødvendigheden af et nøjere Samarbejde mellem alle de Foreninger, der vare knyttede til Søfarten.

Kapt C. Christensen, Aarhus: I indskrænket Fart kan man føre Skibe til 100 Tons Brutto. Saadanne Skibe maatte kunne optages i Foreningen.

Havnefoged Møller fremhæver, at Foreningen let kom til at modarbejde sig selv ved at optage for store Skibe.

Mægler A. Boye, Marstal, bemærkede, at den Fragt, som man kunde byde det mindre Skib, mange Gange ikke kunde lønne sig for det større Skib. Han var ikke i Stand til at sige, om det var heldigt at optage større Skibe, men det lod sig næppe gøre nu, efter at et Lovudkast var godkendt i Kredse, thi der maatte i hvert Fald saa holdes nye Møder i hver Kres. Lige Børn legede forøvrigt bedst.

Dirigenten ønskede ikke, at man fjernede sig fra Grundtanken i Lovudkastet.

Man besluttede at sætte Grænsen ved 60 Tons.

Det vedtoges derpaa at kalde Foreningen »Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe«. Lovudkastets § 1 sættes under Forhandling. Den lyder saaledes:

Foreningens Sæde er i Marstal.

Skipper Fr. Nielsen, Faxø, syntes det var urimeligt, at Sædet skulde være i Marstal og talte indtrængende for at henlægge det til Kjøbenhavn. De faa jo deres Vilje i Marstal, naar de faa Boye til Formand. Marstal ligger altfor af-sides.

Skipper Christensen, Aarhus: Det var Skipperne, som fik deres Vilje, naar de fik Boye til Formand. Man behøvede ikke at løbe efter Kjøbenhavn.

Mægler Boye havde selv været Skipper og havde derfra sin Interesse for Smaaskipperne, men som Mægler havde han haft Lejlighed til at erfare, at der ikke var nogen Stand i Landet, der var saa trykket som Smaaskipperne. Det var af den Grund, han gik med til at organisere Smaaskipperne. Han var dog glad over, at Organisationsen ikke blev den, som man fra Begyndelsen havde ønsket i Aarhus.

Man vedtog at vælge Marstal.

§ 2 lyder: Foreningens Formaal er ved Sammenslutning af hele den mindre danske Sejlskibsflaade at danne en fast Organisation til Værn om den mindre Skibsflaades Interesser.

Dette Formaal søges opnaaet ved under en Hovedbestyrelse at danne Kresafdelinger, der hver for sig eller i Forbindelse med hverandre kunne drøfte Fragt og alle aktuelle Spørgsmaal, Sejlskibsfarten vedrørende, og bringe dem frem for Hovedbestyrelsen til videre Fremme. Hovedbestyrelsen har iøvrigt at tage Initiativet til saadanne Reforme, der maa anses for nødvendige for at fremhjælpe den mindre Sejlskibsfarts økonomiske Forhold.

Ved gennem en Tilslutning til »D. S. R. F.« at give de Fordringer, der stilles til Administrationen og Lovgivningsmagten om Reforme paa Søfartens Omraade, saa megen Vægt som mulig, og ved gennem dens Organ, »Dansk Søfartstidende«, at udbrede Kendskab til de Erfaringer, der paa Søfartens Omraade gøres af Skibsførere og andre.

Ved paa »D. S. R. F.«s Generalforsamlinger at repræsentere de Anskuelse, der gør sig gældende blandt Førerne af de mindre Sejlskibe.

Paragrafen vedtoges uden Forhandling.

§ 3 lyder: Som Medlemmer kunne optages Redere og Førere af danske Sejlskibe under 60 Tons Netto samt alle i den mindre Skibsfart interesserede Personer; dog have disse sidste ingen Stemmeret paa Foreningens Generalforsamlinger.

Vedtoges uden Forhandling.

§ 5 vedtoges efter Mægler Boyes Forslag med denne Ordlyd:

Kontingentet ansættes til 6 Øre pr. Reg. Ton aarlig for de indmeldte Skibe samt desuden 3 Kr. aarlig for hvert indmeldt Skib, hvis Fører derved bliver Medlem af Foreningen. For korresponderende Redere, der kun bestyre 1 Skib, er Kontingentet 3 Kr., for andre korresponderende Redere og Medlemmer er Kontingentet 5 Kr. aarlig.

§ 8. Hovedbestyrelsen indmelder ethvert i Foreningen optaget Skib og Medlem i »D. S. R. F.« og indbetaler til denne det den i Følge dens Love tilkommende Kontingent, der for Tiden er 2 Øre pr. Reg. Ton og 2 Kr. pr. Skib; for bestyrende Redere, der bestyre flere end et Skib, 4 Kr.

Christiansen, Odense, vilde have at der skulde staa, at man tog det Beløb, som »D. S. R. F.« skulde have, af det Kontingent, der blev indbetalt.

Boye: Det behøves ikke, thi det er klart udtalt i Paragrafen.

Fr. Nielsen: Naar der er Tvivl om det, er det jo bedst, at det bliver klart.

Man vedtog derpaa Paragrafen.

§ 9. Ethvert Medlem af denne Forening er ogsaa Medlem af »D. S. R. F.« med alle dens Rettigheder og Byrder, og erhverver saaledes frit tilsendt et Eksemplar af dens Organ, »Dansk Søfartstidende«. Medlemsbevis for denne Forening gælder tillige som Medlemsbevis for »D. S. R. F.«, og ethvert Medlem erholder ved Indmeldelse et Eksemplar af begge Foreningers Love.

Vedtoges.

§ 10. Hver af Kresafdelingerne har en egen Bestyrelse bestaaende af 2 Medlemmer og en Formand. De kunne lade sig repræsentere ved Delegerede paa Hovedforeningens Generalforsamlinger og repræsenterer da lige saa mange Stemmer, som de have indmeldt Skibe. Kun en Delegeret kan afgive Stemme for hver Kres.

Der foresloges tilføjet efter Delegerede: af Kresens stemmeberettigede Medlemmer.

Med denne Ændring vedtoges Paragrafen.

§ 12. Landet inddeles i følgende Kres: Bornholm med Sæde i Rønne. Østsjælland med Sæde i Kjøbenhavn. Syd- og Vestsjælland med Sæde i Faxe Ladeplads. Fyen med omliggende Smaaøer med Sæde i Svendborg. Ærø og Langeland med Sæde i Marstal. Syd-Jylland med Sæde i Kolding. Midtjylland med Sæde i Aarhus. Nordjylland med Sæde i Aalborg. Vestjylland med Thyland med Sæde i Nykjøbing, Mors.

Boye ønskede, at man lagde lidt mere til Kresene i Jylland, og saa gjorde Lolland-Falster og Bogø til en Kres med Nykjøbing som Sæde.

Herpaa indgik man, idet Vestjylland sloges sammen med Nordjylland med Sæde i Aalborg.

Vedtoges efter nogen Diskussion.

Det vedtoges i § 13, at Hovedbestyrelsen skal bestaa af en Formand og 8 Medlemmer, et for og af hver Kres.

Til Bekendtgørelser vedtoges det at benytte »Dansk Søfartstidende« og »Nationaltidende«.

I § 17 vedtoges det, at Foreningens Sager ikke kunne indankes for Domstolene.

Sluttelig vedtoges det fremsatte og ændrede Lovudkast.

Dirigenten meddelte, at D. S. R. F. vilde anerkende Foreningen som Kredsafdeling, saafremt Lovudkastet blev lagt til Grund for Lovene. Imidlertid kunde Foreningen først blive endeligt optaget i D. S. R. F. ved dennes aarlige Generalforsamling i Juli.

D. S. R. F.s Repræsentant, Havnefoged Møller, Svendborg, erklærede, at Foreningen vilde blive optaget som Afdeling af D. S. R. F. og komme til at blive delagtig i Foreningens Byrder og Goder.

Der valgtes derefter Bestyrelse, hvorom vi henvise til Meddelelsen i vort sidste Nummer.

## Misvisningen i vore Søkort.

Hr. Redaktør!

Jeg tillader mig at udbede mig Plads i Deres ærede Blad for følgende:

I »Dagbladet« for 1. Marts findes en Artikel med Overskrift »Vore Søkort«, hvori Indsenderen, der undertegner sig »J—r.«, anker over, at der fra det kgl. Søkortarkiv udleveres Kort, hvori Kompasserne ere aflagte med en forældet Misvisning m. m., hvorved der let kan indløbe Fejltagelser, der kunne have alvorlige Følger. Jeg er fuldt ud enig med den ærede Forfatter i hans Opfattelse af det paagældende Spørgsmaal, og jeg skal kun tilføje, at det efter min Mening vilde være en heldigere Foranstaltning, om man i Danmark arbejdede hen til, at der ikke skulde indløbe Fejl ved Navigeringen som Følge af at der anvendes fejlagtig Misvisning, ved at holde Søkortene korrekte, i Stedet for ved at tvinge Navigatorerne til at navigere ved Hjælp af retvisende Kurser, hvilken upraktisk Navigeringsmetode de ny Logbøger jo ere indrettede paa. Selv om denne Navigeringsmetode læres paa Landets Navigationsskoler til Dagens Ende, saa troer jeg dog alligevel aldrig den vil finde nogen videre Anvendelse i Praksis i danske Handelsskibe, ligesaa lidt som den, saavidt mig bekendt, anvendes hos andre Nationer.

De praktiske Vanskeligheder for Navigatoren ved at have Kort, hvori Kompasserne ere aflagte med fejlagtig Misvisning, og de tekniske og økonomiske Vanskeligheder for Søkortarkivet ved altid at holde Kompasserne i Kortene aflagte med den korrekte Misvisning, troer jeg man kom bedst ud over ved slet ingen Kompasser at trykke i Kortene. Der faas nu Kompasser til at paaklæbe Kortene, trykte paa tyndt gennemsigtigt Papir, saaledes at intet, som f. Eks. Lodskud eller Navne, skjules deraf. Disse

Kompasser anvendes vistnok mest til at rette ældre Kort med, men de kunde jo ligesaa godt bruges til ny Kort. Jeg har fundet dem meget her sigtmæssige, da de tillige ere inddelte i Grader, saa at man uden nogen som helst Konstruktion kan anbringe Kompassets N. og Sydlinie saa meget til Siden af Meridianen i Kortet, som Misvisningen beløber sig til. Naar der ingen Kompasser tryktes i de ny Kort, kunde disse til enhver Tid forsynes med saadanne Kompasser, der jo altsaa kunde anbringes efter den til enhver Tid gældende Misvisning, og man var da fri for at forandre Plader samt for at tilføje Kortene Rettelser, fordi Misvisningen efterhaanden forandrede sig. Skulde denne Paaklæbning berede Søkortarkivet for store Vanskeligheder, da kunde man jo selv anbringe saadanne Kompasser i Kortene, som man selv ønskede. De, der altsaa ønskede at navigere ved Hjælp af retvisende Kurser, kunde anbringe Kompassets N. & S.-Linie langs Meridianen i Kortet, og andre, der ønskede at »navigere misvisende«, kunde anbringe den som før nævnt. X.

Vi ere enige med den ærede Indsender i, at den simpleste Maade, paa hvilken man kan komme ud over Vanskelighederne ved Misvisningen, er ved at udelukke de misvisende Kompasser af Kortene. Skønt de til Paaklæbning omtalte Kompasser, der ere trykkede paa Kalkerpapir, vistnok ere praktiske, vilde vi anse det for heldigt, om der alligevel aflagdes enkelte retvisende Kompasser i Kortene, til Hjælp for de Navigatorer, der benytter retvisende Kurser og Pejlinger. Red.

## Generalforsamlinger.

### Sømandsforeningens Generalforsamling.

Vi have modtaget følgende:

I Deres ærede Blad for den 4. ds. findes et Referat af Forhandlingerne paa en af Sømandsforeningen nylig afholdt Generalforsamling.

I Referatet meddeles bl. a.: »Sømand Peter Funk rettede et stærkt Angreb mod forskellige til Foreningen knyttede Institutioner, deriblandt Bombebøssen.«

Maa jeg i den Anledning tillade mig igennem »Dansk Søfartstidende« at oplyse om, at »Bombebøssen« ikke er og aldrig har været knyttet til Sømandsforeningen.

»Bombebøssen« er en ganske selvstændig, uafhængig Stiftelse, som fra Aaret 1825 i alle Dage har virket og virker paa egen Haand, væsentlig for den gamle Sømand.

Erbødigst

I. N. Sølling.

Kommandør og Overlods.

Den ærede Indsender har selvfølgelig Ret. Om Fejlen hidrører fra Matros Funk selv eller fra vort Referat af hans Udtalelser, se vi os ikke i Stand til at afgøre. I sidste Fald er Fejlen dog, synes det os, undskyldelig, da Angrebet fremkom paa Sømands-Foreningens Generalforsamling, og det derfor laa nær at antage, at det gjaldt en under denne hørende Institution. Men i hvert Fald takke vi for den Anledning, der er givet os til at berigtige den.

Red.

Dampskibsselskabet »Kjøbenhavn« har afholdt aarlig Generalforsamling. Højesteretssagfører Asmussen dirigerede.

Bestyrelsens Formand, Grosserer C. A. Leth, gav Meddelelse om Virksomheden. Skønt Aarsresultatet var ret gunstigt, havde Selskabet dog været forfulgt af ikke saa faa og ikke ubetydelige Uheld, deriblandt nogle Havarier, hvorfor Taleren gjorde nærmere Rede, idet han særlig dvælede ved »Carl Hecksher«s Havari. Havarierne havde haft

Ballasture til Følge, som havde foraarsaget direkte og indirekte Tab. Blandt de Held, Selskabet paa den anden Side havde haft, kunde nævnes, at Dampskibet »Jylland« havde indbjerget en stor Damper til Egersund i Norge. Hvorledes det finansielle Resultat vilde blive heraf, kunde ikke endnu bestemt siges, men man var i hvert Fald sikker paa en betydelig Bjærgeløn. Man havde bestilt et nyt Skib paa Værftet i Kiel; det vilde blive paa 4,200 Tons og komme til at hedde »Normannia«. Derhos havde Værftet i Kiel overtaget Selskabets udrangerede Skib »Sjælland«. I 1897 havde man ganske været fri for Havarier. Fragterne saa ret lovende ud, og der var sluttet Kontrakter for flere af Dampskibenes Vedkommende.

Han gav dernæst en Oversigt over Regnskabet. I denne Sammenhæng omtalte han en Regnskabsfejl, som Bogholderen havde begaaet, og som var bleven opdaget i sidste Øjeblik af Revisorerne. Fejlen androg et Beløb paa 23,000 Kr. og bestod i en fejl Postering af en Assurancepost for Dampskibet »Dania«. Dette maatte selvfølgelig gøre Bestyrelsen urolig. Men den anstillede Undersøgelse viste, at Manden, der havde tjent Selskabet godt og tro i 16 Aar, ikke havde gjort sig skyldig i noget som helst Bedrageri, og at Selskabet ikke havde lidt noget yderligere Tab. Men Fejlen var begaaet, og det var naturligvis ubehageligt, at man netop kort i Forvejen havde meddelt et andet og noget bedre Regnskabsresultat.

Paa Forespørgsel af en Aktionær oplyste Formanden, at »Normannia« vilde komme til at koste 26,750 Pd. St., medens »Sjælland« var taget til 4,200 Pd. St. Ligeledes oplystes det, at der for flere af Skibenes Vedkommende var sluttet Kontrakter indtil Oktober, og at man, hvis der intet Uheld indtraadte, vilde kunne vente et smukt Resultat.

Revisor Møllmann bemærkede, at Aarets Resultat havde været en Skuffelse for Aktionærerne; det var svagere end mange andre Selskabers. Det var mærkeligt, at den begaaede Regnskabsfejl havde kunnet undgaa den meget komplicerede Kontrols Opmærksomhed. Men iøvrigt burde Bogholderen, hvis han kom tilbage, ansættes paany. »Kjøbenhavn«s Skibe opsejlede i det hele for lidt, og ganske særlig var det mærkeligt at se, hvor lidt et saa nyt og udmærket Skib som »Car Hecksher« havde opsejlet.

Forretningsfører Fisker: »Carl Hecksher«s Havari forklarede noksom, at Resultatet ikke var blevet bedre. Det var til Fordel for Selskabet, at man samvirkede med andre Selskaber, bl. a. blev Administrationen billigere. Uheld var der sket, men det kunde ske for ethvert Selskab.

Møllmann mente, at Selskabet arbejdede med for store Laan. Aktiekapitalen burde udvides.

Leth: De Selskaber, som have givet stort Udbytte, havde just en lille Aktiekapital og store Laan. Spørgsmaalet skulde imidlertid blive taget under Overvejelse. Med det gode Materiel, Selskabet nu besad, saa man Fremtiden med fuld Fortrøstning i Møde.

Derpaa godkendtes Regnskabet enstemmigt. Aktieudbyttet sattes til 5 pCt. Til Reservefondet overføres 83,000 Kr.

Til Kommitteret genvalgtes Grosserer, Kaptajn C. A. Næser.

Dampskibsselskabet »Nordsøen« har holdt sin aarlige Generalforsamling under Ledelse af Højesteretssagfører Arntzen.

Forretningsføreren, Grosserer Alfred Christensen, af lagde Beretning. Skibenes samlede Fortjeneste var 170,414 Kr. 56 Øre, dertil kom en Kursgevinst af 189 Kr. 22 Øre, saaledes at Aarets Fortjeneste var 170,603 Kr. 78 Øre. Efter en Rente til Obligationslaanet, Handelsomkostningerne, Tab ved Havarier og Reparationer (som alt var fradraget af Driften) fremkom en Nettofortjeneste af 123,154 Kr. 51 Øre. Heraf foresloges henlagt til Reservefondet 62,000 Kr. og af Restoverekudet at udbetale en Dividende til Aktionærerne, 6 pCt., 54,000 Kr. og at overføre i ny Regning 7,154 Kr. 51 Øre. Det var i Virkeligheden en meget god Fortjeneste,

naar der henses til, at der den største Del af Aaret sejledes for meget smaa Fragter, at »Sko'land« havde et meget stort Havari ved at forlise paa Øland i Oktober Maaned, hvilket gjorde Skibet utjenstdygtigt hele Resten af den bedste Del af Aaret og i Reparation, Bjærgeløn etc. kostede omtrent saa meget, som Skibet var værd. Var dette Havari ikke indtruffet, vilde man utvivlsomt have kunnet udbetale mere i Udbytte. Havariet var endnu ikke dispacheret. Man havde fundet det hensigtsmæssigt bl. a. af den Grund at lægge et noget større Beløb til Reservefondet og overføre forannævnte Post af noget over 7000 Kr. til at dække Udgifterne med.

For 2 Aar siden, da man søgte Bemyndigelse til at bygge Dampskibet »Finland«, havde Taleren udtalt, at naar man fik dette større Skib, kunde man betragte Børnesygdommene for Selskabet som overstaaede, og dette havde jo for saa vidt hidtil bekræftet sig.

Selskabet stod nu med et Reservefond af henimod 300,000 Kr. eller i Virkeligheden mere, idet man har taget 21,537 Kr. 73 Øre som Del til Konvertering af de ældre Obligationslaan af Reservefondet.

Denne Konvertering var opnaaet i det forløbne Aar paa meget gunstige Vilkaar, idet man fik konverteret de 2 ældre 5 pCts Prioritetslaan til 4 pCt.; samtidig udvidedes Obligationslaanet til ialt 700,000 Kr. og man bestilte et nyt Skib i Lighed med, men større end »Finland«, paa Flensborg Skibsværft, elter at det havde været udbudt til Konkurrence her.

Dette Skib var beregnet til at skulle laste 2500 Tons og ventes færdigt nu til Maj; det skal koste 317,500 Kr. fra Værftet.

Dampskibet »England« havde man efter Grundstødningen i Nordøstersø-Kanalen, hvor Skibet dog maatte underkastes en Reparation, besluttet sig til at forlænge med ca. 40 Fod, og det vilde komme til at laste 3-400 Tons mere end tidligere, og da det i alle Henseender egner sig særlig til Forlængelse, vilde man sandsynligvis faa et meget fordelagtigt Skib ud deraf.

Da Forlængelsen af »England« kun kom til at koste Selskabet 43,000 Kr., kunde man vente at fortjene dette Beløb i 3 à 4 Aar og saa have et meget mere værdifuldt Skib

Under de drøje Aar, hvor der maatte arbejdes med de 4 smaa, for dyrt købte Skibe, har det været en af Hovedopgaverne at spare paa enhver rimelig Maade; eksempelvis kan det anføres, at vi i 1891, første Aar vi sejlede med disse 4 Skibe et helt Aar, svarede i Assurancepræmie 71,592 Kr., nu i 1896 paa samme Skibe kun 46,538 Kr. eller en Besparelse af over 25,000 Kr. paa denne Konto alene. Dette er opnaaet dels eller hovedsagelig ved at forsikre i forskellige udenlandske Assurance-Selskaber paa gunstigere Vilkaar, dels ved at sætte Skibenes Assurance-Summer betydelig ned. Ifølge Selskabets Love skulle Skibene holdes forsikrede, saaledes at Aktiekapitalen er dækket. Skibene ere hver for sig forsikrede saa højt, at man rigelig kunde faa et nyt Skib i Stedet for hver enkelt for den assurerede Sum, og dette maa vel være saa rigeligt, at man tør forvente Billigelse heraf.

Der gaves enstemmig Decharge for Regnskabet.

De Kommitterede genvalgte enstemmig

## Ugens Havarier.

Zara, Petersen, paa Rejsen fra St. Thomas til Maracaibo er forlist der paa Kysten. Mandskabet reddet.

Laurine, Skonnert af Ærøeskjølbing, kom den 4 ds. paa Grund ved Flæskholm, men atter flot ved Højv. næste Dag.

Fiducia, Dpsk. af Flensborg, kom den 4de ds. paa Grund paa Fehmern. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Flensborg.

Delbrück, Dpsk. af Bremen, har ved Skagen stødt mod en Genstand, som Kaptajnen antager er et Vrag, og er her bleven undersøgt af Dykker. Saa vidt kan ses ubeskadiget.

Holland, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Elben været i

Kollision med en for Anker liggende Fiskerkvase, som fik Boven stødt ind. Holland tog ingen Skade.

Olivia, Dpsk. af Hamburg, er den 8de ds. grundstødt paa Lollands Sydkyst. Dampere, der er ladet med Stykgods, har 12 Fod Vand i Lasten. Svitzers assisterer.

Agnes, 3/m Skonnert af Varde er paa Rejse fra Hamburg til Maracaibo med Stykgods indslæbt til Weymouth for at besigtiges. Skibet har taget flere Styrtesøer over og Indningen er beskadiget. Desværre er Styrmanden L. J. Nielsen af Nordby og Letmatrosen E. Wandahl af Kjøge skyllede over Bord og druknede.

Thyra, Skonnert af Marstal, har paa Rejsen fra Rotterdam til Antwerpen maattet kappe Masterne og er indslæbt til Antwerpen.

Knud, Dpsk. af Thisted, har paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Aarhus maattet søge ind til Helsingør paa Grund af Maskinskade.

## Fra Sø og Land.

Dødsfald. Havnefoged Lars Kuhlmann i Hornbæk er afgaaet ved Døden.

Forhenværende Skibsfører Melchior Sørensen-Kirch af Hals er afgaaet ved Døden.

Forhenværende Skibsfører og Havnefoged paa Kristianshavn, Martin Marius Olsen er afgaaet ved Døden.

Posten som Havnefoged ved Nyborg Havn bliver ledig og skal besættes fra den 1. April d. A. Med Posten er forbundet en aarlig Lønning af 900 Kr., stigende med 100 Kr. efter hver 5 Aars Tjeneste indtil 1200 Kr., fri Bolig samt 50 Kr. aarlig til Brændsel til Havnekontoret og til Skrivematerialer. Ansøgninger indsendes til Borgmesterkontoret i Nyborg.

Til det 4de nordiske Søfartsmøde har H. kgl. H. Kronprinsen af Sverrig og Norge paataget sig Hvervet som Formand og Hæderspræsident.

Viceformændene — én for hvert af de nordiske Riger — vil først blive valgte ved Mødets Aabning. Tiden for dettes Afholdelse er nu bleven fastsat til den 1., 2 og 3. Juli og det antages, at Deltagerne vil beløbe sig til cirka 500.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Stettin 8. Marts, bestemt til Newcastle & New-Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Libau 7. Marts, bestemt til Hull. — Antwerpen, Müller, ankom til Antwerpen 17. Febr., bestemt til Odessa. — Castor, Holm, afgik fra Cardiff 3. Marts, bestemt til Valencia Messina, Collo, Bougie & Algier. — Dagmar, Gade, afgik fra Kbhvn. 9. Marts, bestemt til London, Newcastle & Valencia. — Douro, Brabrand, ankom til Sunderland 5. Marts, bestemt til Newcastle, Oporto, Lisbon. — Georgios I, Kihl, ankom til Pera 8. Marts, bestemt til Odessa. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Lisbon 6. Marts, bestemt til Southampton & Kbhvn. — Kiew, Rabe, afgik fra London 7. Marts, bestemt til Newcastle & Bordeaux. — Kursk, Staal, ankom til Bordeaux 7. Marts, bestemt til La Rochelle. — Leopold II, Kruse, ankom til Batoum 8. Marts, bestemt til Odessa. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Odessa 5. Marts, bestemt til Antwerpen & Kbhvn. — Nicolai II, Jespersen, ankom til New-Orleans 7. Marts, bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Odessa 5. Marts. — Tomsk, Andersen, afgik fra Kbhvn. 10. Marts, bestemt til Libau & Reval. — Vesuv, Norden, afgik fra Portsmouth 19. Febr., bestemt til Valencia, Tarragona, Barcelona, Italien & Messina. — Viking, Jørgensen, ankom til Las Palmas 5. Marts. — Xenia, Ingerslev, ankom til New-Orleans 4. Marts, bestemt til Kbhvn. — Louisiana, Jensen, ankom til New-Orleans 27. Febr., bestemt til Kbhvn.



Anglo Dane, Petersen, afgik fra Stettin 8. Marts, bestemt til Kbhvn., Manchester & Liverpool. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Trondhjem 5. Marts, bestemt til Christianssund, Aalesund, Bergen etc. — Ceres, Corfitzon, ankom til London 7. Marts, bestemt til Kbhvn., Libau. — Charkow, Nielsen, ankom til Libau 27. Febr., bestemt til Hull. — Christian IX, Møllerup, ankom til Kbhvn. 9. Marts, bestemt til London. — Christianssund, Bay Smith, afgik fra Stettin 9. Marts, bestemt til Kbhvn., Vestnorge. — Fanø, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 6. Marts, bestemt til Hamburg. — Frederik, Harboe, ankom til Kbhvn. 8. Marts, bestemt til Pillau. — Jolantha, Frisenette, afgik fra Kbhvn. 9. Marts, bestemt til Manchester, Liverpool. — Kasan, Thomsen, afgik fra London 7. Marts, bestemt til Kbhvn., Pillau. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 7. Marts, bestemt til Færøerne & Island. — Louise, Brabrand, ankom til Hull 7. Marts, bestemt til Kbhvn., Pillau. — Minsk, Olsen, ankom til Kbhvn. 28. Febr., bestemt til Manchester, Liverpool. — Morsø, Lind, afgik fra Kbhvn. 9. Marts, bestemt til Danzig. — Moskov, Petersen, ankom til Kbhvn. 7. Marts, bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 6. Marts, bestemt til Kbhvn., Libau. — Perm, Christensen, ankom til Libau 6. Marts, bestemt til Kbhvn., London. — Pregel, Egidiusen, ankom til Libau 7. Marts, bestemt til Hull. — Romny, Harder, afgik fra Hull 8. Marts, bestemt til Kbhvn., Libau. — Thyra, Garde, ankom til Kbhvn. 14. Febr., bestemt til Færøerne & Island. — Valdemar, Sørensen, ankom til Libau 3. Marts, bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Danzig 9. Marts, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Vesta, Svensson, afgik fra Leith 6. Marts, bestemt til Island. — Constantin, Bloch, ankom til Libau 7. Marts, bestemt til London. — Georg, Petersen, afgik fra Libau 7. Marts, bestemt til London.

Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 11. Marts, bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, M. Kofoed, afgik fra Odense 11. Marts, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Ficara, J. V. Fenger, afgik fra Kbhvn. 11. Marts, bestemt til Grimsby. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 11. Marts, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 10. Marts, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens & Aalborg. — Kronen, Borries, afgik fra Newcastle 9. Marts, bestemt til Odense. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 9. Marts, bestemt til Aarhus. — Storebelt, Gjertsen, afgik fra Newcastle 9. Marts, bestemt til Nykjøbing F. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 10. Marts, bestemt til Leith via Aarhus & Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm, Frode, H. W. Wisberg, afgik fra Savona 27. Febr., bestemt til Baltimore. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Sevastopol 23. Febr., bestemt til Hamburg. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Libau 28. Febr., ankom til Gent 7. Marts. — Svend, Chr. Holst, afgik fra Boness 2. Marts, bestemt til Libau. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Methil 7. Marts, bestemt til Libau. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Libau 5. Marts, ankom til Bremen 8. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Libau 9. Marts, bestemt til Reval. — Ragnar, A. S. Hveysel, afgik fra Libau 22. Febr., ankom til Dunkerque 2. Marts. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Blyth 6. Marts, bestemt til Libau. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Libau 25. Febr., ankom til Hamburg 1. Marts. — Magnus, M. Frantzen, afgik fra Libau 6. Marts, bestemt til Hamburg. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Blyth 16. Febr., ankom til Alexandria 4. Marts.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Aarhus 7. Marts, bestemt til Memel. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Rotterdam 9. Marts, bestemt til Blyth. — Johan Siem, F. Löffler, afgik fra Newcastle 5. Marts, ankom til Kiel 9. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Genua 14. Febr., ankom til Philadelphia 4. Marts. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Libau 4. Marts, ankom til Dundee 9.

Heimdal, Anine, J. Møller, afgik fra Sunderland 4. Marts, ankom til Bilbao 9. Marts. — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Bilbao 4. Marts, bestemt til Newcastle.

**Thingvalla.** Norge, Knudsen, afgik fra New-York 27. Febr., paa Rejse til Kbhvn. — Island, Thomsen, afgik fra Kristianssand 19. Febr., paa Rejse til New-York. — Hekla, Laub, afgik fra Kristianssand 5. Marts, paa Rejse til New-York. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kbhvn. 6. Marts, ankom til Stettin 7.

**Dannebrog.** Christiansborg, Petersen, afgik fra Reval 7. Marts, bestemt til London. — Frederiksberg, M. Kühl, afgik fra Libau 6. Marts, bestemt til Dunkerque. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Memel 4. Marts. — Rosenborg, Fischer, ankom til Reval 7. Marts. — Uranienborg, Olsen, afgik fra Blyth 6. Marts, bestemt til Neufahrwasser. — Jomsborg, Schultz, ankom til London 2. Marts.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Reval 8. Marts. — Skodsborg, Schmidt, ankom til Pillau 1. Marts. — Jægersborg, Andersen, afgik fra Antwerpen 7. Marts, bestemt til Neufahrwasser.

**Danmark.** Rolf, J. G. Hahn, ankom til Libau 6. Marts. — Thorvaldsen, Pii, ankom til Kbhvn. 5. Marts. — Absalon, H. Predbjørn, ankom til Libau 7. Marts. — Ansgar, A. Larsen, ankom til London 6. Marts. — J. N. Madvig, H. S. A. Olsen, afgik fra Libau 5. Marts, bestemt til Gent. — Hamlet, W. E. Sommer, afgik fra Dundee 8. Marts, bestemt til Methil. — Helge, D. G. Matthiessen, ankom til Kbhvn. 6. Marts.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Schmiegelow, ankom til London 4. Marts. — Agnete, Warming, afgik fra Grangemouth 5. Marts, ankom til Kbhvn. 9. — Hermia, Sørensen, ankom til Dunkirk 6. Marts. — Alice, Kraemer, ankom til Frederikshavn 1. Marts. — Bornholm, Jensen, afgik fra Landskrona 5. Marts, ankom til Halmstad 6. — Gøteborg, Madsen, ankom til Faaborg 2. Marts, afgik fra Faaborg 5., afgik fra Odense 8., bestemt til Libau. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Trelleborg 2. Marts, afgik fra Trelleborg 5., ankom til Libau 6. — Rønne, Hintze, afgik fra Aalborg 4. Marts, ankom til Rønne 7. — Nauta, Steen, afgik fra Libau 3. Marts, ankom til Halmstad 5. — Marstrand, Lund, ankom til Libau 4. Marts, afgik fra Libau 6., bestemt til Nyborg. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Libau 4. Marts, ankom til Odense 7.

**J. Lauritzen, Esbjerg.** Neptun, Jessen, ankom til Rouen 8. Marts. — Nerma, Degn, afgik fra Methil 4. Marts, ankom til Esbjerg 6., afgik fra Esbjerg 8., bestemt til Drammen. — Nordsoen, Schmidt, ankom til Esbjerg 2. Marts, afgik fra Esbjerg 4., ankom til Middlesbro 6., afgik fra Middlesbro 7., bestemt til Esbjerg.

**Kjøbenhavn.** Carl Hecksher, Starck, afgik fra Dartmouth 17. Febr., bestemt til Halifax. — Dania, Troensegaard, afgik fra Philadelphia 5. Marts, bestemt til Frederikshavn for Ordre. — Fyen, Hansen, afgik fra Kbhvn. 6. Marts, bestemt til Reval. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Genua 7. Marts, bestemt til Constantinopel for Ordre. — Russia, Rasmussen, ankom til London 9. Marts. — Sjælland, Skjødt, ankom til Kiel 4. Marts. — Jylland, Jensen, ankom til Rotterdam 7. Marts.

**Østersøen.** Ella, Hansen, afgik fra Kjøge 5. Marts, ankom til Libau 7. — Maja, Storm Hansen, afgik fra Cork 5. Marts, ankom til Newport 7. — Patria, Andersen, ankom til Stettin 8. Marts. — Rita, Skov, afgik fra Masnedund 7. Marts, ankom til Gøteborg 8. — Yrsa, Larsen, afgik fra South Shields 8. Marts, bestemt til Nykjøbing F.

**Union.** Anglia, Erichsen, afgik fra Baltisbport 9. Marts, bestemt til Rotterdam. — Gallia, Nielsen, ankom til Alexandria 3. Marts. — Frisia, Sørensen, afgik fra Libau 6. Marts, bestemt til Rotterdam. — Olga, Jørgensen, afgik fra Grenaa 4. Marts, ankom til Helsingør 5. — Scotia, Nielsen, afgik fra Sunderland 5. Marts, ankom til Kbhvn. 9.

**Urania.** Sirius, C. P. Jensen, afgik fra Libau 6. Marts, bestemt til Rotterdam. — Urania, L. Lind, afgik fra Grangemouth 9. Marts, bestemt til Kbhvn. — Saturn, Ferd. Hansen, ankom til Lübeck 7. Marts. — Pallas, J. Christiansen, ankom til Kbhvn. 5. Marts.

**Nordsoen.** Finland, J. Svendsen, ankom til Kbhvn. 4. Marts. — Holland, J. Petersen, ankom til Methil 8. Marts. — Rusland, J. Schmidt, ankom til London 8. Marts. — England er ankommet til Kbhvn. — Tydskland, Chr. Jørgensen, ankom til Bremen 8. Marts. — Skotland, Albrechtsen, afgik fra Messina 2. Marts.

**Anglo Dane S. S. Co.** Swarland, O. Andresen, afgik fra Caen 9. Marts, bestemt til Warkworth.

## Sejlskibe.

**Fanø.** Sonderho, Martha, Nissen, afgik fra Guaymo 3. Febr. bestemt til Acapulca. — Helene, Thøgersen, afgik fra Bangkok, ankom til Lissabon f. O. bestemt til Cadix 4. Marts.

**Fanø.** Nordby, Aalborg, Clausen, ankom til Mauritius 1. Marts fra New York. — Røhl, Nørby, sejlet fra Hamburg 1. Marts til Pernambuco til Søs fra Elben 6. Marts. — Vega, Pedersen, ankom til Mauritius 1. Marts fra Tacopilla. — Elisabetha, Fischer, sejlet fra Rio Grande 25. Jan. til St. Thomas. — Jørgiane Anna, Hansen, sejlet fra Tavira 17. Jan. til Hull. — Union, Svarrer, sejlet fra Port Natal 2. Marts til Barbados. — Prins Valdemar, Winther, ankom til Valparaiso 4. Marts fra Newcastle NSW. — Erna, Thomsen, passeret Portland 1. Marts fra Fecamp til Belfast. — Kronprinsesse Louise, Jepsen, sejlet fra New York 4. Marts til Cape Colony. — Mathilda, Strømberg, fra Hamburg 3. Marts til Port Elisabeth. — Havila, Mortensen, sejlet fra Queenstown 6. Marts til Liverpool. — Lenita, Clausen, sejlet fra Liverpool 7. Marts til Guayaquil.

**Svendborg.** Christine, Rasmussen, ankom til Fowey 2. Marts. — Helge, Hansen, ankom til Gøteborg 4. Marts. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Gøteborg 2. Marts. — Valkyrien, ankom til Gøteborg 5. Marts. — Skirner, ankom til Gøteborg 5. Marts. — Dannebrog, Børgesen, ankom til Langesund 6. Marts. — Luna, Hansen, ankom til Langesund 6. Marts. — Skjold, ankom til Kragerø 6. Marts. — Solon, ankom til Kragerø 6. Marts. — Doris, Hansen, ankom til Langesund 7. Marts. — Hanne, Rynitz, ankom til Aalborg 7.

Marts. — Fønix, Rasmussen, ankom til Drøbak 7. Marts. — Fulvia, Nielsen, ankom til Holmestrand 8. Marts. — Freir, Christensen, ankom til Brevig 8. Marts.

## Fragtberetninger.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 6te Marts:

Kulfragterne til Middelhavet ere i det væsentlige uforandrede, 7/6 å 7/3 kan fremdeles opnaas til Genua og til andre Pladser i Forhold. I Østersø-Markedet er der mere Liv, der er afsluttet Fragtkontrakter Tyne til Swinemünde a 3/9 og Firth of Forth til Luleå a 3/9 for successive Afskibning over Sæsonen med større Dampere. Der er ligeledes sluttet Tyne eller Blyth til Nykøbing F. for 10/1200 Tons over Sæsonen til 4/3. Af Ugens Befragtninger nævnes: Tyne, Blyth eller Wear til:

Oporto 1000 5/6. Lisbon 2000 4/9, 1300 6/ (old charter). Sevilla 1400 5/7 1/2. Chartagena 2000 6/6. Valencia 1200 7/6, 500 8/6.

Barcelona 1100 7/9, 2500 7/6. Savona 1750, 2600 7/3, 2500 7/6. Genua 2000, 2700, 3500 7/3, 2300, 2500, 2600 7/4 1/2, 1900 7/8, 2500 8/6 død Vægt. Pozzolio 2000 7/9, 400 del.

Palermo 1600 7/9. Trapani 2200 7/3. Malta 2200 6/3. Smyrna 1600, 2000 7/9. Alexandria 2500, 3500, 4000 7/6

Neufahrwasser 1400 4/3. Swinemünde 2200, 2500 3/9. Nykjøbing F. 1050 4/6. Aarhus 1200 4/3 2 Ladepl. Landskrona 1700 4/3, Malmø 1600 4/3. Nord-Norge, flere Dampere 10/1500 tons Maj Juni 4/.

Sortehavs-Markedet er lidt fastere. — Begæret fra Azoff er ogsaa lidt stærkere og 11/6 n. c. kan nu opnaaes for f. o. w. Af de sidste Dages Befragtninger nævnes:

Nicolaieff 9/6 n. c.

Sulina 9/ n. c. Byg, free address, do. 9/6 any, 10/ Hamb.

Donau 10/6 any, 11/ Hamburg.

Varna 9/ any, 9/6 Hamburg.

Fra Ertshavne er sluttet:

Bilbao til Newport 5/3, Middlesbro 5/10 1/2, Stockton 5/10 1/2 & 6/. Rotterdam 6/6, Antwerp 6/3, free address.

Huelva til Antwerpen 8/3, Rotterdam 8/3, Hamburg 7/9 Tinto terms.

Pomaron til Antwerpen 7/9, Rotterdam 7/7 1/2.

Ergasteria til Grimsby 8 1/2 free del.

Limonia til Rotterdam 7/6.

Serifhos til Glasgow 7/6 (4500 tons).

Elba til Cardiff eller Newport 7/.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New-York, meddele d. 26. Febr. 1897:

Skønt vor Liste over Dampskibsbeftagninger er mindre end i forrige Uge, er den dog temmelig fyldig og gør sig især bemærket ved de danske Havnes Antal som Destinationssteder. For Øjeblikket have Kornfragterne kulmineret ved Afslutningen af »Laleham« til 3 sh. 8 1/4 d, som opnaaedes til en Forretning, der krævede Februar Lastning. I de sidste to à tre Dage har et forøget Tilbud af Tonnage af Mellemsørrelsen kun mødt en meget svag Efterspørgsel. I Dag kunne vi kun notere 3 sh. 3 d. for en sikker Marts-Baad af Mellemsørrelse til Cork. f. O. med Klausul til én eller to danske Havne til en Fragtforhøjelse af respektive 1 1/2 d. og 3 d., og til senere Maaneder 1 1/2 d mindre. Større Baade kan for Marts-Lastning opnaa 2 sh. 9 d. à 2 sh. 10 1/2 d. for picked ports; for April eller senere Maaneder 2 sh. 9 d. à 2 sh. 7 1/2 d. med Ret til Partlast af Stykgods. Golfhavnene ere i Øjeblikket ude af Markedet, delvis dog med Undtagelse af Tømmerhavnene, hvor Efterspørgselen ligeledes er aftaget meget. Der er kun en begrænset Efterspørgsel efter Dampere til andre Beskæftigelser, og vi maa haabe, at der snart bliver bedre Begær efter Korn, og det saa vil bidrage til at skaffe os de Fragter, vi havde i Slutningen af forrige Uge.

Her er ikke megen Sejlskibstonnage, og da der kun har været udbudt faa Skibe, har Forretningen i denne Uge været begrænset, skønt Markedet har holdt sig fast og Raterne ere uforandrede. Der er lidt mere Efterspørgsel efter Tonnage til Tømmer fra Golten til La Platafloden, og 12 Dollars netto er let opnaaeligt, — hvilket Rederne ikke synes tilbøjelige til at acceptere. I andre Brancher er der intet at meddele af Interesse, kun at den Efterspørgsel, der eksisterede til Syd Afrika er aftagen, hvorfor vi finde det meget vanskeligt at opnaa Tilbud for Skibe, der ere under Vejs, skønt der endnu er nogle Ordre for prompt Lastning.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyre 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 Graadyb er Lystønden inden for Barren igen udlagt.

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

Paa Havrevlen 11 Fod.

I Kanalen 11 Fod.

Paa Fjordgrunden 9 Fod.

**Kattegat.** Lys- og Klokketønderne »Lille-Grund N.« og »Sejro NV.«, Lys- og Fløjtetønderne »Mosel-Grund« og »Revsnæs« samt Lystønden »Hatter Barn« ere igen udlagte paa Station.

**Sundet.** Lys- og Klokketønderne »Ostindiefarer-Grund« og »Taarbæk-Rev« ere igen udlagte paa Station.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverig.** Fra den 2den April 1897 gives i Karlskrona Tids-signal hver Fredag, eller, hvis denne er en Helligdag, den nærmest foregaaende Søndag. Signalet gives med en Kugle paa Gavlen af en Bygning paa Orlogsværftet. Kuglen falder Kl. 0t. 0m. 0s. Greenwich Middclklokkeslet, hvilket er Kl. 1 t. 2m. 22s. 4. Em. Stedets Middclklokkeslet. Dersom Signalet ikke er nøjagtigt, gentages det 5 Minutter senere, Kl. 0t. 5m. 0s. Greenwich Middclklokkeslet. 56° 9' 28" N. Br. 15° 35' 36" Ø. Lgd.

**Finland. Lågekår Fyr SSØ.** I Foraaret 1897 udsættes i 6 Fv. Vand en rød Stage med opadvendt Kost S. for Johannesgrund. 1,8 Kml. S. 20° Ø. fra Lågskår Fyr. 59° 48' 52" N. Br. 19° 55' 43" Ø. Lgd.

**Tyskland.** I Følge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Fyrskibet »Stollergrund« den 5te Marts 1897 igen udlagt paa Station. Kieler-Fjord. I Kieler-Fjord, samt ved Mittelgrund og Stollergrund ere Sommersømærkerne udlagte.

### Kattegat og Skagerrak.

**Norge.** I 1897 foretages følgende Forandringer med Fyr og Taagesignaler:

1. **Asmalsundet** Fyrlampe, **Hvaler**, forandres til at vise rødt Lys fra S 34° Ø. til S. 18° Ø., over **Sjelgrunden** og **Arveøsen**, hvidt Lys fra S. 18° Ø. til S. 5° Ø., grønt Lys fra S. 5° Ø. til S. 12° V., over **Svartskjær** og **Trestemne**, hvidt Lys fra S. 12° V. til S. 20° V., fri Ø. om **Akersøen**, forøvrigt uforandret. 59° 3' 15" N. Br. 10° 55' 20" Ø. Lgd.
  2. **Stangholmen Fyr, Risør**, slukkes i Juni Maaned. Fra den 1ste Juli skal det vise Hurtigblink over **Egiboen** indtil **Høibotangen** og over **Jærboen** 58° 42' 30" N. Br. 9° 15' 5" Ø. Lgd.
  3. Paa **Store Torungen** anbringes en Sirene, der hver 2 Minutter giver 2 Stød, det første af høj, det andet af dyb Tone. 58° 23' 50" N. Br. 8° 47' 45" Ø. Lgd.
  4. **Kyvingen Fyr** forandres til et elektrisk Fyr, der hver 20 Sekunder viser Fire-Blink. Taagesignal gives med Sirene, Et-Stød hver Minut. 57° 58' 0" N. Br. 7° 29' 50" Ø. Lgd.
  5. **Hatholmen Fyr, Mannefjorden**, slukkes i Juni Maaned. Fra 1ste Juli skal det vise Hurtigblink over **Springen** fra den nuværende Lyagrænse til **Storø**. 58° 0' 5" N. Br. 7° 27' 20" Ø. Lgd.
- I 1897 tændes og forandres følgende Fyrlamper saaledes:
1. **Narverød, Sandøundsleden**, 59° 15' 5" N. Br. 10° 29' 5" Ø. Lgd.
  2. **Vaskolmen Sandøundsleden**, 59° 10' 25" N. Br. 10° 28' 50" Ø. Lgd.
  3. **Mogerøen, Sandøundsleden**, 59° 9' 25" N. Br. 10° 27' 0" Ø. Lgd.
  4. **Neulunghavn**, 58° 57' 45" N. Br. 9° 52' 25" Ø. Lgd.
  5. **Tverdalsøen**, 58° 33' 15" N. Br. 9° 0' 35" Ø. Lgd.
  6. **Oksefjorden**, flyttes c. 50 Alen ind efter. 58° 33' 30" N. Br. 9° 0' 45" Ø. Lgd.
  7. **Kilsund** skal vise Mørke over de paa Ø.-Siden af Indløbet liggende Boer. 58° 32' 55" N. Br. 9° 0' 0" Ø. Lgd.
  8. **Gitmertangen, Troms** ved **Arendal**. 58° 30' 35" N. Br. 8° 57' 30" Ø. Lgd.

9. *Gitmertangen*, 58° 30' 20" N. Br. 8° 57' 0" Ø. Lgd.
10. *Gitmertangen*, 58° 30' 15" N. Br. 8° 56' 20" Ø. Lgd.
11. *Lufjeld* slukkes. 58° 30' 45" N. Br. 8° 55' 35" Ø. Lgd.
12. *Skindfeldtangen* forandres til at vise grønt Lys fra fri V. om *Svartskjærboen* mod V. til den nuværende Lysgrænse. 58° 31' 0" N. Br. 8° 57' 10" Ø. Lgd.
13. *Havnespynten, Homborsund*. 58° 15' 30" N. Br. 8° 31' 20" Ø. Lgd.

### Nordssøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Norge.** I 1897 forandres følgende Fyr og Fyrlamper saaledes:

1. *Skaar* Fyrlampe formørkes over *Haamannaneset*. 59° 54' 25" N. Br. 5° 32' 0" Ø. Lgd.
2. *Skjelanger* Fyr formørkes over *Torskelandet* og skal vise rødt Lys over *Kværna* og *Agnærne*. 60° 36' 35" N. Br. 4° 57' 0" Ø. Lgd.
3. *Smarhavn* Fyr *Frøisøen*, forstærkes og skal vise Hurtigblink over *Frøiskjærene*, samt rød Lys over *Vingene*. 61° 45' 45" N. Br. 4° 56' 10" Ø. Lgd.
4. *Aaramsund* Fyrlampe, *Røvedfjord*, forandres til Fyr med Formørkelser, og kommer til at vise rødt Lys V. for den nuværende Lysgrænse. 62° 12' 0" N. Br. 5° 30' 10" Ø. Lgd.
5. *Bjørnsund* Fyr forstærkes. Det nuværende røde Lys forandres til hurtigblinkende, og det skal vise rødt Lys over *Orholmbaakene* og *Gronningen*. 62° 53' 45" N. Br. 6° 49' 25" Ø. Lgd.
6. *Tyrhaug* Fyr, *Trondhjemsleden* forstærkes og skal vise Hurtigblink over *Edøskagen* og *Grisvaagskjærene*, samt rødt over *Ramsøgalten*. 63° 18' 40" N. Br. 8° 14' 5" Ø. Lgd.
7. *Marflesa* Fyrlampe skal lyse Horizonten rundt, og vise grønt Lys hvor den nu er formørket. 64° 9' 45" N. Br. 10° 8' 25" Ø. Lgd.

I 1897 tændes paa *Jeita, Aspøffjorden*, et fast Fyr af 3die Orden. 61° 16' 10" N. Br. 4° 40' 5" Ø. Lgd.

I 1897 tændes følgende Fyrlamper:

1. *Lille Laverø, Langenuen*, 60° 8' 55" N. Br. 5° 15' 20" Ø. Lgd.
2. *Røresund, Flaaværløden*, 62° 19' 15" N. Br. 5° 43' 40" Ø. Lgd.
3. *Boholmen, Ulfsten*, 62° 20' 25" N. Br. 5° 48' 55" Ø. Lgd.
4. *Vatøen, Ulfsten*, 62° 22' 20" N. Br. 5° 48' 0" Ø. Lgd.
5. *Flø, Ulfsten*, 62° 24' 0" N. Br. 5° 51' 30" Ø. Lgd.
6. *Gøgeøer, Rundsø*, 62° 24' 15" N. Br. 5° 37' 50" Ø. Lgd.
7. *Kværna, Lepørev*, 62° 35' 20" N. Br. 6° 15' 5" Ø. Lgd.
8. *Skjærøen*, ved *Valdersund*, 63° 53' 25" N. Br. 9° 49' 15" Ø. Lgd.
9. *Paalødden*, ved *Stoksund*, 64° 6' 0" N. Br. 10° 2' 25" Ø. Lgd.
10. *Engelsholmen, Mangvardleden*, 66° 13' 20" N. Br. 12° 38' 0" Ø. Lgd.
11. *Lille Mangvarden, Mangvardleden*, 66° 19' 50" N. Br. 12° 41' 0" Ø. Lgd.
12. *Sørvær, Mangvardleden*, 66° 26' 5" N. Br. 12° 46' 30" Ø. Lgd.
13. *Anklakken, Mangvardleden*, 66° 30' 35" N. Br. 12° 53' 20" Ø. Lgd.
14. *Kvarøskjær, Stifjord*, 66° 29' 10" N. Br. 12° 59' 45" Ø. Lgd.
15. *Rangsundø, Stifjord*, 66° 34' 30" N. Br. 13° 6' 0" Ø. Lgd.
16. *Angersholmen, Salten*, 66° 45' 45" N. Br. 13° 16' 10" Ø. Lgd.
17. *Finnset ved Fuglesangen, Salten*, 66° 58' 50" N. Br. 13° 45' 40" Ø. Lgd.
18. *Fuglø, Salten*, 67° 3' 20" N. Br. 13° 53' 25" Ø. Lgd.
19. *Nautneset, Hovden, Vesteraalen*, 68° 49' 0" N. Br. 14° 33' 35" Ø. Lgd.

**Nordseen.** Vraget som laa sunket paa V.-Siden af *Doggers Banke*, er forgæves eftersøgt.

Et Vrag ligger sunket c. 27 Kml. N. 84° V. fra Fyrskibet *Borkumrif.* To Master er 8 Fod over Vandet. 53° 52' N. Br. 5° 33' Ø. Lgd.

**Holland. Zeegat van Terschelling.** Vagtskibet paa *Vlie Red* er igen udlagt.

**Texelstroom og Zuiderzee.** I *Texelstroom, Zuiderzee* og *Farvandene* dertil er Afmærkningen igen i Orden.

I Marts 1897 foretages Forsøg med Taagesignaler ved *Amuiden*. Signalerne gives fra Signal-Stationen tæt ved *Sirenen* og fra en Damper i Søen.

Taagesignalet med *Sirenen* gives samtidig i usigtbart Vejr uforandret uden Hensyn til Signalerne, der gives til Forsøg.

**Zeegat van Goere.** Da Grundene i *Aardappelengat* have forandret sig, ere følgende Tønder flyttede saaledes:

Sortmalet *Lystønde* Nr. 1 i 24 Fod Vand. 51° 47' 35" N. Br. 4° 9' 5" Ø. Lgd.

Stumtønde Nr. 2 i 17 Fod Vand. 51° 47' 35" N. Br. 4° 9' 28" Ø. Lgd.

Stumtønde Nr. 3 i 19 Fod Vand. 51° 47' 34" N. Br. 4° 9' 51" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 1 i 24 Fod Vand. 51° 47' 28" N. Br. 4° 9' 15" Ø. Lgd.

Spidstønde N. 3 med Ballon i 19 Fod Vand. 51° 47' 32" N. Br. 4° 10' 3" Ø. Lgd.

I *Aardappelengat* er Dybden 16½ Fod.

**Schelde.** Fyrene paa *Terneuzen* V.-lige og Ø.-lige Havnehoveder vise nu grønt Lys ned ad Floden. Fyret paa det Ø.-lige Havnehoved er forhøjet 3 Fod. 51° 20' 36" N. Br. 3° 49' 42" Ø. Lgd.

### Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**Jersey.** Den 1ste April 1897 foretages følgende Forandringer med *La Corbière* Fyr og Taagesignal og *St. Hélier* Fyr.

*La Corbière* Fyr skal vise rødt Lys fra N. 33° V. og Ø. efter over Land, hvidt Lys fra N. 33° V., eller V. om *Rigdon Shoal*, gennem V. og S. til S. 33° Ø., rødt Lys fra S. 33° Ø. til S. 66° Ø., og hvidt Lys fra S. 66° Ø. og N. efter til Land. 49° 10' 40" N. Br. 2° 14' 40" V. Lgd.

Foruden Taagesignalet ved *La Corbière* Fyr skal der gives endnu et Taagesignal, nemlig Et-Knald hver 30 Minutter, men hyppigere naar Postskib ventes.

Det hvide, faste Fyr paa *Victoria Pier, St. Hélier*, flyttes til *Yderenden* af *Pieren*. Den gamle Fyrbaake borttages.

Det røde, faste Fyr ved *Havnens Ø. Side*, neden for *Fort Regent* slukkes.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Gironde.** Den 1ste Marts 1897 tændes i *Chay* gamle Taarn et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 96 Fod. Lysevnen: 18 Kml. Fyret lyser over c. 7° paa hver Side af *Linien* fra Fyret *Saint Pierre*, der lyser over c. 15° paa hver Side af samme Linie. De to Fyr er overet i N. 42° Ø. 45° 37' 18" N. Br. 1° 2' 28" V. Lgd.

Samtidig slukkes det nuværende *Chay* Fyr.

**Spanien.** Ved Indløbet til *Bilbao* er den V.-lige Bølgebryder nu saa vidt fremskredet, at den paa sin hele Længde falder tør ved Lavvande. Over den Ø.-lige Bølgebryder er der nu ved Lavvande kun 10 Fod Vand. Ø.-Enden af den V.-lige Bølgebryder ligger paa 43° 21' 25" N. Br. 3° 4' 15" V. Lgd.

**Førene Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Narragansett Bay.** Paa N.-Kanten *Plum Beach Shoal* er tændt et midlertidigt rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 21 Fod. Fyret vises fra Fyrtaarnet, som er under Opførelse i 17 Fod Vand, *Middellavvande*. 41° 31' 48" N. Br. 71° 24' 20" V. Lgd.

**Connecticut.** Anduvnings-Tønden uden for *Milford Harbor, Wepowage River, Long Island Sound*, er ombyttet med en sort og hvid lodret stribet Klokkestønde, der ligger fra *Welsch Point* Skorsten i N. 71° V. og fra *Charles Island* NV.-Kant i N. 25° Ø.

**South Carolina.** Den 5te Februar 1897 laa et Vrag sunket i 17 Fv. Vand c. 34 Kml. S. 64° Ø. fra *Charleston* Fyr. To Master vare c. 15 Fod over Vandet. 32° 25' N. Br. 79° 17' V. Lgd.

**Florida.** *Mayport* Ledefyr angive ikke det dybeste Vand mellem *Dæmningerne* ved Indløbet til *St. Johns River*. Der er nu kun 8 Fod Vand, *Middellavvande*, i Ledefyrinien udfor *Bøjningen* i S.-Dæmningen. Man skal følge Afmærkningen.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Frankrig. Kap Taillat Ø.** Ø. for *Kap Taillat* er fundet to Grunde. Den S.-lige med 19 Fod Vand, ligger 2½ Kbl. N. 53° Ø. fra S.-Enden af den lille Ø uden for *Kap Taillat*. 43° 10' 7" N. Br. 6° 39' 10" Ø. Lgd.

Den N.-lige, med 20 Fod Vand, ligger c. ½ Kbl. NNØ. for den første.

**Italien.** Signal-Stationen *San Benigno* ved *Genova* er midlertidigt flyttet til Pladsen S. for *San Benigno*.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Spanien.** — Skibe fra *ægyptiske* Havne underkastes uden Hensyn til Afgangsdaten mindst 3 Dages Karantæne.

Det bringes herved til almindelig Kundskab, at Sejldybden paa Hobro og Mariager Fjord, samt paa den uden for Fjorden værende Barre, nu er uddybet til 12 Fod med daglig Topvande. Paa Fjorden findes Bugserbaad.

Hobro og Mariager fælles Havneudvalg,  
i Februar 1897.

**Holm & Collerup,**  
**Skibssmedie og Maskinfabrikker,**

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.  
(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)  
og Frihavnen, Ø.

**Jernskibs- og Maskinreparationer**  
udføres solidt, hurtigt og billigt.

**P. Otzen & Thorstenson.**

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Manometre. Vacuummetre. Tællemaskiner.

Reparationer udføres.

**Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpeklapper etc.**

Fabrik: Kontor og Lager:

Ryegade 105.

Gothersgade 24.

**Carl Krarup,**

Kjøbenhavn K.

**Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.**

Expedition af de svenske Postdampskibe:

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

**Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg**

og Mellemstationer samt

»Æolus«, »Transit Nr. 1« og »Nore«

**Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.**

**Flensborgs**

**Skibsbygning Selskab**

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjødler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

**Aktieselskabet**

**Det Dansk-Russiske Dampskibs-**  
**selskab**

Den aarlige Generalforsamling afholdes **Onsdagen den 24de Marts 1897 Kl. 6** i Hotel Phønix.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Selskabets Drift i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1896 og Fastsættelse af Udbytte.
3. Valg af en Kommitteret og to Revisorer.
4. Forslag til Ændring af Selskabets Love § 2, 9 og 20. Adgangskort og Stemmesedler samt Ekstrakt af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor **Fredericia-gade Nr. 18**, daglig mellem **Kl. 11—1** fra Mandag den 15. Marts indtil 2 Dage forinden Generalforsamlingen imod Opgave af Numrø af de paa Navn noterede Aktier eller mod Forevisning af de paa Ihændeoveren lydende Aktier. Kjøbenhavn, den 10. Marts 1897.

P. B. V.  
Martin Carl.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
<b>Dampskibs Aktier.</b>				
Foren. Dampskib-Selsk.....	106	106 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	106	106 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Thingvalla .....			43 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	45 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Danmark .....			83 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	84 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Norden .....			121 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	121 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Kjøbenhavn.....	87 <sup>8</sup> / <sub>4</sub>	89 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	89 <sup>8</sup> / <sub>4</sub>
Carl .....	58		57 <sup>8</sup> / <sub>4</sub>	58 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dannebrog .....			108	109
Skjold .....	77	76 <sup>8</sup> / <sub>4</sub>	77	77 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Dampsk. ....			—	—
Østersøen .....			—	—
Nordsøen .....			72	74
Torm .....			—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....			91	93
Dansk-russisk Dampsk. ....			99	103
<b>Dampskibs Obligationer.</b>				
4 % foren. Dampsk. ....			104	106
5 % — — .....			—	—
5 % Thingvalla 1880.....			99	101
5 % — 1894.....			—	—
5 % Norden.....			103 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	105
<b>State og Kreditforen. Obligationer.</b>				
3 % Stats .....			—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uopsig. Stats .....			99 <sup>8</sup> / <sub>4</sub>	100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....			95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	96
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf.....			94 <sup>8</sup> / <sub>4</sub>	95
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6 Ser. ....			96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 6 — .....			98	98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3 — .....			95 <sup>8</sup> / <sub>4</sub>	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
<b>Aktier.</b>				
Nationalbank.....			158	158 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Privatbank .....	124 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	8 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	124 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	124 <sup>8</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank.....			128	129
Håndelsbank .....			126	127 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Burm. & Wain .....	94 <sup>8</sup> / <sub>4</sub>	95	95	95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jernsk.....			106	108
Sukkerfabr.....			92	92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Bryggeri Aktier .....			121 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	121 <sup>8</sup> / <sub>4</sub>

**Vekselkurreer.**

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg .....	89.05	88.90
London.....	18.17	18.14
Paris .....	72.30	—
Amsterdam .....	150.50	—

**Notering paa Berlins Børs d. 9. Marts 1897.**

Russiske Noter .....	216.60
4 % Russiske Consols .....	—
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % — Boden Kredit .....	105.50
6 % Mexikanske .....	95.20
5 % Rumænske Stats.....	98.10
4 % — — 1890.....	87.20

Omsætningen i Dampskibs-Aktier ved Noteringen har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 34,000, »Danmark« 26,000, »Norden« 24,000, »Kjøbenhavn« 28,000, »Carl« 30,000, »Dannebrog« 20,000, »Skjold« 42,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, Ved Stranden 16.

# 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.

## Dr. med. Goldschmidt

Klinik for Hud- og Kønssygdomme.  
Hovedvagtsgade 8, 1. Sal,  
Kl. 12—1 og 7—8.



**Husk**  
**Montys.**  
fotografiske Atelier  
St. Kongensgade 21  
(tæt ved Kongens Nytorv).  
Billigste Priser. Fineste Udførelse.  
Aabent hver Dag, ogsaa Helligdage.



Hovedforhandler PETER BUCH, Vinhandel, Helmerhus 13.

F. ZUSCHLAG. Aquavit, Kjøbenhavn N.



**Jul. Tybrings**  
Frimærkeforretning,  
Klosterstræde 6,  
KJØBENHAVN. K.  
Prisliste 1897 gratis og franko.

## LANDMANDSBANKEN

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

## Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.  
PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

## Fanø praktiske Sømmandsskole.

Saavel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid.  
Nærmere Oplysninger ved  
P. H. Clausen,  
Nordby, Fanø.

## SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,  
Sailing & Steam Ship Agents & General  
Commission Merchants.  
RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.  
Korrespondance udbedes.  
Telegram-Adresse: SONNE.  
De forskellige Code's benyttes, som Watkins, Scotts, A. J. & A. B. C.  
Breve, Telegrammer, Dokumenter etc.,  
som ere adresserede til vort Firma, og som ere bestemte for  
Skibsførere, blive udleverede prompt ved Skibets Ankomst.

## HÄNSCHELL & Co

BARBADOS W. I.  
Skibsmæglere og Skibshandlere.  
Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastepladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Europa til vore Banquiers, Herr Brødr. Trier i Kjøbenhavn.  
Telegram-Adresse:  
HÄNSCHELL, Barbados.

## Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.  
Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og Pakninger til Skibsbrug.  
Firma i Kjøbenhavn:  
Raadhustræde 4.  
Telefon 1346.

## S. Lerche,

50 — Nørrebrogade — 50  
Værksted  
for gode, solide og billige  
Modeller.

## W. Engelbrecht,

St. Kongensgade 61,  
Frugt- & Grønthandel,  
anbefaler  
Kartofler, Konserves, Frugt  
til Skibene.

## Pumper.

udmærket egnede til Lastpumper.  
Maskinfabrikken Rannje,  
Mathæusgade 6.

## Orgel-Harmoniums

og alle  
Musik-Instrumenter  
føres i største Udvalg og til billigste Priser. Ved Udførsel godtgøres Tolden. Forlang vore illustrerede Kataloger.  
Peterson & Støenstrup,  
Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

## E. Husted & Co.

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

## C. W. Buchs Kjød-Udsalg,

Slagterbutikken 6 og 7, NICOLAI TAARN,  
anbefaler sig til de ærede  
Skibsprovianteringshandlere.  
Leverander til Marinen og til Kejseryacht »Standart«.

## Nordisk

Skibssalgs-Bureau.  
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.  
Kontor for Køb og Salg af Skibe.  
Cl. Christensen & Co.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.  
Abonnement modtages St. Annæ Plade 26, 10—8, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.  
Bladet omdøles 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		
½ Side eller derover . . . . .	5 Gange 20 0/100	10 Gange 30 0/100	25 Gange 50 0/100
Mindre end ½ Side . . . . .	10 0/100	20 0/100	40 0/100

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Stæder.

Redigeret af L. DRECHSEL.  
I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

Triers Bogtrykkeri (G. L. Lind & Numa Frænkel.) Kjøbenhavn.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 11.

Kjøbenhavn, torsdag den 18. Marts 1897.

4. Aarg.

INDHOLD: Sø- og Handelsrettens Formand og Skibsførerne. — Literatur. — Skippernes Organisation. — Generalforsamlinger. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfaren. — Københavns Børskurs.

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 24.

**C. M. Fønnesbech.**  
Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter.  
Udsalg:  
Østergade 10, København.

**Dr. med. Goldschmidt**

Klinik for Hud- og Kønssygdomme.  
Hovedvagtsgade 8, 1. Sal,  
Kl. 12—1 og 7—8.

**P. A. Freilev,**

Øltafningsanstalt,  
Pilestræde 18, København K,  
prisbeholdt Nakø, Slagelse  
og senest Malmø 1896  
for god Aftapping  
anbefaler Gl. Carlsberg Lagerøl,  
Pilsnerøl, Porter samt alle øvrige  
Ølsorter. — Telefon 279.

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

**støbt Staal,** saasom:

Skibstævne,  
Skibskruer,  
Rorrammer,

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 Eff.

Telefon 1288.

Telegr.-Adr.: Nilsson 167

**CARL NILSSON.**

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.

Amallegade 36. København K.

(forhen Amallegade 37).

Største Lager her paa Pladsen af alle Sorter Maskin- og Cylinder-Øljer, Smørelser og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige Artikler for Dampmaskiner.

Eneforhandling af:

Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil. Zynkara. (Til Forebyggelse af Tæring, Syre- og Kjedelstensdannelse). Angus' Special Pakninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent Kamelhaars Drivremme. „Kerasha“. Patent Træ-Remskiver.

**J. Brinchs**

Herreekviperingsforretning,

St. Annaplads 14.

Uniformer og civile Klædninger.

**A. Rustads Efterfølger,**

Østervoldgade 16 A.

Skibsmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

**Linoleum**

og  
**Voxdug**

til

**Kahytter og Trapper,**  
bedste Fabrikata.

**E. Meyer,**

St. Kjøbmagergade 26.

**C. F. Schlüter,**

Skandinavians største  
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og  
Cylinderølier.

Alle Arter Maskin-Pakninger etc.

26, Peder kramsgade,  
Kjøbenhavn K.

**Jens Emil Juhl,**

Hovedagent for  
Dansk Livsforsikringselskab

**HAFNIA**

Frederiksberggade 42. Kontortid 9-5.  
Telefon 3328.

**Anders Nielsen,**  
Fredericiagade 27.

Største Lager  
af

Fedevarer.

## Til Proviantering.

De ærede Messesforstandere paa de udkommanderede Skibe bedes, hvis de stille mere end almindelige Fordringer til Holdbarhed, indsende deres Bestillinger paa Gamle Carlsberg Export-, Lager- og Pilsnerøl samt Porter direkte til os, da vore Forhandlere kun føre Øl, beregnet til Forbrug i Indlandet.

**Fabriken Alliance.**

Kjøbenhavn V.

Gl. Carlsbergs Boutellierings-Anstalt for Exporten.

## 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, København,**

Telefon 3902.

Nørrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

Den anerkjendte

**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nisson,**

Telefon 120.

Nyhavn 53, København.

# DRIK KOLA KONGO-BITTER.

Styrkende og i høj Grad  
stimulerende.  
Faas overalt.

# HAMBURG.

## Prima Bunker-Kul.

*Bd. Blumenfeld.*

**HAMBURG.**

Dovenhof 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:  
Feldblume. Comptoir 38. Amt I. 1966.

## Emil G. v. Hveling, Hamburg.

(Telegr. Adr. Composi.)

**Patentfarve**

for Skibsbunde og Jærnkonstruktioner imod Rust og imod Bevokning. Leverander til mange af de største Damp- og Sejlskibsrederier, **Ene-Leverander til den kejserlige tyske Marine.**

**NB.** For Træskibsbunde særlig virksom Patentfarve imod Bevokning og imod Orm, strygefærdig til umiddelbar Brug.

**Agenter og Lagre i:** Bergen, Bremerhavn, Elsleth, Flensborg, Stettin, Rotterdam, Antwerpen, Dünkirchen, Genua etc.

**Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:**  
Kapt. **CARL HAVEMANN**, Kjøbenhavn, Amaliegade 81.

**I England** under Firma **Beltish Antifouling Composition and Paint Company Ltd.** 32 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik i Barking ved London.

**Agenter og Lagere i:** Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull, Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama, Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney, Mauritius etc.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d</sup>.

eneste Fabrikanter af

Dick's bekendte Maskin- og Cylinder-Olier samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Hoved-Depôt for Continentet: **Hamburg:**

Alte Gröningerstrasse 12<sup>1</sup>.

Telegr.-Adr. Dicotto. Telefon 3999.

Agent for Kjøbenhavn:

**Johs. Bülow**, Zinngade 4. Ø.

## Knöhr & Burchard Nfl.

Telegram-Adr.  
KNÖHRHARD

**Hamburg,**

Telephon  
297.

**Damp- & Sejlskibsmæglere.**  
**Køb, Salg & Kontrahering af Skibe.**

Speciel Afdeling for  
**Assurance & Havarisager.**

## C. HANSEN,

Gjortler og Metalstøber,  
84 Pilestræde 84.

Specialitet:

**Skibsarbejde.**

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende  
til Nutidens billigste Priser.

**NB.** Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.



**Budtz Möllers Eftf.,**

Amagertorv 22.

KJØBENHAVN. K.

## O. Larsen,

Kunsthvæver & Illuminator,

**ERIKSGADE 7, STUEN,**

KJØBENHAVN V.

anbefaler sig med Skibs-Signal  
Lys, Raketter og Kanonslag,  
Festfyrværkerier og  
Illuminationer.

## Ed. Harth,

Konservesfabrikant.

St. Kongensgade 101.

Kjøbenhavn. K.

Konserves, tørrede og saltede

Grøntsager

anbefales d'Herr.

**Skibsprovianterere.**

## EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1893.

Telegraphic address »SVITZER«.

Agents for  
Great Britain.

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/ Tyne.  
telegraphic address: »Jürgenson«.

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill.  
telegraphic address: »Hobdell«.

The company maintains stations at the following ports,  
where a salvage boat will be stationed, always ready to  
leave at short notice.

COPENHAGEN.....	»SVITZER«.
KASTRUP.....	»HØYER«.
EL SINORE.....	»SWITZERGOTTLIEB«.
KORSØR.....	»JØRGENSEN«.
ALBUEN (LAALAND).....	»GUNNERSEN«.
FREDERIKSHAVN.....	»SVITZERLUND«.
GÖTHENBURG (SWEDEN)...	»ELFVERSSON«.
GREIFSWALD (GERMANY)...	»SPRUTH«.

The company's boat „Em. Z. Svitzer“ — in conjunction with the boats belonging to the Northern Salvage Company of Hamburg, viz: s/s „Berthilde“, s/s „Berger Wilhelm“ and s/s „Neva“ — operates in the Mediterranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).

## 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.

Anti-magnetiske

**Ankergangs**  
**Lomme-Uhre**

fra 20 Kr.

**Halv-Chromometere**

fra 50 Kr.

**Marinekikkerter og**  
**Barometere.**

Alle Reparationer udføres.

**PALLE SØRENSEN,**  
6, Sølvtorvet 6.

## Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

**Skibsinventarie- og Provianteringshandel.**

Telefon Nr. 6. **G. W. Møller, Dragør.** Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

## Sø- og Handelsrettens Formand og Skibsførerne.

Vi have modtaget følgende:

Under denne Overskrift findes der i »Dansk Søfartstidende« for den 4. Marts d. A. et Angreb paa mig, i Anledning af hvilket jeg tror at burde fremkomme med følgende Bemærkninger, som jeg dog med Forsæt har tilbageholdt til nu.

Den 22. Jan. d. A. holdtes der Handelsret, som var paaregnet at blive færdig til ca. Kl. 1 $\frac{1}{2}$ , men trak ud til ca. Kl. 3 $\frac{1}{2}$ . Kl. lidt over 2, midt under en indviklet Procedure, kom et af Rettens Bude ind i Retssalen og meddelte mig, at der var en Skibsfører, hvis Navn ikke blev opgivet, inde i Justitskontoret, som vilde tale med mig. Jeg paalagde Budet at sige ham, at han maatte vente, da der holdtes Ret. Lidt efter kom Budet igen ind i Salen og sagde, at Skibsføreren ikke kunde vente, men straks maatte have mig i Tale. Jeg afbrød da med en Undskyldning Retten for et Øjeblik og gik ind i Kontoret, hvor der stod en Herre, som jeg antog for den paagældende Skibsfører, og til hvem jeg da i en — det erkender jeg — irriteret Tone sagde omtrent følgende: hvor det kunde falde ham ind at lade mig forstyrre, naar der holdtes Ret, og at dette, da jeg en Gang havde svaret, at han maatte vente, var utilbørligt. Jeg blev da af en i Kontoret tilstedeværende Assistent gjort opmærksom paa, at den Kaptajn, der stod i Kontoret, og som var Kaptajn Schmidt, ikke havde sendt Bud efter mig, men at den Kaptajn, som havde ladet sende Bud ind til mig, opholdt sig inde hos Justitssekretæren. Jeg gik da straks ind til denne, hvor jeg overfor den derværende Skibsfører, som viste sig at være Kaptajn Schultz, gentog min fornævnte Ytring med Tilføje, at han maatte vente, hvorpaa jeg gik tilbage til Retten, efter hvis Afslutning jeg saa havde en Samtale med Kaptajn Schultz om Afholdelse af Søforhør den næste Dag o. s. v.

Jeg kan ikke erkende Rigtigheden af Kaptajn Schmidts Fremstilling, forsaavidt den ikke stemmer hermed. Jeg sagde ikke til ham: »Er De ikke Kaptajn Schultz«, thi jeg anede endnu ikke, da jeg kom ud, hvem den Skibsfører var, som havde sendt Bud efter mig. Jeg optraadte ikke som en Rasende, og jeg slog ikke i Bordet enten for Kaptajn Schultz eller for nogen anden. Mit Mellemværende med Kaptajn Schultz, som denne ikke selv har fremdraget i Søfartstidende, skal jeg selvfølgelig iøvrigt saa meget mindre her komme ind paa, som han, efter hvad Kaptajn Schmidt i sin Klage har omtalt, i den Anledning har indklaget mig for Kriminalrettens Civilkammer, hvor Sagen dog nu synes at have Udsigt til at bortfalde i al Fredelighed. Men jeg skylder dog at nævne, at Kaptajn Schultz's Fremstilling af dette Mellemværende, som iøvrigt angik ogsaa andre Punkter, ikke ganske stemmer med min. Om dette Mellemværende kan jo imidlertid Kaptajn Schmidt, der ikke var til Stede ved min Forhandling med Kaptajn Schultz, intet vide uden fra denne. Nu nærer jeg vel ikke den fjerneste Tvivl om, at begge de to Herrer have søgt at give en efter deres Overbevisning fuldt ud korrekt Fremstilling af, hvad der vedkom enhver af dem. Men jeg stiller frejdig min Fremstillings Rigtighed overfor deres. De enkelte Uoverensstemmelser vilde iøvrigt nu kun — og endda kun maaske — kunne fjernes ved Afhøring af Justitssekretæren og den eller de to Kontorister, som da vare til Stede i de to Kontorer, men det vil forstaas, at jeg har ment slet ikke selv at burde udspørge dem derom. Naar Kaptajn Schmidt omtaler, at han har faaet mange Forespørgsler fra Kolleger om det passerede, kan det kun være foranlediget ved, at han selv eller Kaptajn Schultz har omtalt dette for andre. Det beror nemlig paa en fuldstændig Misforstaaelse, naar Kaptajn Schmidt berører, at jeg skulde have sagt, at jeg havde omtalt Sagen for nogen af Rettens søkyndige Medlemmer;

det har jeg slet ikke gjort saa lidt som for nogen ellers. Det beror iøvrigt ligeledes paa en fuldstændig Misforstaaelse, at jeg til Kaptajn Schmidt skulde have sagt (den 29. Jan.), at jeg slet ikke huskede, hvad der var passeret; jeg huskede det tvertimod meget godt.

Naar jeg efter Modtagelsen af Kaptajn Schmidts Brev af 27. Jan. anmodede ham om at komme op til mig i Retten, skete det, fordi jeg ønskede om muligt at fjerne enhver krænket Følelse hos ham, om jeg end ikke fandt nogen Grund til en saadan krænket Følelse, da det straks var blevet klart for alle, at min Udtalelse d. 22. Jan. aldeles ikke havde sigtet til ham, — men til at gentage dette sidste i Overværelse af den eller de Personer i Kontoret, som havde været til Stede d. 22. Jan., og for hvem det, som sagt, straks var blevet klart, fandt jeg ganske vist ingen Anledning, saa lidt som jeg finder det nu, om jeg end beklager, at Kaptajn Schmidt fremdeles føler sig krænket.

Naar jeg er gaaet saa udførlig ind paa foranstaaende, er det, fordi jeg med Søfartstidendens Redaktion — med hvilken jeg ikke tidligere er traadt i Forbindelse, og hos hvilken jeg derfor ganske vist ikke har kunnet tænke mig nogen forudfattet Animositet — er enig i, at det er i høj Grad magtpaaliggende, at Sø- og Handelsrettens Formand ikke blot optræder juridisk korrekt, men tillige optræder saa hensynsfuldt, imødekommende og hjælpsomt overfor alle, der have med ham at gøre, som muligt. Nu bilder jeg mig ganske vist langt fra ind, at jeg altid skulde have handlet fejlfrit i saa Henseende, men jeg er mig bevidst, at jeg til enhver Tid med Til sidesættelse af Hensyn til egen Bekvemmelighed o. s. v. har søgt at gøre mit bedste for i min Stilling at virke paa den anførte Maade, og det ikke mindst overfor Sømandsstanden, hvis vanskelige Forhold i mange Retninger nu for Tiden jeg fuldt ud erkender. Jeg havde hidtil ogsaa troet, at dette ialtfald saa nogenlunde var lykkedes mig. Det har derfor ikke kunnet andet end gøre mig meget ondt, at ikke blot Kaptajn Schmidt — og formentlig Kaptajn Schultz — synes at være af en anden Mening, men at tillige Søfartstidendens Redaktion ved de Bemærkninger, som den straks har føjet til Kaptajn Schmidts Klage, synes at antyde eller dog at forudsætte, at hans Opfattelse af min Opræden er til Stede i større Omfang hos Sømandsstanden, og tillige synes, uden først at indhente Oplysning fra anden Side, at gaa ud fra, at hans Fremstilling og Opfattelse ubetinget er den rette, og derved paa Forhaand at fælde en Dom over mit Forhold, som let kan udbrede sig yderligere og faa Fodfæste, og overfor hvilken jeg — samtidig med at jeg ikke kan erkende Redaktionen's Competence i saa Henseende — i Virkeligheden er den sidste til at værgе mig og derfor fremtidig maa tie.

den 14. Marts 1897.

J. N. A. Madvig.

Vi skulle ikke komme ind paa den Del af ovenstaaende Udtalelser fra Sø- og Handelsrettens Formand, der angaa hans Mellemværende med de to Kaptajner, dels fordi Kaptajn Schmidt, der nu er sejlet herfra, formentlig selv vil udtale sig om de iøvrigt ikke meget omfattende Uoverensstemmelser mellem den ærede Formands og hans egen Fremstilling af Sagen, dels fordi der af den ved Kriminalrettens Civilkammer verserende Sag antagelig vil resultere mere autentiske Oplysninger, end vi se os i Stand til at give. Vi indskrænke os til nogle faa Ord om de Bemærkninger, den ærede Formand knytter til vore egne Udtalelser om Sagen. Vi have ved disse ganske vist forudsat, at den Opfattelse af Formandens Opræden,



der ligger til Grund for Kaptajn Schmidts Indlæg, er, eller let kan blive, saa almindelig, at den vil kunne komme til at indvirke skadelig paa den Ro og Tillid, med hvilken selv den menige Sømand bør kunne møde i Retten. Ligeftrem at godtgøre, at denne Forudsætning er rigtig, er selvfølgelig en vanskelig Sag, men vi bede den ærede Formand være forvisset om, at vor Anskuelse herom ikke hviler paa noget løst Grundlag. Vi se ikke heller det uberettigede i, at vi have forudsat, at Kaptajn Schmidts, under hans Navn offentliggjorte Fremstilling er i det væsentlige rigtig, saa meget mere som den ærede Formands Indlæg ikke synes os at have paavist denne Forudsætnings Fejlaglighed. Vi kunne ikke indrømme, at vi have overskredet vor Kompetence ved paa Grundlag af Kaptajn Schmidts Indlæg at paapege den Betydning, det har, at Ledelsen i Sø- og Handelsretten er en saadan, at de Søfarende møde i Retten med fuld Tillid til denne Ledelse, og den ærede Formand bør heri ikke se nogen Tendens til at fælde en forhastet Dom over hans Optræden, men udelukkende et Ønske om at gøre vort til at forhindre, at Tilliden til Sø- og Handelsrettens Ledelse rokkes. Den ærede Formands ovenstaaende Indlæg konstaterer jo for det første hans fulde Samstemning med vor Opfattelse om den Betydning, en hensynsfuld og forstaaende Ledelse af Retten har, for det andet hans gode Vilje til at handle ud fra denne Opfattelse. Der er derfor al Grund til at antage, at blot den Omstændighed, at den ærede Formands Opmærksomhed er bleven henledet paa de her omhandlede Forhold, vil bevirke, at der iagttages de Hensyn, vi have ment os berettigede til at fremdrage, og som sikkert mod den ærede Formands Vilje af og til ere traadte for meget i Baggrunden.

Red.

## Literatur.

Af C. F. Bergs Ordbog for Skibsredere, Skibsførere og Styrmand foreligger nu 4de og 5te Hefte. Af det righoldige Indhold fremhæve vi Afhandlingerne om Dispathe, England, Forsikring, Fragt, Frankrig, Fyr, Havari, Havnevæsen, Hyre og Hyrekontrakt. Bogen afhjælper, som vi tidligere have fremhævet, et Savn baade i Norges og i vor egen nautiske Literatur, og vi anbefale den som en fortræffelig Haandbog for de Søfarende og for alle, der ere knyttede til Søfarten. (H. Joh. Dyring, Porsgrund).

Copenhagen and its Free Port er Titlen paa en af Kjøbenhavns Frihavns-Selskab udgiven, i en Aar-række bebudet Bog om Kjøbenhavn og særlig om dens Frihavn. Den er affattet paa engelsk og fremtræder i en smagfuld Udstyrelse. Bogens Hensigt synes at være en dobbelt: dels at reklamere for Kjøbenhavn som Turistby, dels for Frihavnen som Knudepunkt for Østersø-Handelen. Om denne Kombination er hensigtsmæssig, kan vistnok være tvivlsomt. Imidlertid fremstilles i Afsnittet om Frihavnen dennes hele Indretning, de Fordele, den frembyder for Udlandets Forretningsverden, dens Takster m. m. m. paa en saa anskuelig Maade, at Bogen sikkert vil gøre Nytte. Den indeholder selvfølgelig for danske Læsere intet væsentligt nyt, men vil forhaabentlig bidrage til at gøre Frihavnen yderligere kendt i Udlandet.

## Skippernes Organisation.

Vi have modtaget følgende Indlæg, hvis Fremkomst er forsinket paa Grund af Pladsmangel:

Hr. Skibsfører I. A. Hansen beklager sig i sin Artikel i dette Blads Nr. 7 over, at jeg paa Mødet i Odense ikke kunde faa disse Minimums-Takster i mit Hoved og over at jeg har holdt paa, at vi bør have en Mægler paa hver Plads. Jeg skal hertil bemærke, at paa de Møder, vi have afholdt ved Fakse Ladeplads og ved Rødvig, fandt Bestemmelsen om, at vi kun bør have en Mægler paa hver Plads, enstemmig Tilslutning. Der er altsaa flere, som deler min Anskuelse herom, og Hr. Hansen kommer nok med Tiden ind paa det samme, naar han kommer mere ind i Skipperfaget. — Hr. Hansen mener, at vi skal bort fra Lastning efter Tørn, men hvorledes tror han, at dette kan undgaa; en stor Majsdamper losses f. Eks. i Frihavnen, og 15 à 20, eller maaske flere, Smaafartøjer skal have Last fra dette Skib for at gaa til forskellige Pladser; der er kun 4—6 Luger, som de kan losse fra, og saa kan de dog ikke storme paa alle paa en Gang, selv om de ere komne i samme Minut. Jeg mener, at det harmeligste ved en saadan Lejlighed er, at en Damp-er, der kommer med Certeparti, som lyder paa at laste uden Ophold, gaar forud for Smaafartøjerne; det skulde forhindres i Fremtiden.

Paa den Tid, da der, særlig i Aarhus, var Tale om at danne den ny Forening, kom det paa Tale, hvorledes egentlig de større Mæglerfirmaer vilde stille sig overfor os. Efter Samraad med andre Skippere skrev jeg derfor til d'Hr. Bjerre & Rømer, for at forhøre mig herom. Hr. Hansen kan dog ikke med nogen Grund være opbragt over, at jeg ikke den Gang — det var 9. eller 10. Januar — forespurgt mig hos den Forening, der først dannedes 28. Januar.

Jeg fastholder fremdeles, at den ny Forening, ved at gaa ind under »Dansk Sejlskibsrederi-Forening«, har valgt den nemmeste, billigste og sikreste Vej, ad hvilken den mindre Skibsfarts Kaar kunne forbedres. Jeg har i mange Aar, maaske i flere end nogen anden, i Tale og Skrift arbejdet for at vi skulle organisere os. Nu faar jeg af Hr. Hansen Utak for det, men anderledes er Verden jo ikke.

Fr. Nielsen,  
»Nordlyset«.

## Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet »Skjold« har afholdt aarlig Generalforsamling. Kammerherre, Amtmand Bille, ledede Forhandlingerne og oplæste Beretningen.

Skibene havde hele Aaret været i Beskæftigelse uden særlige Havarier. I August-September Maaned indtraadte en betydelig Bedring i Fragtraterne, og om man end ikke — paa Grund af tidligere Afslutninger — fuldt ud havde nydt godt af denne Bedring, saa indvirkede den dog paa Aarets Resultat. De høje Fragter varede desværre kun kort, og i November-December vare Raterne atter lave. Den bedre Stemning i Efteraaret har dog haft den Virkning, at det har været muligt at afslutte Fragter pr. 1897 til højere Rater, end der blev betalt for samme Tidsrum i 1896.

Dampskibet »Skjold« havde i 1896 udført 11 Rejser paa Østersøen og Nordsøen med et Overskud af 38,447 Kr. 93 Øre. »Knud« havde udført 11 Rejser med et Overskud af 20,607 Kr. 39 Øre. Det har i Helsingør gennemgaaet sin »Special Survey Nr. I«, der medtog 16 Dage og kostede 17,987 Kr. 45 Øre. »Svend« havde sejlet særlig heldigt og udført 10 Rejser med et Overskud af 44,259 Kr. 44 Øre. Ligesom »Knud« har det i Helsingør gennemgaaet sin »Special Survey Nr. III«, der medtog 34 Dage og kostede 23,955

Kr. 59 Øre. Beløbet for begge disse Eftersyn, tilsammen 41,943 Kr. 04 Øre, var belastet Amortisationskontoen. »Erik« havde udført 11 Rejser med et Overskud af 32,458 Kr. 8 Øre. »Danmark« havde sejlet mindre heldigt. Det havde udført en Rejse paa Pensacola og 7 Rejser paa Østersøen med et Overskud af 49,858 Kr. 19 Øre. Selskabets nye Skib »Ragnar« blev afleveret den 15de Juni og havde vist sig som en værdifuld Forøgelse. Det havde i den Tid, det havde været i Fart, udført 6½ Rejser paa Østersøen med et Overskud af 46,603 Kr. 85 Øre.

Skibenes samlede Overskud var saaledes 232,234 Kr. 88 Øre. Aarets samlede Indtægt blev 237,908 Kr. 64 Øre. Af dette Beløb var der udbetalt 2½ pCt. à conto Udbytte for 1896 med 37,500 Kr. Efter Betaling af Tantième blev tilbage en Driftssaldo af 68,491 Kr. 82 Øre, og heraf foreslog Bestyrelsen, at der udbetales et Restudbytte af 4½ pCt. eller 67,500 Kr., saaledes at hele Aarets Udbytte blev 7 pCt. med 7 pCt. Henlæggelse til Amortisation. Amortisationskontoen var nu 464,067 Kr. 37 Øre, hvilket er afskrevet paa Skibenes bogførte Værdier.

Paa den i 1896 afholdte ordinære Generalforsamling blev det vedtaget at løbe en Selvrisko af c. 20,000 Kr. paa hvert Skib. Den derved i Aar sparede Assurancepræmie androg 4013 Kr. 11 Øre, der var krediteret en Assurancekonto.

Der gaves enstemmig Decharge for Regnskabet.

Den fratrædende Kommitterede, Entreprenør N. Andersen, og Revisorerne genvalgtes enstemmig.

Dampskibsselskabet »Carl« har afholdt aarlig Generalforsamling.

Skibene have i det forløbne Aar sejlet uden særlige Havvarier, men de havde ikke i særlig Grad nydt godt af Fragtstigningen i Efteraaret.

»Olaf« var saaledes i »Timecharter«, indtil det i Juli Maaned blev solgt til Rio de Janeiro, og det havde i dette Tidsrum opsejlet et Overskud af 13,654 Kr. »Volmer« havde hele Aaret været i »Timecharter« og havde et Overskud af 39,316 Kr. 55 Øre. »Dan« havde udført 11 Rejser paa Østersøen og Nordsøen med et Overskud af 34,169 Kr. 83 Øre. »Magnus« havde udført 10 Rejser med et Overskud af 31,240 Kr. 27 Øre, og »Harald«, der havde udført en Rejse paa Pensacola og 6½ Rejse paa Østersøen, havde et Overskud af 58,531 Kr. 96 Øre. Det samlede Driftsoverskud var saaledes 166,913 Kr. 61 Øre. Efter forskellige Henlæggelser og Betalinger blev der 147,427 Kr. 87 Øre tilovers.

»Olaf« var bleven solgt i Brasilien for 7000 Pd. St., der efter Fradrag af Omkostninger, Hjemsendelse af Mandskabet etc. gav et Nettooverskud af 108,384 Kr. 12 Øre. Skibet stod imidlertid til Bogs for 648,971 Kr. 38 Øre og Forskellen var saaledes 540,597 Kr. 36 Øre. Amortisationskontoen stod kun krediteret for 413,846 Kr. 87 Øre, og der blev saaledes en Debetsaldo af 126,750 Kr. 39 Øre. Driftsoverskudet androg som nævnt 147,427 Kr. 87 Øre, og det vilde selvfølgelig være det rigtigste, om dette blev benyttet til Dækning af denne Difference, men da Bestyrelsen vidste, at Aktionærerne gør Regning paa et Udbytte af 4½ pCt., saa foreslog den, at et saadant Udbytte udbetales, og at Resten af Driftsoverskudet benyttes til delvis Dækning af de 126,750 Kr. 39 Øre, og Resten heraf dækkedes af næste Aars Overskud.

Paa den sidste ordentlige Generalforsamling vedtoges det, at Selskabet selv skulde løbe en Risiko paa hvert Skib. Den derved i Aar sparede Assurancepræmie andrager kun 762 Kr. 20 Øre. Grunden hertil var, at Skibenes Police udløb i Slutningen af Aaret, og det var først efter Udløbet af den løbende Police, at Selskabets Risiko kunde begynde.

Paa den i September afholdte ekstraordinære Generalforsamling fik Bestyrelsen Bemyndigelse til at anskaffe et nyt Skib. Dette havde faaet Navnet »Olaf«.

Der gaves enstemmig Decharge for Regnskabet.

Den fratrædende Kommitterede, Kaptajn L. C. Kraemer, og Revisorerne genvalgtes enstemmig.

Dampskibsselskabet »Gorm« har afholdt sin aarlige Generalforsamling.

Dampskibet »Gorm« havde udført 10½ Rejse paa Østersøen og Nordsøen med et Overskud af 38,068 Kr. 65 Øre. »Frode« havde udført en Rejse paa Sortehavet og 7 Rejser paa Østersøen med et Overskud af 51,079 Kr. 39 Øre. Selskabets nye Skib, »Sigurd«, blev afleveret i Maj og stod til Bogs for 406,474 Kr. 42 Øre. Det havde udført 6½ Rejse paa Østersøen med et Overskud af 53,705 Kr. 68 Øre.

Det samlede Overskud var saaledes 142,843 Kr. 62 Øre. Aarets samlede Indtægt blev ialt 143,532 Kr. 41 Øre. Heraf var der udbetalt 2½ pCt. à conto Udbytte pr. 1896. Efter Henlæggelser m. v. blev der et Overskud af 44,034 Kr. 60 Øre, hvoraf Bestyrelsen foreslog, at der udbetales et Restudbytte af 6½ pCt. eller 43,290 Kr., altsaa ialt et Udbytte af 9 pCt. med 9 pCt. Henlæggelse.

Paa den sidste ordentlige Generalforsamling vedtoges det, at Selskabet selv skulde løbe en Risiko paa hvert Skib. Den derved sparede Assurancepræmie androg 2339 Kr. 47 Øre, der var krediteret en Assurancekonto. Amortisationskontoen androg 209,634 Kr. 69 Øre, der var afskrevet paa Skibenes bogførte Værdier.

Der gaves enstemmig Decharge for Regnskabet. Den fratrædende Kommitterede, Konsul Oluf Hansen, og Revisorerne genvalgtes enstemmig.

Dampskibsselskabet »Heimdal« har afholdt sin aarlige Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Carl Meyer. Grosserer Martin Carl aflagde Beretning.

Dampskibet »Anine« havde været i stadig Fart paa Nord- og Østersøen og havde indsejlet et Overskud af 45,838 Kr. Dampskibet »Kamma« blev indkøbt i April for Lst. 8100 og havde gennemgaaet et grundigt Eftersyn. Skibet, der ialt kom til at staa Selskabet i 197,856 Kr., havde vist sig at være en meget fordelagtig Baad ligesom Selskabets andet Skib. Den havde været i Fart paa Nord- og Østersøen og havde indsejlet et Overskud af 30,199 Kr.

Af den ifølge sidste Generalforsamlings Beslutning udvidede Aktiekapital blev der i Begyndelsen af Oktober f. A. emitteret 500,000 Kr. og der blev samtidig kontraheret for to nye Dampere, der ventes at ville komme i Fart i April i Aar.

Den samlede Indtægt var 79,481 Kr. Heraf var der betalt à conto Udbytte 5 pCt., og der foresloges nu efter Henlæggelser m. v. yderligere betalt 7 pCt. Udbytte, ialt altsaa 12 pCt. Udbytte, medens der overførtes i ny Regning 4001 Kr.

Der gaves enstemmig Decharge for Regnskabet. Den fratrædende Kommitterede og Revisorerne genvalgtes.

Der forelaa Forslag til en Lovændring, hvorved Aktiekapitalen udvidedes til 1,500,000 Kr. samt gaves Bestyrelsen Bemyndigelse til at udvide den til 2,000,000 Kr. Forandringen skulde ske for eventuelt Indkøb af nye Skibe.

Generalforsamlingen var imidlertid ikke beslutningsdygtig til Vedtagelse af denne Lovændring, der maa forelægges paany for en ekstraordinær Generalforsamling.

Dampskibsselskabet »Norden« har holdt aarlig Generalforsamling. Højesteretssagfører Grüner dirigerede.

Den administrerende Direktør, Hr. F. Brown, gav Oversigt over Virksomheden. Aaret havde været ganske gunstigt, som Regnskabsresultatet viste.

Skibet »Nordkap« var solgt, og der var anskaffet 2 nye Skibe, »Nordboen« og »Nordkap«, om hvis Dimensioner han gav nærmere Oplysninger. Den store Strike i Hamburg havde kostet Selskabet en Del. Udsigterne for indeværende Aar vare for Selskabet lyse. Der var paa de 2 nye Skibe fra midt i Oktober tjent over 100,000 Kr. I Sortehavet vare Fragterne nu meget lave, men der havde Selskabet kun en Baad, medens de store Baade vare i Fart paa Nordamerika

(Kontrakter løbende indtil September), og de tjente ualmindelig godt.

De store Baade vare de, som Tiden krævede; ved dem tjentes der aabenbart bedst. Taleren gennemgik dernæst Regnskabet. Aktieudbyttet er 10 pCt.

Der gaves enstemmig Decharge.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgte Overretssagfører Paludan.

Revisorerne genvalgte.

Revisor Møllmann motiverede et af ham stillet Forslag, hvorefter Bestyrelsen bemyndiges til, naar den fandt det heldigt for Selskabet, at anskaffe 1 eller 2 Dampskibe af saadan Størrelse og paa saadanne Vilkaar, som det fandt det hensigtsmæssigt — og dertil at optage Laan og eventuelt udvide Aktiekapitalen. I sin Motivering bemærkede Taleren, at Forslaget var at betragte som et Udtryk for hans Tillid til »Norden«. Denne Tillid var begrundet i Selskabets dygtige Administration samt i dets gode Materiel.

Bestyrelsens Formand, Overretssagfører H. Paludan: Bestyrelsen tog med Tak imod Forslaget. Men Bestyrelsen kunde efter den korte Tid, der havde været til dens Raadighed, ikke allerede nu udtale sig nærmere om Skibenes Anskaffelse eller om Pengenes Tilvebringelsesmaade. Men Spørgsmaalet skulde hurtigst muligt blive overvejet af Bestyrelsen. En Udtalelse af Møllmann gav ham Anledning til at bemærke, at hvor megen Tillid Bestyrelsen end havde til den administrerende Direktør, saa vilde han dog erindre om, at »Norden« som ethvert andet Selskab selvfølgelig var underkastet Konjunkturerne, og at derfor »Norden« ikke kunde betragtes som en Sparekasse, hvor man kunde være sikker paa at faa 10 pCt.

Da Forsamlingen ikke var beslutningsdygtig, vil en ny Generalforsamling blive sammenkaldt.

Dampskibsselskabet »Myren« har holdt aarlig Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Salomonsen.

Forretningsføreren, Grosserer Ulrik Holm, aflagde Beretning og Regnskab. Den første Del af Aaret havde været temmelig sløj, hvorimod den sidste Del havde været heldig. Begge Selskabets Skibe, »Anna« og »Clara«, havde sejlet heldig og uden Havari af Betydning. Overskudet paa Farten for de to Skibe havde i alt været 38,059 Kr. Til Aktionærerne udbetaltes 10 pCt. i Udbytte, medens der til Reservefondet henlagdes 9 pCt. af Aktiekapitalen.

Forskellige Aktionærer protesterede mod at der var taget af Reservefondet til at reparere Skibene med, naar der var nok i Driften til dette Brug.

Grosserer Karl Frederiksen oplyste, at det omhandlede Beløb var taget til Klasseforhøjelse, ikke til egentlig Reparation. Denne Udgift kom igen hvert fjerde Aar, og den burde ikke tages af Driften, men af Reservefondet.

Der gaves Decharge.

Fra Bestyrelsen forelaa Forslag om Bemyndigelse for denne til at anskaffe et eller to nye Skibe. Da Generalforsamlingen ikke var beslutningsdygtig, kunde der dog ikke tages Beslutning om denne Sag.

Grosserer Kjørboe var som Medlem af Bestyrelsen imod disse Nyanskaffelser, saa længe Tiderne ikke vare bedre end i Øjeblikket.

Til Bestyrelsen valgtes sluttelig Grosserer A. Collstrop i Stedet for Grosserer Kjørboe, der ikke ønskede Genvalg.

Den 7. ds. afholdtes Generalforsamling i »Sønderho Enkekasse«. Formuen er Kr. 33,168,62. Fremgangen har været Kr. 383,24 for sidste Aar, Medlemsantallet er 129. I Understøttelse til 31 Enker er udbetalt Kr. 3240. I Bidrag fra Medlemsmedlemmer er indkommen Kr. 93,00.

Ligeledes i Sønderho Understøttelseskasse, hvis Formue er Kr. 10,140, i Aarets Løb er uddelt til Trængende Kr. 620.

»Fanø Bombebøsse«, der blev stiftet for 23 Aar siden og omfatter Fanø Tolddistrikt, har afholdt sin aarlige Generalforsamling i Fanø Skibereederforenings Lokale. Formanden, Skoleinspektør Holger Poulsen, aflagde Beretning og oplæste Regnskabet for 1896, der fremlagdes i revideret Stand og godkendtes.

Af Indtægtsposterne skulle vi nævne følgende:

1. Af Bøsser i Skibe fra Nordby . . . . .	Kr. 87.00
2. Bøder fra Sønderho-Skibe . . . . .	177.20
3. Indvundne Renter . . . . .	260.67
	Ialt . . . . . Kr. 524.87

Udgifterne vare:

1. Uddelt til 25 gamle og trængende Sømænd i Nordby og 3 i Sønderho . . . . .	Kr. 324.36
2. Administration . . . . .	38.42
3. Overskud . . . . .	162.09
	Ialt . . . . . Kr. 524.87

Bombøbøssens Formue udgjorde den 31. December 1896 Kr. 6345.98, hvoraf Kr. 5765.06 tilhøre Nordby, Resten eller Kr. 580.98 Sønderho. Grundfonden er 6000 Kroner, som der ikke maa disponeres over, medens Relerfonden, 345 Kr. 98 Øre, kan anvendes efter Styrelsens Skøn. Til Medlemmer af Styrelsen genvalgte Skibsreder C. H. Nielsen og Bogholder P. Svarrer. De øvrige Medlemmer af Styrelsen ere:

I Nordby: Toldforvalter Jensen, der i Følge Lovene er født Medlem, Skibsrederne N. H. Svarrer og M. N. Thing samt Inspektør Poulsen; I Sønderho: Gæstgiver B. P. Christensen samt Skibsrederne N. H. Brinck og S. A. Sørensen.

Til Revisorer valgtes Skibsrederne L. Ankersen og P. Poulsen af Nordby.

»Den frivillige Understøttelses-Forening for Enker i Nordby Sogn« (»Enkekassen«) har ligeledes holdt Generalforsamling.

Formanden, Skibsreder P. N. Winther, aflagde Beretning. Det reviderede Regnskab for 1896, der godkendtes, udviser, at Foreningen i 1896 har haft følgende Indtægter:

1. Kassebeholdning og Restancer fra forrige Aar. . . . .	Kr. 54.97
2. Medlemsbidrag . . . . .	3048.00
3. Afdrag paa Laan . . . . .	2347.50
4. Rentør . . . . .	1043.55
5. Gaver fra forskellige . . . . .	1285.00
6. Bidrag fra Skibene . . . . .	229.38
7. Hævet i Banker og Sparekassen . . . . .	1400.00
	Ialt . . . . . Kr. 9408.40

Udgifterne vare:

1. Understøttelser til Enker . . . . .	Kr. 5540.00
2. Udbetalte Laan . . . . .	1070.00
3. Administration . . . . .	76.01
4. Indsat i Banker og Sparekasser . . . . .	2506.36
5. Restancer og Kassebeholdning . . . . .	216.03
	Ialt . . . . . Kr. 9408.40

Statusopgørelsen udviser, at Foreningen ved

Aarets Begyndelse ejede . . . . . Kr. 26,445.28  
Ved dets Slutning . . . . . 26,415.20

Tilbagegang . . . . . Kr. 30.08

Medlemsantallet var ved Udgangen af

	1896	1895
I. Betalende Medlemmer . . . . .	152	167
II. Medlemmer, der ere fri for at svare Kontingent . . . . .	57	52
	Ialt . . . . . 209	219

Tilbagegang: 10 Medlemmer.

Antallet af understøttede Enker var ved Aarets Begyndelse . . . . . 83  
Ved Slutningen af samme . . . . . 87

Fremgang . . . . . 4

Til Medlemmer af Styrelsen genvalgte Skibsrederne C. P. Holm og P. N. Winther. De øvrige Styrelsesmedlemmer ere: Skibsreder G. P. Clausen, Bogholder N. S. Gundersen og Købmand Joh. Mathisen. Til Revisorer genvalgte Bankdirektørerne H. H. Clausen og C. C. Nielsen.

Rønne Pensions- og Understøttelses-Kasse for Skibsførere, deres Enker og Børn har afholdt aarlig Generalforsamling. Af Indtægterne fremhæve vi: Beholdning Kr. 14,670.06, Medlemsbidrag Kr. 838, Indkomne Restancer Kr. 18, Tonspenge af 5,312 $\frac{1}{2}$  Tons Kr. 106.25, Renter Kr. 1,302.76, Indfriele Panteobligationer Kr. 4,200; af Udgiftsiden: Udbetalte Pensioner Kr. 1,625, Ekstra Hjælp til syge Medlemmer Kr. 50, Restancer Kr. 12, Avertissementer, Lokale m. m. Kr. 42.92, I Rønne Sparekasse Kr. 18,293.79, Kassebeholdning Kr. 1,111.36. Regnskabet balancerer med Kr. 21,135.07. Kassens Kapitalformue var 1. Janr. Kr. 34,520.06, Aarets Overskud Kr. 1,035.09. — Af de i Bøsserne indkomne Kr. 362.58 er foreløbig uddelt i mindre Beløb til 56 trængende Sømænd og deres Enker Kr. 186. — De efter Tur fratrædende Medlemmer af Bestyrelsen, d'Hrr. Joh. Holm og H. H. Westh, genvalgte.

### Ugens Havarier.

Ariel, Dpsk. af Amsterdam, er strandet ved Fjaltring. Af dette Skib er der nu bjerget en hel Del Kaffe, Tobak, Huder etc., og Auktionen er fastsat til Onsdagen d. 24. ds.

Dagmar, Jagt af Middelfart, kolliderede Natten til d. 15. ds. med Lappegrundens Fyrskib. Jagten sank, Mandskabet reddedes om Bord paa Fyrskibet.

Gordoria, Dpsk. af London, kom d. 12. ds. paa Grund paa Lysegrund paa Rejsen herfra til Aarhus med Oliekager. Flot d. 13. ds. med Assistance af Svitzers og indbragt til Aarhus.

Olivia, Dpsk. af Hamburg, grundstødt ved Rødsand, er meget læk. Der er nu ved Svitzers Hjælp udlosset en Del af Ladningen (Kaffe, Appelsiner, Bomuld etc.). Efter endt Udlosning og Hævning bliver Skibet bragt til Rostock for Reparation.

Anna, Skonnert, er d. 15. ds. paa Rejsen fra Wemyss til Ærøskjøbing indkommet til Leith med Skade.

Niels Juel, Skonnertbrig af Faaborg, kom d. 13. ds. paa Grund paa Læsø paa Rejsen fra Odense till Dysart i Ballast. Flot med Assistance.

Maja, Skonnert af Ærøskjøbing, er d. 13. ds. indløben til Lissabon med forskudt Ladning.

*Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonceafdeling.*

### Fra Sø og Land.

Fra Flensburger Schiffsbau-Gesellschafts Værft løb for en 14 Dage siden en af Hr. Grosserer Alfred Christensen bestilt og til dels efter hans Konstruktion bygget Damper af Stapelen.

Den fik Navnet »Eklipika« og Dimensionerne ere 301' × 38' 9" × 23' 6".

Dampskibet »Skanderborg«, bygget for Regning Dampskibsselskabet »Dannebrog« (C. K. Hansen) i Kjøbenhavn, løb d. 4. ds. af Stabelen fra Helsingørs Jærnskibs og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til British Lloyds højeste Klasse er 278'—6" langt i Hoveddækket, 40'—4" bredt

og 19'—5 $\frac{1}{2}$ " dybt i Rummet, og bliver forsynet med Triple Expansions Maskine med Overflade Kondensation af 800 indicerede Hestes Kraft.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Fragtdamper til Bremen.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Newcastle 14. Marts, bestemt til New-Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Hull 11. Marts, bestemt til Newcastle. — Antwerpen, Müller, ankom til Antwerpen 17. Febr., bestemt til Piræus, Konstantinopel & Sortehavet. — Castor, Holm, ankom til Valencia 13. Marts, bestemt til Messina, Afrika, Malaga & Cadix. — Chr. Broberg Gøtsche, ankom til Newcastle 11. Marts bestemt til Spanien & Italien.

— Dagmar, Gade, ankom til London 13. Marts, bestemt til Newcastle. — Douro, Brabrand, afgik fra Newcastle 11. Marts, bestemt til Oporto, Lissabon. — Georgios I, Kihl, afgik fra Pera 9. Marts, bestemt til Odessa. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Kbhvn. 16. Marts, bestemt til Reval. — Kiew, Rabe, afgik fra Sunderland 10. Marts, bestemt til Bordeaux. — Kursk, Staal, ankom til La Rochelle 1. Marts, bestemt til Kbhvn. — Leopold II, Kruse, ankom til Odessa 14. Marts, bestemt til Antwerpen. — Louisiana, Jensen, afgik fra New-Orleans 11. Marts, bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Odessa 5. Marts, bestemt til Antwerpen. — Nicolai II, Jespersen, ankom til New-Orleans 7. Marts, bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Odessa 5. Marts bestemt til Alger & Cete. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 13. Marts, bestemt til Dunkirk. — Tomsk, Andersen, afgik fra Libau 14. Marts, bestemt til Reval. — Vesuv, Norden, afgik fra Portsmouth 13. Marts, bestemt til Valencia. — Viking, Jørgensen, ankom til Lissabon 13. Marts, bestemt til Kbhvn. — Xenia, Ingerslev, ankom til New-Orleans 4. Marts, bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Kbhvn. 15. Marts, bestemt til Arendal, Stavanger, Bergen, Manchester & Liverpool. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Stettin 14. Marts, bestemt til Vestnorge. — Ceres, Corfitzon, afgik fra London 13. Marts, bestemt til Kbhvn., Libau. — Charkow, Nielsen, ankom til Hull 15. Marts, bestemt til Kbhvn., Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom til London 14. Marts, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Christianssund, Bay Schmith, afgik fra Arendal 13. Marts, bestemt til Vestnorge. — Fanø, Jørgensen, afgik fra Hamburg 16. Marts, bestemt til Kbhvn., Østersøen. — Frederik, Harboe, ankom til Pillau 15. Marts, bestemt til Hull. — Jolantha, Clauson Kaas, afgik fra Kbhvn. 10. Marts, bestemt til Manchester. — Kasan, Thomsen, ankom til Pillau 14. Marts, bestemt til Kbhvn., London. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 7. Marts, bestemt til Færøerne & Island. — Louise, Brabrand, afgik fra Hull 15. Marts, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Minsk, Olsen, afgik fra Kbhvn. 10. Marts, bestemt til Manchester, Liverpool. — Morsø, Lind, ankom til Danzig 12. Marts, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 14. Marts, bestemt til Kbhvn., Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Antwerpen 15. Marts, bestemt til Kbhvn., Libau. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn., 16. Marts, bestemt til London. — Pregel, Egidussen, ankom til Libau 7. Marts, bestemt til Hull. — Romny, Harder, ankom til Libau 16. Marts, bestemt Hull. — Thyra, Garde, afgik fra Kbhvn. 14. Marts, bestemt til Leith, Færøerne & Island. — Valdemar, Sørensen, ankom til Antwerpen 16. Marts, bestemt til Kbhvn., Libau. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Kbhvn. 11. Marts, bestemt til Hamburg. — Vesta, Svensson, afgik fra Leith 6. Marts, bestemt til Island. — Constantin, Bloch, afgik fra Libau 13. Marts, bestemt til London. — Georg, Petersen, ankom til London 12. Marts, bestemt til Libau.

Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 18. Marts, bestemt til Grimsby. — Esbern Snare, M. Kofoed, afgik fra Newcastle 16. Marts, bestemt til Frederikshavn. — Ficara, J. V. Fenger, afgik fra Newcastle 17. Marts, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 16. Marts, bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, J. Borries, afgik fra Odense 18. Marts, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 17. Marts, bestemt til Leith via Aarhus & Aalborg. — Storebelt, Gjertsen, afgik fra Nykjøbing F. 17. Marts, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens & Aalborg. — Tejo, Fenger, afgik fra Kbhvn. 18. Marts, bestemt til Newcastle. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 16. Marts, bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, N. W. Smidt, afgik fra Reval

17. Febr., ankom til Rotterdam 14. — Frode, H. W. Wrisberg, afgik fra Savona 27. Febr., bestemt til Baltimore. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Konstantinopel 26. Febr., bestemt til Hamburg. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Gent 9. Marts, ankom til Newcastle 11. — Svend, Chr. Holst, afgik fra Boness 2. Marts, ankom til Libau 8. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Methil 7. Marts, ankom til Libau 14. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Bremen 14. Marts, ankom til Blyth 16. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Reval 16. Marts, bestemt til Rotterdam. — Ragnar, A. S. Hveysel, afgik fra Dunkerque 7. Marts, ankom til Sunderland 11. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Blyth 6. Marts, ankom til Libau 10. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Hamburg 12. Marts, ankom til Newcastle 13. — Magnus, M. Frantzen, afgik fra Libau 6. Marts, ankom til Hamburg 9. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Blyth 16. Febr., ankom til Alexandria 4. Marts. — Olaf, C. A. Jørgensen, afgik fra West Hartlepool 12. Marts, ankom til Sunderland 15.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Aarhus 7. Marts, ankom til Memel 9. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Rotterdam 9. Marts, ankom til Blyth 10. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra Kiel 16. Marts, bestemt til Reval. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Philadelphia 11. Marts, bestemt til Cork. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Dundee 10. Marts, ankom til Aberdeen 11.

**Heimdal.** Anine, J. Møller, afgik fra Sunderland 4. Marts, ankom til Bilbao 9. Marts. — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Bilbao 4. Marts, ankom til Newcastle 10.

**Kjøbenhavn.** Carl Hecksher, Starck, ankom til Halifax 11. Marts. — Dania, Troensegaard, afgik fra Philadelphia 5. Marts, bestemt til Frederikshavn for Ordre. — Fyen, Hansen, afgik fra Reval 14. Marts, bestemt til London. — Hafnia, Neergaard, ankom til Odessa 15. Marts. — Russia, Rasmussen, afgik fra Blyth 16. Marts, bestemt til Neufahrwasser. — Jylland, Jensen, ankom til Newcastle 12. Marts.

**Østersøen.** Ella, Hansen, afgik fra Flensburg 16. Marts, bestemt til Kbhvn. — Maja, Storm Hansen, ankom til Charlestown 16. Marts. — Patria, Andersen, ankom til Stettin 8. Marts. — Rita, Skov, afgik fra Gøteborg 13. Marts, bestemt til London. — Yrsa, Larsen, ankom til Nykjøbing F. 13. Marts.

**Union.** Anglia, Møller, ankom til Rotterdam 15. Marts. — Gallia, Nielsen, afgik fra Alexandria 9. Marts, bestemt til Sevastopol for Ordre. — Frisia, Sørensen, ankom til Rotterdam 11. Marts. — Olga, Jørgensen, ankom til Reval 15. Marts. — Scotia, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 14. Marts, bestemt til Reval.

**Dannebrog.** Amalienborg, Schultz, ankom til Memel 15. Marts. — Christiansborg, Petersen, ankom til London 15. Marts. — Frederiksborg, M. Kühl, afgik fra Dunkerque 15. Marts, bestemt til Blyth. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Memel 12. Marts, bestemt til Rotterdam. — Rosenborg, Fischer, ankom til Dunkerque 17. Marts. — Uranienborg, Olsen, afgik fra Neufahrwasser 17. Marts, bestemt til Reval. — Jømsborg, Schultz, afgik fra Blyth 17. Marts, bestemt til Lübeck.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Skodsborg, Schmidt ankom til Rotterdam 16. Marts. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Reval 13. Marts, bestemt til Dunkerque. — Jægersborg, Andersen, ankom til Neufahrwasser 13. Marts.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Schmiegelow, afgik fra London 9. Marts, ankom til Blyth 11, afgik fra Blyth 16., bestemt til Swinemünde. — Agnete, Warming, afgik fra Kbhvn. 13. Marts, ankom til Methil 16. — Hermia, Sørensen, afgik fra Dunkirk 11. Marts, ankom til Blyth 12., afgik fra Blyth 16., bestemt til Korsør. — Alice, Kraemer, afgik fra Frederikshavn 15. Marts, ankom til Skien 16. — Bornholm, Jensen, afgik fra Halmstad 10. Marts, ankom til Methil 13., afgik fra Methil 16., bestemt til Aalborg. — Gøteborg, Madsen, ankom til Libau 11. Marts, afgik fra Libau 13., ankom til Stockholm 14. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Libau 10. Marts, ankom til Stockholm 11., afgik fra Stockholm 16., bestemt til Libau. — Nauta, Steen, afgik fra Halmstad 10. Marts, ankom til Libau 12. — Rønne, Hintze, ankom til Malmø 12. Marts, afgik fra Malmø 14. — Marstrand, Lund, ankom til Nyborg 8. Marts, afgik fra Nyborg 11, ankom til Libau 13., afgik Libau 16., bestemt til Odense. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Odense 11. Marts, ankom til Libau 13.

**Danmark.** Rolf, J. G. Hahn, afgik fra Libau 12. Marts, bestemt til Rotterdam. — Thorvaldsen, Pii, ankom til Libau 14. Marts. — Absalon, H. Predbjørn, ankom til Rotterdam 16. Marts. — Ansgar, A. Larsen, afgik fra Burntisland 16. Marts, bestemt til Kbhvn. — J. N. Madvig, H. S. A. Olsen, ankom til Boness 16. Marts. — Hamlet, W. E. Sommer, afgik fra Methil 15. Marts, bestemt til Kbhvn. — Helge, D. G. Matthiessen, ankom til Kbhvn. 5. Marts.

**J. Lauritzen, Esbjerg.** Neptun, Jessen, afgik fra Rouen 12. Marts, ankom til Antwerpen 14. — Nerma, Degn, ankom til Drammen 11. Marts, afgik fra Drammen 15., bestemt til Preston. — Nordsøen, Schmidt, ankom til Esbjerg 8. Marts,

afgik fra Esbjerg 10, ankom til Methil 12, afgik fra Methil 13., ankom til Esbjerg 15.

## Sejlskibe.

**Marstal.** Alf, Rasmussen, ankom d. 12. ds., til Scalloway paa Shellandsøerne. — Stella, R. M. Rasmussen, ankom den 8. ds. til Paimpol (Frankrig). — Skjold, H. Clausen, ankom den 15. ds. til Nantes efter 35 Dages Rejse fra Sanct Francois (Guadeloupe).

**Rønne.** Camtoos, Petersen, ankom til Danzig 5. Marts. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 6. Marts. — Immanuel, Mortensen, ankom til Kbhvn. 8. Marts. — Prøven, Bistrup, ankom til Kiel 9. Marts. — Jørgensen, Jørgensen, ankom til Newport 10. Marts. — Hermod, Gronwald, ankom til Swinemünde 11. Marts.

**Fane.** Nordby, Professor, Beck, sejlet fra Genua 4. Marts, til Marseille. — Havila, Mortensen, ankom til Liverpool 7. Marts fra Oregon. — Thea, Jessen, udklareret fra Rio Grande 9. Marts til Hamburg. — Maracabio, Svarrer, til Søs fra Elben 6. Marts til Maracaibo, passeret Dover 8. Marts. — Amete, Nielsen, sejlet fra Havre 6. Marts, ankom til Hamburg 14. Marts, Erna, Thumsen, ankom til Belfast 11. Marts fra Bangkok via Fecamp. — Professor, Beck, ankom til Marseille 12. Marts fra Genua. — Dorane, Rødgaard, ankom til Kalkutta 11. Marts fra Port Natal. — H. Grohmann, Nielsen, passeret Cuxhavn 13. Marts til Leith.

**Svendborg.** Lily, Rasmussen, ankom til Messina 9. Marts. — Rasmus, Jensen, ankom til Kragerø 9. Marts. — Brødrene, Larsen, ankom til Landskrona 9. Marts. — Ane, Jørgensen, ankom til Frederikshavn 3. Marts. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Christiania Fjord 10. Marts. — Erik, Rasmussen, ankom til Dover 10. Marts. — Thurø, ankom til Grimsby 10. Marts. — Ludvig, Larsen, ankom til Leith 11. Marts. — Ruth, Nielsen, ankom til Horten 11. Marts. — Marie, Nielsen, ankom til Drøbak 14. Marts. Fremad, Brandt, ankom til Kragerø 14. Marts. — Svafva, Høgstult, ankom til Christiania 15. Marts. — Fortuna, Christjansen, ankom til Blyth 16. Marts.

## Fragtberetninger.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New-York, meddele d. 5. Marts 1897:

Vor Fortegnelse over Dampskibsafslutninger til Kornmaa denne Gang desværre betragtes som de højeste Rater, der vil blive betalte i den nærmeste Fremtid. Den Kendsgerning, at flere Baade af de oprindelige Befragtere ere blevne overlade til andre, enten til den fastsatte Rate eller under denne, synes at afgive Bevis for, at her ikke eksisterer nogen stærk Efterspørgsel i Øjeblikket. I Virkeligheden spekulerer Befragterne mere i Baade, der ventes senere, end i prompte. En af Markedets Egenskaber i Dag er en fuldstændig Mangel paa Efterspørgsel efter Tonnage til Østersøen, hvilket yderligere fremtræder ved det vanskelige i at skaffe smaa Partier til anlagte Baade. Efterspørgslen efter Tonnage til Tømmer fra Golfen er taget betydelig af, derimod er her endnu Brug for et Par Baade til Bomuld fra sydatlantiske Havne. Medens Afskiberne for Øjeblikket ikke vise nogen Tilbøjelighed til at gaa ind paa Redernes Fordringer for Petroleum i Kasser til Ostindien, haabe vi at den vedvarende Mangel paa Sejltonnage vil forårsage en Stigning i disse Fragter for Dampere.

Der har kun været faa Sejlskibs-Befragtninger siden vor sidste Meddelelse, og her er stadig faa Skibe, baade paa Stedet og i Vente. Som en Følge heraf er Fragterne faste med gode Udsigter for den nærmeste Fremtid. Petroleum i Fade til Europa udviser den eneste Undtagelse, idet der næsten ingen Efterspørgsel er efter denne Vare. Raterne er meget lave for større Skibe paa Stedet, og det er ikke muligt at faa et acceptabelt Bud af den Slags Skibe, der ere under Vejs.

D'Hrr. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele den 13. Marts 1897:

Frugtmarkedet har i den forløbne Uge gennemgaaende været stille.

Udfragterne fra England holder sig temmeligt faste for de fleste Markeders Vedkommende, men med Returfragterne, især udenfor Kaperne, er det fremdeles usælt fra saa godt som alle Kanter for saavel Damp- som Sejltonnage.

For Dampere har der været nogenlunde godt Begær fra Staterne og Sortehavet, ligesom Sejlere finde Beskæftigelse i Pich Pine Farten til nok saa rimelige Rater.

I Lumberfragterne har der ikke været synderlig Aktivitet i længere Tid. Noteringerne er dog temmeligt faste — som Følge af de daarlige Returfragter — især fra River Plate, hvorfra Dampere har accepteret saa lavt som 8/ for Korn, medens smaa Jærnskibe ere sluttede til 12/—13/ for Hvede eller Linsæd til Kanalen for Ordre, for Rosario Lastning. —

Selv til disse usle Rater er der ikke Last nok for den derliggende ubefragtede Tonnage. For Quebracho Træ noteres 16/ — fra Rosario og 19/ — fra Colastina.

En Del Skibe har taget Hø op til Brasilien til 2 Dollars fra Buenos Ayres — et enkelt Skib har faaet 105/ — for Muldyr fra Rosario til Mauritius — medens andre Fartøjer, især større Træskibe, gaar op til Vestindien fragtøgende.

Af de i den senere Tid stedfundne Befragtninger kunne vi bl. a. nævne følgende:

For Sejlskibe:

Liverpool til Para - Salt og lidt Stykgods 14/; Rio Janeiro 25/ — for Stykgods, Brisbane 22/ — New-Zealand 25/ —; Port Natal 22/6. — Clyde til Cape Town 18/ —; Swansea til San Francisco 16/ —; Cardiff til Manilla 25/ —; Antwerpen til Cape Town 20/ —; London til Puget Sound 15/ —.

Liverpool til Halifax N. S. — Salt à 4/ —, og Retur til Vest-England 40/ à 42/6; Salt til Quebec 5/3, og Retur til Greenock, Belfast, Plymouth 17/ — pr. Load Tømmer og 19/6 til Liverpool.

Fra andre nedre Kanadahavne betales 42/6 a 45/ — for 5/1400 Reg.-Skibe — og forholdsvis mere for smaa Sejlere. —

Fra Golfhavnene betales 100/ — til 105/ pr. Std. Pich Pine til U. Kingdom-Kontinent.

Fra Vestkysten af Syd-Amerika er der sluttet à 17/ — for Hvide til Kanalen for Ordre.

Dagenoteringen i San Francisco er fremdeles 16/3 f. O. for prompt Afskibning; for August-September Lastning er der sluttet til 26/3. — Den der liggende ubefragtede Tonnage er 91,000 Tons.

Port Pirie til Swansea 19/ —; Kanalen for O. 21/ —.

For Dampere sluttedes fra Cardiff til Donau 8/9. Beyrut 8/9; River Plate 18/ — à 18/9; Colombo 18/ —; Simons Town 25/6; Hongkong 20/ —; Hull til River Plate 20/ —, prompt.

Bilbao til Newport 5/3; Huelva til Hamburg 7/9; Odessa til Bergen — Stockholm 11/3; Rotterdam 9/3; Poti til Stettin 10/ —; Philadelphia til Amsterdam 2/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Virginia til Hamburg 3/ —; New-Orleans til C. f. O. 12/ —; Rangoon til Liverpool 18/9; Bombay til Hamburg 12/6.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich 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.

I Midten af Marts Maaned 1897 begyndes Ombytningen af Vintersømærker med Sommersømærker. Samtidig foretages den i »Efterretninger for Søfarende« Nr. 4/89 af 27de Januar 1897 bekendtgjorte Forandring af Afmærknings-Systemet i de danske Farvande og Forandring i Afmærkningen; det tilraades derfor Skibsførere, i de første 2 à 3 Maaneder at benytte den ved Afmærkningen givne Vejledning for Sejladsen med Forsigtighed.

I Sommeren 1897 udlægges til Brug ved Opmaalningen i *Kattegat* mellem 56° 32' N. Br. 12° 27' Ø. Lgd. og Fyrskibet »Fladen« nogle Vagere med Stage og rødt eller blaåt Flag.

Endvidere vil der i Maj 1897 i Nærheden af *Silderen*, S. for *Læssø*, blive rejst en midlertidig Baake af Form som en Trefod.

**Sundet.** En Jagt antages at være sunken 1 Kml. NV. for Fyrskibet »Lappe-Grund«. Den vil blive eftersøgt og eventuelt uskadeliggjort.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Tyskland.** I Følge Indberetning fra det kgl. Generalkonsulat i *Stettin* er Fyrskibet »Swantewitz« den 8de og Fyrskibene »Kaiserfahrt« og »Woitzig« den 12te Marts 1897 atter udlagte paa Station.

Ved *Heiligenhafen* er den ene af Ledebaakerne for Renden til Havnen ødelagt af Is.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Nordsøen. Goodwin Sand Ø.** Et Vrag ligger sunket paa 51° 14' 10" N. Br. 1° 51' 22" Ø. Lgd. En Mast er nogle Fod over Vandet.

**Tyskland.** I *Elben* foretages Sommerafmærkningen i Slutningen af Marts 1897.

Ved *Cuxhaven* foretages Skydeøvelser fra den 28de April til 26de Maj 1897. Skydepladsen begrænses mod N. af Linjen fra Tønde M til Tønde Nr. 9, mod S. af Linjen fra *Altenbruch* Kirke til Tønde Nr. 17. Naar der skydes, ligge Dampere med rødt Flag paa Toppen neden for Tønde M og oven for Tønde Nr. 17, og Pladsen er da spærret for al Sejlads. Anvisninger og Signaler fra Dampere og fra Land skulle ubetinget følges.

### Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**Frankrig. Raz de Barfleur.** Paa *La Jamette* er Baaken igen opført. Den er rød, 13 Fod høj over Højvande, med Kegel paa Toppen. 49° 41' 53" N. Br. 1° 15' 33" V. Lgd.

**Cherbourg.** En 1/2 Kbl. lang Estakade er opført S. 70° Ø. fra Fort *Chavagnac*. Den er afmærket med fire grønne Spids-tønder. Mellem Estakadens V.-Ende og Fort *Chavagnac* er der et 130 Alen bredt Løb. Linien fra Fort *Homel* til Yderenden af *Querqueville* Dæmning gaar 1/2 Kbl. uden om Estakaden.

**England.** Fra 1ste Maj 1897 gives følgende Signaler fra *Lloyds* Signal-Stationer:

1. Om Natten fra følgende Stationer: *Torry Island*, *Brow Head*, *Old Head of Kinsale*, *Lizard*, *Prawle Point* og *Dover*:

a. En Del korte Blink med en Blinklanterne betyder: Opmærksomhed.

b. En Del lange og korte Blink efter hinanden betyder: Skibets Signaler ere forstaaede.

c. Mørke betyder: Skibets Signal er ikke forstaaet.

2. Om Dagen fra alle Stationer:

a. To Balloner vandret for hinanden betyder: Stationen er midlertidig lukket.

b. Tre Balloner i Trekant med Spidsen opad betyder: Telegraf-Forbindelse afbrudt, Meddelelsen besørgeres snarest paa anden Maade.

3. Om Natten fra følgende Stationer: *Old Head of Kinsale* og *Brow Head*: Tre grønne Lanterner i Trekant med Spidsen opad: Telegraf-Forbindelse afbrudt. For at henlede Opmærksomheden paa Signalet kan et Blaaly afbrændes.

I *Needles Channel* og *Solent* ere følgende Tønder ombyttede med Lystønder, der vise hvidt Lys med Formærkelser: *S.W. Shingles* Tønden med en rød og hvid tærnet Lystønde uden Topbetegnelse. 50° 40' N. Br. 1° 37' V. Lgd.

*Warden Ledge* Tønden med en rødmalet Lystønde uden Topbetegnelse, der nu hedder *Warden*. Den ligger 2 Kbl. V. t. S. for den tidligere Plads.

*Thorn Knoll* Tønden med en rødmalet Lystønde uden Topbetegnelse.

*North Thorn* Tønden med en rødmalet Lystønde med Ballon paa Toppen.

**England S.-Kyst.** Det faste Fyr paa *Penzance* Pierhoved er nu forandret til et Fyr med To-Formærkelser hver 1/2 Minut, Lys 23 S., Mørke 2 S., Lys 3 S., Mørke 2 S. Lyset er rødt fra Ø. til Landet N. derfor, over *Raymond*- og *Cressar-Rock*, hvidt fra Ø. til S. 3/4 Ø., og rødt fra S. 3/4 Ø. til Landet V. derfor, over *Low Lee* og *Gear-Rock*.

Følgende Signaler vises fra Flagstangen paa Pierhovedet V. for Fyret:

Et rødt Fyr eller en Ballon betyder, at der er 14 1/2 Fod Vand, ikke som tidligere angivet 10 Fod, ved Pierhovedet.

To røde Fyr eller to Balloner betyder, at Dokportene ere aabne.

**Liverpool.** Omtrent den 15de Marts 1897 flyttes følgende Tønder paa *Barren* i *Queens Channel* saaledes:

1. Lystønde Q 1, c. 3 Kbl. S. 68° V. hen. 53° 31' 45" N. Br. 3° 15' 45" V. Lgd.

2. Lystønde Q 2, c. 4 Kbl. S. 79° V. hen.

3. Sort Tønde Q 3, c. 2 1/2 Kbl. S. 62° V. hen.

4. Lystønde Q 4, c. 2 1/2 Kbl. S. 84° V. hen.

5. Sort Tønde Q 5, c. 1 Kbl. S. 48° V. hen.

6. Lystønde B 1, c. 1 1/4 Kbl. S. 37° V. hen.

7. Lystønde B 2, c. 2 Kbl. S. 82° V. hen.

**Shetlands Øer.** Paa *Muckle Roe*, N.-Siden af Indløbet til *Swarbaks Minn*, er tændt et fast Fyr, der viser hvidt Lys fra S. 45° Ø. gennem S. til S. 43° V., rødt Lys fra S. 43° V. til S. 75° V., over Grundene ved *Swarbaks Head*, og hvidt Lys fra S. 75° V. gennem V. til N. 36° V. Flammens Højde: 96 Fod. Hvidt, rundt Fyrtaarn.

Paa *Noness*, tæt ved *Sandwick*, er tændt et hvidt Blinkfyr, der hver Minut viser omtrent 16 Blink. Det lyser fra N. 22° Ø. gennem Ø. og S. til S. 22° V. 59° 28' 30" N. Br. 1° 34' 20" V. Lgd.

Der er ikke stadig Vagt ved Fyrene.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig.** Den 10de Marts 1897 er det hvide Lynfyra paa *Ile de Sein* tændt. Det viser hver 25 Sekunder Fire-Lyn, hvert Lyns Varighed  $\frac{1}{10}$  S. med 3 S. Mørke mellem Lynene i Gruppen og  $15\frac{1}{2}$  S. Mørke mellem Grupperne. Lysevnen: 36 Kml. Flammens Højde er uforandret. Fyret har ingen rød Sektor.

Samtidig er det midlertidige Fyr slukket.

**Spanien.** Uden for *Port Passages* er en Damper sunken og vanskeliggør Besejlingen af Havnen.

**Førene Stater i Nord-Amerika.** De lokale og ikke de internationale Søvejsregler ere gældende inden for følgende Linier:

*Cotler (Little River) Harbor, Maine Long Point—Little River Head.*

*Little Machias Bay, Machias Bay, Englishman Bay, Chandler Bay, Moosabec Reach, Pleasant Bay, Narraguagus Bay og Pigeon Hill Bay, Maine. Little River Head—Ydersiden af Old Man—Ydersiden af Double Shot Island—Libby Island Fyr—Moose Peak Fyr—Little Pond Head—Pont Point, Great Wass Island—Ydersiden af Crumple Island—Petit Manan Fyr.*

Alle Havne paa Kysten af *Maine, New Hampshire* og *Massachusetts* mellem *Petit Manan Fyr* og *Cape Ann Fyr. Petit Manan Fyr—Mount Desert Fyr—Matinicus Rock Fyr—Monhegan Island Fyr—Sequin Island Fløjtetønde—Old Anthony Fløjtetønde* ud for *Cape Elizabeth—Bon Island Fyr—Stagen paa Anderson Ledge*, ud for *Isles of Shoals Fyr—Cape Ann Fyr.* De tidligere for denne Strækning angivne Linier ere ugyldige.

Alle Havne i *Cape Cod Bay, Massachusetts. Plymouth (urnet) Fyr—Race Point Fyr.*

*Nantucket Sound, Vineyard Sound, Buzzards Bay, Narragansett Bay, Block Island Sound* og det Ø. lige Indløb til *Long Island Sound. Chatam Fyr Massachusetts—Northeast Slue Channel Fløjtetønde (Pollock Rip)—Great Round Shoal Fyrskib—Sanka y Head Fyr—V. Enden af Tuckernuck Island—Wasque Point, Chappaquiddick Island—Gay Head Fyr—Block Island Fyr—Montauk Point Fyr paa Ø. Enden af Long Island. St. Johns River, Florida.* Yderenden at N.-Dæmningen —Yderenden af S.-Dæmningen.

**New Jersey.** Fyret paa *South Hook Baake*, der er Forfyr i *Southwest Spit* Ledelinie, er nu anbragt 6 Fod lavere. Flammens Højde: 36 Fod.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Tunis. Bizerte.** Ved Indløbet til *Sebra Bugt* er i 16 Fod Vand udlagt en rød Tønde med rød Kegel c.  $3\frac{1}{3}$  Kbl. N.  $32^{\circ}$  Ø. fra Fyret paa *Sebra Pynt*, og to sorte Tønder med sort Cylinder c.  $1\frac{1}{3}$  Kbl. N.  $33^{\circ}$  Ø. og c.  $1\frac{1}{3}$  Kbl. N.  $39^{\circ}$  V. fra Fyret. I det inderste af Bugten er opført to hvide Baaker med firkantet Topbetegnelse, der holdte overet løbe midt i Indløbet.

Følgende Signaler gives fra Lodshuset: En Stander over en Ballon betyder, at Strømmen er indgaaende, en Ballon over en Stander betyder, at Strømmen er udgaaende.

**Marokko.** *Iles Zafarines* ere ofte passerede om Natten i 2 à 3 Kml. Afstand, uden at Fyret paa den midterste af Øerne, *Isabel II*, har kunnet ses, hvorfor Forsigtighed bør iagttages.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Førene Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi Delta.** I *South Pass* ere følgende Tønder udlagte:

*Picayune Bayou* røde Spidstønde Nr. 2 i  $17\frac{1}{2}$  Fod Vand, midt i Løbet, lige over for den lukkede Munding til *Picayune Bayou.*

*Grand Pass Reach* sorte Stumpstønde Nr. 1 i 19 Fod Vand, ud for *Pynten* ved den lukkede Munding af *Grand Pass.*

*Goat Island Reach* røde Spidstønde Nr. 4 i 19 Fod Vand, midt i Løbet, tæt oven for *Goat Island.*

*Head of the Passes* sorte Stumpstønde Nr. 3 i  $15\frac{1}{2}$  Fod Vand,  $\frac{1}{2}$  Kbl. fra *Head of the Passes West Jetty Fyr* i Linien til *East Jetty Fyr.*

*Southwest Pass Bar* sort og hvid lodret stribede Spidstønde ligger nu i 9 Fod Vand, midt paa Barren, hvor Dybden er aftagen fra  $12\frac{1}{2}$  Fod.

*Inner Bar* sort og hvid lodret stribede Spidstønde ligger nu i 10 Fod Vand paa Inderkanten af Barren, hvor Dybden er aftagen fra 13 Fod.

Paa **Søkaart-Arkivet** er udkommet:

Kaart Nr. 172. *Hvammisfjördr, Islands V.-Kyst.* Maalestok 1:70,000, med tilhørende Beskrivelse. Pris 1 Kr. 50 Ø.  
Kaart Nr. 173. *Dyrafjördr, Islands NV.-Kyst.* Maalestok, 1:40,000, med Plan over *Thingeyri.* Maalestok, 1:5,000. Pris: Kr.

### Kjøbenhavns Børskurs d. 17. Marts 1897.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk.....	107	107	107 $\frac{1}{4}$
Thingvalla .....		44 $\frac{1}{4}$	45
Danmark .....		84 $\frac{1}{2}$	85
Norden .....	113 $\frac{1}{4}$	113	112 $\frac{3}{4}$
Kjøbenhavn.....	91 $\frac{1}{2}$	$\frac{3}{4}$	91 $\frac{3}{4}$
Carl .....	53	53	53 $\frac{1}{4}$
Dannebrog .....	110	110	110 $\frac{1}{2}$
Skjold .....	74 $\frac{1}{2}$	$\frac{1}{4}$	74 $\frac{1}{4}$
Helsingørs Dampsk. ....		32	40
Østersøen .....		—	—
Nordsøen .....	75 $\frac{1}{2}$	75 $\frac{1}{2}$	76 $\frac{1}{2}$
Torm .....		97	99 $\frac{1}{2}$
Foren. Bugser-Selsk.....		—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....		—	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 $\frac{0}{10}$ foren. Dampsk. ....		104	108
5 $\frac{0}{10}$ — — .....		—	—
5 $\frac{0}{10}$ Thingvalla 1880.....		98 $\frac{1}{2}$	101
5 $\frac{0}{10}$ — — 1894.....		—	—
5 $\frac{0}{10}$ Norden .....		103 $\frac{1}{2}$	105
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 $\frac{0}{10}$ Stats .....		—	—
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ uopsig. Stats .....		99 $\frac{3}{4}$	100 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ Husejer Kreditk.....		94 $\frac{3}{4}$	95 $\frac{1}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ Kbhvns Kreditf.....		94 $\frac{1}{2}$	95
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		95 $\frac{3}{4}$	96 $\frac{1}{4}$
4 $\frac{0}{10}$ — — — 6 — .....		98	98 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ Landkreditk. 3 — .....		95 $\frac{3}{4}$	96 $\frac{1}{4}$
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....		158	159
Privatbank .....	126 $\frac{1}{2}$	126 $\frac{1}{2}$	127
Landmandsbank .....		128	130
Handelsbank .....	122 $\frac{1}{2}$	123	123 $\frac{1}{4}$
Burm. & Wain .....	94 $\frac{3}{4}$	$\frac{1}{2}$ 94	94
Helsingørs Jernsk. ....		107	108 $\frac{1}{4}$
Sukkerfabr. ....		93 $\frac{1}{2}$	94
Bryggeri Aktier .....	116	$\frac{1}{4}$	116
			116 $\frac{1}{4}$

### Veckselkurser.

	åviata Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg .....	89	88.95
London .....	18.14	18.11
Paris .....	72.80	—
Amsterdam .....	150.40	—

### Notering paa Berlins Børs d. 16. Marts 1897.

Russiske Noter .....	216.30
4 $\frac{0}{10}$ Russiske Consols .....	102.70
4 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ — Boden Kredit .....	—
6 $\frac{0}{10}$ Mexikanske .....	96.70
5 $\frac{0}{10}$ Rumænske Stats .....	99.70
4 $\frac{0}{10}$ — — 1890 .....	87.75

Omsætningen i Dampskibs-Aktier ved Noteringen har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 60,000, »Danmark« 10,000, »Norden« 40,000, »Kjøbenhavn« 32,000, »Carl« 52,000, »Dannebrog« 20,000, »Skjold« 34,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, Ved Stranden 16.

**J. A. Thiesson,**  
Smør-, Æg- & Osteforretning;  
Leverandør i Skibsprovlant.  
Oprettet 1881.  
Raadhusstræde Nr. 2 B,  
Kælderen  
(ikke Hjørnekælderen),  
Kjøbenhavn. K.

**Metalspejlapparater,  
Havnefyrr & Lanterner.**  
Fabrik:  
Læderstræde Nr. 9.  
Kjøbenhavn.  
G. W. FRYDENLUND & SØN.

**TH. SIMONSEN,**  
Nyhavn 57.  
Sølv Medaille i Malmø  
for Lanterner.

**DENTIN** er en Tand-  
plumbe;  
nogle faa  
Draaber i  
den hule  
Tand hindrer Luftens Adgang  
og stiller derved de heftigste  
Tandsmerter.  
9, Kronprinsensgades nye  
Materialhandel.  
CHR. V. MENDE, cand. pharm.

**N. Chr. Rønnes**  
Skibssnedkeri.  
Telefonnummer C 1766.  
St. Annægade 3.  
Kjøbenhavn C.

**Nordisk  
Skibssalg-Bureau.**  
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.  
Kontor for Køb og Salg af Skibe.  
Cl. Christensen & Co.

**C. W. Obel's**  
Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.  
Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:  
Frederiksberggade Nr. 1.  
Telefon 3669.

**Holm & Collerup,**  
Skibssmedie og Maskinfabrikker,  
Christianshavns Kanal Nr. 6, C.  
(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)  
og Frihavnen, Ø.  
Jernskibs- og Maskinreparationer  
udføres solidt, hurtigt og billigt.

**Overretssagfører J. WESTENGAARD,**  
Vestervoldgade 2, Kjøbenhavn V. Telefon 3424.

**Kunstfyrværker Fritz Busch**  
anbefaler sig med

**Signaliseringsfyrværkeri af enhver Art,**

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber  
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorlum: Bopæl:  
Enghavevej. V. Valdemarsg. 24. V.

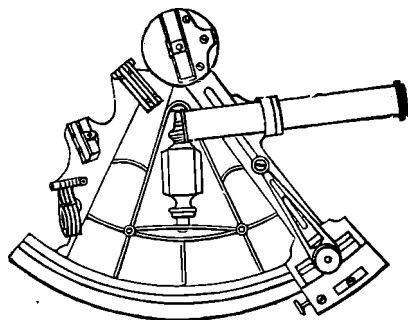
**PETERSEN, MØLLER & HOPPE.**

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.  
COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg, regular line  
of steamers between Brazil and Copenhagen & vice versa.  
Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean  
Portugal and Copenhagen & vice versa.  
Hamburg and Baltic line of steamers.  
Telegraphic Address: „HOPPE“.



Kikkertter,  
Compass,  
Sextanter,  
Skibsuhrer,  
Lommeuhrer,  
Barometre.

**Laurits Kirkeby,**  
26 Laxegade 26  
Etableret 1841.

## Dampskibsselskabet Union.

Udbytte for 1896 udbetales fra og med Torsdag den  
18de ds. fra 11—1 paa Selskabets Kontor, Amalie-  
gade 33<sup>1</sup>, imod Aflevering af Udbytte Kupons for 1896.

## Dampskibsselskabet Østersøen.

Udbytte for 1896 udbetales fra og med Torsdag den  
18de ds. tra 11—1 paa Selskabets Kontor, Amalie-  
gade 33<sup>1</sup>, imod Aflevering af Udbytte Kupons for 1896.

## Den alm. danske Skibsførerforening af 1874.

Trængende Enker efter Medlemmer, som ønske at er-  
holde Huslejhjælp, maa indsende Ansøgning derom inden  
7de April. Der vil kun blive taget Hensyn til Ansøgninger,  
som indsendes paa de af Foreningen udstedte Skemaer,  
der erholdes paa Kontoret, St. Anna Plads 13, samt ved  
Filialerne i Marstal og Sønderho.

Lørdag den 20de Marts 1897, Kl. 11 Formiddag,  
L bliver ved offentlig Auktion, der afholdes paa  
Orlogsværftet, bortsolgt: 3504 Pd. Spild af Tov, 300  
Pd. Klude, 1200 Pd. malet Sejldug, 90 Pd. Læder,  
111 Pd. Kobber, 8 Patentglas, 1 Uhr, 3 Kikkertter,  
94 Blikskaale, 6 Pumper, 1 Kar, Helankere, Halv-  
ankere, Kistebænke, Oliebeholdere, ca. 17,900 Pd.  
Staalaffald, ca. 136,000 Pd. gl. Jern, hvoriblandt 88  
Skibsknæer og 2 Krumtappe, 1121 Pd. Messing m. m.  
Sagerne paavises i Magasinet for kasseret Gods  
Onsdag den 17. Marts og følgende Hverdage fra Kl.  
10—2, hvor Kataloger til den Tid udleveres.  
Orlogsværftets Centralkontor, den 12. Marts 1897.

TELEPHONE NO.  
182 BROAD.

TELEGRAPHIC ADDRESS  
„RAHTJENS, NEW YORK“

RAHTJEN'S AMERICAN  
COMPOSITION COMPANY

TRADE MARK.



MANUFACTURERS OF

THE GENUINE HARTMANN'S RAHTJEN'S ANTI-FOULING COMPOSITION  
FOR BOTTOMS OF IRON AND STEEL VESSELS.

RED HAND BRAND

OFFICE: 26 BEAVER STREET, N. Y. FACTORY: 69 WANDYKE ST., BROOKLYN.  
OTTO PETERSEN, PRESIDENT.

## Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det  
særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.

Depôt: Toldbodgade 14.

**M. Christiansen,**  
Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsprovantering  
henhørende.  
Transit og Kreditoplagvarer.

M. Christiansen.

John Hiltze



Telefon 2290.

# H. KIRSCHNERS

tekniske Maskinhandel og Lager,

Toldbodvej 22. Kjøbenhavn K.,

anbefaler:

Olier, Pakninger og øvrige Dele til Brug for Sø- & Landmaskiner. Angus originale Pakning, den verdensberømte orig. Bjørnepakning med indregistreret Vare-Mærke samt Tucks originale Patent-Pakninger. Mangeaarig Erfaring som 1ste Maskinmester i Dampkibeselskabet „Torm“ garanterer jeg for Levering af kun prima Varer.

## LANDMANDSBANKEN

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

*Carlsen, Nielsen & Co.,*

*Skibshandlere & Sejlmagere.*

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

### Fanø praktiske Sømændsskole.

Saa vel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid. Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,  
Nordby, Fanø.

## SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General  
Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

De forskellige Code's benyttes, som Watkins, Scotts, A. J. & A. B. C.

Breve, Telegrammer, Dokumenter etc.,

som ere adresserede til vort Firma, og som ere bestemte for Skibsførere, blive udleverede prompt ved Skibets Ankomst.

## Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

Direkte Import en gros

af

## Amerikanske Træsorter.

Nød, Whitewood samt Eg ogsaa i spejlskaaren Vare, Mahogni i alle Dimensioner anbefales Forbrugere. Varerne ere prima og damptrørede og Priserne de billigste.

Telefon 3338.

EMIL HAMMELEV, Store Kongensgade 81, Bagb.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibefart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

#### ABONNEMENTSPRISEN

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

Abonnement modtages St. Annæ Plade 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til

Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

Triers Bøetrykkeri (G. L. Lind & Numa Frænkel.) Kjøbenhavn.

# Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Staal-,  
Jærn- &  
Broncestøberi.

Dampskibe af hvilkensomhelst Størrelse.

Stationære Dampmaskiner.

Pumper & Muddermaskiner.

Doktagninger og Reparationer af Skibe.

Maskin- og Kedelreparationer.

Patenteret Hydro Pneumatiske Aske Ejector  
for Skibe.

Howaldts Metalpakning.

Støbestaal efter indsendte Tegninger eller Modeller,  
saasom: Skibsstævne, Skibsskruer, Ankere etc.

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Carl Holtermann,

Østerbrogade 22, Kjøbenhavn Ø.

## Forlang altid

# Otto Mønsted's

## Margarine

specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet.

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne  
ved Henvendelse til Fabrikken

## SOUTHALL

near LONDON.

## 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.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 12.

Kjøbenhavn, Torsdag den 25. Marts 1897.

4. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Statistisk Oversigt over Søulykker i 1895. — Højesteretsdom. — To nye Søassurance Selskaber Krydstoldvæsenets Omordning. Letteleer ved Sejlskibes Klarering i Kjøbenhavns Havn. — Generalforsamlinger. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfærende. — Kjøbenhavns Børskurs.

DANISH  
Pure Condensed Milk.  
The **MILKY-WAY** Brand  
In Taste & Colour like new Milk  
Highest Medical References.

Registered TRADE MARK



Registered TRADE MARK

PURE DANISH CONDENSED MILK.  
PATENT FJELSTRUP.

• NEW INVENTION •  
The Danish Milk Condensing Co.  
Factories & Head Office 8 Vestergade  
COPENHAGEN  
Telegr. Adr.: Anglodane. Code ABC.

Teaktræ

**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 ogsaa paa Lager.  
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland af Teaktræ:  
**Trækompagniet, Københavns Frihavn.**

## Syndergaard Aquaviter.

Prisbelønnet overalt, hvor de  
har været udstillede.  
Fabriken grundlagt

1730.

Ældste Brænderi i Danmark.  
6 Kvaliteter i Fabr. egen Aftapn.

**William Olsens Eftf.**  
PAPIRHADEL.

Holbergsgade 26. Telefon 327.

Lager af  
Konnossementer.

**YOCARINI CIGARETTEN** 100 Stk. 2 Kr. Verdensberømt  
**TOKAKKEN** pr. Pd. 5 Kr. og billig.

kun ægte **Wilh. Jørgensen. Østergade 61. en gros**

Havanna-  
Cigarer

**Wilh. Sunnert**

11  
Bredgade 11.

**AXEL E. AAMODT.**

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106

Lager af Papir og Konvolutter  
fra danske og fremmede  
Fabrikker.

Telegramadresse: Wm. R. Schou. Rigestelefon: Nr. 3876.  
Willechou.

31, Havnegade. Kjøbenhavn K.

Jernlager etc. paa Midtermøllen i Kjøbenhavns Frihavn.

Generalagent for »Pomerania«,

See- und Fluss-Verkehrsgesellschaft in Stettin,

tegner Forsikkring af Skibe, Skibsparter, Ladning og Fragt til faste  
billige Præmier,

modtager Ordres som Agent for Messrs. Bolling & Lowe i London,  
La Societé Cockerill i Seraing, Messrs. Bullivant & Co. i London  
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.

## Ost. Ost.

3 St. Kirkestræde 3

**VICTOR PETERSEN**

(Ludv. Aagaards. Eftf.)

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

**John Forbæchs Eftf.,**  
St. Annæ Plads 19 & 21.

Telefon 1288.

Telegr.-Adr.: Nilsson 167

## CARL NILSSON.

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.  
Amaliegade 36. Kjøbenhavn K.

(forhen Amaliegade 37).

Største Lager her paa Pladsen af alle sorter Maskin- og Cylinder-  
Olier, Smørrelser og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige  
Artikler for Dampmaskiner.

Eneforhandling af:

Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil.  
Zynkara. (Til Forebyggelse af Tæring, Syre- og Kjedelstensdannelse).  
Angus' Special Pakninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent  
Kamelhaars Drivramme. „Kerasha“ Patent Træ-Remskiver.

## Prima røgede Skinker.

Store Partier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker og Flæsk,  
ferske og salte **Viktualievarer** samt **prima dansk Svinefedt** an-  
befales til

meget lave Priser.

12. Højbroplads 12.  
ved Gamlestrand.

## Til Proviantering.

De ærede Messeforstandere paa de udkomman-  
derede Skibe bedes, hvis de stille mere end alminde-  
lige Fordringer til Holdbarhed, indsende deres Bestil-  
linger paa Gamle Carlsberg Export-, Lager- og  
Pilsnerøl samt Porter direkte til os, da vore For-  
handlere kun føre Øl, beregnet til Forbrug i Indlandet.

**Fabriken Alliance.**

Kjøbenhavn V.

Gl. Carlsbergs Boutellierings-Anstalt for Exporten.

**Grand prix HOBRO AKVAVIT.**

**Aktieselskabet  
Spritfabriken FORTUNA.**

# HAMBURG.

## Det Skandinaviske Selskab i Hamburg.

Lokalet, beliggende i Königsstrasse 14, II, er aabent hver Dag fra 11 Form. til 12 Aften.

Læsebordet er forsynet med samtlige Hovedstads-aviser, samt et større Antal Provinsblade (ca. 50 Stkr.) Endvidere forefindes Billard og Musikværelse.

Samtlige Lokaler stilles til Disposition for vore ærede tilrejsende Landsmænd og vil et eventuelt Besøg altid være os velkomment.

Besøgende have fri Adgang i 14 Dage.

Bestyrelsen.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d</sup>.

eneste Fabrikanter af

Dick's bekendte Maskin- og Cylinder-Olier samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Hoved-Depôt for Continentet: **Hamburg:**

Alte Gröningerstrasse 12<sup>1</sup>.

Telegr.-Adr. Dicotto. Telefon 3999.

Agent for Kjøbenhavn:

**Johs. Bülow, Zinngade 4. Ø.**

## Emil G. v. Høveling, Hamburg.

(Telegr. Adr. Composi.)

Patentfarve

for Skibsbunde og Jærnkonstruktioner imod Ruet og imod Bevokning. Leverandør til mange af de største Damp- og Sejlskibsrederier, **Eno-Leverandør til den kejserlige tyske Marine.**

**NB.** For Træskibsbunde særlig virksom Patentfarve imod Bevokning og imod Orm, strygefærdig til umiddelbar Brug.

Agenter og Lagre i: Bergen, Bremerhavn, Elsfleth, Flensborg, Stettin, Rotterdam, Antwerpen, Dünkirchen, Genua etc.

Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:

Kapt. **CARL HAVEMANN**, Kjøbenhavn, Amaliegade 31.

I England under Firma British Antifouling Composition and Paint Company Ld. 32 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik i Barking ved London.

Agenter og Lagere i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull, Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama, Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney, Mauritius etc.

## Knöhr & Burchard Nfl.

Telegram-Adr. KNÖHRHARD.

Hamburg,

Telephon 297.

Damp- & Sejlskibsmæglere.  
Køb, Salg & Kontrahering af Skibe.

Speciel Afdeling for  
Assurance & Havarisager.

## W. Engelbrecht,

St. Kongensgade 61,

Frugt- & Grønthandel,  
anbefaler

Kartofler, Konserves, Frugt  
til Skibene.

## Lange & Møllers

Bødkerværksted

Kjøbenhavns Frihavn

anbefaler sig med Alt  
Udarbejde samt Alt færdigt  
Bødkerarbejde for Export.  
Alt Arbejde udføres af solide  
og øvede Folk.

## J. E. Møllers Enke & Co.

Kjøbenhavn.

ENEFORHANDLING

af

MILWARD & SONS  
Fiskekroge.

## S. Lerche,

50 — Nørrebrogade — 50

Værksted

for gode, solide og billige

Modeller.

## Pumper,

udmærket egnede til Lastpumper.

Maskinfabrikken Rannje,  
Mathæusgade 6.

### EM. Z. SVITZER'S

#### SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1893.      Telegraphic address »SVITZER«

Agents for  
Great Britain.

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/ Tyne.  
telegraphic address: »Jürgenson«.

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill.  
telegraphic address: »Hobdell«.

The company maintains stations at the following ports, where a salvage boat will be stationed, always ready to leave at short notice.

COPENHAGEN .....	»SVITZER«.
KAstrup .....	»HøYER«.
ELsINORE .....	»SWITZERGOTTLIEB«.
KøRSØR .....	»JøRGENSEN«.
ALBUEN (LAALAND) .....	»GUNNERSEN«.
FREDERIKSHAVN .....	»SVITZERLUND«.
GOthenBURG (SWEDEN) .....	»ELFVERSSON«.
GREIFSWALD (GERMANY) .....	»SPRUTH«.

The company's boat „Em. Z. Svitzer“ — in conjunction with the boats belonging to the Northern Salvage Company of Hamburg, viz: s/s „Berthilde“, s/s „Berger Wilhelm“ and s/s „Neva“ — operates in the Mediterranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).

## Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon Nr. 6.

**G. W. Møller, Dragør.**

Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislistesendes paa Forlangende.

## Danchells Fabriker.

Linoleum.  
Voxdug.



Anker - Marke

Eneudsalg i Danmark  
for

Delmenhorster  
Linoleumfabrik.

Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:  
Pilestræde 13, Mathæusgade 5.  
Telefon 545. Telefon 2680.  
Kjøbenhavn.

## 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.

## Paa Udkig.

Fra Udenrigsministeriet have vi modtaget følgende:

I Anledning af hyppige Forespørgsler til Konsulatet i Genua angaaende de virkelige Omkostninger ved Losning der Steds af Stenkul fra Dampskib har Konsulen efter derom at have indhentet Oplysning indberettet følgende til Udenrigsministeriet:

»Losningen foretages af Arbejdslaug til en Pris af ialt 45 centesimi pr. Ton, heri indbefattet Betaling for Kurve, Pramme, Stilladser, Landgange etc., saa at Skibet alene har at sørge for Damp til Kranen, Folk til at betjene den samt fornødet Tovværk til Ophejsning af Kulkurvene.

De allerfleste Dampskibs-Certepartier, naar de da ikke ligefrem fastsætte Afgiften til  $6\frac{1}{2}$  d. pr. Ton, bestemme imidlertid, at den skal betales efter »the customs of the port.« Ladningsmodtagerne, som til Losning betjener sig af nævnte Arbejdslaug, beregne da, efter derom med disse truffen Aftale,  $6\frac{1}{2}$  d. pr. Ton (eventuelt med Tillæg af ekstra Betaling for de ovenomtalte Kurve etc.), uden at saadant paa nogen Maade kan siges at være »custom of the port.« De gøre sig paa denne Maade en utilbørlig Fordel af Losningen, beløbende sig til 2 d. pr. Ton foruden ekstra Omkostninger, naar saadanne yderligere opføres.

For Tiden føres adskillige Processer om dette Spørgsmaal, da mange Rederier ikke have villet finde sig i den ovenangivne Behandling. Man antager, at Sagerne vil falde ud i Favør for Rederierne.«

I Betragtning af foranstaaende anbefaler Konsulen, at det bestemt stipuleres i Certepartierne, hvor meget der skal betales for Losningen, saafremt der ikke betinges Frihed for Skipperen til selv at ordne Sagen paa bedst mulig Maade.

Vi have fra den almindelige danske Skibsførerforening modtaget følgende:

Efterat det paa den almindelige danske Skibsførerforenings Generalforsamling i Aar blev vedtaget, at enhver farende dansk Styrmand, der opfylder det i Sønæringsloven stillede Krav til Erhvervelse af Bevis som Skibsfører, kan optages i Foreningen,

henleder vi hermed d'Hrr. Styrmands Opmærksomhed herpaa.

De Goder, Foreningen byder, er følgende: Enkekassen, der for Tiden uddeler 100 Kr. om Aaret til enhver Understøttelsesberettiget, Sygekassen, der giver en Sygehjælp af 5 Kr. om Ugen indtil 80 Kr., som er Maksimum, samt Understøttelse til værdige og trængende ældre Medlemmer, der for Tiden andrager 100 Kr. til hver enkelt.

Ligeledes gives der Understøttelse til forældreløse Børn indtil Konfirmationen. Desuden uddeles hvert Aar 1000—1200 Kr. som Huslejhjælp til Enker efter Medlemmer. Foreningen er desforuden Ejer af en Del Legater, der uddeles dels til trængende Medlemmer eller Enker efter Medlemmer, dels til trængende Døtre efter Medlemmer.

Foreningens og Enkekassens Formue inkl. Legaterne beløb sig ved sidste Generalforsamling med et rundt Tal til Kr. 202,000. Det aarlige Kontingent er til Foreningen 6 Kr., til Enkekassen 10 Kr.

Vi anmode d'Hrr. Skibsførere, der interessere sig for Sagen, om godhedsfuldt at gøre deres Styrmand bekendt med ovenstaaende.

Det østasiatiske Kompagni, (The East-Asiatic Company lim.), er nu dannet med det Formaal at drive Handel, Skibsførelse og industriel Virksomhed. Kompagniet overtager det bekendte Bangkok-Firma Andersen & Co.s Forretninger, og dette Firmas Chefer blive Kompagniets administrerende Direktører. Kompagniet vil lade bygge 4 Dampere, hvoraf 3 paa c. 6,000 Tons d. V. hver; disse ere bestemte for den lange Fart, medens det fjerde er bestemt for Kystruter i de asiatiske Farvande. Selskabets Kapital er fastsat til  $3\frac{1}{2}$  Mill. Kr., hvoraf 2 Mill. Kr. i Aktier, Resten i Obligationer, sikrede ved Pant i Selskabets Skibe. Af Aktiekapitalen skal 1 Mill. Kr. allerede være fast placeret; de resterende 1 Mill. Kr. i Aktier samt  $1\frac{1}{2}$  Mill. Kr. i Obligationer udbydes af Landmandsbanken. Kompagniets Bestyrelse bestaar af d'Hrr. Bankdirektør Glückstadt, Professor Deuntzer, Grosserer Holger Petersen, Grosserer Carøe og Grosserer V. Høffding.

## Statistisk Oversigt over Søulykker i 1895.

Ifølge Statistiken, der er udgivet paa Indenrigsministeriets Foranstaltning, er der i 1895 indtruffet Søulykker for 150 danske Skibe, hvoraf de 37 vare Dampere og 113 Sejlskibe. Desuden har i samme Tidsrum 70 fremmede Skibe lidt Havarier i danske Farvande. For de danske Skibes Vedkommende er der i 103 Tilfælde optaget Søforhør eller afgivet Søforklaring. Ulykkerne fordeles som følger:

For Dampskibe:

Kollision 13, Grundstødning 12, Søskade 4, Stranding (med Forlis) 1, falden over Bord 7, ialt 37.

For Sejlskibe:

Kollision 19, Grundstødning 31, Søskade 8, Stranding (med Forlis) 17, forladt synkefærdig 4, sprungen læk i Søen 9, Kondemnation 7, bortblevet 8, falden over Bord 10, ialt 113.

Der forliste i Aarets Løb to Dampere — én ved Stranding og én efter Kollision — samt 46 Sejlskibe,

hvorved 55 Mennesker omkom; med de over Bord faldne er der ialt gaaet 77 Menneskeliv tabt.

Det har jo imidlertid næppe været Meningen med Loven om Oprettelse af Sørætter, at disse hovedsagelig skulde eksistere for Tilvejebringelsen af ovennævnte Materiale, men vel snarest for at skaffe »Oplysninger om Søulykkernes Aarsag«; ligeoverfor disse Oplysninger kan vi kun gentage vore Udtalelser fra Anmeldelsen af Statistiken for 1894, at de ere i højeste Grad mangelfulde, da de i yderst faa Tilfælde give en bestemt og begrundet Forklaring om Aarsagen til Ulykkerne. Skylden herfor maa aabenbart søges hos Dommerne; men er det umuligt at finde saadanne i Provinserne, der kunne og ville afsige en Dom, forekommer det os — dersom Sørætterne i det hele taget skal vedblive at have nogen Berettigelse til at eksistere — at der burde udnævnes gagerede nautiske Assessorer med praktisk Kendskab til Søsager til at rejse rundt i Landet og være Dommere i Provinserne, hvor Søforhør afholdes, og det skulde være mærkeligt, om Resultatet saa ikke vilde komme til at lyde anderledes end »Om Aarsagen foreligger der fra Sørættens Side ingen Udtalelse.«

## Højesteretsdom.

### Kollisionen mellem Castor og Lissabon.

Højesteret har afsagt Dom i den Sag, der opstod ved Kollisionen paa Kjøbenhavns Red mellem Dampskibene Castor og Lissabon d. 16. Juni 1894. Sagen blev paa-dømt af Sø- og Handelsretten d. 14. August 1895, hvilken Dom refereredes udførligt i »Dansk Søfartstidende« Nr. 35 for 30. August s. A. Idet vi henvise til dette Referat, gengive vi her i korte Træk Omstændighederne ved Sammenstødet.

Castor, der tilhører »Det forenede Dampskibsselskab« og førtes af Kaptajn Kruse, kom fra Riga og skulde anløbe Kjøbenhavns Red. Lissabon, der tilhørte Aktieselskabet for Dampskibsfarten mellem Hamburg og Sydamerika og førtes af Kaptajn P. C. Holm, kom fra Kjøbenhavns Havn og var bestemt til Hamburg. Sammenstødet skete i Farvandet mellem Trekroner og Stubbe-grunden; Lissabon fik ved denne en mindre Beskadigelse, der foranledigede Skibet til at vende tilbage til Indrededen; Castor blev løbet ind midtskibs om B. B. og maatte sættes paa Grund for ikke at synke; det blev senere bragt ind til Refshaleøen og repareret. — Lissabons Skade opgjordes til 36,728 Kr., Castors til 217,059 Kr., heri indbefattet den Skade, Ladningen havde lidt. — Der var den Dag, Sammenstødet skete, ingen Strøm, Vejret var klart, Vinden N. N. V. med en Styrke af 2; det antages at have været c. 7" under dagligt Vande. Lissabon havde Lods om Bord, Castor ikke. Hvert af Skibene paastod, at udelukkende det andet Skib havde Skyld i Sammenstødet, og Paastanden gik derfor fra dem begge ud paa fuld Dækning for den dem tilføjede Skade; da Lissabons Værdi imidlertid kun ansattes til 130,000 Kr., modificeredes Castors Paastand saaledes, at Lissabon kun skulde hæfte for indtil dette Beløb foruden Renter og Omkostninger.

Sø- og Handelsretten fandt, 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, og da Retten derhos fandt, at der ikke forelaa 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, mente 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 253,788 Kr. 66 Øre bør falde paa dem begge, saaledes at hvert af dem bærer Halvdelen, 126,894 Kr. 33 Øre, hvoraf Følgen bliver, at Lissabon vil have at betale 90,165 Kr. 54 Øre til Castor med Renter deraf 5 pCt. aarlig fra Forligsklagens Dato, d. 25. Juni 1894. Sagens Omkostninger ophævedes.

To af Rettens Dommere afgav et afvigende Votum, der resulterede derhen, at Lissabon vel har begaaet en Fejl ved at gaa med saa stor Fart i et saa snævert og befærdet Farvand, men at Castors Kaptajn har begaaet en langt større Fejl ved ikke at mindske Fart eller stoppe, da han først saa Lissabon, hvorved han fremtvang et Møde i den snævrere Del af Farvandet, som let kunde fremkalde en Kollision. Da Castors Skade imidlertid var langt større end Lissabons, ansaa Dommerne det for ret, at hvert Skib bærer sin Skade, og at Sagens Omkostninger haves.

Højesteret har stadfæstet Sø- og Handelsrettens Dom med Bemærkning, at dens Beregning af den de paa-gældende Skibe tilføjede Skades Størrelse ikke var bestridt for Højesteret, og iøvrigt i Henhold til de deri anførte Grunde, som fandtes i det væsentlige at kunne tiltrædes, hvorhos det tilføjes, at de Højesteret forelagte nye Oplysninger ikke vilde kunne føre til noget andet Resultat, end det i Dommen antagne. Processens Omkostninger for Højesteret ophævedes.

## To nye Søassurance-Selskaber.

Der er i Løbet af den sidste Maaned her i Byen dannet to nye Søassurance-Selskaber, der hver for sig have Krav paa Opmærksomhed. Vi give derfor nedenfor en Oversigt over de vigtigste Bestemmelser i disse Selskabers Statuter, af hvilke det vil fremgaa, at de begge ere baserede paa Gensidighed.

Dampskibsrederi-Foreningens gensidige Kaskoassurance-Afdeling er, som dens Navn udviser, dannet under Dampskibsrederi-Foreningens Aupicier og ved dennes Initiativ. Dens Formaal er gensidig Kaskoforsikring paa Dampskibe; de Regler, der herved følges, ere navnlig følgende: I Afdelingen kan ethvert Dampskib, som for mindst Halvdelen af dets Assurancetakst er forsikret i et eller flere af de kjøbenhavnske Søassurance-Selskaber, blive forsikret. Forsikringen sker paa samme Betingelser og til samme Præmier som hos de kjøbenhavnske Assurandører, og Dispatcher og Havariopgørelser, som ere anerkendte af disse, anerkendes ligeledes af Foreningen. En af Hovedassurandørerne udstedt Erklæring, saavel med Hensyn til Præmier og Tillægspræmier som til eventuelle Erstatninger og Ristorni, tjener som gyldigt Bevis i disse Retninger. Ethvert Skib, som opfylder Afdelingens Betingelser, kan, hvad enten dets Ejer er Medlem af Dampskibsrederi-Foreningen eller ej, blive forsikret i Afdelingen med indtil  $\frac{1}{8}$  af Skibets Assurancetakst, dog ikke ud over 25,000 Kr. — Afdelingen træder i Virksomhed d. 1. Juli d. A., dog forudsat, at der til den Tid er indmeldt mindst 30 Dampskibe med et Forsikringsbeløb af mindst 400,000 Kr.

Efter nogle Bestemmelser om Regnskabsaaret m. v., fastsætte Vedtægterne, at der ved hvert Aars Udlob afsættes et passende Beløb til Dækning af henstaaende Skader, at de i Aarets Løb forfaldne Ristorni og Erstatninger afholdes af de indkasserede Præmier og udbetales til de respektive Deltagere, naar de i de kjøbenhavnske Selskabers Opgave erklæres for forfaldne til Betaling. Hvis Præmierne ikke kunne dække de forfaldne Godtgørelser, tages Beløbet af Reservefondet. Dette dannes, indtil det naar en Størrelse af 100,000 Kr., af Overskudet, og forinden udbetales intet Overskud. Efter at Reservefondet har naaet det normerede Beløb, fordeles Aarets Overskud til hver enkelt Deltager i Forhold til de i Aarets Løb indbetalte Præmier og Tillægspræmier med Fradrag af Ristorni. — Forliser et Skib totalt, eller udmeldes det, udbetales foruden Erstatningen dets Andel i Reservefondet efter nærmere bestemte Regler.

Afdelingen repræsenteres af Dampskibsrederi-Foreningens Formand og Viceformand. Generalforsamlingen afholdes i hvert Aars September Maaned, første Gang i 1898. Enhver Reder, der repræsenterer Skibe, som ere forsikrede i Afdelingen, har en Stemme for hvert fulde Kr. 10,000, han har forsikret, dog ikke ud over 20 Stemmer.

Som det vil fremgaa af ovenstaaende, arbejder Afdelingen i Forening med de kjøbenhavnske Søassurance-Selskaber; disse have erklæret sig villige til ved eventuelle Kaskoforsikringer, der tegnes hos dem inden 1ste Juli, at ristornere det Beløb, som de vil jeltage med i Afdelingen fra d. 1. Juli.

Næsten alle herværende Dampskibsrederier have, efter hvad vi erfare, indmeldt Skibe i den ny Afdeling.

Nordisk Lloyd er en gensidig Søforsikrings-Forening, hvis Formaal er at give Ejere af Dampskibe eller Dampskibsparter Adgang til gensidig Forsikring mod Søskade med Genforsikring af saadan Del af Risiko, som det ikke anses for tjenligt for Foreningen at bære. Sejlskibsredere kunne senere ved Beslutning optages i Foreningen. Foreningens Hjemsted er Kjøbenhavn. Som

Medlemmer optager den Ejere af Dampskibe eller Parter af saadanne, naar Skibene ere byggede af Jærn eller Staal; ligeledes opages Aktieselskaber og Interessentskaber (Partrederier). Der modtages kun Indmeldelse til Forsikring paa Tid. Bestyrelsen bestaar af en Forretningsfører og 2 eller flere Kommitterede. Forretningsføreren vælges af Generalforsamlingen.

Indtil 10 Skibe eller Skibsparter ere indtegnede i Foreningen, overtager denne ikke større Beløb pr. Skib end 10,000 Kr. paa egen Risiko. For hver yderligere Forhøjelse af det indtegnede Antal Skibe eller Skibsparter med indtil 5 kan det Beløb, Foreningen overtager paa egen Risiko, forhøjes med 10,000 Kr.

Generalforsamlingen afholdes i hvert Aars September Maaned. Stemmeret har ethvert Medlem, naar han har forsikret for mindst 10,000 Kr. i Foreningen; hver fuldt indtegnede 10,000 Kr. giver én Stemme.

Stampræmien er for Besejling af europæiske Havne samt Havne ved Middelhavet og Sortehavet  $5\frac{1}{2}$  pCt. for Skibe indtil 10 Aar, 6 pCt. for Skibe over 10 Aar,  $6\frac{1}{2}$  pCt. for Skibe i 2den Division af Veritas, Lloyds eller andet anerkendt Klassifikations-Selskab. For Skibe i Fart i Farvandene Øst for Bornholm og ikke Vest for en Linje mellem Skagen og Christianssand kan Stampræmien reduceres til 4 à 5 pCt. p. a. — For Rejser over Atlanterhavet til Vestindien eller Amerikas Østkyst, ikke nordligere eller sydligere end  $30^{\circ}$  Br., erlægges en Tillægspræmie af  $\frac{1}{2}$  pCt. p. a. foruden Stampræmien. For Rejser udenfor de nævnte Grænser erlægges en Tillægspræmie af ialt  $1\frac{1}{2}$  pCt. p. a. for Fart til de kinesiske Farvande, 2 pCt. p. a. for Fart i disse. Bestyrelsen kan dog betinge højere Præmier. Præmierne erlægges fjerdingaarsvis forud.

Af Overskudet henlægges — efter at den lovbestemte Tantieme er udbetalt — Halvdelen til et Reservefond, medens Resten fordeles mellem Medlemmerne i Forhold til den Præmie, de have tilsvaret.

Til Kommitterede i Foreningen ere valgte Grosserer J. L. Ginge, Dampmøller J. R. Schmith og Grosserer, Konsul H. C. Nyholm, til Forretningsfører Grosserer Alfred Christensen. Overretssagfører Ulf Hansen er Foreningens juridiske Konsulent. Et større Antal Skibe indtegnedes ved Stiftelsen i Foreningen.

## Krydstoldvæsenets Omordning. Lettelser ved Sejlskibes Klarering i Københavns Havn.

Generaldirektoratet for Skattevæsenet har under 23de ds. tilskrevet Bestyrelsen for »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« saaledes:

Den ærede Bestyrelse har i Skrivelse af 4de September f. A. under Henvisning til en paa Foreningens Generalforsamling den 4de Juli s. A. vedtagen Resolution anholdt om,

1. at Generaldirektoratet vil tage under Overvejelse, om der ikke, efterat Skibsafgiften er bortfalden baade for Ind- og Udgaende, maa kunne indføres Ændringer i de gældende Bestemmelser angaaende Skibes Klarering, hvorved denne simplificeres saaledes, at den bliver saa lidt tidsspildende for Skibene som muligt, idet der stedse klages over den uforholdsmæssig lange Tid, der i de forskellige Havne medgaar til Skibsklareringen, og
2. at der maa blive foretaget Lettelser i den for Skibsfarten byrdefulde Maade, hvorpaa Krydstoldvæsenet

udøver sin Virksomhed, i hvilken Henseende der særlig ønskes indført en Foranstaltning, ved hvilken Skibe i danske Farvande paa Rejsen til Bestemmelsesstedet fritages for at stoppe op mere end én Gang for Krydstoldvæsenet.

I den Anledning skal Generaldirektoratet ikke undlade tjenstligt at meddele til behagelig Efterretning, at der ikke vil kunne foretages nogen Ændring i de gældende Regler for Skibes Ind- og Udklarering i Provinshavnene, idet Klareringsformaliteterne allerede nu ere i saa høj Grad simplificerede, at det ikke er muligt at indføre yderligere Lettelser, naar den Kontrol og Orden med den søværts Trafik, som fra Toldvæsenets Side — ganske uden Hensyn til, om der paahviler selve Skibet Afgifter eller ikke — er aldeles nødvendig af Hensyn til Vareførselen, Tilvebringelsen af Landets Ind- og Udførselsstatistik, Beregning og Opkrævning af økonomiske Afgifter, Haandhævelsen af Karantænebestemmelserne m. m., overhovedet skal kunne føres. Medens Skibes Ind- og Udklarering som Regel ikke medfører nogen Tidsspilde af Betydning i Provinshavnene, er dette derimod ofte Tilfældet i København paa Grund af de lange Afstande mellem Skibets Liggeplads og Klareringskontoret. For at raade Bod paa denne Ulempe, der foruden Skibsførerne ogsaa berører Varemodtagerne, har Generaldirektoratet fra 1ste April d. A. at regne foretaget følgende Forandringer i de for Københavns Toldsted gældende Bestemmelser for Skibes Ind- og Udklarering samt Angivelsers Protokollation m. m.:

- a. Ind- og Udklarering i den udenrigske Fart — Københavns Frihavn indbefattet — af Sejlskibe af enhver Art og Størrelse samt af Pramme og Flaader, der haves paa Slæb af Bugserdampskibe, saavel som disse Bugserfartøjer selv, foregaar i det Havneoppebørselskontor, i hvis Distrikt der haves Anlæg, hvorhos dette Kontor beregner og opkræver samtlige Afgifter af Fartøjet, Prammen o. s. v.
- b. Alle Fortoldningsangivelser vedrørende Varer, der efter de gældende Bestemmelser tillades toldbehandlede i Havnedistrikterne uden Hensyn til, om de losses fra Damp- eller Sejlskib, protokolleres, og samtlige Afgifter af paagældende Varer, uden Hensyn til Beløbets Størrelse, beregnes og opkræves i det Havneoppebørselskontor, i hvis Distrikt Toldbehandlingen foregaar. Angivelser paa Gods, der skal oplægges paa Toldboden, protokolleres i det Havneoppebørselskontor, ved hvilket Skibet er indklareret. Med Hensyn til Angivelser over Varer til Kreditoplag bibeholdes den nuværende Ordning med Protokollation i Kreditoplagskassererkontoret, ligesom Vareafgiften efter deslige Angivelser fremdeles opkræves i Overensstemmelse med Punkt 9 i Bekendtgørelse af 30te Oktober 1894 fra Ministeriet for offentlige Arbejder.
- c. Toldsedler for Skibe til Island og Færøerne affattes saaledes, at deri kun optages de paa Island og Færøerne afgiftspligtige Varer.
- d. Protokollationen af Angivelser paa søværts til Udlandet udførte indenlandske og fremmede og frigjorte Varer, hvoraf Toldgodtgørelse ikke forlanges, bortfalder, forsaavidt angaar Havnedistrikterne udenfor Toldboden, hvorimod bemeldte Protokollation af Hensyn til Kontrollen med Vareførselen over Toldboden fremdeles skal finde Sted ved Toldbodens Havneoppebørselskontor.

Med Hensyn til Punkt 2 vedrørende Krydstoldvæsenets Inkvirering m. m. af Skibe i danske Farvande er der fra 1ste April d. A. at regne forsøgsvis fastsat følgende Regler, der ville være at iagttage indenfor hvert Aars Krydstogt fra den 8de Marts til den 24de December, begge inklusive: Sejlskibe under Sejl, bestemte til dansk Havn sønden for Aarhus, bordes og toldbehandles ikke af Krydstoldfartøjerne norden for Aarhus, men kun af de Krydsfartøjer, som antræffe dem i Farvandene sønden for Aarhus.

Sejlskibe under Sejl, bestemte til dansk Hav mellem Skagen og Aarhus, bordes og toldbehandles kun af det Krydsfartøj i Kattegat mellem Skagen og Aarhus, indenfor hvis Station Sejlskibets Bestemmelsessted ligger.

Ved at løbe Sejlskibet agten om, ved Prajning eller ved Jolle, alt dog uden ved Signal at forde Sejlskibet stoppet, men altsaa kun under Sejlads, erkyndige Krydsfartøjerne i Kattegat mellem Skagen og Aarhus sig om Sejlskibenes Bestemmelsessted og handle i Overensstemmelse med ovenstaaende.

Saafermt der fra Sejlskibets Side ikke gives den forlangte Oplysning, hejser Krydsfartøjet Stoppesignal, og Bestemmelsen i Instruksen for Krydstoldvæsenet af 24de April 1860 § 16 træder da straks i fuld Kraft.

Alle Sejlskibe, som i Kattegat paa Strækningen mellem Skagen og Aarhus antræffes ankerliggende paa dansk Søterritorium, bordes og toldbehandles som hidtil af det Krydsfartøj, af hvilket de antræffes.

Saafermt fornævnte Foranstaltning maatte vise sig at give Anledning til Misligheder, vil den hidtil gældende Ordning i Overensstemmelse med Instruksen for Krydstoldvæsenet af 24de April 1860 blive genindført.

Vi skulle komme tilbage til de saaledes ved Sejlskibsrederi-Foreningens Initiativ gennemførte Reforme. Red.

## Generalforsamlinger.

Svendborg Søassurance har holdt sin aarlige Generalforsamling, hvor Foreningens Kasserer fremlagde Regnskab for 1896 og gav en Oversigt over det forløbne Aars Virksomhed. Af denne fremgik, at det forløbne Aar har været et godt Middelaar. Af Forlis har Foreningen haft 2, nemlig »Ydun« og »Marie Sophie«, hvis Forsikringssum andrager Kr. 30,500, desuden har der været 16 Havarier, der tilsammen kalkuleres til Kr. 17,000, hvorefter Foreningens Tab kan kalkuleres til Kr. 47,500. I Aarets Løb er der indtægtet 4 Skibe og 1 Forhøjelse til et samlet Beløb af Kr. 50,200, medens der for solgte, forliste og ved Omtaksning nedsatte Skibe er udgaaet Kr. 155,700, saaledes at Foreningens Risiko er aftaget med Kr. 105,500. Foreningens samtlige Aktiver vare fremlagte og bleve gennemgaaede og befundne stemmende med den fremlagte Kapitalfortegnelse.

De efter Tur fratrædende vare P. Bom som Komitemedlem og Synsmand, samt Kapt. E. Jørgensen som Suppleant. P. Bom genvalgtes som Komitemedlem med 72 St. Til Synsmand genvalgtes P. Bom med 48 St., N. P. Petersen fik 47; E. Jørgensen valgtes til Suppleant.

Til Deciderer valgtes D'hrr. J. Ph. Jørgensen og C. Bom, Thurø.

Indtægt.	Kr.	Øre
Kassebeholdning fra 1895 . . . . .	1,318	75
Indskud . . . . .	4,783	50
Fartpræmie . . . . .	81,737	04
Indvundne Renter af Kapital og diverse Forskud . . . . .	8,581	34
Indgaaet af Foreningens Fonds . . . . .	7,700	00
Hævet i Svendborg Bank paa Bog og Folio . . . . .	70,114	90
Resterende Fartpræmie 1895 . . . . .	123	84
Refunderet Forskud paa Havari og Diverse . . . . .	60,793	54
Resterende Indskudspræmie, der ikke forfaldt til Betaling 1895 . . . . .	6,856	63
	Kr. 242,009	54

Udgift.	Kr.	Øre
Udbetalt for Forlis . . . . .	58,722	98
— Havarier . . . . .	26,994	17
Forskud paa Havari og Diverse . . . . .	51,316	11
Indskudsudbytte for solgte, forliste og ved Omtaksation nedsatte Skibe . . . . .	15,092	62
Indsat i Svendborg Bank paa Bog og Folio . . . . .	80,801	04
Tilgodehavende Indskudspræmie . . . . .	3,865	64
Resterende Fartpræmie for 1896 . . . . .	196	15
Almindelige og tilfældige Udgifter . . . . .	4,171	95
Kassebeholdning 31te December 1896 . . . . .	828	88
	Kr. 242,009	54

Foreningen ejede 31te December 1896:

	Kr.	Øre
a) 3 $\frac{1}{2}$ % Kgl. Obligationer . . . . .	77,400	00
b) 3 $\frac{1}{2}$ & 4 $\frac{1}{2}$ % Landmandsbank Obligationer . . . . .	90,000	00
c) 5 % Gøteborg Kommune Obligationer . . . . .	36,000	00
d) Indestaar i Svendborg Bank paa Bog . . . . .	44,956	10
e) Indestaar i Svendborg Bank paa Folio . . . . .	2,381	14
f) Tilgodehavende Indskud og Fartpræmie . . . . .	4,081	79
g) Kassebeholdning . . . . .	828	88
Foreningens Fond er saaledes ialt . . . . .	255,647	91
Dens Risiko inklusive henstaaende Aktierettigheder . . . . .	2,341,700	00

Dampskibsselskabet »Østersøen« har afholdt aarlig Generalforsamling.

Forretningsføreren, Hr. P. Fisker, aflagde Beretningen. Der var i Aarets Løb indkøbt et nyt Skib, »Patria«, der i Sommer sejlede paa Nord- og Østersøen med tilfredsstillende Avance. I Slutningen af Sæsonen blev der sluttet fra Azoff for en Ladning Korn til en meget høj Fragt. Desværre fulgte Uheldet Lastningen, saaledes at Skibet henlaa i ca. 3 Uger paa Lastepladsen, en aaben Kyst, forhindret fra at laste, grundet paa daglig orkanagtig Storm. Derpaa indtraadte Isgangen, og Skibet maatte, for at undgaa Indefrysning, flygte og komplettere i en Sortehavshavn til meget lav Fragt. Dette Uheld forringede Selskabets Overskud med over 20,000 Kr.

Angaaende Salg af 2 af Selskabets mindre Skibe havde der været ført Underhandlinger, men Tilbudene havde været saa lave, at der ikke kunde enteres paa dem. Skibspriserne vare imidlertid nu fastere, og man ventede i Løbet af Sæsonen at kunne opnaa Salg til tilfredsstillende Priser.

De i Efteraaret en kort Tid herskende højere Fragter berørte ikke i nogen væsentlig Grad Smaaladningerne, saa Selskabets mindre Baade ikke kunde opvise saa godt Resultat som ønskeligt, hvilket ikke mindst skyldtes en Del Havarier og yderst lave Fragter i Begyndelsen af Aaret.

Udsigterne for indeværende Aar vare gode.

Grosserer C. A. Leth aflagde Regnskabet. Den samlede Driftsindtægt var 54,517 Kr., Udgifterne 12,293 Kr. Aarets Overskud blev herefter 42,224 Kr. Der foresloges udbetalt 2 pCt. Udbytte.

Der gaves Decharge for Regnskabet.

Grosserer Leth, der fratraadte som Kommitteret, genvalgtes enstemmigt.

Dampskibsselskabet »Union« har afholdt aarlig Generalforsamling.

Forretningsføreren, Hr. P. Fisker, aflagde Beretning. Der var indkøbt Dampskibene »Scotia« og »Frisia«, hvorved Aktiekapitalen udvidedes med 315,000 Kr., saaledes at den nu androg 500,000 Kr. Skibene havde vist sig fordelagtige. Uheldigvis havde intet af Selskabets Skibe nydt godt af de i Efteraaret højere Fragter, idet de med en enkelt Undtagelse vare fragtede paa Forhaand, og ulykkeligvis strandede »Scotia« i Begyndelsen af Efteraaret paa Østkysten af Skotland og blev opholdt ved Reparation den bedste Tid af Sæsonen.

Forinden Stigning i Skibspriserne lykkedes det at afslutte Kontrakt om en ny Damp; den fører Navnet »Gallia« og tegner til at blive en fordelagtig Baad til Østersøen og Nordsøfart. Ved denne Forøgelse af Skibene er Aktiekapitalen udvidet til 700,000 Kr. »Gallia« har allerede været i Fart siden Midten af forrige Maaned. Det var lykkedes at slutte en Del gode Fragter for kommende Sæson, men forøvrigt holdtes nogen Tonnage aaben for om mulig at nyde godt af indtrædende Fragtkonjunkturer.

Grosserer Leth aflagde Regnskab. Driften udviste en samlet Indtægt af 87,683 Kr. Udgiften var 6195 Kr. Overskudet blev herefter 81,488 Kr. Der foresloges udbetalt 10 pCt. Udbytte.

Der gaves Decharge for Regnskabet.

Den fratrædende Kommitterede, Grosserer C. A. Leth, genvalgtes enstemmigt.

Dampskibsselskabet »Myren« har holdt en ekstraordinær Generalforsamling.

Den korresponderende Reder, Grosserer Ulrik Holm, fremlagde paany det paa den ordinære Generalforsamling foreløbig behandlede Forslag om Anskaffelsen af et nyt Skib af Drægtighed ca. 2,500 Tons, samt om Bemyndigelse til en dertil svarende Udvidelse af Aktiekapitalen.

Efter kort Forhandling vedtoges Bestyrelsens Forslag enstemmig med 110 Stemmer.

## Foreningsmeddelelser.

### Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Indmeldelse i Foreningen kan ske til dens Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., eller til Kredsbestyrelsernes Formænd:

Skibsreder M. N. Fischer, Vejle; Konsul J. Hintze, Rønne; Kaptajn Jacob Holm, Kjøbenhavn; Havnefoged Carl E. Møller, Svendborg; Agent N. Petersen, Marstal; Havnefoged A. P. Rasmussen, Nykjøbing, Jyll; Konsul Rechnitzer, Aalborg; Kaptajn J. H. Svarrer, Nordby, Fanø.

### „Dansk Sejlskibsrederiforening“s Sagførere.

Aalborg . . . .	Sagfører	<i>Knud Petersen og Henr. Knudsen.</i>
Aarhus . . . .	—	<i>A. Andresen.</i>
Assens . . . .	—	<i>J. Jørgensen.</i>
Esbjerg . . . .	—	<i>J. Clausen.</i>
Faaborg . . . .	—	<i>J. Amtoft.</i>
Fredericia . . .	—	<i>E. Thiellesen.</i>
Frederikshavn .	—	<i>N. Petersen.</i>
Kjøbenhavn . .	Højesteretssagfører	<i>Ludvig Arntzen.</i>
Kolding . . . .	Overretssagfører	<i>H. C. Bennetsen.</i>
Marstal . . . .	Sagfører	<i>H. P. Nielsen.</i>
Middelfart . . .	—	<i>Philip Hansen.</i>
Nexo . . . . .	—	<i>H. Mauritzen.</i>
Nyborg . . . . .	—	<i>Chr. Qvist.</i>
Nykjøbing Jyll.	—	<i>P. P. Salling.</i>
Odense . . . . .	—	<i>E. Kiørboe og C. Knudsen.</i>
Randers . . . .	—	<i>Reinholdt-Poulsen.</i>
Rønne . . . . .	—	<i>Janus Olsen.</i>
Svendborg . . .	Overretssagfører	<i>J. Jacobsen.</i>
Thisted . . . .	Sagfører	<i>Niels Lyhne.</i>
Vejle . . . . .	—	<i>F. Knudsen.</i>

## Ugens Havarier.

Hermia, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 19. ds. paa Grund paa Dvalegrunden. Flot ved egen Hjælp

Ahti, Skonnert af Landskrona, kom d. 18. ds. paa Grund paa Sjællands Rev; flot med Assistance af Drodden og indbragt til Helsingborg.

Cito, Kuf af Pahlhude, er d. 20. ds. strandet ved Gulstav. Skibet er fuldt af Vand.

## Fra Sø og Land.

Kaptajn H. P. Petersen af Marstal har i disse Dage solgt den ham tilhørende Skonnert »Vesta«, drægtig 71 Reg.-T., for en Sum af 5900 Kr. til Sverige. Der ligger i Marstal Havn for Tiden ikke mindre end 7 Skibe, som i 1897 ere solgte til Sverige, nemlig: Skbrg. »Cito«, Sk. »Fylla«, Sk. »Marie«, Sk. »Christopher«, Sk. »Marstal«, Sk. »Elise Vilhelmine« og Sk. »Vesta«.

Verdens Skibsmæglere. Rederes, Kaptajners, Skibsmægleres og alle andre i Skibsfarten Interesseredes Opmærksomhed henledes paa omstaaende Annonce.

Aalborg Navigationsskole. Lørdagen den 20de ds. afsluttedes efter 5 Dages Eksamen 1ste Eksamens Termin i dette Aar for Aalborgs vedkommende. Af Skolens Elever indstilledes: 3 til Sætteskipperprøven, 8 til Fiskeskipperprøven, 1 til den almindelige og 5 til den udvidede Styrmandseksamen. Alle Eksaminanderne bestode. — Skolen fortsætter Undervisningen umiddelbart efter Eksamen med Forberedelse til 2den Eksamens Termin i Juli.

Paa Skibshygmeister N. Jensens Værft i Marstal løb den 16de Marts en ny Skonnert af Stabelen. Skibet fik Navnet »Inverurie«. Det maaler ca. 60 Brutto-Tons. Føreren bliver Kaptajn T. Knudsen af Vinballe paa Ærø.

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonceafdeling.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Newcastle 17. Marts, bestemt til New-Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Newcastle 18. Marts, bestemt til Bordeaux. — Antwerpen, Caroc, afgik fra Antwerpen 17. Marts, bestemt til Sortehavet. — Castor, Holm, ankom til Messina 22. Marts, bestemt til Algier. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra Southampton 21. Marts, bestemt til Valencia. — Dagmar, Gade, afgik fra Newcastle 21. Marts, bestemt til Valencia. — Douro, Brabrand, ankom til Oporto 20. Marts, bestemt til Lissabon. — Georgios I, Kihl, ankom til Nicolajeff 19. Marts, bestemt til Hull. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Kbhvn. 20. Marts, bestemt til Reval. — Kiew, Rabe, ankom til Bordeaux 15. Marts, bestemt til La Rochelle. — Kursk, Staal, ankom til Kbhvn. 23. Marts, bestemt til Danzig. — Leopold II, Kruse, ankom til Odessa 14. Marts, bestemt til Antwerpen. — Louisiana, Jensen, afgik fra New-Orleans 11. Marts, bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Koch, passeret Pera 21. Marts, bestemt til Smyrna. — Nicolai II, Jespersen, ankom til New-Orleans 7. Marts, bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Odessa 19. Marts, bestemt til Algier. — Omsk, Rasmussen, ankom til Blyth 22. Marts, bestemt til Kbhvn. — Tejo, Fenger, afgik fra Kbhvn. 19. Marts, bestemt til Newcastle. — Tomsk, Andersen, ankom til Reval 16. Marts. — Vesuv, Norden, afgik fra Portsmouth 13. Marts, bestemt til Valencia. — Viking, Jørgensen, afgik fra Southampton 21. Marts, bestemt til Kbhvn. — Xenia, Ingerslev, afgik fra New-Orleans 19. Marts, bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Petersen, afgik fra Christianssand 18. Marts, bestemt til Stavanger, Bergen, Manchester & Liverpool. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Arendal 22. Marts, bestemt til Vestnorge. — Ceres, Corfitzon, afgik fra Kbhvn. 22. Marts, bestemt til Libau. — Charkow, Nielsen, afgik fra Hull 21. Marts, bestemt til Kbhvn., Libau. — Christian IX, Møllerup, afgik fra London 21. Marts, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Christianssund, Bay Schmith, ankom til Kbhvn. 22. Marts, bestemt til Stettin. — Fanø, Jørgensen, ankom til Pillau 21. Marts, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Frederik, Harboe, ankom til Pillau 15. Marts, bestemt til Hull. — Jolantha, Hansen, afgik fra Manchester 21. Marts, bestemt til Liverpool. — Kasan, Thomsen, ankom til Pillau 14. Marts, bestemt til Kbhvn., London. — Laura, Christiansen, afgik fra Thorshavn 13. Marts, bestemt til Klaksvig, Island. — Louise, Brabrand, afgik fra Kbhvn. 23. Marts, bestemt til Pillau — Minsk, Olsen, ankom til Liverpool 20. Marts, bestemt til Kbhvn., Stettin. — Morsø, Frisenette, ankom til Kbhvn. 22. Marts, bestemt til Hamburg. — Moskov, Petersen, afgik fra Antwerpen 22. Marts, bestemt til Kbhvn., Libau. — Nishnij Novgorod Harder, afgik fra Kbhvn. 22. Marts, bestemt til Libau. — Perm, Christensen, ankom til London 22. Marts, bestemt til Kbhvn., Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom til Hull 21. Marts, bestemt til Kbhvn., Libau. — Romny, Harder, ankom til Libau 16. Marts, bestemt til Hull. — Thyra, Garde, afgik fra Leith 18. Marts, bestemt til Færøerne, Island. — Valdemar, Sørensen, ankom til Antwerpen 16. Marts, bestemt til Kbhvn., Libau. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Hamburg 13. Marts, bestemt til Kbhvn., Østersøen. — Vesta, Svensson, ankom til Eskefjord 10. Marts, bestemt til Nordfjord, Seydisfjord etc. — Constantin, Bloch, ankom til London 17. Marts, bestemt til Libau. — Georg, Petersen, afgik fra Hamburg 23. Marts, bestemt til Kbhvn., Østersøen.

Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 24. Marts, bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, M. Kofoed, afgik fra Odense 25. Marts, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Ficaria, J. V. Fenger, afgik fra Kbhvn. 25. Marts, bestemt til Grimsby. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 24. Marts, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens, Aalborg. — Kronen, J. Borries, afgik fra Newcastle 23. Marts, bestemt til Assens. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 23. Marts, bestemt til Odense. — Storebelt, Geertsen, afgik fra Newcastle 23. Marts, bestemt til Nakskov. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 24. Marts, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, N. W. Smidt, afgik fra Rotter-



dam 20. Marts, ankom til Blyth 22 — Frode, H. W. Wisberg, afgik fra Savona 27. Febr., ankom til Baltimore 20. Marts. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Novorossisk 20. Febr., ankom til Hamburg 19. Marts. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Newcastle 13. Marts, ankom til Libau 20. — Svend, Chr. Hols, afgik fra Libau 19. Marts, bestemt til Rotterdam. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Methil 7. Marts, ankom til Libau 14. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Blyth 17. Marts, ankom til Stettin 21. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Reval 16. Marts, ankom til Rotterdam 22. — Ragnar, A. S. Hveysel, afgik fra Sunderland 17. Marts, ankom til Stettin 20. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Blyth 6. Marts, ankom til Libau 10. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Newcastle 17. Marts, ankom til Libau 21. — Magnus, M. Frantzen, afgik fra Blyth 20. Marts, bestemt til Kbhvn. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Alexandria 19. Marts, bestemt til Hull. — Olaf, C. A. Jørgensen, afgik fra Sunderland 18. Marts, ankom til Stettin 23.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Memel 12. Marts, ankom til Rotterdam 17. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Swinemünde 22. Marts, bestemt til Reval. — Johan Siem, F. Løfler, afgik fra Kiel 16. Marts, bestemt til Reval. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Philadelphia 11. Marts, bestemt til Cork. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Burntisland 19. Marts, ankom til Swinemünde 23.

**Heimdal.** Anine, J. Møller, afgik fra Bilbao 22. Marts, bestemt til Middlesbrough. — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Newcastle 16. Marts, ankom til Bilbao 22.

**Thingvalla.** Norge, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 22. Marts, ankom til Swinemünde 23. — Island, Thomsen, afgik fra New-York 20. Marts, paa Rejse til Kbhvn. — Hekla, Laub, afgik fra Kristianssand 5. Marts, ankom til New-York 20. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kristianssand 19. Marts, paa Rejse til New York.

**Norden.** Nordhvalen ankom til Shields 17. Marts fra Kbhvn. — Nordboen afgik fra Hamburg 1. Marts til Baltimore. — Nordvest afgik fra Sulina 6. Marts til Lissabon. — Nordkap ankom til Shields 16. Marts fra Aarhus. — Nordpol afgik fra Marseille 6. Marts til Hango. — Norden afgik 22. Marts fra Aalborg til Amerika via Sunderland, hvor Skibet skal i Tørdok.

**Uranla.** Sirius, C. P. Jensen, afgik fra Blyth 20. Marts, bestemt til Kbhvn. — Urania, L. Lund, afgik fra Kbhvn. 19. Marts, bestemt til Reval. — Rusland, J. Schmidt, afgik fra London 11. Marts, bestemt til Messina. — Tydskland, Chr. Jørgensen, afgik fra Grangemouth 18. Marts, bestemt til Flensborg. — Skotland, Albrechtsen, afgik fra Messina 2. Marts, ankom til Kbhvn. 20., bestemt til Reval.

**Danmark.** Rolf, J. G. Hahn, ankom til Rotterdam 17. Marts. — Thorvaldsen, Pii, afgik fra Libau 18. Marts, bestemt til Gent. — Absalon, H. Predbjørn, ankom til Wearmouth 23. Marts. — Ansgar, A. Larsen, ankom til Kbhvn. 20. Marts. — J. N. Madvig, H. S. A. Olsen, ankom til Kbhvn. 21. Marts. — Hamlet, W. E. Sommer, ankom til Kbhvn. 21. Marts. — Helge, D. G. Matthiessen, ankom til Reval 19. Marts.

**Dannebrog.** Amalienborg, Schultz, afgik fra Memel 24. Marts, bestemt til Manchester. — Christiansborg, Petersen, ankom til Blyth 21. Marts. — Frederiksborg, M. Kühl, ankom til Malmø 23. Marts. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Rotterdam 18. Marts. — Rosenborg, Fischer, ankom til Blyth 22. Marts. — Uranienborg, Olsen, afgik fra Neufahrwasser 19. Marts, bestemt til Reval, indkom til Slite den 22., paa Grund af Is i finske Bugt. — Joinsborg, Schultz, ankom til Lübeck 21. Marts.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Jægersborg, Andersen, afgik fra Neufahrwasser 21. Marts, bestemt til Reval. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Dunkerque 20. Marts. — Skodsborg, Schmidt, ankom til Blyth 22. Marts.

**Store Nordiske Telegraf-Selskab.** Store Nordiske, E. Suenson, ligger i Wosung. — H. C. Ørsted, G. Ørsted, ligger i Tuborg Havn.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Schmiegelow, ankom til Swinemünde 21. Marts, afgik fra Swinemünde 23., bestemt til Methil. — Agnete, Warming, afgik fra Methil 19. Marts, ankom til Aarhus 22. — Hermia, Sørensen, ankom til Korsør 20. Marts. — Alice, Kraemer, afgik fra Skien 20. Marts, ankom til Grangemouth 23. — Bornholm, Jensen, afgik fra Methil 16. Marts, ankom til Aalborg 19. — Ajax, Brorsen, afgik fra Hamburg 17. Marts, ankom til Helsingborg 19, afgik fra Helsingborg 23., bestemt til Methil. — Gøteborg, Madsen, afgik fra Stockholm 19. Marts, ankom til Libau 20. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Stockholm 20. Marts, ankom til Libau 21., afgik fra Libau 23., bestemt til Kbhvn. — Nauta, Steen, afgik fra Libau 17. Marts, ankom til Haderslev 20. — Rønne, Hintze, ankom til Libau 18. Marts, afgik fra Libau 19. ankom til Sølvborg 21. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Libau 18. Marts, ankom til Åhus 20., afgik fra Åhus 22., bestemt til Libau. — Marstrand, Lund, afgik fra Libau 16. Marts, ankom til Odense 19, afgik fra Odense 23., bestemt til Libau.

**Kjøbenhavn.** Carl Hecksber, Starck, afgik fra Halifax 17. Marts, bestemt til Ferdinandina. — Dania, Troensegaard, afgik fra Philadelphia 5. Marts, bestemt til Frederikshavn for Ordre. — Fyen, Hansen, afgik fra Reval 14. Marts, ankom til London 21. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Odessa 22. Marts, bestemt til Gibraltar for Ordre. — Russia, Rasmussen, afgik fra Blyth 16. Marts, ankom til Neufahrwasser 21. — Jylland, Jensen, afgik fra Newcastle 16. Marts, ankom til Pillau 21.

**Østerøen.** Ella, Hansen, afgik fra Kbhvn. 18. Marts, ankom til Danzig 20. — Maja, Storm Hansen, afgik fra Charlestown 17. Marts, ankom til Grenaa 20. — Patria, Andersen, afgik fra Stettin 18. Marts, ankom til Reval 21. — Rita, Skov, afgik fra London 21. Marts, ankom til Hull 22. — Yrsa, Larsen, afgik fra Nykjøbing F. 17. Marts, ankom til Helsingør 18.

**Union.** Anglia, Møller, afgik fra Baltishport 9. Marts, ankom til Rotterdam 15. — Gallia, Nielsen, afgik fra Sevastopoi 18. Marts, ankom til Kertch 19. — Frisia, Fisker, afgik fra Blyth 20. Marts, ankom til Kbhvn. 24. — Olga, Jørgensen, afgik fra Reval 17. Marts, ankom til Aarhus 21. — Scotia, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 14. Marts, ankom til Reval 18.

**J. Lauritzen, Esbjerg.** Neptun, Jessen, afgik fra Antwerpen 19. Marts, ankom til Aalborg 22. — Nerma, Degn, ankom til Preston 21. Marts, afgik fra Preston 23., bestemt til Liverpool. — Nordsoen, Schmidt, afgik fra Esbjerg 18. Marts, ankom til Dunkirk 21., afgik fra Dunkirk 23., bestemt til Esbjerg.

## Sejlskibe.

**Marstal.** Otto, J. H. Petersen, afgik fra Marstal 17. Marts, ankom til Faxe 19. — Sirius, R. A. Hansen, ankom d. 22. ds. til Kragerø (Norge) fra Odense. — Hansigne, C. Clausen, ankom den 21. ds. til Port of Spain (Trinidad, Vestindien) efter 36 Dages Rejse fra Cardiff. — Ceres, E. H. Bager, er d. 20. ds. passeret Frederikshavn paa Rejse fra Cadix (Spanien). — Norden, Chr. H. Kromann, ankom d. 17. ds. til Gøteborg. — Christiane, A. C. Albertsen, ankom den 17. ds. til Faxe. — Kondor, Friis, ankom den 17. ds. til Faxe. — Hosanna, Hay, ankom den 20. ds. til Neufahrwasser. — Elise Marie, H. H. Hermansen, ankom den 19. ds. til Faxe Ladeplads. — Christian, B. B. Friis, ankom den 19. ds. til Faxe Ladeplads. — Prøven, P. L. Schmidt, ankom den 27. Februar til St. Francois (Guadeloupe). — Aurora, Jørgen R. Raahauge, ankom den 19. ds. til Christiania fra Rudkjøbing. — Hebe, Fr. Clausen, er den 14. Marts afsejlet fra St. Ybes (Portugal) til Königsberg. — Thea, Friis, ankom den 18. ds. til Warckworth. — Elna, Fr. Carlsen, ankom den 18. ds. til Gothenborg.

**Moses & Søn G. Melchior, Kjøbenhavn.** Clara, Bartram, passerede Dover den 17. ds. paa Rejse fra Vestindien hertil. — Thea, Jensen, ankom den 18. ds. til Castletown, Portland, paa Rejse fra Vestindien.

**Fanø, Nordby.** Ameta, Nielsen, ankom til Hamburg 14. Marts fra Havre. — Røhl, Nørby, passeret Portland 12. Marts. — Anna, Clausen, sejlet fra New York 15. Marts til Rio Grande. — Nanna, Warrer, sejlet fra New York 15. Marts til Molukkerne. — Sørine, Jensen, sejlet fra Cape Town 23. Febr. til Cape Cross. — Claus, Hansen, sejlet fra Maracaibo 22. Febr. til Falmouth. — Lenita, Clausen, prajet 15. Marts paa 50° N. 9° W. — Elisabeth, Harrebye, ankom til Punta Delgade 21. Marts fra Jalnit.

**Snderho.** Else, Thomsen, afgik fra Rosario 10. Marts, bestemt til Kanal f. O. — Helene, Thøgersen, afgik fra Bangkok via Cadix, faaet Ordre til Newcastle.

**Svendborg.** Jørgen Ring, Fisker, ankom til Lybeck 19. Marts. — Sofie, Petersen, ankom til Kbhvn. 19. Marts. — Agnete, Møller, ankom til Saint Davids 18. Marts. — Althea, Rasmussen, ankom til Kragerø 20. Marts. — Niels, Hansen, ankom til Kristianssand 22. Marts. — Elise, Andreaesen, ankom til Danzig 22. Marts. — Christine, Rasmussen, ankom til Leith 22. Marts. — Thomas, Vandel, ankom til Drøbak 22. Marts.

## Fragtberetninger.

D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os den 20. Marts 1897:

Frugtmarkedet har i den forløbne Uge været stille, men med gennemgaaende faste Rater for saavel Damp- som Sejlskibe, dog maa herfra undtages Kulfragterne fra Bristolkanalen til Brasilien og La Plata Floden, hvor Markedet synes overfyldt, og der er saaledes akcepteret 17/— til Rio Janeiro for Dampskib. Til Cape Town ere 3 Skibe optagne à 20/—, hvilket er sejlbart — uagtet Udgifterne der ere nok saa høje, især naar Opholdet bliver langt, hvilket har hændt temmeligt ofte i den senere Tid.

Af andre afsluttede Udfragter kunne vi nævne:

Birkenhead til Bahia 13/— for Kul; Middlesbro til Calcutta 14/9 for 5.000 Tons Salt; Antwerpen til Rio Janeiro 19/—; Hamburg til San Francisco 14/—; Tyne til San Fran-

cisco 13/— d. w. Cadiz til Paspebiac N. S., Salt à 10/— og Retur fra Nabohavn til Preston, Planker à 48/— for et 260 Reg. Tons Skib.

Calcutta til Vestkysten af Syd Amerika 26/3; Rangoon til River Plate 21/3; Calcutta til Dundee 20/—.

Fra Vestkysten af Syd Amerika til Hamburg 14/9; Genua 18/3; Kanalen f. O. 17/—.

San Francisco, prompt, 17/6, August—Septbr. 26/3.

For Dampere sluttedes fra Glasgow og Liverpool til Buenos Aires 18/6 eller 23/— til 4 Lossepladser. Cardiff til Aden 16/—; Bombay eller Colombo 18/—; Liverpool til Philadelphia eller New-York 7/6 for Sukker.

Hjemfragterne fra Staterne, Middelhavet, Sortehavet og Ostindien etc. ere omtrent som i forrige Uge.

D'Hrr. **Hanschell & Co., Barbados**, meddele d. 5. Marts 1897:

Sukkerafskibningerne ere nu begyndte og ville blive livligere i Løbet af de nærmeste Maaneder. Vi have Efterretninger fra Cienfuegos om, at man i nævnte Distrikt haaber at høste to Trediedele af en sædvanlig Høst, derimod have vi ingen Efterretning fra andre kubanske Havne. Blandt Windward-Øerne har Trinidad allerede begyndt, medens Barbados, Antigua, St. Lucia o. s. v. ville begynde Høsten i Løbet af denne Maaned. I de franske Kolonier er Høsten bleven forsinket af regnfuldt Vejr.

Logwood Priserne ere atter faldne, baade i Europa og Staterne, hvorfor der til dette Maarked saagodt som ingen Tonnage behøves. Vi have Efterspørgsel efter nogle passende Skibe fra Tecolutla Kysten til Mahogany, mest til New York.

De nu gangbare Rater ere følgende:

For Harpiks fra de sydlige Forenede Stater notere vi 2/9 d. med 1/3 d. ekstra for Terpentin fra atlantiske Havne til Kanalen f. o., med Option af Østersøen 3 d. ekstra. Harpiks Savannah—Santos 80c., delvis Last Lumber, vestindisk Doll. 13.50.

Lumber Fragter fra Golf Havnene noteres Doll. 12 til Buenos Aires, »clean charter.«

Savet Tømmer til Europa 95/— til 102/6. Alt efter Havn og Størrelse.

Af danske Skibe er Skbrg. »Danmark« af Marstal, Kapt. Clausen, bleven befragtet med Divi-Divi fra Rio Hacha til 40 sh. pr. Ton, Kanalen f. O. — og Skbrg. »Astræa«, ligeledes af Marstal, med Sukker fra Ponce, Portorico, til 26 og 29 sh. pr. Ton, til Kjøbenhavn.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyr 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.

Da der i det nye Afmærknings-System for de danske Farvande kun er anvendt hvid og rød Farve til de flydende Sømærker, er det bestemt, at for Fremtiden skal den sorte Farve anvendes til alle Varpe- og Fortøjtønder i og ud for de danske Havne.

**Nordøen. Jyllands V.-Kyst.** Paa Barren uden for Løbet *Nymnde Gab* er der for Tiden 6 $\frac{1}{2}$  Fod Vand.

**Kattegat. Fyens N. Kyst.** Den 15de April 1897 forandres *Enebærødd* Fyr saaledes, at det i Stedet for at vise rødt Lys fra N. 4 $^{\circ}$  Ø. gennem Ø. og S. til S. 82 $^{\circ}$  V., viser rødt Lys fra N. 4 $^{\circ}$  Ø. gennem Ø. og S. til S. 28 $^{\circ}$  V., og grønt Lys fra S. 28 $^{\circ}$  V. til S. 82 $^{\circ}$  V.

Lys- og Fløjtetønden »*Tangen*« er igen udlagt paa Station. Hermed ere alle Lystønder i de danske Farvande atter udlagte.

Et Vrag ligger sunket i 15 Fod Vand, 2 à 3 Kbl. N. for den røde Spidstønde med 2 Koste ved det V.-lige Løb i *Isefjords* Munding. Det vil snarest blive uskadeliggjort.

**Sundet. Hollænder-Dyb.** Den 22de Marts 1897 er Vintersømærket *Saltholm Flak NV* ombyttet med Klokketønden.

**Østersøen.** Den 18de Marts 1897 er Vintersømærket uden for *Bøgestrøm* ombyttet med Klokketønden.

**Gjedser.** Den 20de Marts 1897 er Vintersømærket *Rød-sand SØ*, *Kroghage-Dyb* S. Side, ombyttet med Klokketønden.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Tyskland. Kieler Fjord.** Fra 24de til 29de Marts 1897 afholdes Skydeøvelser i *Strander Bugt*. Naar der skydes, er Farvandet inden for Linjen mellem Tønderne B og D spærret for al Sejlads.

Fra 29de Marts til 3die April 1897 afholdes Sømineøvelser i den N.-lige Del af *Wiker Bugt*. Pladsen, der er spærret for al Sejlads, begrænses mod V. og N. af Kysten fra *Vossbrook Skov* til *Friedrichsort Lazaret*, mod S. og Ø. af gule Tønder med rødt Flag.

Ved *Holtenu* er Vraget borttaget. Afmærkningen er inddragen.

### Nordøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Rusland. Kola.** Paa Øen *Medvidji*, ved Indløbet til Reden ved *Iokan Øerne*, er opført en hvid, 17 Fod høj Baake. 68 $^{\circ}$  3' 40" N. Br. 39 $^{\circ}$  38' 45" Ø. Lgd.

**Tyskland.** Fyrskibet »*Eider Galliot*« er igen udlagt paa Station.

**Jade.** Fra 15de April til 1ste Decbr. 1897 afholdes Skydeøvelser i *Jade*. Pladsen, der er spærret for al Sejlads, ligger Ø. for Tønde Nr. 16 og Nr. 18 og begrænses af en Linie i N. fra Tønde Nr. 16 og i S. fra Nr. 18. Hovedfarvandet og Farvandet V. derfor er frit. Naar der skydes, ligge Dampfartøjer, som føre rødt Flag eller en rød over en hvid Lanterne, ude. Anvisninger skulle ubetinget følges.

Fra 15de April til 15de Novbr. 1897 afholdes Sømineøvelser i *Jade* i *Vareler Tief*, S. for Tønde Nr. 24. Pladsen, der er spærret for al Sejlads, er afmærket med Bøjer med røde Flag. Naar der skydes, ligge Dampfartøjer, som føre rødt Flag eller en rød over en hvid Lanterne, ude. Anvisninger skulle ubetinget følges.

**Holland. Zuidersee.** I *Zuidersee* er Sommerafmærkningen begyndt.

**England.** Vraget, der laa sunket c. 2 Kml. V. for Fyrskibet »*Haisborough*«, findes ikke mere.

Vraget af Damperen »*Cathcart Park*«, som laa sunket N. for *Sunderland* S.-Molehoved, findes ikke mere.

### Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**Frankrig. Iles Chausey.** Baaken *l'Oiseau*, paa NV-Enden af *Plateau de la Corbiere*, er ødelagt af Søen. 48 $^{\circ}$  52' 48" N. Br. 1 $^{\circ}$  52' 17" V. Lgd.

Fyret paa den nye Mole ved *Diélette* er ødelagt af Søen. Et midlertidigt, hvidt, fast Fyr vises fra en Pæl. Synsvidden: 5 Kml.

### Nordlige Atlanterhav.

*Lervily* Signal-Station er atter aaben.

**Canariske Øer. Gran Canaria. La Luz.** Tønden, der i 19 Fod Vand laa ca. 500 Alen NØ. for Fort *Santa Catalina* ved *La Luz*, er inddragen og udlægges ikke mere.

Paa Grund af Arbejderne ved Ø. Molen, som er under Bygning, bør man for at staa ind i Havnen tage Lods.

Grunden, som var angiven at ligge ca. 3 Kbl. S.  $\frac{5}{8}$  Ø. fra Fyret paa *La Luz* Ø.-lige Bølgebrøder, findes ikke. 28 $^{\circ}$  8' 40" N. Br. 15 $^{\circ}$  25' 5" V. Lgd.

**Newfoundland Ø. Kyst.** Fra den 15de April 1897 sættes en ny Taagetrompet i Virksomhed ved *Cape Spear*. Den er anbragt 225 Alen S. 19 $^{\circ}$  Ø. for den gamle, der forbliver uforandret. Begge Trompeter lyde samtidig og give hver Minut Et-Stød af 8 Sek.s Varighed. *Cape Spear* Fyrs Beliggenhed: 47 $^{\circ}$  31' 11" N. Br. 52 $^{\circ}$  36' 59" V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Connecticut. Milford Harbor** sort og hvid lodret stribede Klokketønde er udlagt i 12 $\frac{1}{2}$  Fod Vand, ca. 1 $\frac{1}{2}$  Kbl. S. for Anduvningstønden ved Indløbet til *Wepowage River*, og ikke paa Anduvningstøndens Plads. Den ligger fra V.-Enden af den Ø.-lige Bølgebrøder i S. og fra Skorstenen paa *Welsh Point* i N. 69 $^{\circ}$  V. Anduvningstønden bliver liggende uforandret.

**North Carolina.** Damperen »*City of Birmingham*« har mistet et Skruelad paa et Vragstykke, hvoraf intet var over Vandet, ca. 30 Kml. S. 15 $^{\circ}$  V. fra *Cape Lookout* Fyr.

**South Carolina.** *Bull Island* hvide, faste Fyr, 25 Kml. NØ. for *Charleston*, er slukket, da Fyrtaarnet truer med at styrte ned.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Spanien.** Klokketønden ved *Escombreras* er inddragen. Den er nu 27 Fod Vand over Klipperne. Dybden skal yderligere forøges.

# Kjøbenhavns Børskurs d. 24. Marts 1897.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
<b>Dampskibs Aktier.</b>				
Foren. Dampskib-Selsk. ....	105 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	106	105 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	106
Thingvalla .....			40	40 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Danmark .....	83	83 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	83	83 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Norden .....	111 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	<sup>1</sup> / <sub>2</sub>	111 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	112
Kjøbenhavn .....			90 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Carl .....	50 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	<sup>1</sup> / <sub>4</sub>	50 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	50 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dannebrog .....	108 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		108	108 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Skjold .....			72 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	73
Helsingørs Dampsk. ....			38	40
Østersøen .....			—	—
Nordsøen .....			74 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	76
Torm .....			—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....			—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....			—	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>				
4 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> foren. Dampsk. ....			—	—
5 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — — — — —			—	—
5 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Thingvalla 1880 .....			98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	102
5 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — — — — — 1894 .....			—	—
5 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Norden .....			103	105
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>				
3 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Stats .....			—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>10</sub> uopsig. Stats .....			99 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Husejer Kreditk. ....			94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	95
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Kbhvns Kreditf. ....			94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Østift. Kreditf. 6 Ser. ....			95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	96
4 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — — — — — 6 — — — —	98		98	98 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Landkreditk. 3 — — — —			95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	96
<b>Aktier.</b>				
Nationalbank .....	157 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	<sup>1</sup> / <sub>2</sub>	157 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	158
Privatbank .....	126	126 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	126	126 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Landmandsbank .....			128 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	130
Handelsbank .....			122	123
Burm. & Wain .....			94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jernsk. ....	106 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		106 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	107 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Sukkerfabr. ....			92	92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Bryggeri Aktier .....	111 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	<sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	111 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	111 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>

## Vekselkurser.

	Åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg .....	89	88.85
London .....	18.14	18.11
Paris .....	72.80	—
Amsterdam .....	150	—

## Notering paa Berlins Børs d. 23. Marts 1897.

Russiske Noter .....	216.30
4 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Russiske Consols .....	102.90
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — Boden Kredit .....	105.25
6 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Mexikanske .....	96
5 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Rumænske Stats .....	99.60
4 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — — — — — 1890 .....	87.50

Omsætningen i Dampskibs-Aktier ved Noteringen har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 32,000, »Thingvalla 18,000, »Danmark« 8,000, »Norden« 34,000, »Kjøbenhavn« 26,000, »Carl« 38,000, »Dannebrog« 8,000, »Skjold« 2,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, Ved Stranden 16.

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 24.

**Dr. med. Goldschmidt**

Klinik for Hud- og Kønssygdomme.  
Hovedvagtgade 8, 1. Sal,  
Kl. 12—1 og 7—8.

**Skibsdagbøger**

<sup>1</sup>/<sub>1</sub> Aars & <sup>1</sup>/<sub>2</sub> Aars  
med trykt Brugsanvisning  
til Forbrug & Forhandling  
billigst hos

**S. Friedlænder,**  
Ved Stranden 14  
KJØBENHAVN.

**Frits Ortmann,**  
Overretssagfører,  
Amågertorv 16. Tel. 3225.

**PETERSEN, MØLLER & HOPPE.**

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.  
COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg, regular line of steamers between Brazil and Copenhagen & vice versa.  
Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean Portugal and Copenhagen & vice versa.  
Hamburg and Baltic line of steamers.  
Telegraphic Address: „HOPPE“.

**P. Otzen & Thorstenson.**

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Manometre. Vacuummetre. Tællemaskiner.

Reparationer udføres.

Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpeklapper etc.

Fabrik:

Kontor og Lager:

Ryesgade 105.

Gothersgade 24.

**Ny Carlsberg Øl.**

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.

Depôt: Toldbodgade 14.

**C. W. Obel's**

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

**Kusk**  
**Montys**  
fotografiske Atelier  
St. Kongensgade 21

(tæt ved Kongens Nytorv).  
Billigste Priser. Fineste Udførelse.  
Aabent hver Dag, ogsaa Helligdage.

**C. W. Buchs Kjød-Udsalg,**  
Slagterbutikken 6 og 7, NICOLAI TAARN,  
anbefaler sig til de ærede  
Skibsprovianteringshandlere.  
Leverandør til Marinen og til  
Kejseryacht »Standart«.

**Nordisk**  
**Skibssalg - Bureau.**  
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.  
Kontor for Køb og Salg af Skibe.  
Cl. Christensen & Co.

**Aut. Forbyringsagenter,**  
Kjøbenhavn.  
F. Jepsen, Nyhavn 23.  
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.  
A. C. Grell, Toldbodgade 16.

**Holm & Collerup,**  
**Skibssmedie og Maskinfabrikker,**  
 Christianshavns Kanal Nr. 6, C.  
 (forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)  
 og Frihavnen, Ø.  
**Jernskibs- og Maskinreparationer**  
 udføres solidt, hurtigt og billigt.

**HÄNSCHELL & C<sup>o</sup>.**

**BARBADOS W. I.**

**Skibsmæglere og Skibshandlere.**

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lasteplassen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Europa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

**HÄNSCHELL, Barbados.**

**Holger J. Nielsen.**

Lager af Værktøj, Metal & Isenkram for Metal- og Jærindustrien.

**Studivestrate 14.**

Telefon 2597.

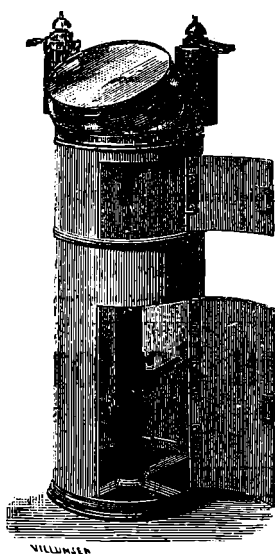
**Flensborgs**  
**Skibsbygning Selskab**

udfører

**Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjedler**  
 særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

**Cornelius Knudsens Etabl.,**



Kjøbmagergade 37. 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.

Parallellinealer.

Marinekikkerte.

Complete Dykkerdragter

Premierløjtnant Clausens

Patent Universal Deflektor.

Reparationer udføres med Omhu.

**Sølv-Statsmedalje og Guldudstillingsmedalje: Lübeck 1895.**  
**Guldmedalje Industriudstillingen Malmø 1896.**

**Hobro og Mariager Fjord.**

Det bringes herved til almindelig Kundskab, at Sejldybden paa Hobro og Mariager Fjord, samt paa den uden for Fjorden værende Barre, nu er uddybet til 12 Fod med daglig Topvande. Paa Fjorden findes Bugserbaad.

Hobro og Mariager fælles Havneudvalg,  
 i Februar 1897.

**Svendborg Margarinefabrik.**

**Jes Jensen & Søn.**

Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og Pakninger til Skibsbrug.

Telefon 1346.

Firma i Kjøbenhavn:

Raadhusstræde 4.

Paa Undertegnedes Forlag vil om kort Tid udkomme:

**Verdens Skibsmæglere.**

Bogen udkommer i flere Dele og vil i alfabetisk Orden indeholde en Fortegnelse over de væsentligste Firmaer i de betydeligste Havne i Verden; foruden Skibsmæglere og Befragtningsagenter vil blive medtaget de betydeligste

**Skibshandlere,**

**Kuleksportører,**

**Saltksportører,**

**Trælasteksportører,**

**Vineksportører,**

**Korneksportører etc. samt**

**Mekaniske Værksteder, Skibsværfter, Søforsikrings-**  
**selskaber og Tørdokker.**

Iste Del af Bogen vil omfatte Norge, Sverrig og Danmark.

Skibsmæglere og øvrige i Skibsfarten interesserede Firmaer, som maatte ønske deres Navn medtaget, anmodes om snarest at meddele dette til

**Bergens Engagementsbureau,**  
**BERGEN. NORWAY.**

**Aktieselskabet**

**Dampskibsselskabet af 1896.**

Den aarlige Generalforsamling afholdes Lørdag den 27. Marts d. A. Kl. 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> i Hotel Phønix.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar.
2. Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
3. Forslag af den korresponderende Reder om Bemyndigelse til at udvide Aktiekapitalen til Anskaffelse af flere gode tidssvarende Skibe.
4. Valg af 3 Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra Lørdag den 20. Marts Kl. 10—1 paa Selskabets Kontor, Toldbodvejen 5, imod Forevisning af Aktierne eller Opgivelse af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 17. Marts 1897.

C. K. Hansen.

**Aktieselskabet**

**Dampskibsselskabet Dannebrog.**

Den aarlige Generalforsamling afholdes Lørdag den 27. Marts d. A. Kl. 3 i Hotel Phønix.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar.
2. Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
3. Valg af 3 Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra Lørdag den 20. Marts Kl. 10—1 paa Selskabets Kontor, Toldbodvejen 5, imod Forevisning af Aktierne eller Opgivelse af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

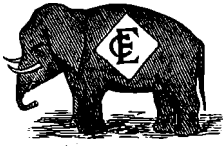
Kjøbenhavn, den 17. Marts 1897.

C. K. Hansen.

**Den alm. danske**  
**Skibsførerforening af 1874.**

Torsdag den 1. April Kl. 7 afholder Hr. Ingeniør H. C. Vogt et Foredrag: »Om Skibes Form«, til hvilket Foreningens Æresmedlemmer og Medlemmer anmodes om at give Møde.  
**Bestyrelsen.**

VARE-MÆRKE



GRUNDLAGT 1774.

Gammel  
**Kornbrændevin.**

J. EBERTH,  
Sofiegade 14.  
Christianshavn.



Sir W. Thomsons Kompas,  
Spritkompas, Sextanter,  
Marinekikkerter.

Godt! Billigt!



Instrument- & Kompaemager.

O. Larsen,  
Kunstfyrværker & Illuminator,  
ERIKSGADE 7, STUEN,  
KJØBENHAVN V.  
anbefaler sig med Skibs-Signal  
Lys, Raketter og Kanonslag,  
Festfyrværkerier og  
Illuminationer.



Jul. Tybrings  
Frimærkeforretning,  
Klosterstræde 6,  
KJØBENHAVN. K.  
Prisliste 1897 gratis og franko.

## 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.

**Fanø, praktiske Sømmandsskole.**

Saavel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid.  
Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,  
Nordby, Fanø.

## SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General  
Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

De forskellige Code's benyttes, som Watkins, Scotts, A. J. & A. B. C.  
Breve, Telegrammer, Dokumenter etc.,  
som ere adresserede til vort Firma, og som ere bestemte for  
Skibsførere, blive udleverede prompt ved Skibets Ankomst.

Telefon 2290.

## H. KIRSCHNERS

tekniske Maskinhandel og Lager,

Toldbodvej 22. Kjøbenhavn K.,

anbefaler:

Olier, Pakninger og øvrige Dele til Brug for Sø- & Land-  
maskiner. Angus originale Pakning., den verdensberømte orig.  
Bjørnepakning med indregistreret Vare-Mærke samt Tucks origi-  
nale Patent-Pakninger. Mangeaarig Erfaring som Iste Maskin-  
mester i Dampskibsselskabet „Torm“ garanterer jeg for Levering  
af kun prima Varer.

## Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

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

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

»Æolus«, »Transit Nr. 1« og »Nore«

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Hovedforhandler PETER BUCH, Vinhandel, Helmerhus 13.



F. ZUSCHLAG. Aquavit, Kjøbenhavn N.

## E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers.

Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

## W. JUUL<sup>s</sup>

Kjød-Udsalg Toldbodvej 22  
og Frihavnen

anbefales til de ærede

Skibsprovianteringshandlere.

Leverander

til de kejserlige russiske Skibe  
Polarexpeditionen og Standard.

## N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annegade 3.

Kjøbenhavn C.

## EMIL SCHIOTT,

Glas- & Porcelæns-  
Forretning,

51 Store Kongensgade 51

Kjøbenhavn. K.

Telefon 4522.

Glas og Porcelæn udlejes.

„Danck Sefartstidende“ har Telegramadresse „Skibefart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4689.

### ABONNEMENTSPRISEN

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

Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—8, hvortil ogsaa Bidrag til

Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Danck Sefartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Stæder.

### AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre

De øvrige Sider — 20 —

Moderation for

1/2 Side eller derover . . . . .	20%	30%	50%
Mindre end 1/2 Side . . . . .	10%	20%	40%

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

Triers Bogtrykkeri (G. L. Lind & Numa Frænkel.) Kjøbenhavn.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG

Nr. 13.

Kjøbenhavn, torsdag den 1. April 1897.

4. Aarg.

INDHOLD: Krydstoldvæsenet og Sejlskibsrederi-Foreningen. — En svensk Dom i en Sag om Konnossementsklausuler. — Sø- og Handelsrettens Formand og Skibsførerne. — Grosserer-Societetets Komité's Responsa i 1896. — Generalforsamlinger. — Foreningsmeddelelser. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

DANISH  
Pure Condensed Milk.  
The **MILKY-WAY** Brand  
In Taste & Colour like the new Milk  
Highest Medical References.

Registered TRADE MARK



Registered TRADE MARK

• NEW INVENTION •  
The Danish Milk Condensing Co.  
Factories & Head Office & Vestergade  
COPENHAGEN  
Telegr. Adr.: Anglodana. Code ABC.

**C. M. Fønnesbech.**  
Specialforretning i The.  
Fine, kraftige Kvaliteter.  
Udaalg;  
Østergade 10, Kjøbenhavn.

**P. A. Freilev,**  
Øltafningsanstalt,  
Pilestræde 18, Kjøbenhavn K,  
præbelønnet Nakskov, Slagelse  
og senest Malmø 1896  
for god Aftapping  
anbefaler Gl. Carlsberg Lagerøl,  
Pilsnerøl, Porter samt alle øvrige  
Ølsorter. — Telefon 279.

Fra Aktiebolaget **Bofors & Gullspång** i Sverrig leverer jeg  
paa Bestilling større og mindre Genstande i  
**støbt Staal,** saasom:  
Skibstævne, Stempler, Tandhjul,  
Skibskruer, Krumtappe, Ankere,  
Rorrammer, Ambolte, 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 Effk.**

Telefon 1268. Telegr.-Adr.: Nilsson 167.

## CARL NILSSON.

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.  
**Amaliegade 36. Kjøbenhavn K.**  
(forhø Amaliegade 37).

Største Lager her paa Pladsen af alle Sorter Maskin- og Cylinder-  
Oljer, Smørelser og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige  
Artikler for Dampmaskiner.

### Eneforhandling af:

Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil.  
Zynkara. (Til Forebyggelse af Tæring, Syre- og Kjedelstensdannelse).  
Angus' special Pakninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent  
Kamelhaars Drivremme. „Kerasha“. Patent Træ-Remskiver.

**J. Brinchs**  
Herreekviperingsforretning,  
St. Annaplads 14.

Uniformer og civile Klædninger.

**A. Rustads Efterfølger,**  
Østervoldgade 16 A.

Skibsmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

## 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  
Cylinderoller.

Alle Arter Maskin-Pakninger etc.

26, Peder kramgade,  
Kjøbenhavn K.

**Jens Emil Juhl,**

Hovedagent for  
Dansk Livsforsikringselskab

**HAFNIA**

Frederiksberggade 42. Kontortid 9-6.  
Telefon 3326.

**Anders Nielsen,**  
Fredericiagade 27.

Største Lager

af

Fedevarer.

## Til Proviantering.

De ærede Messeforstandere paa de udkomman-  
derede Skibe bedes, hvis de stille mere end almindel-  
lige Fordringer til Holdbarhed, indsende deres Bestil-  
linger paa Gamle Carlsberg Export-, Lager- og  
Pilsnerøl samt Porter direkte til os, da vore For-  
handlere kun føre Øl, beregnet til Forbrug i Indlandet.

**Fabriken Alliance.**

Kjøbenhavn V.

Gl. Carlsbergs Boutteillerings-Anstalt for Exporten.

## 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.

Den anerkjendte

**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nilsson,**

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Telefon 120.

**DRIK KOLA KONGO-BITTER.**

Styrkende og i høj Grad  
stimulerende.  
Faas overalt.

# HAMBURG.

## Prima Bunker-Kul.

*Bd. Blumenfeld.*

**HAMBURG.**

Dovenhof 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephone:  
Feldblume. Comptoir 38. Amt I. 1966.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d</sup>.

eneste Fabrikanten af

Dick's bekendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Hoved-Depôt for Continentet: **Hamburg:**

Alte Gröningerstrasse 12<sup>1</sup>.

Telegr.-Adr. Dicotto. Telefon 3999.

Agent for Kjøbenhavn:

**Johs. Bülow, Zinngade 4. Ø.**

## Emil G. v. Høveling, Hamburg.

(Telegr. Adr. Composi.)

**Patentfarve**

for Skibsbunde og Jærnkonstruktioner mod Rust og imod Bevokning. Leverander til mange af de største Damp- og Sejskibsrederier, Ene-Leverander til den kjoerlige tyske Marine.

NB. For Træskibsbunde særlig virks om Patentfarve imod Bevokning og imod Orm, strygefærdig til umiddelbar Brug.

Agenter og Lagre i: Bergen, Bremerhavn, Elsfleth, Flensborg, Stettin, Rotterdam, Antwerpen, Dünkirchen, Genua etc.

Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingør:

Kapt. **CARL HAVEMANN**, Kjøbenhavn, Amaliegade 31.

I England under Firma **British Antifouling Composition and Paint Company Ltd.** 32 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik i Barkling ved London.

Agenter og Lagre i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull, Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama, Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney, Mauritius etc.

## Knöhr & Burchard Nfl.

Telegram-Adr. **KNÖHR&B.**

**Hamburg,**

Telephone **287.**

**Damp- & Sejskibsmæglere.**  
**Køb, Salg & Kontrahering af Skibe.**

Speciel Afdeling for  
**Assurance & Havarisager.**

## C. HANSEN,

Gjørtler og Metalstøber,  
84 Pilestræde 84.

Specialitet:

**Skibsarbejde.**

Anbefaler sig med alt til Faget henbørende  
til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.



**Budtz Møllers Eftf.,**

Amagertorv 22.  
KJØBENHAVN. K.

## Ed. Harth,

**Konservesfabrikant.**

St. Kongensgade 101.  
Kjøbenhavn. K.

**Konserves,**

tørrede og saltede

Grøntsager

anbefales d'Herr.

**Skibsprovianterere.**

## O. Larsen,

Kunstfyrværker & Illuminator,  
ERIKSGADE 7, STUEN,  
KJØBENHAVN V.

anbefaler sig med **Skibs-Signal**  
**Lys, Raketter og Kanonslag,**  
**Festfyrværkerier og**  
**Illuminationer.**

## EM. Z. SVITZER'S

**SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.**

Founded 1833.

Telegraphic address »SVITZER«.

Agents for  
Great Britain.

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/ Tyne.  
telegraphic address: »Jürgenson«.

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill.  
telegraphic address: »Hobdell«.

The company maintains stations at the following ports,  
where a salvage boat will be stationed, always ready to  
leave at short notice.

COPENHAGEN .....	»SVITZER«.
KASTRUP .....	»HØYER«.
ELSINØRE .....	»SWITZERGOTTLIEB«.
KORSØR .....	»JØRGENSEN«.
ALBUEN (LAALAND) .....	»GUNNERSEN«.
FREDERIKSHAVN .....	»SVITZERLUND«.
GOTHENBURG (SWEDEN) .....	»ELFVÆRSSON«.
GREIFSWALD (GERMANY) .....	»SPRUTH«.

The company's boat „Em. Z. Svitzer“ — in conjunction with the boats belonging to the Northern Salvage Company of Hamburg, viz: s/s „Berthilde“, s/s „Berger Wilhelm“ and s/s „Neva“ — operates in the Mediterranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).

## Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

**Skibsinventarie- og Provianteringshandel.**

Telefon  
Nr. 6.

**G. W. Møller, Dragør.**

Telefon  
Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

## Danchells Fabriker.

**Linoleum.**

**Voxdug.**



**Anker-Mærke**

Eneudsalg i Danmark  
for

**Delmenhorster  
Linoleumfabrik.**

Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:  
Pilestræde 13. Matthæusgade 5.  
Telefon 545. Telefon 2680.  
Kjøbenhavn.

**Anti-magnetiske**

**Ankergangs**

**Lomme-Uhre**

fra 20 Kr.

**Halv-Chromometere**

fra 50 Kr.

**Marinekikkerter og  
Barometere.**

Alle Reparationer udføres.

**PALLE SØRENSEN,**  
6, Sølvtorvet 6.

## Krydstoldvæsenet og Sejlskibsrederi-Foreningen.

Den i vort sidste Nummer offentliggjorte Skrivelse fra Generaldirektoratet for Skattevæsenet om de nye Bestemmelser med Hensyn til Krydstoldvæsenets Arbejdsmaade, der træde i Kraft i Dag, er det foreløbige Resultat af »Dansk Sejlskibsrederi-Forenings« Bestræbelser i denne Sag. Vi minde om, at dette Spørgsmaal blev optaget til Behandling paa Foreningens Generalforsamling sidste Sommer efter Initiativ af Fyens Kredsafdeling og efter at Bestyrelsen forud havde drøftet det. Blandt de Medlemmer, der udtalte sig under Forhandlingerne paa Generalforsamlingen, var der ingen Uoverensstemmelse om, hvilken Ordning, man vilde anse for den bedste, idet de alle ansaa Opretholdelsen af en saa ko:rtbar Institution, som Krydstoldvæsenet i sin nuværende Skikkelse er, for meningsløs og slet ikke tidssvarende under Hensyn til den Maade, hvorpaa Skibsfarten har udviklet sig og nu arbejder. Generalforsamlingen kunde under disse Omstændigheder gaa én af to Veje: den kunde opfordre Bestyrelsen til at arbejde for Krydstoldvæsenets Afskaffelse eller Omdannelse til en Kystvagt, eller den kunde opfordre den til at søge saadanne Læmpelser indførte i Krydstoldvæsenets Arbejdsmaade, at det faldt Skibsfarten saa lidt til Byrde som muligt. Generalforsamlingen stak Fingern i Jorden og lugtede, hvor den var: den indsaa, at en gammel Statsinstitution som Krydstoldvæsenet ikke forsvandt, fordi en Forening meddelte Ministeriet, at den helst saa den forsvinde, og den besluttede sig til at vælge de smaa Fremskridts Vej ved foreløbig at anmode Bestyrelsen om at faa Læmpelser indførte. Dette var altsaa Bestyrelsens, af Generalforsamlingen fastsatte Program, da den optog Arbejdet for denne Sag.

Det er ikke her Stedet at komme ind paa de ret vidtløftige Forhandlinger, som derefter have været førte om Sagen. Vi indskrænke os til at meddele, at Bestyrelsen i September f. A. i en Skrivelse til Generaldirektoratet udførligt fremstillede de Ulæmpelser for Skibene, der vare forbundne med Krydstoldvæsenets nuværende Arbejdsmaade, at den paapegede, at det, man navnlig ønskede, var en Ordning, hvorved Skibene kun skulde stoppe 1 Gang for Toldkrydser paa deres Vej gennem vore Farvande, og at den nuværende Ordning formentlig ogsaa var meget byrdefuld for Dampskibene, hvad yderligere talte for en Reform af disse Forhold. I November f. A. indgav Bestyrelsen derefter — efter Generaldirektoratets Anmodning — en detailleret Fremstilling af den Ordning, den ansaa for hensigtsmæssigst; denne skulde navnlig gaa ud paa, at et Skib, efter at være kommet ind i vore Farvande, stopper for den Toldkrydser, det først møder, og forsegles af denne; naar Skibet derefter møder andre Krydsere, skulde det ved et fastsat Signal tilkendegive disse, at det var forseglet, og derefter fortsætte sin Vej. Sit almindelige Standpunkt angiver Bestyrelsen i denne Skrivelse i følgende Udtalelse:

»Idet Bestyrelsen saaledes har fremsat sine Anskuelser om den formentlig hensigtsmæssigste Ordning af disse Forhold, skal den tillade sig at henlede det højtærede Generaldirektorats Opmærksomhed paa, at de Indberetninger, den fra Foreningens Kredsafdelinger har modtaget om denne Sag,

alle fremhæve det uheldige i fremdeles at opretholde en Institution som Krydstoldvæsenet alene af Hensyn til Viseringen af de Skibe, der passere vore Farvande. Bestyrelsen maa i Overensstemmelse hermed fremhæve, at med Skibsfartens hele Udvikling i vor Tid for Øje, er det urimeligt at antage, at der i noget nævneværdigt Omfang finder Smugling Sted fra Skibene, hvad de praktiske Erfaringer, der i saa Henseende ere gjorte gennem Krydstoldvæsenets Virksomhed, sikkert ogsaa tilfulde bekræfte. Dertil maa vi ogsaa betegne det som en Urimelighed, at der lægges Skibsfarten direkte Hindringer i Vejen af Hensyn til at Kysterne skulle forsvarligt bevogtes. De Slutninger, der maa drages heraf, skulle vi imidlertid ikke komme ind paa i denne Skrivelse, hvis Hensigt kun er at paapege Læmpelser i den bestaaende Ordning. Vi have imidlertid ikke villet undlade ved denne Lejlighed at nævne den Opfattelse af denne Ordning, der utvivlsomt næres i den hele Handelsmarine.«

Sammenligne vi nu det Standpunkt, som »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« har forfægtet i denne Sag, med det Resultat, der er opnaaet, saa tro vi, at langt de fleste Sagkyndige ville anse den af Foreningen foreslaaede Ordning for den ubetinget mest praktiske, og vi skulle tage meget fejl, om de Erfaringer, man vil indhøste paa Grundlag af den nu trufne Ordning, ikke ville bekræfte dette. Se vi imidlertid bort herfra og fra den Omstændighed, at den ny Ordning foreløbig paa nogle Punkter foreligger saa uklart fremstillet, at vi maa anse det for givet, at en yderligere Vejledning vil fremkomme, saa maa det erkendes, at et af de væsentligste af Foreningens Krav i Principet er imødekommet, idet man har fastslaaet, at et Sejlskib kun bør stoppes 1 Gang for Toldkrydser, og idet man har frafaldet den tidligere Ordning, at Skibet ved Signal kunde stoppes paa hvilkensomhelst Afstand, hvad der ofte var en betydelig Ulæmpe. Vi anse det derfor for glædeligt, at man principielt har anerkendt et af Foreningens Hovedkrav, og vi forvente, at man ved dets Udførelse i Praksis snart vil komme til det Resultat, at den af Foreningen foreslaaede Metode ubetinget er at foretrække for den, man har valgt.

»Dansk Sejlskibsrederi-Forening« har Æren af at have rejst denne Sag paa en Maade og med en Kraft, der, efter at der i Aarevis har været ført mange og ørkesløse Forhandlinger om den, hurtigt har ført til et Resultat. Uden Tvivl har Foreningen ført Sagen ind i det rette Spor. Den har, uden at opgive, idet den tværtimod fremhævede sit principielle Standpunkt — Krydstoldvæsenets Afskaffelse eller fuldstændige Omdannelse — faaet Reformen indført, der, naar de gennemføres fuldt ud, ville vise sig som virkelige Læmpelser i den hidtil bestaaende Ordning. Foreningens Arbejde i denne Sag er selvfølgelig ikke sluttet hermed, men det vil fremtidig i højere Grad komme til at hvile paa en Samvirken med andre Institutioner, saa vist som en hensigtsmæssig Ordning af disse Forhold er en Sag, der berører ikke alene Sejlskibsfarten, men hele Handelsmarinen, ja alle, der ikke ønske anselige Summer bortødslede til en Institution, der i sin nuværende Form langt fra er tidssvarende.

## En svensk Dom i en Sag om Konnossementsklausuler.

Et i Nutiden meget brændende Spørgsmaal paa det juridiske Omraade har for nylig været Genstand for Domstolens Afgørelse i Sverig. Som bekendt have mange Rederier, særlig Indehaverne af de transatlantiske Dampskibslinjer, gjort en udbredt Anvendelse af en Række Be-

stemmelser i deres Konnossementer, hvorved de fritage sig for Ansvar for Fejl og Forsømmelser, begaaede saavel af Kaptajnen som Mandskabet, selv forsættelige, en Fremgangsmaade, som gør Ladningsmodtagerens Ret til Erstatning aldeles illusorisk. Uagtet det ikke har manglet paa indtrængende Ønsker fra Befragternes Side om Indskrænkninger i Kontraktsfriheden paa dette Omraade, have Lovgivningerne dog hidtil vendt det døve Øre til. Spørgsmaalet blev dog omhyggelig overvejet af Sølovskomiteen i sin Tid, men



naar denne, uagtet den anerkendte Ønskeligheden af Lovgivningsmagtens Indgriben, desuagtet bestemte sig til at lade Sagen falde, skyldtes dette baade Manglen af saadanne Bestemmelser i de større søfartsdrivende Nationers Lovgivning, og at de nordiske Lande hidtil kun i ringe Grad vare blevne berørte af Ulemperne ved disse Misbrug.

Et udenlandsk Firma havde ved Raadhusretten i Gøteborg anlagt Sag mod Kaptajnen paa et Dampskib, der havde modtaget til Befordring nogle Kasser og Fade Vin. Ved Ankomsten til Bestemmelsesstedet konstateredes det imidlertid, at et af Fadene var tomt. Ved den af Toldbetjentene foretagne Undersøgelse opklaredes det, at Aarsagen hertil var den, at Fadet var bleven boret paa to Steder, og at Vinen var løben ud gennem de to herved fremkomne Huller. Firmaet nedlagde derfor Paastand paa Erstatning for det derved lidt Tab.

I det udstedte Konnossement var det stipuleret, at Varen var modtagen for, efter tilendebragt lykkelig Rejse, (under Reservation for hver Fare og Ulykkehændelse paa de Vilkaar, som opstilles i Konnossementet, hvormed Lastinteressenterne gennem Modtagelsen erklære sig tilfredse) at afleveres i Gøteborg.

Endvidere indeholdt det: Indhold, Vægt, Maal, Værdi og Dimensioner ubekendte. Skibets Fører og Rederi ere ikke ansvarlige for Tab og Skade, opkommen gennem Ild, daarlig Stuvning, Bedrageri eller Fejl og Skødesløshed fra Skibsførers, Styrmands, Skibsofficerers, Besætnings, Lods eller andre tjenstgørende Personers Side, eller for Tab eller Skade, som er opstaaet af eller kan tilskrives andre kendte eller ukendte Aarsager, ej heller i Tilfælde af urigtige, utydelige eller borttagne Mærker og Numre, eller naar Forvekslinger ere opstaaede, eller naar Tab eller Skade er lidt paa Grund af Brud paa Hejseapparater om Bord paa Dampskibet eller Pramme.

Hvis paa Grund af ukontraktmæssig Udlevering, som bunder i Aarsager, som ikke hører til de ovenfor forudsatte, Ret til Erstatning skulde kunne opstaa overfor Skibsfører eller Rederi, skal denne Erstatning aldrig kunne beløbe sig til mere end 2 Gylden pr. Kg. Med Losningen af Godset fra Skibsdækket ophører Skibsførerens Ansvar helt og holdent, og intet Hensyn tages til senere fremkomne Anmærkninger . . .

Sagsøgeren gjorde til Støtte for sin Paastand gældende, at Vinfadet allerede ved Losningen fra Fartøjet var tomt, og at Aarsagen hertil var den, at Fadet var blevet boret. Enten maatte Vinfadet have været beskadiget ved Indladningen, i hvilket Tilfælde Skibsføreren var ansvarlig paa Grund af Sølovens § 147, da han burde have opdaget dette ved Indladningen og have givet Konnossementet Paategning herom, eller ogsaa var Beskadigelsen sket under Vejs, og Skibsførerens Ansvar var da hjemlet i Sølovens § 142.

Indstævnte indrømmede Rigtigheden af, at Fadet ved Besigtigelsen var boret, og at dette var Aarsag til at Vinen var løbet ud, men bestred Erstatningspaastandens Hjemmel under Henvielse til Konnossementets Bestemmelser om Ansvarsfrihed for Skibsføreren.

Herimod gjorde Sagsøgeren da gældende, at man ikke kunde tillægge den af Indstævnte som Frifindelsesgrund paaberaabte Indvending, at han i Konnossementet havde reserveret sig Ansvarsfrihed, nogen Betydning. Den Slags Reservationer kunde muligvis virke hen til, at den Skibsføreren ellers ifølge Søloven paaliggende Bevisbyrde angaaende Skadens Opkomst overflyttedes til Ladningsmodtageren, men nogen yderligere Betydning turde man ikke lovlig kunne tillægge dem. Det vilde aabenbart være uforenligt med Søloven, om en Skibsfører skulde gennem Reservationer i Konnossementet kunne forbeholde sig Ret til f. Eks. helt at undlade at aflevere en af ham modtagen Vare. Men gav man Indstævnte Medhold i hans Paastand, syntes dette at blive Konsekvensen. Thi er han beføjet til i det nævnte Tilfælde uden Erstatningspligt at udlevere et tomt Vinfad, naar han erkender at have modtaget et fyldt, maa han lige saa vel være berettiget til at

undlade at levere modtaget Gods. En saadan Konsekvens staaar imidlertid i aabenbar Strid med de bag ved Konnossementsreglerne liggende Motiver.

Herimod indvendte Indstævnte, at Kaptajnens Ansvar ifølge Konnossementet ophørte med Losningen af Godset fra Skibsdækket, saa at der ikke kunde tages noget Hensyn til de senere fremkomne Anmærkninger.

Raadhusretten kom den 16. Juli f. A. til det Resultat, at, da det var in confesso, at Fadet ved Losningen havde været beskadiget og paa det nærmeste tomt, og Aarsagen dertil havde været den, at Fadet var boret, samt da der ved Indladningen ikke var givet Konnossementet nogen Paategning herom, uagtet Skaden, om den da fandtes, maatte være let at opdage, vilde Citantens Paastand i Henhold til Sølovens §§ 142 og 147 være at give Medhold, da Forbeholdet om Indsigelsers Fremsættelse før Losningen under slige Omstændigheder ikke kunde anses for anvendeligt.

Kun et Medlem dissenterede til Fordel for Kontraktfriheden.

Göta Hofret stadfæstede den 24. December f. A. Raadhusrettens Dom.

*Carl Salicath.*

## Sø- og Handelsrettens Formand og Skibsførerne.

Vi have modtaget følgende:

Skønt jeg ikke ser, at Hr. Retsformand Madvigs Indlæg i »Dansk Søfartstidende« for 18. Marts afkræfter de af mig i Bladet for 4. Marts fremsatte Anker over hans Adfærd mod mig, ønsker jeg dog, for at min Stilling i denne Sag kan foreligge fuldstændig klart for Offentligheden, i Anledning af hans ovennævnte Indlæg at udtale følgende:

Det vedkommer jo ikke direkte mit Angreb, hvem det var, der d. 22. Januar sendte Bud ind i Retslokalet, for at faa Formanden i Tale, men jeg maa dog bemærke, at det maa være Rettens Formands Sag at give sine Underordnede Tilhold om, at han, naar han holder Ret eller Forhør, ikke vil forstyrres; et saadant Tilhold vilde jeg finde meget rimeligt, for ikke at sige nødvendigt, og slige Optrin som det, der fandt Sted den omtalte Dag, vilde da undgaas. Enhver vil vist indrømme, at den ærede Formand i de Ord, han i en irriteret Tone udtalte til mig, der slet ikke havde ønsket at tale med ham, tilføjede mig en uberettiget Bebrejdelse eller Tilrettevisning, og, saa vidt jeg forstaaer den ærede Formands Indlæg, indrømmer han selv dette. Men denne Uret kunde han straks have gjort god igen ved at henvendte nogle undskyldende Ord til mig, da han af Assistenten blev gjort opmærksom paa Fejltagelsen; dermed vilde Sagen have været klaret med det samme. — Jeg fastholder, at Formanden sagde til mig: »Er De ikke Kapt. Schultz fra »Rosenborg«?, hvilket de to i samme Værelse til Stede værende Assisterer vil kunne bevidne, især ham, til hvem jeg straks efter udtalte, at Kapt. Schultz med »Rosenborg« laa i Reval, hvilket jeg vidste ganske bestemt, og af hvilken Grund jeg i Øjeblikket slet ikke kunde forstaa det hele Optrin; jeg kendte indtil da kun én dansk Skibsfører af dette Navn og han førte den Gang »Rosenborg«. At Formanden har kunnet sige til mig »Er De ikke Kapt. Schultz fra Rosenborg«, er meget forklarligt, da en Kapt. Schultz, hvad Formanden ikke nævner i sit Indlæg, var tilsagt til at møde i Retten Kl. 2, og da Formanden saaledes ventede ham; dette var Kapt. Schultz fra »Christiansborg« og ikke fra »Rosenborg«, men denne Forveksling fra Formandens Side af de to Skibe kan jeg selvfølgelig ikke forklare, og den er vel for Resten ganske naturlig, hvorfor jeg heller ikke i min Besværing til Justitsministeriet

tog Hensyn til den, men nævnte Skibet »Christiansborg«, som Sagen jo drejede sig om. Jeg maa derfor bestemt tilbagevise, at jeg i min Besværing til Justitsministeriet har sagt Usandhed, og fastholde min Fremstillings fulde Rigtighed. — Jeg har ikke sagt, at den ærede Formand har slaaet i Bordet, men jeg har sagt, at jeg inde fra Justitssekretærens Kontor hørte en Lyd som om nogen slog i Bordet og at Formanden var meget højroestet.

Jeg paaskønner, at den ærede Formand med sin Anmodning til mig om at møde i Retten har forbundet Tanken om at udslette enhver krænket Følelse hos mig; denne Anmodning kom for Resten officielt fra Sø- og Handelsretten; jeg vilde have sat Pris paa, om den havde været undertegnet af den ærede Formand selv. Men jeg beklager, at Formanden vedblivende ikke finder nogen Grund til en saadan krænket Følelse. Mon ikke den ærede Formand i hans — det vil jeg villig indrømme — byrdefulde Stilling, ofte kommer til at krænke Folks Følelser uden at ville eller vide det?

Hvad den ærede Formands øvrige Udtalelser angaar, da henviser jeg til, hvad jeg tidligere har skrevet, hvad jeg ikke viger fra i noget Punkt, og til Redaktionens Bemærkninger, hvoraf det glæder mig at se, at den fuldt ud har forstaaet Sagens Betydning.

Blyth, d. 24. Marts 1897.

N. W. Schmidt,

Fører af Dampskib »Gorm«.

## Grosserer-Societetets Komité's Responsa i 1896.

I Henhold til Certeparti er en Skonnert befragtet til at sejle en Ladning Salt til Frederikshavn og Aalborg med Fragt, beregnet efter pr. udleveret dansk Tønde.

Losningen paabegyndtes i Frederikshavn og fortsattes i Aalborg, og der er begge Steder benyttet to af Ladningsmodtageren antagne Maalere til Fyldning af Tønden i Skibets Last. Medens der paa først nævnte Plads intet er forlangt betalt af Skibet til disse Maalere, har Ladningsmodtageren paa sidst nævnte Plads forlangt, at Skibet skulde betale den ene Maaler, og han har tilbageholdt Beløbet dertil i Fragten.

Jeg tillader mig nu til Brug under en Retssag at forespørge:

Er Skibet efter Kutyme pligtig til i et Tilfælde som ommeldte at bære Udgifterne til den ene Maaler?

Responsum af 21. Marts 1896:

For saa vidt der ikke findes nogen lokal Kutyme i modsat Retning, kan det ikke paahvile Skipperen at betale Maalerne.

Vi ønske gerne den ærede Komité's Responsum for, om Skib eller Modtager skal betale de Tolddiæter, der paaløbe ved Losning indenfor den almindelige Arbejdstid paa Aars-tider, hvor Toldtiden er kortere end denne, naar Certepartiet stipulerer Arbejdsdage til Losning. I paagældende Tilfælde er Regæringen om Toldopsynet ganske vist indgivet i vort Navn, idet der blev spurgt, om vi ønskede at losse efter Toldtid, hvortil vi svarede ja; men vi formene, Skibet maa være forpligtet til at holde sine Luger aabne i den almindelige Arbejdstid, og altsaa ogsaa bære de eventuelle Udgifter, som foraarsages derved.

Det er jo almindelig Regel, at Skibene bære denne Udgift.

Responsum af 14. December 1896:

Det maa anses sædvanligt, at den, paa hvis Foranledning ekstraordinært Toldopsyn foregaar, betaler de dermed forbundne Omkostninger.

## Generalforsamlinger.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab har afholdt sin aarlige Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Carl Meyer. Hr. Martin Carl aflagde Beretning. Selskabet havde i det forløbne Aar haft forskellige temmelig betydelige Uheld, særlig »Johan Siem«s Havari i Kieler-Kanalen, men til Trods herfor maatte Aaret anses for meget tilfredsstillende.

Dampskibet »Peter Berg« havde været en Rejse i Middelhavet og en Rejse i Bilbao og forøvrigt i stadig Fart paa Nord- og Østersøen. Brutto-Overskudet blev 34,303 Kr. 61 Øre. »Peter Berg« havde desuden haft det Held at indhjærge den engelske Damp »Denia« til Reval med brækket Skrueaksel, hvilken Bjærgning havde givet Selskabet en ekstra Indtægt af 16,181 Kr. 07 Øre. »Alex. Shukoff« havde været en Rejse i Middelhavet og derefter i Nord- og Østersøen. Overskudet blev 43,509 Kr. 97 Øre. I Løbet af Aaret er dette Skibs Donkeykedel bleven fornyet og Udgifterne herved afholdte af Reservefondet. »Johan Siem« havde været meget uheldigt. Skibet begyndte Aaret i Middelhavet og lastede i Odessa til Archangel. Senere havde det sejlet i Nord- og Østersøen. Foruden en Grundstødning i Archangel, stødte Skibet den 8de September paa en Sten i Kieler-Kanalen, løb fuldt af Vand og kæntrede. Først den 6te Oktober blev det optaget og ankom til Kiel, hvor det efter endt Reparation afgik den 25de November. Da Skibet havde Lods gennem Kanalen, kunde der ikke tilskrives Kaptajn eller Mandskab nogen som helst Fejl, men Uheldet var udelukkende en Følge af Kanalens uheldige Beskaffenhed. I den Tid, »Johan Siem« blev opholdt ved Havariet i Kiel, steg Fragterne ret betydeligt, saaledes at Skibet, foruden det direkte Tab ved Havariet, ogsaa gik glip af de gode Fragter i dette Tidsrum. Overskudet var 9,208 Kr. 21 Øre. »Pawel Andrejeff« havde udført en Middelhavsrejse og derefter sejlet i Nord- og Østersøfarten. I Foraaret gennemgik Skibet Lloyds 2den Special Survey i Helsingør og havde senere i Rotterdam et længere Ophold paa Grund af Strike. Overskudet var 36,441 Kr. 48 Øre. »Harald Klitgaard« havde været i stadig Fart paa Nord- og Østersøen med Undtagelse af en Rejse til Archangel. Skibet fik i Februar Boven beskadiget i Isen ved Riga og kom senere paa Grund ved Archangel, uden dog at tage videre Skade. Overskudet var 27,396 Kr. 64 Øre.

Med Saldoen overført fra 1896 blev det samlede Overskud 191,732 Kr. 14 Øre. Heraf er der henlagt 80,000 Kr. til Reservefonden, afskrevet 3,000 Kr. paa Etablerings-Kontoen, og efter at Renter og Administrationsudgifterne ere afholdte, blev der tilbage 2,863 Kr. 62 Øre. Heraf foreslog Bestyrelsen et Udbytte af 10 pCt. og at Resten 4,863 Kr. 62 Øre overførtes til 1897.

Der gaves Decharge for Regnskabet.

Den Kommitterede og Revisorerne genvalgtes enstemmigt.

Der forelaa Forslag til Forandring i Vedtægterne, gaende ud paa Udvidelse af Aktiekapitalen indtil 2,000,000 Kr., Bemyndigelse for Bestyrelsen til at optage Laan med Pant i Selskabets Skibe, dog ikke ud over en Trediedel af den bogførte Værdi, samt Bemyndigelse for Bestyrelsen til, naar den anser det for tjenligt for Selskabet, at anvende af Reservefondets Midler til Anskaffelse af flere Skibe.

Forslaget vedtoges ved skriftlig Afstemning med 544 imod 20 Stemmer.

Dampskibsselskabet »Heimdal« har afholdt ekstraordinær Generalforsamling under Overretssagfører Carl Meyers Ledelse.

Der forelaa Forslag om Udvidelse af Aktiekapitalen til 1,500,000 Kr. og om at bemyndige Bestyrelsen til eventuelt at udvide Aktiekapitalen til 2,000,000 Kr., alt til Indkøb af nye Skibe.

Forslaget vedtoges uden Diskussion enstemmigt.

Dampskibsselskabet »Thingvalla« har afholdt sin aarlige Generalforsamling.

Højesteretsagfører Shaw dirigerede.

Paa Bestyrelsens Vegne aflagde Grosserer J. Zøylner Beretning og Regnskab. Selskabets Skibe havde udført 26 Rejser mod 21 Aaret iforvejen. Godstrafiken havde været adskilligt bedre end forrige Aar, medens Antallet af befordrede Passagerer er gaaet noget tilbage; det udgjorde 8,641. Hvad Regnskabet angik, udgjorde den samlede Indtægt 1,980,227 Kr. 89 Øre, derunder Godsfragter 1,414,548 Kr. 51 Øre og Netto Passagerfragt 565,679 Kr. 38 Øre. Udgiften androg 1,664,683 Kr. 17 Øre; Driftens Overskud var saaledes 315,544 Kr. 72 Øre. Fra dette Beløb fragik der Udgifter til Administration, Rente m. m., saa at Netto Overskudet blev 102,332 Kr. 83 Øre.

1896 havde været et normalt Aar, Driftsoverskudet, 315,000 Kr., var langt bedre end i de nærmest foregaaende Aar, men der maatte dog kræves ganske ekceptionelt gode Aar, for at Selskabet kunde bringes paa Fode igen. Bestyrelsen vilde ikke lægge Skjul paa, at den saa med stor Bekymring paa Fremtiden. Ved Driftens Fortsættelse kunde man forrente Gælden og amortisere, men der var ingen Udsigt til, at Aktionærerne kunde faa noget Udbytte, og den Tid vilde vistnok komme, da Driften maatte høre op, og det var noget, som hverken Aktionærer eller Kreditorer kunde være tjente med. Bestyrelsen troede, at den eneste Udvej for Selskabet var at rekonstruere det; men de Skridt, som man hidtil havde foretaget i denne Retning, vare ikke kronede med Held. Det var imidlertid Bestyrelsens Overbevisning, at Driften vilde give Udbytte, naar man fik tidssvarende Materiel og Selskabet ikke var belastet med Gæld. Det var dens Hensigt at søge en Overenskomst mellem Aktionærerne og Kreditorerne for at tilvejebringe en Ordning.

Der gaves enstemmig Decharge for Regnskabet.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgte Kaptajn Th. Koch. De fratrædende Revisorer genvalgte ligeledes.

Dampskibsselskabet »Dannebrog« har afholdt sin aarlige Generalforsamling under Ledelse af Højesteretsadvokat Halkier.

Konsul Oluf Hansen aflagde Beretning. Aaret havde været upaaklageligt og bedre end sin Forgænger, og som forudsagt paa sidste Møde viste ogsaa Resultatet en Fremgang. Alle Skibene havde som forhen været optagne af Farten paa Østersøen.

»Jomsborg« udførte i de c. 2½ Maaned til 1ste Januar 2 Rejser med Kullast og 2 Rejser med Kornlast. Skibet havde en Bæreevne af 3000 Tons død Vægt, er meget hensigtsmæssigt indrettet, saa det kun maaler 1203 Tons Register, der jo spiller en stor Rolle i Havneafgifterne etc. Medens »Jomsborg« blev bygget i West Hartlepool, blev det andet Skib af samme Størrelse bestilt i Helsingør og ventedes afleveret om c. 14 Dage; det har faaet Navnet »Skanderborg«.

Af Regnskabet fremgik det, at »Amalienborg« havde opsejlet Netto 30,097 Kr. 36 Øre, »Christiansborg« 28,889 Kr. 86 Øre, »Frederiksborg« 26,409 Kr. 26 Øre, »Fredensborg« 28,049 Kr. 26 Øre, »Rosenborg« 45,960 Kr. 79 Øre, »Uranienborg« 42,407 Kr. 51 Øre og »Jomsborg« i c. 2½ Maaned 31,859 Kr. 29 Øre.

Det samlede Overskud blev saaledes inklusive »Jomsborg« 233,673 Kr. 69 Øre eller 66,832 Kr. 66 Øre mere end i 1895. Fra dette Beløb afgik imidlertid Renter af Laanet, diverse Udgifter samt Salær til Reder og Revisorer med 35,463 Kr. 82 Øre, hvorimod der tillægges en lille Beholdning af 1662 Kr. 40 Øre fra 1895. Det virkelige Overskud bliver saaledes 199,872 Kr. 27 Øre; heraf have Aktionærerne faaet à conto 5 pCt., og der foresloges et Restudbytte ligeledes af 5 pCt. (ialt 10 pCt.), medens Resten, 69,872 Kr. 27 Øre, henlægges til Amortisations- og Fornyelsefonden; denne Henlæggelse skete paa Grund af de ny indtrædende Aktionærer.

Med Hensyn til nærværende Aar vare Udsigterne noget bedre end i Fjor, og Taleren havde afsluttet en betydelig Del Fragter for Trælast til en noget højere Rate end i Fjor, og forhaabentlig kunde man mødes næste Gang med et mindst lige saa godt Resultat. Da de nye Aktier, som udstedtes efter sidste Møde, skulle deltage i Udbyttet fra 1ste Januar i Aar, var Regnskabet afsluttet til 31te December 1896.

Der gaves Decharge for Regnskabet.

Revisorerne genvalgte.

## Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Indmeldelse i Foreningen kan ske til dens Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., eller til Kredsbestyrelsernes Formænd:

Skibsreder M. N. Fischer, Vejle; Konsul J. Hintze, Rønne; Kaptajn Jacob Holm, Kjøbenhavn; Havnefoged Carl E. Møller, Svendborg; Agent N. Petersen, Marstal; Havnefoged A. P. Rasmussen, Nykjøbing, Jyll.; Konsul Rechnitzer, Aalborg; Kaptajn J. H. Svarrer, Nordby, Fanø.

### „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“s Sagførere.

Aalborg . . . .	Sagfører	Knud Petersen og Henr. Knudsen.
Aarhus . . . .	—	A. Andresen.
Assens . . . .	—	J. Jørgensen.
Esbjerg . . . .	—	J. Clausen.
Faaborg . . . .	—	J. Amtoft.
Fredericia . . .	—	E. Thiellesen.
Frederikshavn .	—	N. Petersen.
Horsens . . . .	Overretssagfører	Schouenborg.
Kjøbenhavn . .	Højesteretsagfører	Ludvig Arntzen.
Kolding . . . .	Overretssagfører	H. C. Bennetsen.
Marstal . . . .	Sagfører	H. P. Nielsen.
Middelfart . . .	—	Philip Hansen.
Nexø . . . . .	—	H. Mauritzen.
Nyborg . . . .	—	Chr. Quist.
Nykjøbing Jyll.	—	P. P. Salling.
Odense . . . .	—	E. Kiørboe og C. Knudsen.
Randers . . . .	—	Reinholdt Poulsen.
Rønne . . . . .	—	Janus Olsen.
Svendborg . . .	Overretssagfører	J. Jacobsen.
Thisted . . . .	Sagfører	Niels Lyhne.
Vejle . . . . .	—	F. Knudsen.

## Ugens Havarier.

Elna, Skonnert af Raumo, med Salt til Hjemstedet, strandede d. 25. ds. paa Skagens Nordvestrev. Besætningen reddedes af Skagens Redningsbaad.

Skibet er Vrag.

Elise Marie, Skonnert af Marstal, fra Faxe til Skien med Kalk, strandede Natten til 27. ds. ved Vemmetofte. Svitzers assisterer.

Jonathan, Jagt af Marstal, fra Egermsund til Nysted

med Sten, strandede d. 27. ds. ved Lyø. Jagten bragtes flot d. 29. Marts og ind til Faaborg.

Westhall, Dpsk. af Newcastle, kom den 27. Marts paa Rejsen fra Baltimore til Aarhus med en Ladning Majs paa Grund paa Moselgrunden.

Elise Wilhelmine, Skonnert af Helsingborg, fra Ommel til Neustadt i Ballast, strandede Natten til 29. Marts ved Urehoved Nakke paa Ærø.

Johanne, Jagt af Gilleleje, fra Mariager til Hjemstedet med Cement, grundstødte d. 29. Marts udfor Stavnshoved. Besætningen reddet. Skibet fuldt af Vand.

August, Dpsk. af Göteborg, ankom til Kjøge d. 29. Marts. Skibet blev 2 Kvartmil fra Skagens Fyrskib paasejlet af et modgaaende Sejlskib og fik en Bule over Vandgangen om Styrbord. Om Sejlerens Skæbne vides intet.

Neptun, Dpsk. af Esbjerg, har ved Indsejlingen til Nakskov d. 27. Marts været paa Grund. Efter at være tættest i Nakskov gaar Skibet til Flensborg for at reparere.

Svea, Skonnert, med Kul fra Alloa til Hadsund, kom den 26. Marts paa Grund paa Als Barre.

Hans, Skonnert af Thisted, er den 30. Marts drevet i Land ved Falkenberg. Skibet bliver sandsynligvis Vrag.

Hortensia, Skonnertbrig af Aalborg, er den 30. Marts drevet i Land ved Falkenberg og bliver sandsynligvis Vrag.

Psyche, Skonnert af Svendborg, fra St. Ybes med Salt til Aalborg, ankom den 26. Marts til Frederikshavn efter en meget stormfuld Rejse. Skibet har taget Skade paa Skanseklædning etc.

Clara, Dpsk. af København, ankom den 29. Marts hertil fra Reval, bestemt til London med Sæd. Skibet er paa Rejsen bleven beskadiget af Isen og maa oplosse en Del af Ladningen her for at reparere.

Dora, Barkskeib af Fanø, er ifl. modtagen Efterretning d. 30. Januar strandet paa en ubeboet Guanø udfor Sydvest Afrikas Kyst. Skibet var paa Rejsen fra Hamburg til Swakop og Lüderitzbugt. Besætningen naaede efter mange Strabadser til Wallishbay, hvorfra de af en tysk Damper førtes til Kapstaden.

## Fra Sø og Land.

Udenrigsministeriet meddeler os d. 25. Marts:

Ifølge Bekendtgørelse fra de Øverstkommanderende for de tyske, østerrigsk-ungarske, franske, britiske, italienske og russiske Flaadeafdelinger i de kretensiske Farvande er Blokaden af Øen Kreta traadt i Kraft d. 21. d. M. Kl. 8 Morgen.

Blokaden vil blive almindelig for alle Skibe under græsk Flag.

Skibe, der tilhøre de 6 Stormagter eller neutrale Magter, maa løbe ind i de af Stormagterne besatte Havne og losse deres Ladning, men kun for saa vidt den ikke er bestemt for de græske Tropper eller for det Indre af Øen. Disse Skibe kunne visiteres af den internationale Flaades Krigsskibe.

Grænserne for Blokaden ere:

23° 24' og 26° 30' Ø. L.

35° 48' og 34° 45' N. B.

Ovenstaaende bringes herved til danske Skibsrederes og Søfarendes Kundskab.

Vi have modtaget følgende:

Hr. Redaktør! Vi bede Dem optage nedenstaaende i Deres ærede Blad, som vi tro kan tjene til Advarsel og Afværgelse af lignende Tilfælde i Fremtiden. Nyligt blev for dansk Regning en lille Skude købt i Grimsby, hvorfra den kom hertil for at indtage en Ladning til Island. I Grimsby modtog Kaptajnen tilsendt fra Danmark en Del

Varer til Skibets Provantering, deriblandt en Kasse med 150 Pd. Røg- og Skraatobak. Dette Kvantum var imidlertid for stort til at det efter engelsk Toldlov kunde medgives denne lille Skude som Proviant, hvorfor det blev bestemt at sende Kassen hertil, for at samme her af Toldvæsenet kunde blive bragt ombord som Fragtgods. Kaptajnen ventede i 3 Dage paa Kassen, men da denne ikke kom, blev der indhentet Oplysning fra Grimsby, som lød paa, at Kassen af Toldpersonalet dersteds var aabnet og fandtes Tobakken mærket med engelsk Varemærke, saasom »Moss Rose« og lign., hvorfor den er bleven midlertidig beslaglagt. Lignende Tilfælde er os bekendt at være forekommet andre Steder. — Et andet, som hændte her, var angaaende en Del nye Sejl, som kom fra Danmark. Pakkerne vare mærkede: »Fabrikeret i Danmark«, men Sejldugen var paastemplet et Fabrikmærke i Skotland, og først efter en meget lang Korrespondance med Fabrikanten af Sejldugen og Overtoldvæsenet i London, blev Sejlene frikendte.

Ærbødigst

H. Casper & Co.

Chs. Schrøder.

Med Damperen Aragonia, bygget paa Flensborg Skibsbygnings-Selskabs Værft til Hamburg—Amerikalinien, er afholdt Prøvetur, der forløb til fuld Tilfredsstillelse for de om Bord værende Repræsentanter for Rederiet. Skibet er forsynet med alle nyere Indretninger, og Maskinerne arbejdede udmærket. Skibets Hoveddimensioner ere: Længde 420' 6" engl., Bredde 50' engl., Dybg. 33' engl.; det maaler c. 5,450 Br. Reg.-Tons og har en Bæreevne af c. 8,000 Tons d. w. Klasse: British Lloyd † A. I. og højeste Klasse i tysk Lloyd Dampere., der føres af Kapt. Sanderhoff, gaar nu til Stettin og optager sin regelmæssige Fart Stettin—New-York.

Dødsfald. Kapt. Jensen, Fører af »Jonathan« af Marstal, der i Lørdags strandede ved Lyø, faldt over Bord og druknede under Arbejdet med at sætte Varpankeret ud. Han var for c. 14 Dage siden bleven gift og var almindelig afholdt i sin Hjemstavn.

Ifølge Indberetning fra den kongelige danske Generalkonsul i London har han fra Board of Trade modtaget Underretning om, at dansk Sømand Niels Christensen, 21 Aar gammel, som d. 3. August 1895 tog Hyre som Matros paa det engelske Skib »Sir Robert Fernie«, Kaptajn G. F. Cannon, af London, d. 30. Juli 1896 er afgaaet ved Døden i San Francisco ved Drukning. Den Afdøde efterlader sig et mindre Hyrebæleb. Da den Afdødes Hjemsted og Slægtninge ere Udenrigsministeriet ubekendte, anmodes enhver, der kan give Oplysninger desangaaende, om at henvende sig til Udenrigsministeriet.

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonceafdeling.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Newcastle 14. Marts, bestemt til New-Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Bordeaux 28. Marts, bestemt til La Rochelle, Kbhvn. — Antwerpen, Caroc, pass. Algier 26. Marts, bestemt til Piræus, Konstantinopel, Sortehavet. — Castor, Holm, ankom til Algier 30. Marts, bestemt til Cadiz, Malaga, Kbhvn. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til Malaga 28. Marts, bestemt til Valencia. — Dagmar, Gade, afgik fra Newcastle 21. Marts, bestemt til Valencia. — Douro, Brabrand, ankom til Lissabon 28. Marts, bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Kihl, pass. Pera 28. Marts, bestemt til Hull. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Reval 26. Marts, bestemt til Kbhvn., Bristol.

— Kiew, Rabe, afgik fra La Rochelle 29. Marts, bestemt til Kbhvn. — Kursk, Staal, afgik fra Stettin 29. Marts, bestemt til Danzig, Libau. — Leopold II, Kruse, ankom til Smyrna 29. Marts, bestemt til Antwerpen. — Louisiana, Jensen, afgik fra New-Orleans 11. Marts, bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Smyrna 24. Marts, bestemt til Antwerpen. — Nicolaï II, Jespersen, afgik fra New-Orleans 24. Marts, bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Algier 29. Marts, bestemt til Cette. — Omsk, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 28. Marts. — Tejo, Fenger, ankom til Pillau 28. Marts, bestemt til Merrel. — Tomsk, Andersen, ankom til Kbhvn. 28. Marts, bestemt til Antwerpen. — Vesuv, Norden, afgik fra Barcelona 29. Marts, bestemt til Genua, Livorno, Neapel. Messina. — Viking, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 29. Marts, bestemt til Trondhjem, Canariske Øer. — Xenia, Ingerslev, afgik fra New-Orleans 19. Marts, bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Manchester 29. Marts, bestemt til Liverpool. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Trondhjem 27. Marts, bestemt til Bergen, Stavanger etc. — Ceres, Corfizton, ankom til Kbhvn. 30. Marts, bestemt til London. — Charkow, Niedersøe, ankom til Libau 28. Marts, bestemt til Hull. — Christian IX, Møllerup, ankom til Pillau 28. Marts, bestemt til Kbhvn., London. — Christianssund, Bay Schmith, ankom til Kbhvn. 28. Marts, bestemt til Vestnorge. — Fanø, Jørgensen, ankom til Pillau 21. Marts, bestemt til Hamburg. — Frederik, Harboe, afgik fra Pillau 27. Marts, bestemt til Hull. — Jolantha, Clauson Kaas, afgik fra Liverpool 28. Marts, bestemt til Kbhvn. — Kasan, Thomsen, ankom til Pillau 14. Marts, bestemt til Kbhvn., London. — Laura, Christiansen, ankom til Leith 28. Marts, bestemt til Kbhvn. — Louise, Brabrand, ankom til Pillau 24. Marts, bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, afgik fra Liverpool 24. Marts, bestemt til Kbhvn. — Morsø, Lind, ankom til Hamburg 28. Marts, bestemt til Kbhvn. — Danzig. — Moskov, Petersen, afgik fra Kbhvn. 29. Marts, bestemt til Libau. — Nishnij Novgorod Harder, ankom til Libau 24. Marts, bestemt til Kbhvn. — Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Kbhvn. 25. Marts, bestemt til Newcastle. — Perm, Christensen, ankom til Newcastle 29. Marts, bestemt til Kbhvn., Libau. — Pregel, Egidiussen, ankom til Kbhvn. 30. Marts, bestemt til Libau. — Romny, Harder, ankom til Hull 29. Marts, bestemt til Kbhvn., Libau. — Thyra, Garde, afgik fra Thorshavn 21. Marts, bestemt til Island. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Antwerpen 28. Marts, bestemt til Kbhvn., Libau. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Danzig 28. Marts, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Vesta, Svensson, afgik fra Leith 6. Marts, bestemt til Island. — Georg, Petersen, afgik fra Kbhvn. 30. Marts, bestemt til Libau. — Constantin, Bloch, afgik fra Hamburg 30. Marts, bestemt til Kbhvn.

Ficaria, J. V. Fenger, afgik fra Newcastle 31. Marts, bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, M. Kofoed, afgik fra Newcastle 30. Marts, bestemt til Odense. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 1. April, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 30. Marts, bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, J. Borries, afgik fra Odense 31. Marts, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Andersen, afgik fra Odense 31. Marts, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, Geertsen, afgik fra Nakskov 30. Marts, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens, Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 30. Marts, bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Blyth 24. Marts, ankom til Kbhvn. 27. — Frode, H. W. Wrisberg, afgik fra Baltimore 25. Marts, bestemt til Limerick. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Hamburg 27. Marts, bestemt til Sunderland. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Newcastle 13. Marts, ankom til Libau 20. — Svend, Chr. Holst, afgik fra Libau 19. Marts, ankom til Rotterdam 27. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Libau 27. Marts, bestemt til Rotterdam. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Stettin 26. Marts, ankom til Reval 29. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Rotterdam 28. Marts, ankom til Sunderland 30. — Ragnar, A. S. Hveysel, afgik fra Stettin 25. Marts, ankom til Reval 29. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Libau 27. Marts, bestemt til Dunkirk. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Newcastle 17. Marts, ankom til Libau 21. — Magnus, M. Frantzen, afgik fra Blyth 20. Marts, ankom til Kbhvn. 25. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Alexandria 19. Marts, bestemt til Hull. — Olaf, C. A. Jørgensen, afgik fra Stettin 27. Marts, ankom til Libau 29.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Rotterdam 30. Marts, bestemt til Blyth. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Swinemünde 22. Marts, ankom til Reval 26. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra Kiel 16. Marts, ankom til Reval 20. — P. Andrejef, L. Johnsen, afgik fra Philadelphia 11. Marts, bestemt til Cork. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Swinemünde 26. Marts, ankom til Memel 27.

Helmdal. Anine, J. Møller, afgik fra Bilbao 22. Marts, ankom til Middlesbrough 28. — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Newcastle 16. Marts, ankom til Bilbao 22.

Thingvalla. Norge, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 30. Marts, paa Rejse til New-York. — Island, Thomsen, afgik fra New-York 20. Marts, paa Rejse til Kbhvn. — Hekla, Laub, afgik fra New-York 27. Marts, paa Rejse til Kbhvn. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kristianssand 19. Marts, paa Rejse til New-York.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, afgik fra Memel 24. Marts, bestemt til Manchester. — Christiansborg, Petersen, afgik fra Blyth 27. Marts, bestemt til Danzig. — Frederiksberg, M. Kühl, afgik fra Malmø 31. Marts, bestemt til Rigaborg. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Blyth 28. Marts. — Rosenborg, Fischer, ankom til Travemünde 30. Marts. — Uranienborg, Olsen, ankom til Reval 27. Marts. — Joinsborg, Schultz, ankom til Memel 28. Marts.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Andersen, ankom til Reval 26. Marts. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Shields 26. Marts. — Skodsborg, Schmidt, ankom til Kbhvn. 29. Marts.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Schmiegelow, ankom til Methil 28. Marts. — Agnete, Warming, afgik fra Aarhus 27. Marts, bestemt til Methil. — Hermia, Sørensen, afgik fra Korsør 25. Marts, ankom til Kiel 26., afgik fra Kiel 27., ankom til Danzig 29. — Alice, Kraemer, afgik fra Grangemouth 26. Marts, ankom til Kbhvn. 30. — Bornholm, Jensen, afgik fra Aalborg 25. Marts, ankom til Burntisland 29., afgik fra Burntisland 30., bestemt til Kbhvn. — Ajax, Brorsen, ankom til Methil 28. Marts. — Göteborg, Madsen, afgik fra Libau 24. Marts. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 26. Marts. — Nauta, Steen, afgik fra Haderslev 24. Marts, ankom til Libau 27. — Rønne, Hintze, afgik fra Solvesborg 26. Marts, ankom til Libau 27. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Libau 24. Marts, afgik fra Libau 26., ankom til Kolding 29. — Marstrand, Lund, ankom til Libau 26. Marts, afgik fra Libau 28, ankom til Stockholm 30.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Starck, afgik fra Halifax 17. Marts, ankom til Fernandina 25. — Dania, Troensegaard, afgik fra Philadelphia 5. Marts, ankom til Aarhus 28. — Fyen, Hansen, afgik fra London 25. Marts, ankom til Dunston 26. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Odessa 22. Marts, bestemt til Gibraltar for Orcre. — Russia, Rasmussen, afgik fra Neufahrwasser 27. Marts, ankom til Reval 29. — Jylland, Jensen, afgik fra Pillau 25. Marts, ankom til Reval 28.

Østersøen. Ella, Hansen, afgik fra Danzig 26. Marts, ankom til Kbhvn. 28. — Maja, Storm Hansen, afgik fra Newcastle 29. Marts, bestemt til Pengance. — Patria, Andersen, afgik fra Reval 29. Marts, bestemt til Dunkerque. — Rita, Skov, afgik fra Hull 25. Marts, bestemt til Norkøping. — Yrsa, Larsen, afgik fra Helsingør 29. Marts, bestemt til Warkworth.

Union. Anglia, Sørensen, afgik fra Rotterdam 25. Marts, bestemt til Venedig. — Gallia, Nielsen, afgik fra Kertch 23. Marts, ankom til Taganrog 24. — Frisia, Fisker, afgik fra Blyth 20. Marts, ankom til Kbhvn. 24. — Olga, Jørgensen, afgik fra Methil 29. Marts, bestemt til Kallundborg.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, afgik fra Aalborg 25. Marts, ankom til Nakskov 6. — Norma, Degn, ankom til Liverpool 24. Marts, afgik fra Liverpool 27., bestemt til Esbjerg. — Nordsøen, Schmidt, ankom til Esbjerg 26. Marts, afgik fra Esbjerg 30., bestemt til Dunkirk.

Urania. Urania, Louis Lund, ankom til Reval 26. Marts. — Saturn, J. Hansen, afgik fra Reval 26. Marts, ankom til Kbhvn. 29.

Nordøen. Finland, J. Svendsen, afgik fra Reval 26. Marts, bestemt til London. — Holland, Pii, afgik fra Wismar 24. Marts, bestemt til Reval. — Rusland, Schmidt, ankom til Messina 25. Marts. — Tydskland, Jørgensen, ankom til Flensborg 24. Marts. — Swarland, Andresen, ankom til Libau 23. Marts.

Norden. Nordhvalen afgik fra Shields 20. Marts til Baltimore. — Nordboen afgik fra Hamburg 15. Marts til Baltimore. — Nordpol pass Helsingør 21. Marts, fra Marseille til Hangø. — Nordkap afgik fra Shields 21. Marts til Hampton. — Nordvest ankom til Lissabon 20. Marts fra Sulina. — M. C. Holm afgik fra Halifax 14. Marts til Baltimore.

## Sejlskibe.

Marstal. Ingeborg, Svane, ankom 25. Marts til Porsgrund. — Saga, Christensen, ankom 26. Marts til Odense fra Goole. — Ceres, Bager, ligger paa Slipshavns Red, bestemt til Kotka. — Skbrg. Stella, R. M. Rasmussen, indkom den 29. ds. til North Shields for Contra. Alt vel. Skibet er paa Rejse fra Paimpol til Blyth.

Fanø. Nordby. Laura, Kallesen, sejlet fra Guayaquil c. 12. Febr. til Manta. — Serapis, Hansen, ankom til Buenos Ayres 29. Febr. fra Apalachicola. — H. Grohmann, Nielsen, ankom til Leith 23. Marts fra Hamburg. — Max, Poulsen, ankom til Tumaco 12. Marts fra Punta Arenas. — Mærdor, Brück, ankom til Liverpool 25. Marts fra Maracaibo. — Prinsesse Marie, Winther, sejlet fra Middlesbro 23. Marts til Freemantle.

**Svendborg.** Valkyrien, Dam, ankom til London 23. Marts. — Embla, Mikkelsen, ankom til Libau 23. Marts. — Venus, Jensen, ankom til Kjøbenhavn 25. Marts. — Brage, Petersen, ankom til Kjøbenhavn 25. Marts. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til Leith 26. Marts. — Kirstine, Dam, ankom til Neufahrwasser 25. Marts. — Phønix, Rasmussen, ankom til Wiwenhoe 26. Marts. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til London 26. Marts. — Skirner, Nielsen, ankom til Mackduff 27. Marts. — Concordia, Henriksen, ankom til Leith 27. Marts. — Erik, Hansen, ankom til Dysart 29. Marts. — Lyø, Jensen, ankom til Libau 28. Marts. — Urda, Nielsen, ankom til Folkestone 29. Marts. — Saga, Hansen, ankom til Pillau 30. Marts. — Hans, Christensen, ankom til Pillau 30. Marts. — Odin, Strøm, ankom til Svendborg 28. Marts.

## Fragtberetninger.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 27de Marts:

Der er i Ugens Løb sluttet fra Tyne, Blyth eller Wear til Bordeaux 1300 3/9, 1700 3/6, Bilbao 1600 3/, Lissabon 1700 2800 5/3, Sevilla 1300 6/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Cadiz 1600 2600 5/9, Motril 2100 7/6, Barcelona 1900 9/6 d. V., Nizza 1800 7/9, Genua 2800 3200 7/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 2700 3100 7/3, Savona 3000 6/9 free stevedore, 500 del., do. option Genua 2100 7/, Civita Vecchia 1600 7/9, Palermo 1400 7/6, Taranto 1700 7/9, Venedig 2900 8/6, 2200 9/ (2 Ladepladser), Triest 2300 9/, Fiume 1800 8/6, Pola 2000 8/9, Konstantinopel 2000 8/, Alexandria 3000 7/3, 3100 7/6, Malta 2000 6/.

Kronstadt 10,000 Tons over Sæsonen 3/9, Bolderaa 4/, Muhlgraben 1300 4/, Pillau 2200 4/, Neufahrwasser 2000 4/, Swinemünde 2000 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 1600 1700 2100 4/, 1500 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 1350 4/3, Lübeck 1600 4/9, Assens 1200 4/6, Nyborg 800 5/, Nykjøbing F. 750 5/.

Markedet slutter fast med omtrent uforandrede Noteringer.

Fra Sortehavet etc. er sluttet i de sidste Dage:

Sulina 9/3 n. c. Byg eller 10:4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> n. c. anden Kornsort, Kustendje 8/6 n. c. Byg (April), Sevastopol, Eupatoria eller Theodosia til Bayonne 9/6, Nicolaieff til Moss, Christiania eller Kjøbenhavn 11/ (April), Donanen til Antwerpen eller Rotterdam 10/3, Taganrog til Antwerpen eller Rotterdam 11/.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich 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.

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

Paa *Havrevlen* 11 Fod.

I *Kanalen* 11 Fod.

Paa *Fjordgrunden* 8 Fod.

Den 1ste April 1897 tændes paa *Nyhavns V.-Mole* ved *Aalborg* Havn et fast Vinkelfyr, der viser grønt Lys fra N. 64° Ø. til N. 69° Ø., rødt Lys fra N. 69° Ø. til N. 72° Ø. Flammens Højde: 16 Fod. Lysævn: 10 Kml. Fyret vises fra et 9 Fod højt, brunt Fyrhus.

**Kattegat.** Vraget, som laa sunket i 15 Fod Vand 2 3/4 Kbl. N. for den røde Spidstønde med 2 Koeste ved det V.-lige Løb i *Isefjords* Munding, er uskadeliggjort.

**Smaalands-Farvandet.** Den 26de Marts 1897 er Vintersømærket ved *Kirkegrund* ombyttet med Klokketønden.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverig. Sölvesborg.** Ved *Vestranäs* er tændt to Fiskerfyr. De vises fra Pæle, 183 Alen NØ. 3/4 N. og SV. 3/4 S. for hinanden. Flammens Højde: 30 og 25 Fod. Brændetid: 1ste Sept.-30te April. Det N.-lige Fyr ligger paa 56° 1' 35" N. Br. 14° 35' 30" Ø. Lgd.

I Følge Telegram fra Lods-kaptajnen i *Kalmar* er Fyrskibet »*Utgrund*« den 26de Marts udlagt paa Station.

**Gotland.** I Løbene til *Visby* Havn foretages Uddybningsarbejder. Uddybningsmaskinen viser følgende Signaler: Et

rødt Flag betyder, at den ligger i Vejen for Sejladsen. En sort Ballon betyder, at den ligger N. og Ø. for Løbet. To sorte Balloner betyder, at den ligger S. og V. for Løbet.

Skibe, som søge *Visby*, bør i god Tid paa Stortoppen hejse to Flag, naar de ville ind i Yderhavnen, og ét Flag, naar de ville ind i Inderhavnen.

**Bottniske Bugt.** *Bälsö* Fyr er nu forandret. Det viser hvidt, fast Lys i 5 Sekunder, fulgt af to korte, hurtig paa hinanden følgende Formørkelser. 61° 43' 28" N. Br. 17° 34' 3" Ø. Lgd.

**Tyskland.** I *Frisches Haff* udlægges Sommersømærkerne i de nærmeste Dage. Ved *Örhit*, paa *Femern*, ved *Hriligenhafn* og ved *Stralsund* ere Sommersømærkerne udlagte.

I *Frisches Haff* er Vraget af den sunkne Dampner nu afmærket paa S.-Siden med en hvid Spirtønde med grønt Flag og paa N.-Siden med en hvid Spirtønde. Vraget ligger fra *Balga* Slot i V. og fra *Pillau* Fyr i S. t. V.

Ved *Neufahrwasser* og *Neufähr* foretages Sommerafmærkningen i Slutningen af Marts eller Begyndelsen af April 1897.

Ifølge Indberetning fra det kgl. Generalkonsulat i *Stettin* er Sommerafmærkningen foretaget mellem *Swinemünde* og *Stettin*.

Fyrskibet »*Palmer-Ort*« er igen udlagt paa Station.

I *Lübecker Bugt* er Sommerafmærkningen foretaget.

**Femern.** I Renden til og i *Burgstaaken* Havn er Dybden nu 14 Fod. Uden for Molerne ved *Burgtiefe* er der 16 Fod. Farvandet er afmærket med en rød Anduvningstønde, mærket *Burg*, og Renden gennem *Burger See* til *Burgstaaken* Havn om Styrbord med røde Stager, om Bagbord med Prikker. Ved *Schwogeloch* ligger om Styrbord to røde Stager med Kurv.

**Kiel.** Den nye Kirke i *Ellerbeck* ligger paa 54° 19' 35" N. Br. 10° 10' 14" Ø. Lgd.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverig.** Ved *Klockfostrefvet* uden for *Nidingen* er Klokketønden igen udlagt.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordsøen.** Den 16de Marts. 35 Kml. NNØ. for *Blyth*. Vrag med Bunden opad.

Den 17de Marts. 25 Kml. NV. t. N. 1/2 N. fra Fyrskibet »*Leman and Ower*«. Et Vrag.

**Tyskland.** Vraget af Skonnerten »*Condor*« ligger sunket i *Norderhever* uden for Indløbet til *Pellworm* Havn. Det er afmærket med to Stager med grøn Cylinder. 54° 30',7 N. Br. 8° 43',0 Ø. Lgd.

Fra 5te til 8de April 1897 afholdes Sømineøvelser i *Elben* mellem Tønde Nr. 14 og 16, uden for Farvandet. Ved Øvelsespladsen ligger en Minekran, der viser to hvide Lanterner lodret for hinanden, samt andre Dampfartøjer. Anvisninger skulle ubetinget følges.

I *Weser* er Sommerafmærkningen begyndt.

I *Jude* er Fyret paa Lystønden *Jade* igen tændt. Paa Stationerne Nr. 3, 4 og 13 ere Spidstønderne igen ombyttede med Lystønderne.

**Holland. Friesche Zeevat.** I *NW.-Gat* er den mindste Dybde ved *Lavvande* nu 11 Fod.

**Zeevat van Goeree.** Den 18de Marts 1897 er Stumpstønde Nr. 4 med afkortet Kegel i *Slijkgat* ombyttet med en sortmalet Lystønde, mærket S G Nr. 4, der hver 10 Sekunder viser hvidt Lys i 7 Sek., Mørke i 3 Sek. 51° 51' N. Br. 3° 57' 51" Ø. Lgd.

Skærmen paa *Goeree* er blæst om og rejses ikke igen.

**Frankrig. Gravelines.** Den 12te Marts 1897 er det midlertidige, hvide, faste Fyr igen tændt paa *Gravelines* Fyrtaarns Galleri. Det lyser fra S. 45° V., gennem V. og N. til N. 6° Ø. *Gravelines* Fyr bliver uforandret.

### Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**Frankrig.** Fra den 10de Marts 1897 er Bassinet ved *Courseulles* paa Grund af Udbedring lukket i omtrent 6 Uger. I den Tid bør Skibe, som ikke kunne taale at staa paa Grund, ikke søge *Courseulles* Havn.

**Iles Chausey.** Den røde Baake med Kegel paa *Haute Foraine* er ødelagt af Søn. Den skal opføres igen. 48° 52' 56" N. Br. 1° 43' 43" V Lgd.

**England. Solent.** Ifølge »Notice to Mariners« Nr. 137 London 1897 er *North Thorn* Tønden ikke ombyttet med en

lystønde, som angivet i »Efterretninger for Søfarende« Nr. 11/323 1897. Tønden, der er rød, har kun faaet Ballon paa Toppen.

Ved de to Indløb N. fra til *Portland Harbour* vises nu to hvide Balloner og om Natten to hvide Fyr paa hver Side af det NV.-lige Løb og paa N.-Siden af Løbet ved Ø.-Molens Hoved.

Taagesignal gives med Klokke paa S.-Siden af det NV.-lige Løb.

Paa de øvrige Pæleværker ere Fyrene slukkede og Taagesignalerne ophørte.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig.** En sort Træbaake med Cylinder er opført paa Yderenden af Molen, som er under Bygning paa V.-Siden af Bugten ved *Guilvinec*.

Den 15de Marts 1897 er *Île de Groix* Fyr slukket. Samtidig er et midlertidigt, hvidt, fast Fyr tændt paa Fyrtaarnets Galleri. Lanternen skjuler det fra N. til Ø.

**Cape Breton Island. Lennox Passage.** *Glasgow Point* Fyr er nu rødt, fast. Flammens Højde: 63 Fod. Synsviddens: 8 Kml. Fyret lyser Farvandet rundt.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Northeast Breaker** røde Spidstønde Nr. 2, der laa i 15 Fod Vand i *Southeast Channel* i *Port Royal Sound*, er inddragen, da den kun laa 1/2 Kbl. fra Klokketønden, som ligger i Skæringen af *Hilton Head* og *Paris Island* Ledelinier.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Frankrig.** Den 15de Marts 1897 tændes paa Yderenden af Dæmningen ved *Saint Tropez* et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 21 Fod. Synsviddens: 2 Kml. Fyret vises fra en Pæl ved et lille Fyrhus. 43° 16' 20" N. Br. 6° 38' 16" Ø. Lgd.

**Sardinien.** Det hvide Blinkfyr paa Yderenden af *Cagliari* nye S.-Mole er paa Grund af Havari midlertidig forandret til et hvidt, fast Fyr.

**Kreta N.-Kyst.** De to hvide Fyr paa Kap *St. John (Aghios Joannis)* og det hvide Fyr med Formærkelser paa Kap *Sidero* ere midlertidig slukkede.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Mexico.** Saalænge Uddybningen paa Barren i *Coatzacoalcas River* varer, skulle udgaaende Skibe ved Signal-Stationen forlange, at Uddybningsmaskinen haler afvejen. Signalet gøres ved, at et Flag eller en Lanterne gentagende hejses op og ned paa Signalstangen. Dersom Uddybningsmaskinen kan hale afvejen, nedhaler den sit Flag eller sine røde Lanterner, i modsat Fald forblive de hejste.

Dampere skulle i hvert Fald give fem Stød med Dampfløjten for at forlange Plads.

**Alloe Bank. Serranilla Bank NØ. Karaibiske Hav.** Gründen *Alice Bank* strækker sig inden for 20 Fv. Grænsen fra 16° 0' til 16° 10' N. Br. og fra 79° 17' til 79° 29' V. Lgd., hvorfra Dybden pludselig tiltager til c. 100 Fv. Den mindste Dybde er 6 Fv., som findes c. 1/2 Kml. fra Ø.-Kanten, og herfra findes under 10 Fv. indtil c. 1 1/2 Kml. i NV., c. 2 Kml. i V. og c. 2 Kml. i S. 6 Fv. Klippen ligger paa 16° 5' 20" N. Br. 79° 17' 50" V. Lgd.

### Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

**Brasilien.** I Januar 1897 kunde Barren ved *Rio Grande do Sul* i 28 Dage passeres af Skibe med et Dybgaaende af 12 Fod.

**Uruguay. Rio de la Plata.** Møllen, der stod NØ. for *Colonia* og tjente til Ledemærke, er ødelagt i en Storm. 34° 28' 10" S. Br. 57° 51' 25" V. Lgd.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Italien.** — Karantæneanstalten ved *Agosta* paa *Sicilien* er lukket. Det er forbudt at gaa i Land der.

**Rettelse.** I »Efterretninger for Søfarende« Nr. 12/334 af 24de Marts 1897, »i og ud for de danske Havne«, læs: »ved de danske Havne.«\*)

## Kjøbenhavns Børskurs d. 31. Marts 1897.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
<b>Dampskibs Aktier.</b>				
Foren. Dampskib-Selsk.....	105 1/2	1/4	105	105 1/2
Thingvalla .....	29		27 1/4	29
Danmark .....	82 81 3/4	1/2 1/4	81	82
Norden .....			111	111 3/4
Kjøbenhavn .....			90	91
Carl .....	50		49 3/4	50
Dannebrog .....	104 3/4		104 1/2	104 3/4
Skjold .....	72	72 1/4	72	72 1/4
Helsingørs Dampsk. ....			34	38
Østersøen .....			—	—
Nordsøen .....	76	76 1/2	75 1/2	77
Torn .....			—	90
Foren. Bugser-Selsk. ....			84 1/2	90
Dansk-russisk Dampsk. ....			—	95
<b>Dampskibs Obligationer.</b>				
4 0/0 foren. Dampsk. ....			104	109
5 0/0 — — .....			—	—
5 0/0 Thingvalla 1880.....			96	100
5 0/0 — 1894.....			—	—
5 0/0 Norden.....			—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>				
3 0/0 Stats .....			—	—
3 1/2 0/0 uopsig. Stats .....			99 3/4	100 1/2
3 1/2 0/0 Husejer Kreditk.....			94 1/2	95
3 1/2 0/0 Kbhvns Kreditf.....			94 1/2	95
3 1/2 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser. ....	96		95 3/4	96
4 0/0 — — 6 — .....	98 1/2	1/4	98 1/4	98 1/2
3 1/2 0/0 Landkreditk. 3 — .....			95 1/2	95 3/4
<b>Aktier.</b>				
Nationalbank .....			157 3/4	158 3/4
Privatbank .....	118 1/4		118	119
Landmandsbank .....			122 3/4	124
Handelsbank .....			121	123
Burm. & Wain .....	90 1/2	3/4 91	91	92 1/4
Helsingørs Jernsk. ....			106	108
Sukkerfabr. ....			91	92 1/4
Bryggeri Aktier .....			111 3/4	112 1/4

### Vekselkurser.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg .....	89.05	88.90
London.....	18.14	18.11
Paris .....	72.30	—
Amsterdam .....	160.10	—

### Notering paa Berlins Børs d. 30. Marts 1897.

Russiske Noter .....	216.15
4 0/0 Russiske Consols .....	—
4 1/2 0/0 — Boden Kredit .....	105.30
6 0/0 Mexikanske .....	95.50
5 0/0 Rumænske Stats.....	99.25
4 0/0 — — 1890.....	87.10

Omsætningen i Dampskibs-Aktier ved Noteringen har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 26,000, »Thingvalla 50,000, »Danmark« 18,000, »Norden« 18,000, »Kjøbenhavn« 2,000, »Carl« 34,000, »Dannebrog« 24,000, »Skjold« 14,000.

**Møller & Rée,**

Bankforretning, Ved Stranden 16.

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 24.

**Dr. med. Goldschmidt**

Klinik for Hud- og Kønssygdomme.  
Hovedvagtsgade 8, 1. Sal,  
Kl. 12—1 og 7—8.

**Café van Zandt**

St. Annæ Plads 6,  
Hjørnet af Strandstræde,  
**KJØBENHAVN,**  
anbefaler sin Restaurant français med alle Aarets Specialiteter.  
H. J. Pedersen.

**TH. SIMONSEN,**  
Nyhavn 57.

Sølv Medaille i Malmø  
for Lanterner.

**J. A. Thiesson,**  
Smør-, Æg- & Osteforretning.  
Leverandør i Skibsproviant.  
Oprettet 1881.  
Raadhusstræde Nr. 2 B,  
Kælderen  
(ikke Hjørnekælderen),  
Kjøbenhavn. K.

**Metalspejlapparater,  
Havnefyr & Lanterner.**

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

**DENTIN** er en Tandplumbe; nogle faa Draaber i den hule Tand hindrer Luftens Adgang og stiller derved de heftigste Tandmerter.  
9, Kronprinsensgades nye Materialhandel.  
CHR. V. MENDE, cand. pharm.

**Nordisk  
Skibssalg-Bureau.**  
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.  
Kontor for Køb og Salg af Skibe.  
Cl. Christensen & Co.

**Ny Carlsberg Øl.**  
Bryggeriets Aftapning.  
Produktets naturlige Holdbarhed gør det særligt egnet til Forsendelse.  
Kontor: Pileallé 5.  
Depôt: Toldbodgade 14.

**C. W. Obel's**  
Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.  
Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:  
Frederiksberggade Nr. 1.  
Telefon 3669.

**PETERSEN, MØLLER & HOPPE.**  
ESTABLISHED 1832.  
SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.  
COPENHAGEN.

AGENTS TO  
Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg, regular line of steamers between Brazil and Copenhagen & vice versa.  
Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean Portugal and Copenhagen & vice versa.  
Hamburg and Baltic line of steamers.  
Telegraphic Address: „HOPPE“.

**Holm & Collerup,**  
Skibssmedie og Maskinfabrikker,  
Christianshavns Kanal Nr. 6, C.  
(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)  
og Frihavnen, Ø.  
Jernskibs- og Maskinreparationer  
udføres solidt, hurtigt og billigt.

**C. P. Lauritzen & Co.,**  
Etablissement for  
**UNIFORMER, UNIFORMEFFEKTER og ORDENSBAAND,**  
samt de nye, af Krigsministeriet approberede, vandtætte Officers-Havelocke, saavel som for alt civilt Skræderarbejde.  
**Vesterbrogade Nr. 30. Kjøbenhavn V.**

Paa Undertegnedes Forlag vil om kort Tid udkomme:

## Verdens Skibsmæglere.

Bogen udkommer i flere Dele og vil i alfabetisk Orden indeholde en Fortegnelse over de væsentligste Firmaer i de betydeligste Havne i Verden; foruden Skibsmæglere og Befragtningsagenter vil blive medtaget de betydeligste

**Skibshandlere,  
Kuleksportører,  
Salteksportører,  
Trælasteportører,  
Vineksportører,  
Korneksportører etc. samt  
Mekaniske Værksteder, Skibsværfter, Søforsikrings-  
selskaber og Tørdokker.**

1ste Del af Bogen, vil omfatte Norge, Sverrig og Danmark.

Skibsmæglere og øvrige i Skibsfarten interesserede Firmaer, som maatte ønske deres Navn medtaget, anmodes om snarest at meddele dette til

**Bergens Engagementsbureau,  
BERGEN. NORWAY.**

TELEPHONE NO.  
182 BROAD.

TELEGRAPHIC ADDRESS  
„RAHTJENS, NEW YORK.“

**RAHTJEN'S AMERICAN  
COMPOSITION COMPANY**  
TRADE MARK.  
MANUFACTURERS OF  
THE GENUINE HARTMANN'S RAHTJEN'S ANTI-FOULING COMPOSITION  
FOR BOTTOMS OF IRON AND STEEL VESSELS.  
RED HAND BRAND  
OFFICE: 26 BEAVER STREET, N. Y. FACTORY: 69 WANDYKE ST., BROOKLYN.  
OTTO PETERSEN, PRESIDENT.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

**Signaliseringsfyrværkeri af enhver Art.**

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber  
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium: Bopæl:

Enghavevej. V. Valdemarsg. 24. V.

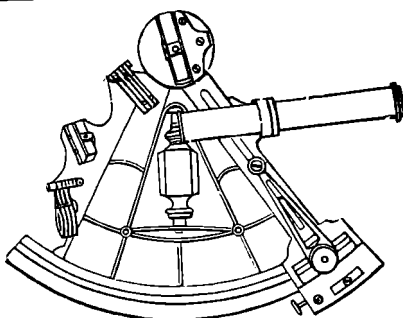
**M. Christiansen,**  
Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering  
enhørende.  
Transit og Kreditplagevarer.

M. Christiansen.

John Hinze.

**Overretssagfører J. WESTENGAARD,**  
Vestervoldgade 2, Kjøbenhavn V. Telefon 3424.



Kikkertør,  
Compas,  
Sextanter,  
Skibsuhrer,  
Lommeuhrer,  
Barometre.

**Laurits Kirkeby,**  
26 Laxegade 26  
Etableret 1841.



# LANDMANDSBANKEN

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

*Carlsen, Nielsen & Co.,*

*Skibshandlere & Sejlmagere.*

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

## Fanø praktiske Sømmandsskole.

Saaavel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid. Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,  
Nordby, Fanø.

## SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

De forskellige Code's benyttes, som Watkins, Scotts, A. J. & A. B. C. Breve, Telegrammer, Dokumenter etc., som ere adresserede til vort Firma, og som ere bestemte for Skibsførere, blive udleverede prompt ved Skibets Ankomst.

Telefon 2290.

## H. KIRSCHNERS

tekniske Maskinhandel og Lager,

Toldbodvej 22. Kjøbenhavn K.,  
anbefaler:

Olier, Pakninger og øvrige Dele til Brug for Sø- & Landmaskiner. Angus originale Pakning, den verdensberømte orig. Bjørnepakning med indregistreret Vare-Mærke samt Tucks originale Patent-Pakninger. Mangeaarig Erfaring som Iste Maskinmester i Dampskibsselskabet „Torm“ garanterer jeg for Levering af kun prima Varer.

## Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.  
Kjøbenhavn og Lübeck.

Direkte Import en gros  
af

## Amerikanske Træsorter.

Nød, Whitewood samt Eg ogsaa i spejlskaaren Vare, Mahogni i alle Dimensioner anbefales Forbrugere. Varerne ere prima og damptrøede og Priserne de billigste.

Telefon 3338.

EMIL HAMMELEV, Store Kongensgade 81, Bagb.

# Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Staal-,  
Jærn- &  
Broncestøberi.

Dampskibe af hvilken som helst Størrelse.  
Stationære Dampmaskiner.

Pumper & Muddermaskiner.

Doktagninger og Reparationer af Skibe.

Maskin- og Kedelreparationer.

Patenteret Hydro Pneumatiske Aske Ejector  
for Skibe.

Howaldts Metalpakning.

Støbemaal efter indsendte Tegninger eller Modeller,  
saasom: Skibsstævne, Skibsskruer, Ankere etc.

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Carl Holtermann,  
Østerbrogade 22, Kjøbenhavn Ø.

## Forlang altid

# Otto Mønsted's

## Margarine

specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet.

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne  
ved Henvendelse til Fabrikken

## SOUTHALL

near LONDON.

## 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.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN

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

Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til  
Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Steder.

### AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie & 45 mm Bredde 25 Øre

De øvrige Sider — — — — — 20 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover . . . . . 20 % 30 % 50 %

Mindre end 1/2 Side . . . . . 10 % 20 % 40 %

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

Triets Bogtrykkeri (G. L. Lind & Numa Fränkel.) Kjøbenhavn.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 14.

Kjøbenhavn, Torsdag den 8. April 1897.

4. Aarg.

INDHOLD: Skibsfarten i 1896. — Svanegrunden. — Generalforsamlinger. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

DANISH  
Pure Condensed Milk.  
The **MILKY-WAY** Brand.  
In Taste & Colour like new Milk  
Highest Medical References.



Registered TRADE MARK  
Registered TRADE MARK  
• NEW INVENTION •  
The Danish Milk Condensing Co.  
Factories & Head Office 8 Vestergade  
COPENHAGEN  
Telegr. Adr.: Anglodane. Code ABC.

**AXEL E. AAMODT.**

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106

Lager af Papir og Konvolutter  
fra danske og fremmede  
Fabrikker.

**Husk**

**Montys**

fotografiske Atelier  
St. Kongensgade 21

(tæt ved Kongens Nytorv).

Billigste Priser. Fineste Udførelse.  
Aabent hver Dag, ogsaa Helligdage.

**NORSK MARGARINE**

fra **Fabriken Mercur, Christiania,**

der er anerkendt som det fineste og mest holdbare Fabrikat i Verden, faas i

Hovedoplaget for Danmark

hos

**JOHANSEN & BRUUN,**

Kompagnistræde 14 & 15. Telefon 3210.

Smør i alle holdbare Kvaliteter føres til billigste Priser.

Telegramadresse: **Wm. R. Schou.** Rigstelefon:  
Willehøhu. Nr. 3976.

31, Havnegade. Kjøbenhavn K.

Jernlager etc. paa Midtermolen i Kjøbenhavns Frihavn.

Generalagent for •Pomerania•,

See- und Fluss-Verelcherungs Gesellschaft i Stettin,

tegner Forsikring af Skibe, Skibsparter, Ladning og Fragt til faste  
billige Præmier,

modtager Ordres som Agent for Messrs. Bolling & Lowe i London,  
La Societé Cockerill i Seraing, Messrs. Bullivant & Co. i London  
samt overtager Kjøb og Salg af Dampskibe, Bugærdampere, Uddybnings-  
materiel, Pramme, Lade- og Løseapparater, Damp- og Petroleumsmotorer  
etc. etc. og paalager sig Omladning og Spedition af Materiel og Varer  
af alle Slags til og fra Kjøbenhavns Havn.

**Prima røgede Skinker.**

Store Partier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker og Flæsk,  
ferske og salte Viktualievarer samt prima dansk Svinefedt an-  
befales til

meget lave Priser.

**12. Højbroplads 12.**  
ved Gammelstrand.

**Syndergaard  
Aquaviter.**

Prisbelønnet overalt, hvor de  
har været udstillede.  
Fabriken grundlagt

**1730.**

Ældste Brænderi i Danmark.  
6 Kvaliteter i Fabr. egen Aftapn.

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 Provs-  
byer.

**Alfred Christensen,**

Assurance-Afdeling,  
Amaliegade 24.

**Ankere & Kjæder,  
Tougværk** og alle

**Skibs-Inventarier**  
anbefales fra Lager.

**John Forbæchs Eftf.,**  
St. Annæ Plads 19 & 21.

**YOCARINI** CIGARETTEN 100 Stk. 2 Kr. Verdensberømt  
TOBARKEN pr. Pd. 5 Kr. og billig.

kun ægte **Wilh. Jørgensen. Østergade 61. en gros**

Telefon 1288.

Telegr.-Adr.: Nilsson 167.

**CARL NILSSON.**

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.

Amaliegade 36. Kjøbenhavn K.

(forhen Amaliegade 37).

Største Lager her paa Pladsen af alle Sorter Maskin- og Cylinder-  
Olier, Smørelser og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige  
Artikler for Dampmaskiner.

Eneforhandling af:

Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil.  
Zynkara. (Til Forebyggelse af Tærning, Syre- og Kjædelstendannelse).  
Angus' Special Pakninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent  
Kamelhaars Drivremme. „Kerasha“. Patent Træ-Rømskiver

**Andersen & Co.**  
Bangkok — København  
have altid paa Lager i **Frihavnen**  
**Teaktræ**  
i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut  
fina Kvalitet.  
Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.  
Ibentæ ogsaa paa Lager.  
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland af Teaktræ:  
**Trækompagniet, Københavns Frihavn.**

**Norsk MARGARINE** fra **Aug. Pellerin fils & Co. i Christiania** Ladegaardsvej 13.  
faas hos D'Herrer Handlende og fra Agenturet

**Grand prix HOBRO AKVAVIT.**

Aktieselskabet  
Spritfabriken **FORTUNA.**

# HAMBURG.

## Det Skandinaviske Selskab i Hamburg.

Lokalet, beliggende i Königstrasse 14, II., er aabent hver Dag fra 11 Form. til 12 Aften.

Læsebordet er forsynet med samtlige Hovedstadsaviser, samt et større Antal Provinsblade (ca. 50 Stkr.) Endvidere forefindes Billard og Musikværelse.

Samtlige Lokaler stilles til Disposition for vore ærede tilrejsende Landsmænd og vil et eventuelt Besøg altid være os velkomment.

Besøgende have fri Adgang i 14 Dage.

Bestyrelsen.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d</sup>.

eneste Fabrikant af

Dick's bекjendte Maskin- og Cylinder-Olier samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Hoved-Depôt for Continentet: **Hamburg:**

Alte Gröningerstrasse 12<sup>1</sup>.

Telegr.-Adr. Dicotto. Telefon 3999.

Agent for Kjøbenhavn:

**Johs. Bülow, Zinnsgræde 4. Ø.**

## Emil G. v. Høveling, Hamburg.

(Telegr. Adr. Composi.)

Patentfarve

for Skibsbunde og Jærnkonstruktionser mod Rust og imod Bevokning. Leverander til mange af de største Damp- og Sejlskibsrederier, Ene-Leverander til den kejserlige tyske Marine.

NB. For Træskibsbunde særlig virks om Patentfarve imod Bevokning og imod Orm, strygefærdig til umiddelbar Brug.

Agenter og Lagre i: Bergen, Bremerhavn, Elsfleth, Flensborg, Stettin, Rotterdam, Antwerpen, Dünkirsch n, Genua etc

Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:  
Kapt. CARL HAVEMA N, Kjøbenhavn, Amaliegade 31.

I England under Firma British Antifouling Composition and Paint Company Ld. 32 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik i Barking ved London.

Agenter og Lagere i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull, Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama, Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney, Mauritius etc.

## Knöhr & Burchard Nfl.

Telegram-Adr.  
KNÖHRHARD

Hamburg,

Telephon  
297.

Damp- & Sejlskibsmæglere.

Køb, Salg & Kontrahering af Skibe.

Speciel Afdeling for

Assurance & Havarisager.

## W. Engelbrecht,

St. Kongensgade 61,

Frugt- & Grønthandel,

anbefaler

Kartofler, Konserves, Frugt  
til Skibene.

## Lange & Möllers

Bødkerværksted

Kjøbenhavns Frihavn

anbefaler sig med Alt

Udarbejde samt Alt færdigt

Bødkerarbejde for Export.

Alt Arbejde udføres af solide  
og øvede Folk.

## J. E. Möllers Enke & Co.

Kjøbenhavn.

ENEFORHANDLING

af

MILWARD & SONS  
Fiskekroge.

## S. Lerche,

50 — Nørrebrogade — 50

Værksted

for gode, solide og billige

Modeller.

## Pumper,

udmærket egnede til Lastpumper.

Maskinfabrikken Rannje,

Mathæusgade 6.



### EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1893.      Telegraphic address »SVITZER«.

---

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/ Tyne.  
telegraphic address: »Jürgenson«.

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill,  
telegraphic address: »Hobdell«.

The company maintains stations at the following ports,  
where a salvage boat will be stationed, always ready to  
leave at short notice.

<p>Agents for Great Britain.</p> <p>COPENHAGEN.....</p> <p>KASTRUP.....</p> <p>ELSNÖRE.....</p> <p>KORSÖR.....</p> <p>ALBUEN (LAALAND).....</p> <p>FREDERIKSHAVN.....</p> <p>GOthenBURG (SWEDEN).....</p> <p>GREIFSWALD (GERMANY).....</p>	<p>»SVITZER«.</p> <p>»HÖYER«.</p> <p>»SWITZERGOTTLEB«.</p> <p>»JÖRGENSEN«.</p> <p>»GUNNERSEN«.</p> <p>»SVITZERLUND«.</p> <p>»ELFVERSSON«.</p> <p>»SPRUTH«.</p>
--	--

The company's boat „Em. Z. Svitzer“ — in conjunction with the boats belonging to the Northern Salvage Company of Hamburg, viz: s/s „Berthilde“, s/s „Berger Wilhelm“ and s/s „Neva“ — operates in the Mediterranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).

## Enhver Kaptajn,

som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon Nr. 6. **G. W. Møller, Dragør.** Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

## Danchells Fabriker.

Linoleum.  
Voxdug.



Anker-Mærke

Eneudsalg i Danmark  
for

Delmenhorster  
Linoleumfabrik.

Fabrikudsalg: Fabrik og Lager:  
Pilestræde 13, Matthæusgade 5.  
Telefon 545. Telefon 2680.  
Kjøbenhavn.

## 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.

## Skibsfarten i 1896.

Grosserer-Societetets Komité har udsendt sin »Handelsberetning for 1896.« I dennes Afsnit om Skibsfarten gives en Oversigt for nævnte Aar, hvis interessante Udtalelser om Skibsfarten i Almindelighed vi gengive i deres Helhed.

Naar Rederne lade det svundne Aar passere Revy for deres Tanker, da vekele Føielserne uvilkaarlig stærkt. Aaret gik ind med tarvelige Fragtforhold næsten overalt og udartede i Lobet af de første 7 Maaneder til en Tilstand af Forretningsløshed, som man heldigvis kun sjældent har set Magen til. Kalamiteten stammede fra Østen, hvor Sæsonen var lidet livlig og som til Overflod trykkes enormt af de mange store Trampsteamers paa 8 à 10,000 Tons, de sidste Par Aar have set satte i Vandet. I Aar, da Hvedehøsten i Ostindien var slet, maatte de ofte ligefrem kaste Katerne paa en højst uheldig Maade blot for at blive kompletterede. Hertil kom endelig at Kursen paa Rupee i de første Maaneder af Aaret vedblev at stige, saa at den midt i den almindelige Afskibningssæson var naaet op imod 1 sh. 4 d., hvilken fortsatte Stigning i en umaadelig Grad vanskeliggjorde Forretningen paa Ostindien. Efter at der i Februar og Marts var betalt fra Bombay til U. K. 13 sh. 6 d. à 15 sh. pr. Ton, var Fragterne i det næste Halvaar kun 7 à 8 sh., hvilket er ensbetydende med, at al Sejllads paa Bombay var umulig, undtagen for Post- og Passagerbaade, og derved blev, som naturligt er, de atlantiske Markeder overfyldte med Tonnage, som egentlig hørte hjemme i Traden gennem Suez-Kanalen. Det naturlige Træk for Dampskibe, der gaa ud til Syd- og Østafrika med Ladning, er, naar de ikke igen lade paa Stedet, at gaa op til det østlige Marked for at returnere gennem Suez-Kanalen; men man oplevede den Sørgelighed at maatte lade dem returnere ballastede til Europa af Mangel paa Returfragt fra Østen eller man saa dem støvne mod Vest i Haab om fra La Plata at kunne faa en lønende Hjemfragt. Dette slog imidlertid grundigt fejl, til Dels ogsaa paa Grund af Kursvanskeligheder, idet Lokalnoteringerne sker i Papirpjaster, og da Præmien paa Guld efterhaanden dalede meget betydeligt, kunde Eksportørerne ikke betale Landmændene de fordrede Priser i Papir med nogen rimelig Udsigt til Fortjeneste ved Eksport.

At Fragtmarkedet fra Europa udefter under saadanne Forhold maatte antage abnorme Proportioner er indlysende, og vi se da ogsaa en Stigning i Kulfragterne til Østen og Sydamerika, der er temmelig enestaaende og som forarsagede Fragspekulanterne, disse Skibsredernes Vampyrer, de føleligste Tab. Det er at haabe, at de enorme Tab, Spekulanterne led, ville afholde dem fra fremtidig at kontrahere Transporterne til saa lave Fragter, som de Aar efter Aar have gjort, aldrig drømmende om, at der kunde opstaa saa enorme Differencer som de, de i 1896 have maattet betale. Kontrakterne for 1896 blev gjort f. Eks. for Bombays Vedkommende til omtrent 9 sh. pr. Ton Kul. Da Gennemsnitsfragten i 1894 havde været omtrent 7 sh. 11½ d. og i 1895 omtrent 9 sh. 5 d., kunde 9 sh. vel ogsaa synes passende; men Gennemsnitsfragten for 1896 blev 16 sh. 4 d., og hvem der var rigtig uheldig, har til Tider paa Aaret maattet betale 20 sh. og derover. Den højeste Rekord var vistnok 23 sh. Da saadanne Kontrakter ofte omfattede mange Hundreder Tusinder Tons, har Spekulanterne vel faaet en saa grundig Lektion, at de ville undlade i de første Aar at underbyde hverandre for meget til Skade for Rederne.

Uagtet den udgaaende Kulfragt naturligvis spiller en væsentlig Rolle, er det dog Returfragterne, hvorpaa det navnlig kommer an, og da, som anført, flere af Hovedmarkederne tidligt paa Aaret, ja netop midt i deres Sæson, meldte sig renonce, følte Rederne sig snart aldeles ulykkeligt situerede, idet de ikke en Gang saa en Udvej til at trække Dampskibene hjem uden store Offre. Mange

Baade, der vare gaaede ud til Rio de Janeiro og andre sydamerikanske Pladser, tyede i deres Nød op til Nordamerika, men da Kornsæsonen forlængst var forbi, maatte de nøjes med lave Fosfatfragter fra Florida eller, hvad værre var, de sluttede Pitchpinefragter fra Golfpladserne, mange af dem uden at kende disse Ladninger, og mange fordi de bogstaveligt ikke kunde faa andet, saa at Baade, der aldeles ikke egnede sig for Pitchpine, bleve engagerede dermed og lede betydelige Tab, tilmed da der i Pensacola udbrod Strike blandt Stuverne.

Kampen for Tilværelsen til Søs var i den store Fart i det hele taget haard i Perioden Februar til August, ja saa haard, at de fleste engelske Redere vare ved at fortvivle, thi der var formelig intet Steds i Verden, hvor de kunde sende deres Baade hen med Kul i Haab om at faa en, endog blot tarvelig, Returfragt. Intet Under derfor, at de udgaaende Fragter steg til en fænomenal Højde baade for Østen og Vesten. Til Buenos Ayres og Rio de Janeiro steg Kulfragterne til omtrent 15 sh. og til Cap til 17 sh. 6 d.; men disse Tal ere dog intet imod, hvad der til Tider betales for Jærnladninger ud til Østen. I Slutningen af Juli betales saaledes 35 sh. fra Vestkysten af U. K. til Japan; men der var rigtignok heller ingen anden Udsigt for Rederne til at faa hjemgaaende Ladning end ved at gaa over til San Francisco, saa det var jo en hel Verdensomsejling, man indlod sig paa ved at gaa saa østlig. Som det vil ses, vare Forholdene aldeles abnorme, og hen imod August rent ud fortvivlende. Men hen i August spredte Skyerne sig pludseligt og hele den vestlige Halvkugle vaagnede af sin Dvale, rystede sig og udfoldede en Kraft, en Forretning saa overvældende, at Rederne uden rigtig at ville tro deres egne Øjne fra Uge til Uge saa deres stigende Fragtfordringer bevilligede, saa at man hen i Oktober havde saa høje Returfragter fra Amerika, Middelhavet og Sortehavet, som vi kun sjældent ville blive Vidne til. En Føber greb næsten alle, der havde med Skibe at gøre. Man glemte det forløbne Halvaars Kvaler og styrtede til for at købe nye Dampskibe, for at formere Flaaden, der var altfor lille etc. etc., — Slagord, der brugtes for at skaffe Kapital —, og Publikum og navnlig Finansinstitutionerne aabnede villigt Pungen, saa at Værfterne inden ret længe ikke alene havde faaet solgt alle de Dampskibe, de havde under Bygning paa Spekulation, men tillige havde faaet Byggektrakter for den første Halvdel af 1897 til stigende Priser. Det var navnlig 5 à 6000 Tons Baade, egnende sig for Farten paa Staterne og Sortehavet, der blev kontraherede, og Fremtiden vil faa Smærterne for de mindre Baades Vedkommende længe at føle, naar Flaaden er bleven formeret med alle disse Nybygninger. Erfarne Redere indsaa vel, at det ikke var Guldalderen, der pludselig var vendt tilbage, men kun en stærk Konjunktur, der, udgaaende fra de Forenede Stater, umuligt kunde holde sig, saa længe Østen var saa demoraliseret, som den var. Men mange af dem trykkes af deres gamle Materiel og greb det gunstige Øjeblik, da de kunde faa det forbedret og moderniseret, vel vidende, at der maatte komme en flov Tid ovenpaa en saadan Overspændthed, men ogsaa vidende, at denne vilde blive endnu haardere for dem, naar de kun havde gamle Skibe at stille op i Konkurrencen, — de fulgte altsaa Strømmen og kontraherede Nybygninger.

Som antydet, udgik Fragtkonjunktoren fra de Forenede Stater, der, foruden store Reserver fra det foregaaende Aar, havde en enorm stor Majshøst og en betydelig Hvedehøst. Hvor der i Slutningen af Juli fra de nordlige Pladser kun kunde betinges 2 sh. 3 d. pr. Quarter heavy grain C. f. o., tilbødes der allerede i Begyndelsen af August 2 sh. 9 d. à 3 sh., og derefter steg Fragterne Uge for Uge indtil Slutningen af Oktober, da prompt

Tonnage betales med 4 sh. 6 d. à 4 sh. 9 d., en Stigning af omtrent 100 % i Løbet af et Fjerdingaar. At det smittede Omgivelserne og influerede stærkt paa de konkurrerende Fragtmarkeder er selvfølgelig, og man saa da ogsaa La Plata i samme Periode stige fra 14 sh. 6 d. til 24 à 25 sh. fra de øvre Pladser paa Floden. Men hvad der var det mærkeligste i denne Periode er, at Haussen i Returfragterne ikke influerede synderligt paa de udgaaende Kulfragter, der vedblev at holde sig høje. Der betales saaledes endnu i Oktober 15 sh. for Kul til Buenos Ayres og 8 sh. 3 d. til Port Said, den højeste Notering, der egentlig i hele Aaret var for sidst nævnte Plads.

Men Aaret var ikke sluttet endnu, og Rederne maatte døje at føle sig satte tilbage i de sædsvanlige sløje Fragtforhold inden dets Udgang. Pludselig som Haussen var kommen, kom Baissen, og den greb om sig med rivende Hurtighed. I Begyndelsen af November stoppede Begæret pludselig op, og da der i nogle Dage havde hersket Stillehed i Fragtmarkedet, væltede Rederne Tonnage i Markedet paa senere Terminer, underbydende hverandre fra Time til Time i Kapløbet for dog at sikre deres Baade nogenlunde lønnede Fragter for nogen Tid frem i Tiden. Men naar undtages de nordlige Havne i U. S., var det netop karakteristisk for hele Haussen, at Købmændene intet Steds havde Tillid til Fremtiden, saa at de høje Fragter, der betales, altid var for prompt Tonnage, og det var derfor ikke at undre sig over, at de ikke netop nu, da det flovede af, vare tilbøjelige til at tage Tonnage paa Spekulation. Rederne fandt følgelig heller ikke Befragtere for deres Udbud, men bevirkede kun ved disse en yderligere Deroute ogsaa for prompt Tonnage, og derved opstod der hen i November et Fald i Fragterne, der var aldeles overvældende og som kulminerede ultimo Maanedens. De nordlige Pladser i U. S. endte Aaret med et forrentningsløst Marked og en nominal Notering af 3 sh. 6 d. pr. December, 3 sh. 3 d. pr. Januar. La Plata endte Aaret forrentningsløst med 18 sh. pr. Januar, Februar fra de øvre Pladser paa Floden, og Sortehavet sluttede dødt med en nominal Notering af 9 sh. og 9 sh. 6 d. fra Odessa til U. K.

Overgangen var stor og for Sangvinikerne haard nok; men den udviklede sig egentlig ganske naturligt, idet Slutningen af Aaret viste et højt sørgeligt Fysiognomi for de fleste af de kornproducerende Landes Vedkommende, der jo navnlig er dem, der beskæftiger de store Trampsteamers.

Efter at Ostindien i Fjor havde haft en daarlig Hvedehøst og saaledes var uden synderlige Reserver, begyndte det midt i Oktober at rygte sig, at store Strækninger led under en saadan Tørke, at en total Misvækst kunde ventes. Allerede ultimo Oktober toges der i San Francisco option af Calcutta i Certepartierne for de der ladende Dampere og Sejlere til 27 sh. 6 d. pr. Ton, og i Begyndelsen af November sluttedes enkelte Baade i U. S. østlige Havne til Bombay til 9 sh. pr. Quarter Hvede. Men omtrent samtidig dermed faldt der en god Regn over hele Bengalen, der forandrede Høstudsigterne betydeligt og standsede slige Befragtninger, der ellers vilde have kunnet hjulpet godt til at holde det vestlige Fragtmarked oppe. Imidlertid vilde Høsten under alle Omstændigheder blive saa slet i Ostindien, at Hvedeeksport derfra aldeles ikke kunde paaregnes, og da store Distrikter i La Plata, samtidig med at Regnen kom i Bengalen, hjemsoegtes af uhyre Sværme af Græshopper, der totalt afnavede Hvedemarkerne, forandrede Synet paa Sagerne sig ogsaa der, saa at Befragterne holdt sig tilbage og kun behøvede Tonnage for Oliefrø etc. Efterhaanden blev ogsaa Ruslands Høst opgjort, og det viste sig da, at Sortehavslandene, trods deres enorme Reserve, langt fra kunde paaregne en Eksport som forrige Aar, da Høsten nemlig viste sig mager. Da nu ogsaa Australien havde Misvækst, medens det vestlige Europa og da navnlig Frankrig fik en god Høst, var det naturligt, da alle disse Meddelelser indløb omtrent samtidig, at den ovenfor skildrede Stagnation kunde indtræde, og denne blev saa, som anført, af Rederne forceret frem til en komplet Deroute i Fragtmarkedet.

Vende vi os nu fra den oversøiske Fart til den, der ligger os nærmest, til Østersø-, Nord søfarten og Middelhavsarten, da maa det erkendes, at Rederne i de første 7 Maaneder af Aaret ikke var saa ilde situerede i den som i den oversøiske Fart. Vi havde først og fremmest det store Held at have en mild Vinter, der intet Øjeblik standsede Farten, og uagtet det var smaa Fragter, der sejlede for, og uagtet Østersøen i Februar og Marts ofte var saa bar for Værer, at Dampskibene, for at undgaa at lægge op, maatte gaa ballastede efter Kul til saa usle Rater som 3 sh. 7½ d. Firth af Forth — Kjøbenhavn, 3 sh. 9 d. Kiel, 3 sh. 3 d. Tyne — Svinemünde, endte dog næsten alle vore Dampskibsrederier det første Halvaar med en bedre Balance end Aaret forud. Da saa den senere indtraadte Konjunktur i Fragterne i den oversøiske Trade indfandt sig, satte den, som naturligt er, ogsaa sit Stempel paa vor korte Fart, og de fleste af Baadene fik et Par gode Fragter paa Kølen, der bragte den allerede ikke slette Balance godt i Vejret, saa at de næsten alle endte Aaret med et tilfredsstillende Resultat. Men det maa ikke overses, at naar en Konjunktur kun varer saa kort og kommer saa uventet og pludseligt, som Tilfældet var i 1896, da kan den umuligt afgive saa store Fortjenester, som naar man har forudset den. Thi Dampskibene ere næsten altid i daarlige Tider forud disponerede, og Rederne bundne ved forud gjorte Terminsengagementer, der maa udføres som kontraherede, hvor høje Fragterne end blive, og derfor er det langt fra alle Skibene, der have høstet nogen synderlig Nytte af Konjunktoren. Paa den anden Side var der ingen Tro hos Handelsstanden paa, at Konjunktoren vilde holde sig, saa Befragtninger frem i Tiden til de høje Fragter var slet ikke at gøre.

Den Tendens, der i de nærmest foregaaende Aar havde været oppe hos os til at købe ældre Dampskibe, egnende sig for Trælast, udviklede sig yderligere i 1896, hvor adskillige, navnlig engelske Baade købtes her til Landet, dels til bestaaende, dels til nydannede Aktieselskaber. Men desuden udvidedes Materiellet meget betydeligt ved Nybygninger, hvortil Midlerne skaffedes til Veje enten ved Udvidelse af Aktiekapitalerne, eller ogsaa og navnlig ved Hjælp af Pantsætning af Rederiernes Aktiver. Da saadanne Obligationslaan viste sig at kunne gøres i England hos Værfstjerne til omtrent 4 %, gav dette Stødet til, at Rentefoden for Dampskibsobligationer ogsaa herhjemme nedsattes, ja endog til, at et enkelt Laan konverteredes ned til 4 %. Af Nybygningerne vare adskillige paa 4 til 6000 Tons; men de fleste holdt sig dog i den moderatere Størrelse 2—3000 Tons, der i slette Tider betydelig lettere lader sig anbringe end 5000 Tons Baade, medens disse naturligvis have den Fordel, at de i gode Tider slæbe et ganske anderledes Overskud til Huse, end de mindre Baade.

Af Ufred har der vel været nok her og der i Verden, men Aaret har dog været forskaanet for egentlig Krig, der kunde influere paa Skibsfarten, naar undtages Opstanden paa Cuba, som standsede baade Import og Eksport paa Øen i en meget betydelig Grad og som var meget følelig for den Flaade, der trader mellem Vestindien og de Forenede Stater. For Strike har heldigvis Kulpladserne været forskaanede, hvorimod der omtrent medio November udbrod en heftig Strike blandt Havnearbejderne i Hamburg, som rasede i sin fulde Heftighed endnu ved Aarets Slutning og omfattede 12 à 15,000 Mand, ja der nævnes endog op til 18,000 Mand. Uagtet der stadig var Tilgang af nye Arbejdere, var den dog langt fra tilstrækkelig, og de Ophold og Tab, som denne Strike tilføjede Skibsfarten, maa regnes til Millioner. Striken mødte imidlertid saa alvorlig Modstand fra Arbejdsgivernes Side, at Udfaldet maatte blive Nederlag; men den har sat Spor flere Steder, saaledes i Aarhus og paa de vesttyske Pladser, paa hvilke sidste Steder den dog blev standset i Opløbet. — Den 9de Maj nedlagdes Arbejdet i Havnen ved Rotterdam, og da Vejere og Lægterfolk der, som senere i Hamburg,

gjorde fælles Sag med de Strikende, laa alt stille i flere Uger. — Som det vel erindres, tog 1896 en Strike i Arv, der havde raset det sidste halve Aarstid paa Skibsværfterne i Belfast og Skotland. Den blev bilagt den 23. Januar, og derved forøgedes Antallet af arbejdende Skibsværfter betydeligt, til lidet Held for Skibsfarten, idet der jo lægges Kølen til flere ukontraherede Baade, jo flere Værfter der arbejde.

Nord-Østersøkanalen har vist sig at blive stærkt benyttet af danske Skibe, thi uagtet det naturligvis hovedsagelig er tysk Flag, der passerer, er den dog i det forløbne Aar benyttet af 812 danske Skibe, hvoraf 547 vare Dampskibe. Derefter fulgte Holland med 381 Skibe; men deraf var kun 63 Dampskibe, medens 318 vare Sejlskibe og da hovedsagelig smaa Kuf- og Tjalkskibe. Af svenske Skibe passerede 336, hvoraf 174 Dampskibe, og saa først kom England i Rækken med 184 Skibe, hvoraf 164 vare Dampskibe. Trafiken viste sig imidlertid let at kunne afbrydes, idet et større dansk Dampskib den 8. September sank i Kanalen og spærrede Passagen for Skibe af over 12' Dybgaende lige til den 6. Oktober.

Vil man nu kaste Blikket ud i Fremtiden og forsøge paa at gøre sig klart, hvad man kan vente sig af det nye Aar, da kommer man uvilkaarlig til at tænke, at naar Forholdene i 1896 kunde afføde en Konjunktur som den, de gjorde, da bliver det vel heller ikke umuligt, at slikt kan ske i 1897; men at antyde, hvor den skal komme fra, er næppe muligt for nogen, og Forventningen derom er derfor meget sangvinsk. Det eneste af de til Europa eksporterende Korncentre, der kan synes at have et respektabelt Overskud til Eksport, er United States, hvor de synlige Beholdninger af Kornvarer dog anslaaes betydeligt lavere end samtidig i 1896, ikke at tale om i Sammenligning med 1894—95. Derimod kan La Plata intet præstere, for muligvis naar Majshesten kommer, og Australien og Ostindien ere aldeles ruinerede. Tanken standser saa, famler og ender ved Muligheden af en Krig som det eneste, der kan sætte Liv i det hele. Men bortset fra, at man kun nødig ser Hausse fremkaldt ved en saadan Aarsag, har man i et Par Decennier ventet denne Løsning, uden at den er kommen. Man kommer til at tænke paa den formerede Tonnage og paa den Kraft, hvormed alle Værfter arbejde, og Udsigterne til gode Tider antage mørkere og mørkere Farver. Og dog træffes der mange, der gaar ind i det nye Aar med god Fortrøstning; men de se i Reglen ikke langt ud over det Marked, i hvilket deres Dampskibe ere vante til at trade, og tage ikke Hensyn til den Indflydelse, den store Fart udøver til alle Sider. Thi lades dette Hensyn ude af Betragtning, da kan det ikke nægtes, at der f. Eks. i Østersøen er Faktorer til Stede, der kunne give Anledning til Troen paa et gunstigt Aar. Det skal da navnlig fremhæves, at det utvivlsomt vil blive et meget stort Træaar, hvilket al Tid er den sikreste Støtte for Skibsfarten i vore Farvande, og dernæst at de russiske Østersøpladsers Opland har rigeligt med Kornvarer, og at alle Stationerne paa Jærnbanelinierne, der fører til disse, ere belemrede i en utrolig Grad med Kornvarer og Hør, som er opstabledet der af Mangel paa Jærnbanelmateriel. De høje Træpriser har ligeledes gjort, at der fra Riga er solgt meget store Kvanta, og til Trods for at denne Havn gaar over til det nye Aar med den ringe Beholdning af 40,000 Standard, er det altsaa at vente, at der hele Aaret vil være Træ at faa til Komplettering af Korndamperne og til Dækslast, hvilket er af den mest indgribende Betydning for Farten paa denne vigtige Plads. Ogsaa i St. Petersburg har man Troen paa en meget stor Eksport, og Kornhusene have allerede sikret sig betydeligt Skibsrum for næste Sæson til ikke saa lidt højere Fragter, end der kontraheredes for samme Terminer i 1896.

## Svanegrunden.

Vi have modtaget følgende:

Efter at Kollisionssagen mellem »Castor« og »Lissahon« for nylig — gennem Højesterets Stadfæstelse af Sø- og Handelsretsdommen — atter har været paa Bane, vil jeg benytte Lejligheden til at paavise et længe følt Savn ved Afmærkningen paa Kjøbenhavns Yderred, nemlig en Vager paa Svanegrunden.

Ifølge Dommen paastaar »Castor« at være gaaet Nord om Svanegrunden; det er imidlertid vanskeligt at forstaa, at den, naar Drejningen ind i Løbet er foregaaet saa nordlig, kan komme tværs for Boven af »Lissahon« i Kroneløbet mellem Trekosten og Trekrøner, men Vidnernes Udsagn ere jo ogsaa højest uoverensstemmende med Hensyn til Maaden, paa hvilken Svanegrunden blev passeret. Havde der været en Vager paa Nordenden af Grunden, vilde der næppe paa dette Punkt have hersket nogen Uoverensstemmelse.

Frasét dette enkelte Tilfælde er det uforstaaeligt, at en Grund, hvorpaa der med Lavvande er under 19 Fod Vand, ikke er afmærket, især da den ligger lige op ad Løbet, i hvilket der findes 5 à 6 Favne. For dybgaende Skibe, der kommende syd fra skal ind til Kjøbenhavn, vil en saadan Vager være til stor Gavn, og selv for mindre Skibe, der ikke behøve at ændre Grunden, vil det være naturligt at tage et større Sving udefra for at følge det afmærkede Farvand, i Stedet for at staa over eller inden om Svanegrunden, hvorved de nødsages til at skære Løbet for at komme over paa dettes N. V.-lige Side og derved fremkalde Fare for Sammenstød med et udgaaende Skib, især naar dette ikke kan flyde over Svanegrunden.

Om Natten er Drejet ind i Kroneløbets Ledefyre for et dybgaende Skib, der kommer fra Kongedybet — især med stærk sønden Vande — en meget vanskelig Manøvre, som en Gasboje paa Svanegrundens Nordende vilde simplificere i høj Grad, og det er at haabe, at Fyrvæsenet med dets sædvanlige Liberalitet inden al for lang Tid maa finde Anledning til at anbringe en saadan, men indtil dette sker vil en Vager upaatvivlelig gøre stor Gavn.

*Dampskibsfører.*

## Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet af 1896 har afholdt sin aarlige Generalforsamling under Ledelse af Højesteretsadvokat Halkier.

Konsul Oluf Hansen aflagde Beretning: Paa en den 27de Januar f. A. afholdt Generalforsamling blev nærværende Selskab stiftet med det Formaal at opkøbe nogle gode, i Fart værende Skibe, passende til den saakaldte Hjemmefart, og efter moden Overvejelse og nøje Undersøgelse indkøbtes Dampskibene »Jægersborg«, »Klampenborg« og »Skodsborg« og sattes i Kraft med det samme.

Regnskabet viste, at »Jægersborg« havde opsejlet i c. 9½ Maaneder 26,930 Kr. 51 Øre, »Klampenborg« i 9 Maaneder 36,187 Kr. 33 Øre og »Skodsborg« i 9 Maaneder 42,863 Kr. 26 Øre, eller ialt for 9 Maaneder og nogle Dage 105,981 Kr. 10 Øre. Fra dette Beløb gik Rente af Kassekredit, diverse Udgifter og Salær til Redere og Revisorer 13,068 Kr. 72 Øre, og det rene Overskud blev saaledes 92,912 Kr. 38 Øre. Af sidst nævnte Beløb var der betalt à conto Udbytte med 5 pCt. og det foresloges nu at udbetale et Restudbytte ligeledes med 5 pCt., samt at henlægge Resten 42,912 Kr. 38 Øre til Amortisations- og Fornylsesfonden.

Med Hensyn til indeværende Aar havde Taløren sluttet en betydelig Del Trælastfragter til en noget højere Rate end i Fjor, og han haabede, at Aaret skulde blive mindst saa godt som det forløbne.

Der gaves Decharge for Regnskabet.

Der forelaa Forslag fra den korresponderende Reder om at udvide Aktiekapitalen.

Konsul Oluf Hansen fremsatte Forslaget: Bestyrelsen havde ment at kunne tiltræde flere Aktionærs Opfordring til alt nu at skride til Udvidelse af Selskabet, som jo ogsaa var antydet i Statutterne. Ikke just af den Grund, at saa godt som alle her hjemmehørende Selskaber udvidede sig Aar for Aar, men fordi der syntes at blive mere og mere Plads for det danske Flag paa Dampskibsfartens Omraade, og Taleren var ikke paa nogen Maade bleven betænkelig ved de Erfaringer, man havde indhøstet med de tre nuværende Skibe, men snarere bestyrket i yderligere Indkøb.

Med Generalforsamlingens Sanktion agtede man derfor, naar Lejlighed dertil viste sig gunstig til Anskaffelse af lige saa passende og gode Skibe som de nuværende, at udvide Aktiekapitalen, der kun er 500,000 Kr., ved Udstedelse af nye Aktier for saa stort et Beløb, som der maatte blive tegnet indtil 1,000,000 Kr. De nuværende Aktionærer skulle have Fortrinsret til Tegningen.

Forslaget vedtoges enstemmigt.

Revisorerne genvælgtes.

Dampskibsselskabet Norden har afholdt en Generalforsamling i Kontinuation af den d. 11. Marts stedfundne.

Højesteretssagfører Grüner dirigerede og meddelte, at der forelaa et Forslag fra Revisor Møllmann om at give Bestyrelsen Bemyndigelse til, saafremt den ansaa det for hensigtsmæssigt, at anskaffe 1 à 2 Dampskibe og eventuelt at udvide Aktiekapitalen og belaste Selskabets Skibe med Prioriteter.

Revisor Møllmann gjorde kort Rede for Forslaget og anbefalede det til Vedtagelse.

Kontrolkomiteens Formand, Overretssagfører Paludan: Bestyrelsen kunde modtage Forslaget. I en nær Fremtid vilde Bestyrelsesmedlemmer afrejse til England for at gøre sig bekendte med Nybygninger paa Skibsværfterne, saa Formanden haabede, at Aktionærerne allerede i næste Maaned kunde faa Underretning om Forslagets nærmere Realisation.

Konsul Henius anbefalede at vedtage Forslaget.

Dette vedtoges derefter enstemmigt.

Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri har afholdt aarlig Generalforsamling under Ledelse af Højesteretssagfører Shaw.

Direktør, Kommandør Nielsen, aflagde Beretning. 1896 begyndte med en Styrke af 1,949 Arbejdere og Funktionærer; Styrken tiltog til 2,143 i Begyndelsen af August, hvorefter den igen sank; Aaret endte med 1,790 Mand. Den udbetalte Arbejdsløn har i 1896 med et rundt Tal været 2,009,000 Kr. imod cirka 1,760,000 Kr. i 1895 og cirka 1,413,000 Kr. i 1894. Aaret har været et travlt Aar, hvilket væsentligst skyldes det russiske Kejserskib »Standart«. Dette Skib, der efterhaanden som Bygningen og navnlig Udstyrelsen skred frem, viste sig at rumme Arbejde af en Del større Omfang end antaget, var det af særlig Vigtighed at faa færdig til den ønskede Tid, hvad som bekendt lykkedes. Selskabet følte sig i høj Grad hædret ved Keiserens Tilfredshed med Skibet og haabede — ved eventuelle fremtidige Bestillinger for den russiske Regering — at kunne tilfredsstille Modtagerne i lige saa høj Grad. De kontraktmæssige Prøver forløb til fuldkommen Tilfredshed, idet de gav et Resultat, der laa betydeligt over Kontraktens Fordringer.

Bestyrelsen maatte imidlertid med Beklagelse meddele, at Regnskabet over Skibets Bygning viste et betydeligt Underskud. Angaaende denne Sag havde man rettet en udførlig Redegørelse til de russiske Marineautoriteter, fra hvilken Side man haabede der vilde blive set med Velvilje paa Sagen, ligesom man haabede, at det gode tekniske Resultat maatte tale til Fordel for Selskabet; men de paagældende Forhandlinger vare endnu ikke afsluttede, og det vilde derfor for-

staas, at Bestyrelsen ikke saa sig i Stand til nu at komme nærmere ind paa Sagens Enkeltheder.

Om Selskabets øvrige Virksomhed i 1896 skulde anføres, at man til Kjøbenhavns Havnevesen har afleveret Ishryderen »Sleipner«, at der var udført Reparationsarbejder ved 225 indenlandske og 47 udenlandske Skibe mod henholdsvis 217 og 65 i 1895, at Dokken havde været benyttet af 45 Skibe i 242 Dage og Ophalingsbeddingerne af 104 Skibe i 616 Dage, mod henholdsvis 17 i 133 Dage og 100 i 918 Dage i 1895.

Driftsregnskabet viste en Bruttofortjeneste af 188,535 Kr. 75 Øre mod 842,431 Kr. 66 Øre i 1895 og en Udgift af 612,406 Kr. 35 Øre mod 452,887 Kr. 46 Øre i Fjor, hvorved der i Aar fremkommer et Underskud af 479,925 Kr. 58 Øre mod i Fjor et Overskud af 389,544 Kr. 20 Øre. Dette uheldige Resultat skyldes i alt væsentligt Bygningen af Standart, dog vilde man blandt Udgifterne finde ca. 27,000 Kr. for udsat Inventar og et afskrevet Tab paa 36,000 Kr., der skyldes Dampsporvejselskabets Fallit. Den statutmæssige Henlæggelse til Alderdomsforsørgelsekassen af 2½ pCt. af den udbetalte Lønning, nemlig 56,054 Kr. 58 Øre, havde man i Aar ogsaa maattet opføre som en almindelig Udgift.

Af Status bemærkes, at paabegyndte Arbejder staa opførte med ca. 7,255,000 Kr. Under denne Post findes, foruden »Standart«, Dampskibet »Edda«. Dette Skib, som blev bygget ifølge Kontrakt med det forenede Dampskibsselskab, har i længere Tid givet Anledning til Forhandling med dette, der af forskellige Grunde nægtede at modtage Skibet. Forhandlingerne vare nu afsluttede med en Overenskomst, der gjaldt for 10 Aar, og som gik ud paa, at Kontrakten ophævedes, og at Skibet forbliver Burmeister & Wains Ejendom, men at det forenede Dampskibsselskab skulde benytte det paa Ruten Gjedser—Warneimünde, dog saaledes, at Sejlsadsen foregik for Burmeister & Wains Regning og Risiko, men for øvrigt ganske under det forenede Dampskibsselskabs Ledelse og Administration. Denne Ordning havde for 1896 givet en Fortjeneste af ca. 33,000 Kr., der agtedes benyttet i næste Aars Regnskab til Afskrivning paa Skibets Konto.

Efter nogen Diskussion foranledigede Udtalelser fra Aktionærs Side Direktør Hagemann til at omtale, hvorledes Bestillingen paa »Standart« havde udviklet sig. Den 1ste Juli 1890 blev Skibet bestilt for en Pris af 232,500 Lstr. som et Transportskib; den 9de December 1893 blev Bestillingen forandret til en Keiser-Yacht med tarveligt Udstyr mod et Tillæg af 45,700 Lstr. I 1894 blev der stillet en Del større Fordringer, særlig til Udstyr, mod forskellige Tillæg, saaledes blev der bestilt Dækshus og flere Kejserværelser imod et Tillæg af 6,420 Lstr., hydraulisk Styreapparat imod et Tillæg af 2,600 Lstr., Staalrør i Kedlerne imod Tillæg af 50,000 Frcs., elegantere Udstyrelse fra Snedkere, Møbelhaandværkeres og Dekoratorers Arbejde imod to Tillæg paa 22,500 Lstr. og 10,000 Lstr. I 1895 blev der stillet yderligere Fordringer og bevilget flere Tillæg. Den russiske Kontrol, der tilsaa Arbejdet, havde stillet meget store Fordringer, og Værftet selv ønskede at yde sit bedste, og det var disse Grunde, der havde forarsaget, at Selskabet havde faaet saa stort Tab paa dette Arbejde.

Der gaves enstemmigt Decharge for Regnskabet.

Det fratredende Medlem af Bestyrelsen, Gehejmestatersaad Tietgen, genvælgtes; Revisorerne genvælgtes ligeledes.

Aktieselskabet de forenede Oplagspladser og Værfter har afholdt aarlig Generalforsamling.

Bankdirektør Larsen dirigerede.

Bestyrelsens Formand, Højesteretssagfører Winther, aflagde Beretning og Regnskab. Opfyldningen af det store Vandareal ved Apebys Plads havde kostet 200,000 Kr.; dette Foretagende vilde sikkert betale sig, naar Langebro var bleven ombygget. Den samlede Indtægt var 147,799 Kr. 66 Øre. Overskudet udgjorde 61,120 Kr. 22 Øre; deraf foresloges udbetalt i Udbytte 2 pCt. eller 52,000 Kr. til Aktionærerne.

Der gaves Decharge.

Dernæst forelaa der Forslag fra Bestyrelsen om Bemyndigelse for den til Salg af større eller mindre Dele af Selskabets faste Ejendomme.

Formanden anbefalede Forslaget. Der var fremkommet Tilbud om Køb af Krøyers Plads fra et projekteret Aktieselskab for 600,000 Kr. Af dette Beløb skulde 100,000 Kr. udbetales kontant, medens der for Restbeløbet skulde udstedes Partialobligationer.

Cand. jur. Andersen stillede Forslag om nogle Ændringer i Salgsvilkaarene.

Formanden fraraadede det.

Hr. Andersens Forslag forkastedes med 2456 Stemmer mod 97.

Generalkonsul, Etatsraad Chr. E. de Coninck udtraadte efter Tur af Bestyrelsen.

Grosserer Adolph Carl valgtes enstemmig.

Cand. jur. Andersen bad Bestyrelsen om at bringe Etatsraad de Coninck en Tak. (Forsamlingen rejste sig).

Revisorerne genvalgtes.

## Foreningsmeddelelser.

### Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Indmeldelse i Foreningen kan ske til dens Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., eller til Kredsbestyrelsernes Formænd:

Skibsreder M. N. Fischer, Vejle; Konsul J. Hintze, Rønne; Kaptajn Jacob Holm, Kjøbenhavn; Havnefoged Carl E. Møller, Svendborg; Agent N. Petersen, Marstal; Havnefoged A. P. Rasmussen, Nykjøbing, Jyll.; Konsul Rechnitzer, Aalborg; Kaptajn J. H. Svarrer, Nordby, Fanø.

### „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“s Sagførere.

Aalborg . . . . . Sagfører *Knud Petersen og Henr. Knudsen.*  
 Aarhus . . . . . — *A. Andresen.*  
 Assens . . . . . — *J. Jørgensen.*  
 Esbjerg . . . . . — *J. Clausen.*  
 Faaborg . . . . . — *J. Amtoft.*  
 Fredericia . . . . . — *E. Thielleesen.*  
 Frederikshavn . . . . . — *N. Petersen.*  
 Horsens . . . . . Overretssagfører *Schouenborg.*  
 Kjøbenhavn . . . . . Højesteretssagfører *Ludvig Arntzen.*  
 Kolding . . . . . Overretssagfører *H. C. Bennetsen.*  
 Marstal . . . . . Sagfører *H. P. Nielsen.*  
 Middelfart . . . . . — *Philip Hansen.*  
 Nexø . . . . . — *H. Mauritzen.*  
 Nyborg . . . . . — *Chr. Qvist.*  
 Nykjøbing Jyll. . . . . — *P. P. Salling.*  
 Odense . . . . . — *E. Kiørboe og C. Knudsen.*  
 Randers . . . . . — *Reinholdt-Poulsen.*  
 Rønne . . . . . — *Janus Olsen.*  
 Svendborg . . . . . Overretssagfører *J. Jacobsen.*  
 Thisted . . . . . Sagfører *Niels Lyhne.*  
 Vejle . . . . . — *F. Knudsen.*

## Ugens Havarier.

Elise Wilhelmine, Skonnert af Helsingborg, der d. 29. f. M. strandede ved Ærø, er d. 1. ds. af Dpsk. »Ærø« indbjerget læk til Ærøskjøbing.

Kronprinsesse Victoria, Dpsk. af Stavanger, kom d. 1. ds. paa Rejsen fra Stavanger til Riga med Sild paa Grund paa gamle Trekroner. Flot med Assistance af »Kastrup« og fortsat Rejsen ubeskadiget.

Alberdina, Kuf af Fanø, er d. 1. ds., paa Rejsen fra Rochester til Boness, indbragt læk til Great Yarmouth.

Skotland, Dpsk. af Kjøbenhavn, ankom d. 1. ds. til Reval assisteret af Isbryder. Skibet har i Isen faaet Skade paa Boven og knækket Skruenaxlen.

Thora, Jagt af Baagø, ankom hertil d. 4. ds. stærkt beskadiget efter udfor Dragør at være paasejlet af en engelsk Damper.

Haabet, Skonnert, er d. 3. ds. paa Rejsen fra Riisør til Pitterveen med Træløst indkommet til Lillesand med Tab af Bovespyd og en Del af Dækslasten skyllet over Bord.

Kasan, Dpsk. af Kjøbenhavn, ankom d. 2. ds. hertil fra Königsberg. Skibet har paa Rejsen mellem Königsberg og Pillau lidt en Del Havari i Isen.

Diana, Dpsk. af Bremen, ankom d. 1. ds. hertil fra Hjemstedet. Skibet har paa Rejsen erholdt en Del Skade paa Dækket.

Johanne, Skonnert, er Natten til 29. f. M. paa Rejsen fra Hobro til Gilleleje med Cement strandet ved Stavnshoved og er fuld af Vand.

## Fra Sø og Land.

Dødsfald. Kaptajn M. Petersen, Fører af Dampskibet »M. G. Melchior«, (D. F. D. S.), afgik i Fredags ved Døden efter flere Aars Svagelighed. Kaptajn Petersen var en af Selskabets dygtigste og mest kendte Kaptajner. Han førte oprindeligt Sejlskib og naaede, efter at være traadt i Selskabets Tjeneste, efterhaanden op til den ansete Stilling som Fører af det store Passagerdampskib i Ruten Stettin—Kjøbenhavn—Christiania. Han kom i denne Stilling i Berøring med det store Publikum, der særlig i Sommermaanederne benytter denne Rute, og han var derigennem kendt og afholdt udenfor sine Kollegers Kreds. For omtrent halvandet Aar siden havde han sejlet i 25 Aar for D. F. D. S.; hans Jubilæum gik dog, saa vidt vi vide, ganske uomtalt hen. — Kaptajn Petersen førte af Selskabets Skibe først »Ørnen«, derefter »Falster« og »Uffo« og sidst »M. G. Melchior«. Han var Fader til Kaptajn Petersen, der fører Dpskb. »Anna«, og Svigerfader til Kaptajn Moyell, der fører Dpskb. »Clara«. Kaptajn Petersen førte sit Skib, indtil han for et Par Uger siden, ved Skibets Ankomst hertil fra Stettin, var saa alvorlig syg, at han maatte lade sig indlægge paa Hospitalet. Skibsfører-Standen har i ham mistet et af sine dygtige og afholdte Medlemmer.

Som Fører af Dampskibet »Zampa« er Kaptajn R. A. Skow af »Falster« ansat i Stedet for afdøde Kaptajn H. D. Lyngbye.

Dampskibsselskabet »Carl« har solgt Skruedampskibet »Olaf«.

Dampskibsselskabet »Union« har anskaffet sig en ny Damper »Gallia«.

Det forenede Dampskibs Selskab har overdraget Ekspeditionen i Sæby til Hr. Ernst Læssén i Stedet for Hr. L. Pedersen, der er fraflyttet Byen.

Med dette Nummer af Bladet følger et Cirkulære fra Instrument- og Kompasmager Fr. Preisler.

Fra Nordby paa Fanø skrives til os den 30. Marts.

Fanø Navigationsskole. Den offentlige Eksamen for 1ste Termin 1897 afsluttedes den 29de f. M. med følgende Resultat: Til den almindelige Styrmandseksamen indstilledes 9



Elever, hvilke alle bestode. (Maksimum 147, Minimum 63). Theodor Beck, Nordby (73 Points), L. L. Jensen, Nordby (106 Points), Niels Harreby, Sønderho (79 Points), J. N. Pedersen, Sønderho (102 Points), J. P. Jørgensen, Esbjerg (115 Points), J. L. Hermansen, Manø (106 Points), R. V. Andersen, Middelfart (100 Points), K. V. Lorentzen, København (130 Points), Aage Fri Hastrup, København (104 Points).

Til 2den Afdeling forskellige Fag (Skippereksamen) indstilledes ialt 11 Elever:

Navn.	Hjemsted.	Navigation.	Geograf. og Vejfare.	Søret og Handlev.	Engelsk.	Maskinlære.
P. Sv. Simonsen,	Nordby	36		9		
G. M. Christiansen,	"	41	17	15	15	
N. M. Winter,	"	35		6	9	
H. A. Berndsen	"	40	14	13	8	
J. K. Jensen,	"	40	12	15	15	
Chr. N. Gram	"			14	14	10
N. Fischer Nielsen,	Vejle	37	15	14	8	
H. C. Hansen,	Læsø	33	15	12	6	
Vald. Skou,	Kolding	22		10		
H. M. G. Hansen,	Aarhus	45	10	18	13	
Sigurd Langhorn,	Horsens	38	15	13	13	

Minimum i Navigation 14, Maksimum 49; Minimum i Maskinlære 4, Maksimum 14; Minimum i de øvrige Fag 6, Maksimum 21.

Nye Kursus begynde d. 1. April. Uformuede og flittige Elever kunne erholde en Understøttelse af indtil 15 Kr. pr. Maaned, og i 2den Afdeling en Ekstraunderstøttelse indtil 50 Kr. for hver 2 Fag. Alle nærmere Oplysninger om Skolen og Eksamen meddeles af Skolens Bestyrer, L. Nic. Sørensen.

*Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonceafdeling.*

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Newcastle 14. Marts, bestemt til New-Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Bordeaux 28. Marts, bestemt til Kbhvn. — Antwerpen, Caroc, ankom til Konstantinopel 5. April, bestemt til Sortehavet. — Castor, Holm, afgik fra Malaga 5. April, bestemt til Kadix. Chr. Broberg Gøtsche, afgik fra Valencia 4. April, bestemt til Barcelona, Marseille. — Dagmar, Gade, ankom til Valencia 2. April, bestemt til Barcelona, Marseille. — Douro, Brabrand, afgik fra Lissabon 2. April, bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Rohde, pass. Pera 25. Marts, bestemt til Hull. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Kbhvn. 6. April, bestemt til Bristol. — Kiew, Rabe, ankom til Kbhvn. 1. April. — Kursk, Staal, ankom til Libau 2. April, bestemt til Dunkirk. — Leopold II, Kruse, afgik fra Smyrna 31. Marts, bestemt til Antwerpen. — Louisiana, Jensen, pass. Dunnet Head 4. April, bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Gibraltar 2. April, bestemt til Antwerpen. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra New-Orleans 24. Marts, bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissener, afgik fra Cette 4. April, bestemt til Italien. — Omsk, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 28. Marts, bestemt til Reval. — Tejo, Fenger, afgik fra Memel 1. April, bestemt til Portugal. — Tomsk, Andersen, afgik fra Kbhvn. 2. April, bestemt til Antwerpen. — Vesuv, Norden, afgik fra Livorno 5. April, bestemt til Messina. — Viking, Jørgensen, ankom til Trondhjem 4. April, bestemt til Canariske Øer. — Xenia, Ingerslev, afgik fra New-Orleans 19. Marts, bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Petersen, afgik fra Liverpool 4. April, bestemt til Kbhvn, Stettin. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 3. April, bestemt til Stettin. — Ceres, Corfitzon, ankom til London 4. April, bestemt til Kbhvn., Libau. — Charkow, Nidersøe, afgik fra Kbhvn. 5. April, bestemt til Hull. — Christian IX, Møllerup, afgik fra Pillau 5. April, bestemt til Kbhvn. London. — Christiansund, Bay Schmith, afgik fra Trondhjem 5. April, bestemt til Bergen. Stavanger, Arenal, Kbhvn. — Fanø, Jørgensen, ankom til Hamburg 3. April, be-

stemt til Kbhvn. — Frederik, Harboe, ankom til Hull 3. April, bestemt til Kbhvn. Königsberg. — Jolantha, Clauson Kaas, ankom til Kbhvn. 3. April, bestemt til Stettin. — Kasan, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 3. April, bestemt til London. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 2. April, bestemt til Færøerne, Island. — Louise, Brabrand, afgik fra Pillau 5. April, bestemt til Kbhvn., Hull. — Minsk, Olsen, ankom til Stettin 4. April, bestemt til Kbhvn., Manchester, Liverpool. — Morsø, Frisenette, ankom til Kbhvn. 5. April, bestemt til Østersøen. — Moskov, Petersen, ankom til Libau 31. Marts, bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Kbhvn. 5. April, bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Antwerpen 4. April, bestemt til Kbhvn., Libau. — Perm, Christensen, afgik fra Kbhvn. 5. April, bestemt til Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom til Libau 3. April, bestemt til Hull. — Romny, Harder, ankom til Kbhvn. 4. April, bestemt til Libau. — Thyra, Garde, ankom til Reykjavik 23. Marts, bestemt til Stykkisholm etc. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 5. April, bestemt til Libau. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Kbhvn. 5. April, bestemt til Rige. — Vesta, Svensson, ankom til Leith 3. April, bestemt til Kbhvn. — Constantin, Bloch, ankom til Libau 5. April, bestemt til London. — Georg, Petersen, ankom til Libau 31. Marts, bestemt til London.

Ficaria, J. V. Fenger, afgik fra Kbhvn. 8. April, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Paaske, afgik fra Odense 8. April, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 7. April, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens, Aalborg. — Kronen, J. Borries, afgik fra Newcastle 6. April, bestemt til Aalborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 6. April, bestemt til Odense. — Storebelt, Geertsen, afgik fra Newcastle 6. April, bestemt til Nakskov. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 7. April, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm, Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Kbhvn. 4. April, ankom til Riga 6. — Frode, H. W. Wisberg, afgik fra Baltimore 25. Marts, bestemt til Limerick. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Sunderland 4. April, bestemt til Stettin. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Libau 1. April, ankom til Ghent 6. — Svend, Chr. Holst, afgik fra Rotterdam 1. April, ankom til Boness 3. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Libau 27. Marts, ankom til Rotterdam 2. April. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Reval 5. April, bestemt til London. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Sunderland 1. April, ankom til Stettin 6. — Ragnar, A. S. Hveysel, afgik fra Reval 6. April, bestemt til Rotterdam. — Volmer, M. A. Ribet, afgik fra Libau 27. Marts, ankom til Dunkirk 3. April. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Libau 5. April, bestemt til Rotterdam. — Magnus, M. Frantzen, afgik fra Kbhvn. 31. Marts, ankom til Riga 4. April. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Alexandria 19. Marts, ankom til Hull 6. April. — Olaf, C. A. Jørgensen, afgik fra Stettin 27. Marts, ankom til Libau 23.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Blyth 3. April, bestemt til Swinemünde. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Reval 1. April, bestemt til Rotterdam. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra Reval 1. April, bestemt til London. — P. Andrejff, L. Johnsen, afgik fra Philadelphia 11. Marts, ankom til Cork 29. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Memel 2. April, bestemt til London.

Heimdal, Anine, J. Møller, afgik fra Grangemouth 2. April, bestemt til Kbhvn. — Kamma, J. C. Jensen, afgik fra Bilbao 1. April, bestemt til Tye.

Thingvalla, Norge, Knudsen, afgik fra Kristianssand 2. April, paa Rejse til New-York. — Island, Thomsen, afgik fra Kristiania 6. April, paa Rejse til Kbhvn. — Hekla, Laub, afgik fra New-York 27. Marts, paa Rejse til Kbhvn. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kristianssand 19. Marts, ankom til New-York 2. April.

J. Lauritzen, Esbjerg, Neptun, Jessen, afgik fra Nakskov 31. Marts, ankom til Flensburg 31., afgik fra Flensburg 3. April, ankom til Königsberg 5. — Nerma, Degn, ankom til Esbjerg 2. April, afgik fra Esbjerg 6, bestemt til Methil. — Nordsoen, Schmidt, ankom til Dunkirk 2. April, afgik fra Dunkirk 4., ankom til Esbjerg 6.

Dannebrog, Amalienborg, Schultz, ankom til Manchester 3. April. — Christiansborg, Petersen, ankom til Neufahrwasser 31. Marts. — Frederiksborg, M. Kühl, ankom til Riga 4. April. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Swinemünde 5. April. — Rosenborg, Fischer, afgik fra Lübeck 6. April, bestemt til Riga. — Jomsborg, Schultz, afgik fra Memel 3. April, bestemt til Rotterdam. — Uranienborg, Olsen, afgik fra Reval 2. April, bestemt til Dunkirk.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Pillau 5. April. — Jægersborg, Andersen, afgik fra Reval 3. April, bestemt til London.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Schmiegelow, afgik fra Methil 1. April, ankom til Kiel 4. — Agnete, Warming,

ankom til Burntisland 31. Marts, afgik fra Burntisland 3 April, bestemt til Kiel. — Hermia, Sørensen, afgik fra Danzig 3. April, bestemt til Rotterdam. — Alice, Kraemer, afgik fra Kbhvn. 3. April, ankom til Sunderland 6. — Bornholm, Jensen, ankom til Kbhvn. 3. April. — Ajax, Brorsen, afgik fra Methil 30. Marts, ankom til Kolding 2. April. — Gøteborg, Madsen, ankom til Rochester 30. Marts, afgik fra Rochester 5., ankom til London 6. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Libau 1. April, afgik fra Libau 3., ankom til Helsingborg 5. — Nautja, Steen, afgik fra Libau 1. April, ankom til Malmø 3. — Rønne, Hintze, afgik fra Libau 1. April, ankom til Landskrøna 3. — Marstrand, Lund, afgik fra Stockholm 3. April, ankom til Libau 4. April, afgik fra Libau 6., bestemt til Aalborg. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Kolding 2. April, ankom til Libau 4., afgik fra Libau 6., bestemt til West Hartlepool.

**Kjøbenhavn.** Carl Hecksher, Starck, afgik fra Fernandina 1. April, bestemt til Stetin — Dania, Troensegaard, afgik fra Philadelphia 5. Marts, ankom til Aarhus 28. Fyen, Hansen, afgik fra Newcastle 31. Marts, ankom til Kbhvn. 3. April. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Odessa 22. Marts, bestemt til Kalmar, pass. Gibraltar 5. April. — Russia, Rasmussen, afgik fra Reval 5. April, bestemt til London. — Jylland, Jensen, afgik fra Reval 2. April, bestemt til Dunkerque

**Østerøen.** Ella, Hansen, afgik fra Kbhvn. 1. April, ankom til Hamburg 3 — Maja, Storm Hansen, afgik fra Penzance 6. April, bestemt til Cardiff. — Patria, Andersen, afgik fra Reval 29. Marts, ankom til Dunkerque 6. April. — Rita, Skov, afgik fra Stockholm 4. April, ankom til Norkøping 6. — Yrsa, Larsen, afgik fra Warkworth 4. April, bestemt til Svendborg.

**Union.** Anglia, Sørensen afgik fra Rotterdam 23. Marts, bestemt til Venedig. — Gallia, Nielsen, afgik fra Taganrog 3. April, bestemt til Bergen. — Frisia, Fisker, afgik fra Boness 6. April, bestemt til Kbhvn. — Olga, Jørgensen, afgik fra Kallundborg 6. April, ankom til Aarhus 6. — Scotia, Nielsen, afgik fra Reval 24. Marts, bestemt til Plymouth.

**Danmark.** Rolf afgik 7. April fra Neufahrwasser til Königsberg. — Thorvaldsen ankom 4. April til Kbhvn. fra Crangemouth. — Absalon ankom 6 April til Riga fra Helsingør. — Ansgar ankom 4. April til Methil fra Kbhvn. — Hamlet ankom 5 April til Libau fra Kbhvn. — Helge afgik 7. April fra Rotterdam til Blyth.

## Sejlskibe.

**Fanø. Nordby.** Dania, Nielsen, ankom til Goole 1. April fra Belize. — Ines Røhl, Jessen, ankom til Demarara 15. Marts fra Goole. — Claus, Hansen, ankom til Plymouth 2 April fra Maracaibo. — Irvine, Ankersen, praiet 11. Febr. paa 8° N. B., 34° V. Lgd. — Sixtus, Lassen, ankom 2. April til Anjer fra New-York. — Vega, Petersen, sejlet fra Mauritius 2. April til Menado. — H. Grohmann, Nielsen, sejlet fra Leith's Fjord 31. Marts til Kastrup. — Aalborg, Clausen, sejlet fra Mauritius 3. April til Melbourne. — Prinsesse Marie, Winther, passeret Prawle Point 2. April fra Middlesbro til Freemantle.

**Rønne.** Prøven, Bistrup, ankom til Fårøund 26. Marts. — Rolf, Jacobsen, ankom til Allinge 25. Marts. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Nyborg 28. Marts. — Kastor, Clausen, ankom til Rendsburg 29. Marts. — Odin, Møller, ankom til Karrebæksmunde 29. Marts. — Rolf, Jacobsen, ankom til Borgholm 29. Marts. — Freja, Bech, ankom til Okseløund 30. April. — Hermod, Grønvald, ankom til Pillau 1. April. — Zephyr, Henriksen, ankom til Christianssand 2. April. — Christiane Marie, Hansen, ankom til Mønsteraa 2. April.

**Svendborg.** Guldborg, Rasmussen, ankom til Pillau 30. Marts. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Cherbourg 30. Marts. — Maren Kirstine, Jensen, ankom til Risør 31. Marts. — Helge, Hansen, ankom til St Valery 31. Marts. — Marie, Nielsen, ankom til Dover 1. April. — Dannebrog, Børgesen, ankom til Shields 1. April. — Thure, Huusfeldt, ankom til Hasle 2. April. — Doris, Hansen, ankom til Port Levin 2. April. — Skjold, Larsen, ankom til Leith 3. April. — Frejr, Christensen, ankom til Leith 4. April. — Niels, Hansen, ankom til Swinemunde 5. April. — Solon, Hansen, ankom til Kirkaldy 5. April. — Luna ankom til Leiths Rhed 4. April. — Agnete, Molur, ankom til Königsberg 6. April.

**Marstal.** Stella, R. M. Rasmussen, ankom 30. Marts til Blyth. — Alf, H. Rasmussen, ankom 3. Marts til Leith fra Shetlandsøerne. — Hebe, F. Clausen, passerede 1. April Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Sanct Ybes til Königsberg. — Agent Petersen, J. Frederiksen, ankom 1. April til Savanna la Mar (Jamaica) fra London. — Henriette, Emil Holm, afgik 4. April fra Saint Marc (Vestindien), bestemt til Rotterdam. — Kodan, P. K. Hansen, ankom 6. April til Faxe Ladeplads fra Kallundborg. — Astræa, Svane, afgaaet fra Ponce Portorico 13. Marts til Kjøbenhavn. — Elinor, Svarre, afgaaet fra København 5. April til Reykjavik. — Anna, Tomson, afgaaet fra Landskrøna 2. April til Newfoundland.

## Fragtberetninger.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New-York, meddele d. 26. Marts 1897:

Den dalende Tendens i Dampskibsfragter for Korn, som vi omtalte i vor sidste Meddelelse, hersker vedvarende, og vi kunne i Øjeblikket ikke tilbyde mere for prompte eller senere store Dampere end 2 sh. 6 d. fra de nordlige Havne til picket ports i U. K. eller Kontinentet med Ret til at laste en Del Stykgods; 2 sh. 7 $\frac{1}{2}$  d. à 2 sh. 10 $\frac{1}{2}$  d. — afhængig af Størrelsen — til danske Havne og fra 2 sh. 9 d. til 2 sh. 10 $\frac{1}{2}$  d. for Baade af Mellemstørrelse til Cork f. o. Medens her i lang Tid ikke har fundet noget Salg af fulde Kornladninger Sted, forbliver Situationen med Hensyn til ældre Handler, for hvilke der ikke er sluttet Certeparti, uforandret som i Aarets første Maaneder, men en Aftagen i Tilbudet af passende Baade kan hvilketsomhelst Øjeblik fremkalde en Stigning i vort Fragtmarked. Der er nogen Efterspørgsel for Petroleum i Kasser og Stykgods herfra til Ostindien; men skønt en Ladning af førstnævnte Sort er bleven befragtet til Shanghai for 34 c., vilde Befragterne nu ikke betale mere end 33 c. for de senere udbudte Baade. Tømmerfragterne fra Golfhavnene ere faste til tidligere Rater, idet den aftagende Efterspørgsel svarer til et mindre Tilbud af Tonnage.

I vort Sejlskibsmarked er der ingen kendelig Forandring; det er vedvarende fast under en begrænset Forsyning og et moderat Behov. Enkelte Certepartier ere bleven sluttede fra Golfen med Tømmer til syd-amerikanske Havne, og der er nogen Efterspørgsel efter Tonnage til Tømmer fra Golfen til Europa til tidligere Rater. Med Stykgodsladninger til Kolonierne er der i Øjeblikket ingen Forretning, da Afladerne ere forsynede med Tonnage til Juni, efter den Tid er der nogen Efterspørgsel. Adskillige Befragtninger med Petroleum i Kasser til Ostindien have fundet Sted, og Fragterne dertil holde sig faste med gode Udsigter for Fremtiden da der kun synes at tilbydes faa Skibe. Der har ikke været sluttet noget Skib til Europa med Petroleum i Fade, siden vor sidste Meddelelse og Fragterne for »naval stores« ere snare dalende som en Følge af forøget Tilbud af Tonnage.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich 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.

**Kattegat.** En Skonnert ligger sunken Ø. for *Anholt-NV-Rev* i 15 Fod Vand, c. 4 Kml. fra Land. Over Vraget er der 4 à 5 Fod Vand. Det vil blive afmærket med en Vragvager. **ille-Bælt.** *Bogense* Haynefyrr brænder fremtidig Aaret rundt.

## Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordsøen.** Ifølge Meddelelse fra »Det Forenede Dampskibs Selskab« observeredes den 31te Marts paa 54° 57' N. Br. 3° 20' Ø. Lgd. Vraget af Brig »*Anne Marie*«. Master og Storraa fandtes.

**Holland. Zeegat van Terschelling.** I *Vlie* eller *Monnikensloot* ere følgende Forandringer i Afmærkningerne foretagne: Paa Styrbords Side er i 11 Fod Vand udlagt en rød Kugletønde Nr. 1 med Trekant, 53° 18' 11" N. Br. 5° 8' 13" Ø. Lgd.

Spidetønderne Nr. 1, 2 og 3 have nu Nr. 2, 3 og 4. Den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 1 med Diamant er ombyttet med en Stumptønde Nr. 1 med afkortet Kegle. Den ligger i 13 Fod Vand, 53° 18' 6" N. Br. 5° 8' 17" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 2 med afkortet Kegle er flyttet og ligger nu i 13 Fod Vand, 53° 18' 0" N. Br. 5° 8' 6" Ø. Lgd.

**Zuiderzee.** En Tjalk ligger sunken i *Oude Hoornske Gat* tæt ved Stumptønde Nr. 7. En Tjalk ligger sunken V. for *Knar* i 9 Fod Vand, fra *Harderwijk* i V.  $\frac{5}{4}$  N.

Vraget af et Fiskefartøj ligger sunket NV.  $\frac{3}{4}$  N. fra Badehygningen i *Scheveningen*.

**Zeegat van Zieriksee.** I *Veregat* er Stumptønde Nr. 7 a udlagt i 8 Fod Vand, 51° 34' 1" N. Br. 3° 38' 44" Ø. Lgd. I *Zandkreek* er en Spidstønde Nr. 6 a udlagt i 13 Fod Vand, 51° 32' 55" N. Br. 3° 44' 48" Ø. Lgd., og en Stump-

tønde Nr. 5 a i 12 Fod Vand. 51° 31' 26" N. Br. 3° 42' 16" Ø. Lgd.

Spidstønderne Nr. 3 a, 3 b og 4 samt Stumptønderne Nr. 7, 7 a og 7 b ere flyttede efter Farvandet.

I *Schaar van Vuilbaard* er en Spidstønde uden Nr. udlagt i 23 Fod Vand. 51° 37' 25" N. Br. 3° 51' 15" Ø. Lgd.

**Zeegat van Vliasingen.** I April 1897 tændes paa *Zuiderhoofd*, S.-Pynten af *Westkapelschen Dige* paa *Walchern*, et hvidt og rødt, fast Fyr, der lyser over *Oostgat*. 51° 31' 33" N. Br. 3° 26' 9" Ø. Lgd.

Nærmere Meddelelse senere.

**Ooster Schelde.** I *Engelsche Vaarwater* er udlagt en Spidstønde Nr. 1 a i 22 Fod Vand. 51° 36' 51" N. Br. 3° 54' 0" Ø. Lgd., og en Spidstønde Nr. 1 b i 25 Fod Vand. 51° 36' 35" N. Br. 3° 54' 6" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 1 er flyttet og ligger i 25 Fod Vand. 51° 37' 14" N. Br. 3° 53' 32" Ø. Lgd.

I *Stoombootengaatje*, mellem *Keeten* og *Brabantsche Vaarwater*, er Afmærkningen inddragen, og et nyt Farvand for Smaafartøjer afmærket.

I Farvandet fra *Gorishock* til *Bergen* og *Zoom* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

En Spidstønde Nr. 12 a er udlagt i 23 Fod Vand. 51° 31' 14" N. Br. 4° 8' 47" Ø. Lgd.

En Spidstønde Nr. 14 a er udlagt i 8 Fod Vand. 51° 30' 51" N. Br. 4° 10' 26" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 12 er flyttet og ligger i 18 Fod Vand. 51° 31' 12" N. Br. 4° 8' 26" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 14 er flyttet og ligger i 8½ Fod Vand. 51° 31' 4" N. Br. 4° 9' 48" Ø. Lgd.

**Wester Schelde.** I *Pas van Terneuzen* er rød Kugletønde Nr. 4 med Ballon flyttet og ligger i 21 Fod Vand. 51° 24' 2" N. Br. 3° 43' 46" Ø. Lgd. Spidstønderne Nr. 5, 5 a, 6 og 6 a med Kegle er flyttede efter Forvandet.

**Skotland. Firth of Forth.** Den 12te April 1897 oprettes paa SØ-Pynten af *May Island* et Taagesignal. En Sirene giver da hver to Minutter fire hurtig paa hinanden følgende Stød, hvert af 2½ Sekunds Varighed, afvexlende af en høj og en dyb Tone. 56° 11' N. Br. 2° 33' V. Lgd.

Omtrent midt i April 1897 forandres Fyret paa *Lys* og *Flojetønden Herwit Rocks* til at vise 2 hurtig paa hinanden følgende Blink, hvert af 2 Sekunders Varighed, fulgt af 8 s. Mørke. 51° 1' N. Br. 3° 7' V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Brest.** Dampren *La Corse* har stødt mellem *Vandree* og *La Parquette*. 48° 15' 40" N. Br. 4° 45' 25" V. Lgd.

Baaken paa Molen ved *Guilvinec* V.-Side ligger paa 47° 47' 31" N. Br. 4° 17' 8" V. Lgd.

**Spanien.** Naar et Skib nærmer sig Havnen *Port Pasages* hejses rødt Flag paa Signalstangen, som Tegn paa Fare. Kun med Lods ombord er det tilladt at løbe ind i eller ud af Havnen, saalænge den delvis er spærret.

Ved *Aviles* Havn ere følgende Fyr tændte: Et hvidt, fast Fyr paa N.-Dæmningen paa Højden af Klippen *Aranon*; et grønt, fast Fyr paa S.-Dæmningen paa Højden af Klippen *La Osa*; et hvidt, fast Fyr paa N.-Dæmningen lige over for det foregaaende; to røde, faste Fyr paa Ø.-Molen, de lede i denne gravede Rende over Grunden *Rechalda*, og et grønt, fast Fyr paa Bøjningen af V.-Molen ved Indløbet til Inderhavnen.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine.** Taagetrompeten paa *Manana Island* tæt ved *Monhegan Island*, er forandret og giver nu hver ¼ Minut Et-Stød af 2 s. Varighed.

**Connecticut. New Haven Harbor.** Taagesignal gives nu paa *Southwest Ledge* med en *Daboll* Taagetrompet, der hver 20 Sekunder giver To-Stød, saaledes: Stød 3 s., Pause 3 s., Stød 3 s., Pause 11 s. Naar Trompeten er i Uorden gives hver ¼ Minut Et-Slag paa Klokke.

**Sout Carolina. Charleston Harbor.** Fyret, der vises fra Baake Nr. 3 paa Enden af Grunden N. for *Shutes Folly Island*, ved det V.-lige Indløb til *Hog Island Channel*, er forandret fra hvidt, fast til rødt, fast.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Frankrig. Golf Jouan.** Den sorte Spidstønde Nr. 2 med Cylinder ved Grunden *Sécanion* ombyttes om kort Tid med en sort Spirtønde Nr. 2 med Cylinder. 43° 32' 30" N. Br. 7° 6' 7" Ø. Lgd.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas.** Omtrent den 30te Marts 1897 flyttes *Galveston* Fyrskib Nr. 28 c ¾ Km. S. 70° Ø. hen i 23 Fod Vand.

## Kjøbenhavns Børskurs d. 7. April 1897.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk.....	100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1/4	100 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Thingvalla .....	24 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	24	24 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Danmark .....	82	81 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	81 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Norden .....	111	110 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	111
Kjøbenhavn.....		90	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Carl .....	49 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	50	49 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog .....		104 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	104 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Skjold .....	71 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		71 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Dampsk.....		35	38 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østersøen .....		50	69
Nordsøen .....		74	76
Torm .....		—	90
Foren. Bugser-Selsk.....	86	87	85 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dansk-russisk Dampsk.....		—	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 0/0 foren. Dampsk.....		104	105 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
5 0/0 — — .....		—	—
5 0/0 Thingvalla 1880.....	98	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	97
5 0/0 — 1894.....		—	—
5 0/0 Norden.....		102 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	104
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 0/0 Stats.....		—	—
3 1/2 0/0 uopsig. Stats .....		99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 1/2 0/0 Husejer Kreditk.....	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 1/2 0/0 Kbhvns Kreditf.....		94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95
3 1/2 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	96
4 0/0 — — 6 — .....		98	98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 1/2 0/0 Landkreditk. 3 — .....	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		157 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	158 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Privatbank.....		118 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	119 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Landmandsbank.....		123	124
Handelsbank.....	121 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	121 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	122
Burm. & Wain.....		93	93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jernsk.....		106	107
Sukkerfabr.....	91 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	92	91 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier.....	110 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		110 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>

### Vekselkurseer.

	åviata Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg .....	89.05	88.90
London.....	18.14	18.11.
Paris.....	72.20	—
Amsterdam .....	150.25	—

### Notering paa Berlins Børs d. 6. April 1897.

Russiske Noter .....	216.75
4 0/0 Russiske Consols.....	103
4 1/2 0/0 — Boden Kredit .....	105.80
6 0/0 Mexikanske .....	97.40
5 0/0 Rumænske Stats.....	99.90
4 0/0 — — 1890.....	87.70

Omsætningen i Dampskibs-Aktier ved Noteringen har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 66,000, »Thingvalla 192,000, »Danmark« 12,000, »Norden« 14,000, »Kjøbenhavn« 16,000, »Carl« 20,000, »Dannebrog« 34,000, »Skjold« 10,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, Ved Stranden 16.

## Den islandske Regerings Dampskibsdrift.

Dampskibet „Vesta“, Kapt. Svensson, afgaar til Island via Leith den 18. April medtagende Passagerer og Gods til alle planmæssige Havne.

Nærmere i Ekspeditionen.

Telefon Nr. 556.

Thor E. Tulinius,  
Havnegade 48.

## HÄNSCHELL & C<sup>o</sup>.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forsked ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lasteplassen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Europa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

## Holger J. Nielsen.

Lager af Værktøj, Metal & Isenkram for Metal- og Jærindustrien.

Studiestræde 14.

Telefon 2597.

Flensborgs

## Skibsbygning Selskab

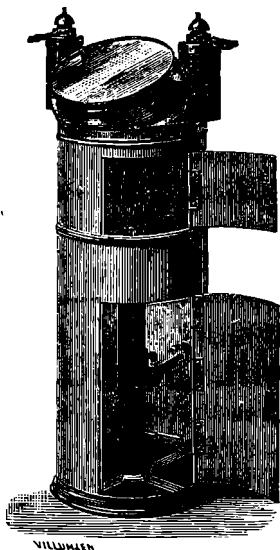
udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

## Cornelius Knudsens Etabl.,



Kjøbmagergade 37. 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.

Paralelllinealer.

Marinekikkerter.

Complete Dykkerdragter

Premierløjtnant Clausens

Patent Universal Deflektor.

Reparationer udføres med Omhu.

Sølv-Statsmedalje og Guldudstillingsmedalje: Lübeck 1895.

Guldmedalje Industrindstillingen Malmø 1896.

## Hobro og Mariager Fjord.

Det bringes herved til almindelig Kundskab, at Sejldyden paa Hobro og Mariager Fjord, samt paa den uden for Fjorden værende Barre, nu er uddybet til 12 Fod med daglig Topvande. Paa Fjorden findes Bugserbaad.

Hobro og Mariager fælles Havneudvalg,

i Februar 1897.

Dr. med. Goldschmidt,  
Klinik for  
Hud- og Kønssygdomme.  
Hovedvagtgade 8, 1. Sal,  
Kl. 12—1 og 7—8.

Mahogni, Nødde træ,  
Teaktræ, Whitewood  
samt andre fremmede saa vel som  
danske Træsarter forefindes i stort  
Udvalg i tørre Varer.  
M. H. Krause.  
Kjøbenhavn, Niels Ebbesenvej 6. V.  
Telefon 3205.

Aut. Forhyringsagenter,  
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

A. C. Grell, Toldbodgade 16.

## Café van Zandt

St. Annæ Plads 6,

Hjørnet af Strandstræde,

KJØBENHAVN,

anbefaler sin Restaurant fran-  
çais med alle Aarets  
Specialiteter.

H. J. Pedersen.

## Skibsdagbøger

1/1 Aars & 1/2 Aars

med trykt Brugsanvisning

til Forbrug & Forhandling

billigst hos

S. Friedlænder,

Ved Stranden 14

KJØBENHAVN.

C. W. Buchs Kjød-Udsalg,

Slagterbutikken 8 og 7, NICOLAI TAARN,

anbefaler sig til de ærede

Skibeprovanteringshandlere.

Leverandør til Marinen og til  
Kejseryacht -Standarte.

Frits Ortmann,

Overretssagfører,

Amagervej 16. Tel. 3225.

O. Larsen,

Kunstfyrværker & Illuminator,

ERIKSGADE 7, STUEN,

KJØBENHAVN V.

anbefaler sig med Skibe-Signal  
Lys, Raketter og Kanonslag,  
Festfyrværkerier og  
Illuminationer.

## P. Otzen & Thorstenson.

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Manometre. Vacuummetre. Tællemaskiner.

Reparationer udføres.

Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpeklapper etc.

Fabrik:

Ryegade 105.

Kontor og Lager:

Gothersgade 24.

## Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og  
Pakninger til Skibsbrug.

Firma i Kjøbenhavn:

Telefon 1346.

Raadhusstræde 4.

## Holm & Collerup, Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer

udføres solidt, hurtigt og billigt.

## 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.

VARE-MÆRKE



GRUNDLAGT 1774.

Gammel  
**Kornbrændevin.**

J. EBERTH,  
Sofiegade 14.  
Christianshavn.

Sir W. Thomsous Kompas,  
Spritkompas, Sextanter,  
Marinekikkerter.  
Godt! Billigt!



Instrument- & Kompasmager.



Jul. Tybrings  
Frimærkeforretning,  
Klosterstræde 6,  
KJØBENHAVN. K.  
Prisliste 1897 gratis og franko.

**Ost. Ost.**  
3 St. Kirkestræde 3  
VICTOR PETERSEN  
(Ludv. Aagaards. Eftf.)

## 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.

### Fanø praktiske Sømandsskole.

Saa vel Begyndere som unge Sømand optages til enhver Tid.  
Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,  
Nordby, Fanø.

## SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General  
Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

De forskellige Code's benyttes, som Watkins, Scotts, A. J. & A. B. C.  
Breve, Telegrammer, Dokumenter etc.,  
som ere adresserede til vort Firma, og som ere bestemte for  
Skibsførere, blive udleverede prompt ved Skibets Ankomst.

Telefon 2290

## H. KIRSCHNERS

tekniske Maskinhandel og Lager,

Toldbodvej 22. Kjøbenhavn K.,

anbefaler:

Olier, Pakninger og øvrige Dele til Brug for Sø- & Landmaskiner. Angus originale Pakning, den verdensberømte orig. Bjørnepakning med indregistreret Vare-Mærke samt Tucks originale Patent-Pakninger. Mangeaarig Erfaring som Iste Maskinmester i Dampskibsselskabet „Torm“ garanterer jeg for Levering af kun prima Varer.

## Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

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

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

»Æolus«, »Transit Nr. 1« og »Nore«

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Hovedforhandler PETER BUCH, Vinhandel, Helmerhus 13.



F. ZUSCHLAG. Aquavit, Kjøbenhavn N.

E. Husted & Co.  
Merchants & Ship Brokers.  
Newcastle on Tyne.  
Telegrams: Husted.

Havanna-  
Cigarer  
Vik. Summert  
11  
Bredgade 11.

N. Chr. Rønnes  
Skibssnedkeri.  
Telefonnummer C 1766.  
St. Annægade 3.  
Kjøbenhavn C.

EMIL SCHIOTT,  
Glas- & Porcelæns-  
Forretning,  
51 Store Kongensgade 51  
Kjøbenhavn. K.  
Telefon 4522.  
Glas og Porcelæn udlejes.

„Danck Sefartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

#### ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.  
Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—8, hvortil ogsaa Bidrag til  
Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.  
Bladet omdels: ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Danck Sefartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Støder.

#### AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Pettitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre	—	—
De øvrige Sider	—	20 —
Moderation for	5 Gange	10 Gange
1/2 Side eller derover	20 0/0	30 0/0
Mindre end 1/2 Side	10 0/0	20 0/0
		25 Gange
		50 0/0
		40 0/0

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

Triers Bogtrykkeri (G. L. Lind & Numa Frænkel.) Kjøbenhavn.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG

Nr. 15.

Kjøbenhavn, torsdag den 15. April 1897.

4. Aarg.

INDHOLD: Bjergelønnens Fordeling. — Om Skibes Form. — Fragtmarkedet. — Ulykkesforsikring for Søfolk. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

DANISH  
Pure Condensed Milk.  
The **MILKY-WAY** Brand  
In Taste & Colour like new Milk  
Highest Medical References.

Registered TRADE MARK



Registered TRADE MARK

NEW INVENTION.  
The Danish Milk Condensing Co.  
Factories & Head Office 8 Vestergade.  
COPENHAGEN  
Telegr. Adr.: Anglodane. Code ABC.

**Anders Nielsen,**  
Fredericiagade 27.  
Største Lager  
af  
Fedevarer.

**P. A. Freilev,**  
Øltaftningsanstalt,  
Pilestræde 18, Kjøbenhavn K,  
priseløbet Nakskov, Slagelse  
og senest Malmø 1896  
for god Aftanning  
anbefaler GI Carlsberg Lagerøl,  
Pilsnerøl, Porter samt alle øvrige  
Ølsorter. — Telefon 279.

**C. M. Fønnesbech.**  
Specialforretning i The.  
Fine, kraftige Kvaliteter.  
Udsalg;  
Østergade 10, Kjøbenhavn.

Telefon 1268.

**CARL NILSSON.**

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.

Amaliegade 36. Kjøbenhavn K.

(forhen Amaliegade 37).

Største Lager her paa Pladsen af alle Sorter Maskin- og Cylinder-  
Oljer, Smørelser og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige  
Artikler for Dampmaskiner.

Eneforhandling af:

Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil.  
Zynkara. (Til Forebyggelse af Tøring, Syre- og Kjedelstensdannelse).  
Angus' Special Pakninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent  
Kamelhaars Drivremme. „Kerasha“. Patent Træ-Remskiver.

Telegr.-Adr.: Nilsson 167

**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.

## Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Staal-  
Jærn- &  
Broncestøberi.

Dampskibe af hvilkensomhelst Størrelse.  
Stationære Dampmaskiner.

Pumper & Muddermaskiner.

Doktagninger og Reparationer af Skibe

Maskin- og Kedelreparationer.

Patenteret Hydro Pneumatiske Aske Ejector  
for Skibe.

Howaldts Metalpakning.

Støbemaal efter indsendte Tegninger eller Modeller,  
saasom: Skibsstævne, Skibsskruer, Ankere etc.

Repræsentant for Danmark:

**Ingeniør Carl Holtermann,**

Østerbrogade 22, Kjøbenhavn Ø.

Den anerkjendte

### Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nisson,**

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

## J. Brinchs

### Herreekviperingsforretning,

St. Annaplade 14.

Uniformer og civile Klædninger.

## 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.

**Jens Emil Juhl,**

Hovedagent for  
Dansk Livsforsikringselskab

## HAFNIA

Frederiksberggade 42. Kontortid 9-6.  
Telefon 3326.

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 24.

## Grand prix HOBRO AKVAVIT.

Aktieselskabet  
Spritfabriken FORTUNA.

# HAMBURG.

## Prima Bunker-Kul.

*Bd. Blumenfeld.*

**HAMBURG.**

Dovenhof 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:  
Feldblume. Comptoir 38. Amt I. 1966.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d</sup>.

eneste Fabrikanten af

Dick's bekendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Hoved-Depôt for Continentet: **Hamburg:**

Alte Gröningerstrasse 12<sup>1</sup>.

Telegr.-Adr. Dicotto. Telefon 3999.

Agent for Kjøbenhavn:

**Johs. Bülow, Zinngade 4. Ø.**

## Emil G. v. Høveling, Hamburg.

(Telegr. Adr. Composi.)

**Patentfarve**

for Skibsbunde og Jærnkonstruktioner imod Ruet og imod Bevokning.  
Leverandør til mange af de største Damp- og Sejlskibsrederier,  
Ene-Leverandør til den kejserlige tyske Marine.

NB. For Trækibsbunde særlig virksom Patentfarve imod Bevokning og imod Orm, strygefærdig til umiddelbar Brug.

Agenter og Lagre i: Bergen, Bremerhavn, Elsfleth, Flensburg, Stettin, Rotterdam, Antwerpen, Dünkirchen, Genua etc.

Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:

Kapt. CARL HAVEMANN, Kjøbenhavn, Amaliegade 31.

I England under Firma British Antifouling Composition and Paint Company Ld. 32 Great St. Helen's. London E. C.

Fabrik i Barking ved London.

Agenter og Lagere i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull, Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama, Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney, Mauritius etc.

## Knöhr & Burchard Nfl.

Telegram-Adr.  
KNÖHRHARD

**Hamburg,**

Telephon  
297.

**Damp- & Sejlskibsmæglere.**  
**Køb, Salg & Kontrahering af Skibe.**

Speciel Afdeling for  
**Assurance & Havarisager.**

## C. HANSEN,

Gjortler og Metalstøber,  
84 Pilestræde 84.

Specialitet:

**Skibsarbejde.**

Anbefaler sig med alt til Faget henbørende  
til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.



**Budtz Möllers Eftf.,**

Amagertorv 22.

KJØBENHAVN. K.

## Ed. Harth,

**Konservesfabrikant.**

St. Kongensgade 101.

Kjøbenhavn. K.

**Konserves,**

tørrede og saltede

**Grenstager**

anbefales d'Hrr.

**Skibsprovianterere.**

## O. Larsen,

Kunstoffværker & Illuminatorer,

**ERIKSGADE 7, STUEN,**

KJØBENHAVN V.

anbefaler sig med Skibs-Signal

Lys, Raketter og Kanonslag,

Festfyrværkerier og

Illuminationer.

## EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1888.

Telegraphic address »SVITZER«.

[Agents for  
Great Britain.

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/ Tyne.  
telegraphic address: »Jürgenson«.

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill.  
telegraphic address: »Hobdell«.

The company maintains stations at the following ports,  
where a salvage boat will be stationed, always ready to  
leave at short notice.

COPENHAGEN .....	»SVITZER«.
KAstrup .....	»Høyer«.
ELsINORE .....	»SWITZERGOTTLIEB«.
KORSØR .....	»JØRGENSEN«.
ALBUEN (LAALAND) .....	»GUNNERSEN«.
FREDERIKSHAVN .....	»SVITZERLUND«.
GOTHENBURG (SWEDEN) .....	»ELFVERSSON«.
GREIFSWALD (GERMANY) .....	»SPRUTH«.

The company's boat „Em. Z. Svitzer“ — in conjunction with the boats belonging to the Northern Salvage Company of Hamburg, viz: s/s „Berthilde“, s/s „Berger Wilhelm“ and s/s „Neva“ — operates in the Mediterranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).

Telefon 2290

Telegr. Adr.: Aasbeet.

## H. KIRSCHNERS

tekniske Maskinhandel og Lager,

Toldbodvej 22. Kjøbenhavn K.,

anbefaler:

Olier, Pakninger og øvrige Dele til Brug for Sø- & Landmaskiner. Angus originale Pakning, den verdensberømte orig. Bjørnepakning med Indregistreret Vare-Mærke samt Tucks originale Patent-Pakninger. Mangeaarig Erfaring som Iste Maskinmester i Dampkibsselskabet „Torm“ garanterer jeg for Levering af kun prima Varer. Ordres til Provinserne ekspederes fragtfrit.

## Danchells Fabriker.

**Linoleum.**

**Voxdug.**



Anker-Mærke

Eneudsalg i Danmark  
for

**Delmenhorster  
Linoleumfabrik.**

Fabrksudsalg: Fabrik og Lager:  
Pilestræde 13. Matthæusgade 5.

Telefon 545. Telefon 2680.

Kjøbenhavn.

Anti-magnetiske

**Ankergangs**

**Lomme-Uhre**

fra 20 Kr.

**Halv-Chronometere**

fra 50 Kr.

**Marinekikkerter og**

**Barometere.**

Alle Reparationer udføres.

**PALLE SØRENSEN,**

6, Sølvtorvet 6.

## Bjærgelønnens Fordeling.

Vi have modtaget følgende:

For et Par Aar siden blev der i »Dansk Søfartstidende« anket over, at Sølovens Bestemmelse om Bjærgeløns Fordeling ikke tilfredsstillede Dæksofficererne i Dampskibe. Skal der gaas ud fra, at der med Bjærgeløn i det hele taget tilsigtes Vederlag for Anstrengelse ved Bjærgning, da vil vist de fleste indrømme, at der her er et Forhold, der trænger til Forbedring.

Bjærgeløn omtales i Søloven § 228, sidste Stykke, første Punktum, hvor der staar: »Har et Skib paa Rejsen bjærgt noget, bliver af Bjærgelønnen først at godtgøre den Skade, som Bjærgningen maatte have medført for Skib eller Ladning; derefter faar Rederiet to Trediedele, hvis det bjærgende Skib er Dampskib, men Halvdelen, hvis det er Sejlskib, og Resten deles lige mellem Skipper og Mandskab; dettes Part fordeles i Forhold til enhvers Løn.«

Det følger altsaa deraf, at Udbyttet skal fordeles mellem enhver af Mandskabet i Forhold til Gagen, og nogen bedre Fordelingsmaade kan man vel daarlig tænke sig i et Sejlskib; thi der kan man altid gaa ud fra, at hele Besætningen vil assistere ved Bjærgningen, og Gagen vil dér være en passende Skala, der garanterer, at enhver faar det Udbytte, der tilkommer ham.

I Dampskibe stiller Forholdet sig helt anderledes; thi der kan det forudsættes, at det særlig er Dækspersonalet, der vil faa Arbejde med Bjærgningen, og Maskinpersonalet, der vil faa den største Andel i Lønnen derfor. Enhver, der er kendt med Forholdene i Dampskibe, maa indrømme, at det saa godt som alle Tider maa blive Styrmandene, der maa trække den største Del af Læsset; thi de maa ikke alene være Skipperen behjælpelig med Raad, men de maa ogsaa bestandig være de første ved Arbejdet, lige meget om en Baad skal sættes ud eller en Trosse splidses; og desuagtet vil kun en ringe Del af Bjærgelønnen tilfalde dem, fordi den skal deles mellem saa mange og fordi deres Gager er forholdsvis smaa i Forhold til den øvrige Besætnings.

Som et Eksempel paa, hvordan Styrmandenes Andel i Bjærgeløn kan blive, skal her anføres Gageforholdet i et stort Rederis Skibe i langvejs Fart:

1. Mester 300 Kr.	1. Styrmand 100 Kr.	} pr. Maaned.
2. do. 150 —	2. do. 70 —	
3. do. 100 —	3. do. 55 —	
4. do. 80 —		

Tømmermand, Hovmester og Kok hver ca. 58 Kr.

Matroser og Fyrbøder 50 Kr.

I nogle af disse Skibe har Skipperen 200 og i andre 234 Kr. pr. Maaned; men da denne Stilling i dette Tilfælde er særlig favoriseret, bliver det kun anført som et Bevis paa, at Løven og Rederne ikke vurderer den lige højt.

At Maskinpersonalet skulde assistere paa Dækket ved Bjærgningsarbejde kan ikke godt tænkes; men det er derfor vel muligt, at de kan faa noget ekstra Arbejde i Maskinen med Manøvre og længere Ophold paa Søen; men desuagtet vil vist enhver, der er kendt med Forholdene i Dampskibe, indrømme, at de ikke kan tænke sig det Tilfælde, at en Bjærgeløn er retfærdig fordelt, naar 1. Mester faar i Forhold til Gagen, der kan være indtil tre Gange saa stor som 1. Styrmands; eller naar Kok og Hovmester faar næsten lige saa meget som 2. Styrmand, og mere end der vil blive 3. Styrmands Andel.

Før Søloven traadte i Kraft, havde et herværende stort Rederi flere Gange haft Lejlighed til at foretage Fordeling af Bjærgeløn. Denne Fordelingsmaade har jeg ofte hørt omtale som meget retfærdig, og jeg skal derfor her anføre, hvori den, saa vidt mig bekendt, bestod. Fra Bjærgelønnen udtog Rederiet først de direkte Udgifter, der havde været en Følge af Bjærgningen, og af Resten desuden de to Trediedele, det øvrige blev derefter delt i tre lige store Dele og fordelt mellem Skibets Besætning saaledes, at Mandskab, Officerer og Skipper hver fik en Del.

Endvidere var Fordelingen vistnok saaledes for Mandskabets Vedkommende, at Fyrbøder og Matroser fik lige meget, medens Hovmester, Kok og Opvarter hver fik halv Mands Part. Blandt Officererne fik første Mester og første Styrmand lige meget.

Der kan indvendes, at det sker saa sjældent, at Bjærgeløn kommer til Fordeling, at det er ubilligt at forlange de lovgivende Faktorer sat i Bevægelse derfor, og dette vil jeg tilfulde indrømme; men samtidig maa jeg oplyse, at det er i moralsk Henseende, den foran nævnte Paragraf faar sin største Betydning derved, at det er den eneste i Søloven, der indeholder noget om, hvilken Stilling de forskellige Medlemmer af Skibenes Besætning har overfor hinanden, og da Styrmandene i pekuniær Henseende er uheldig stillet, saa maa det vist indrømmes, at der er noget ubilligt i, at Løven bidrager sit til, at deres Anseelse om Bord bliver svækket ved, at de i dette saa vel kendte Tilfælde kommer til at staa længere tilbage, end de ifølge Stillingen og øvrige Forhold burde.

Danske Styrmand har hidtil og vistnok med Rette været kendte som hæderlige og stræbsomme Folk, og derfor tror jeg bestemt, at enhver, der har Evne og Magt paa dette Omraade, vil hjælpe til, at deres Anseelse og Avtoritet om Bord bliver vedligeholdt, og i den Hensigt tillader jeg mig ved Redaktionens velvillige Bistand at henvende rette Vedkommendes Opmærksomhed paa, at den nævnte Paragraf saavel i pekuniær som moralsk Henseende bidrager til, at Styrmandene fortrædiges af dem, de daglig maa omgaas, og at de derfor blive utilfredse med deres Stilling.

*Skipper.*



## Om Skibes Form.

Et Foredrag, holdt i den almindelige danske Skibsfører-Forening af 1874 af H. C. Vogt.

Bestemmelsen af det korrekte Forhold mellem et Skibs Hoveddimensioner overskrider den menneskelige Forstands Kræfter, og man maa derfor her nøjes med et Skøn efter bedste Evne; har man Hoveddimensionerne, kan man derimod udtale sig med større Bestemthed; Sandsynligheden for den forlængede Cycloide som den bedste Længdesnitkurve er saaledes meget stor, selv om dette ikke kan bevises fuldt ud; at Tværnittene bør være elliptiske følger af, at Ellipsen ved et bestemt Forhold mellem Bredde og Dybde indeholder Maksimum af Areal med Minimum af Omkres; tillige har den elliptiske Form størst Styrke ved mindst Forbrug af Materiale. Svømmende Pattedyr og Fisk have med stor Tilnærmelse elliptiske Tværnit og cycloidale Længdesnit, og undersøger man netop de bedste af de moderne Kapsejlere, navnlig af Bulbkølstypen, saa finder man en ikke ringe Tilnærmelse til nævnte Kurver, og hvorfor saa ikke benytte de rene matematiske Kurver fuldt ud. Ved Betragtning af en matematisk bestemt Skibsform har Kapt. Jacob Holm fremsat den Bemærkning, »at dette jo ikke var andet end en Tilbagevenden til de gamle Former, hvor dog det nødvendige »deadwood« var borttaget;« denne Bemærkning er træffende, naar man tænker paa de Former, Skibene havde, kort forinden den moderne Handelsdamper-Type med de flade Sider og Bund fremsod; noget mere ukorrekt i enhver Henseende end nævnte Type er ikke ret vel tænkeligt; Styrken i Materialet udnyttes aldeles ikke ved plane Sideflader og man slæber desaaarsag paa en uhyre død Vægt, hvilken Vægt i høj Grad forøges ved den urimelige Længde, som Handelsdamperne have i Forhold til Bredden, men nærmere derom senere.

Ældre Skibskaptajner, der have prøvet mere sødygtige Skibe, ere næsten alle enige om at fordømme de moderne Handelsdamperer paa Grund af deres Usødygtighed, der skyldes den Omstændighed, at deres Form er prismatisk med næsten rektangulært Tværnit. Kun er denne Form tilspidset lidt i begge Ender; men deslige kongruente Tværnit over største Delen af Længden forarsage Usødygtighed, fordi hvert Tværnit vil komme til at svinge paa samme Maade eller korrespondere til det samme Pendul og navnlig møde disse Tværnit, ved Skibets Rulninger, Vandet paa ens Maade, saaledes at Akceleration og Retardation af Rulningerne bliver intensiv og voldsom; et saadant forment Fartøj kan med Søen tværs bringes i saa stærke Rulninger, at det gaar rundt. — Varieres derimod alle Tværnittene i Form og Størrelse paa korrekt Maade, saa vil hvert Tværnit korrespondere til sit bestemte Pendul, uden at have fælles Svingningsperiode med noget andet, hvorved Svingningsbestræbelserne modvirke hverandre; navnlig vil dog dette, at nævnte Tværnit under Rulningerne successivt møde Vandet paa forskellig Maade, tjene til at skaffe Skibet blødere og roligere Bevægelser.

Disse lange, prismatiske formede Handelsdamperer duve ligeledes paa aldeles ukorrekt Maade, saaledes at store Vandmasser undertiden skylle over dem fra for til agter, rive alt med sig eller fylde dem, medens de ved mere korrekt Form og tilstrækkelig Fyldighed over Midten i Forhold til Enderne kunne bringes til at hæve sig næsten horisontalt op og ned; at dette forholder sig saaledes, siges ikke hen i Vejr og Vind, men er derimod nu bevist ved en Model, der er over 10 Gange drægtigere end de Modeller, hvorfra man ellers forudsige et Skibs Modstand etc. med temmelig stor Sikkerhed. Modellen, af hvilken en Tegning skal

blive offentliggjort, driver Spidsen af sit slanke Legeme gennem Toppen af Bølgen, uden at Forenden løftes synderligt derved, men efterhaanden som Bølgen kommer hen over det gradvis fyldigere og fyldigere Midtparti hæves hele Fartøjet, og idet Bølgen passerer videre, er der ikke saa megen Fyldighed eller Bæring i Agterskibet, at Fartøjet kan sættes forover i Bølgedalen, hvorfor det, som nævnt, omtrent hæver sig horisontalt op og ned.

Det indses nu let, at Maaden, hvorpaa Skibsformen successivt tager Søen, baade under Rulninger og Duvninger, ganske afhænger af Fyldighedens rette Tiltagen fra Enderne til Midten, saa vel som af Sektionernes korrekte Variation, og Belingelsen for ideale Bevægelser eller Sødygtighed er altsaa i højeste Grad afhængig af Hoveddimensionerne, thi det er jo dog netop disse, der bestemme Fyldighedens forholdsmæssige Tiltagen fra Enderne til Midten, hvis iøvrigt selve Sektionerne have korrekt Form. — De høje Ender for og agter tjene kun til at svække Skibet og give det uforholdsmæssig Vægt, hvor det netop skulde være saa let som muligt; en altfor høj, tung og fyldig Forpart, med den Hensigt derved at løfte Skibet op over Søerne, bevirker kun det stik modsatte ved at sætte det i Længdesvingninger eller Duvninger; det er netop over Midten, at Skibet skal have Højde og Fribord, ogsaa for Styrkens Skyld; der eksisterer saaledes ikke noget større Træskib, som ikke er kølbrudt, fordi Enderne ere for tunge, medens Dimensionerne over Midten, hvor Styrken kræves, ere for ringe.

Aarsagen til, at man ikke benytter det samme Forhold mellem Dimensionerne for et større og et mindre Skib hidrører fra den Omstændighed, at Stabiliteten vokser med 4de, Voluminet med 3die og Friktionen med 2den Potens af Forholdet mellem enslyggende Dimensioner; skal der føres Sejl, bør derfor det mindre Fartøj af Stabilitetshensyn have større Bredde i Forhold til Længden, hvorved ogsaa undgaas en altfor stor Friktionsflade i Forhold til det mindre Fartøjs Volumen. De praktiske Vanskeligheder ved forholdsvis større Dimensioner over Midten ere ogsaa ringere ved et mindre end ved et større Fartøj. — Vedrørende Dampskibe spille Stabilitetsforholdene en uvæsentligere Rolle, men gør sig dog gældende under særlige Belastningsforhold, smaa Dampere bør derfor have forholdsvis betydeligere Bredde.

Sødygtigheden er for et Skib i den Grad Hovedsagen, at dets øvrige Egenskaber ligesom følge med i Kølvanet; thi den Form, der betinger de letteste og roligste Bevægelser mellem Bølgerne, er den samme som den, der kan yde Fart; har nemlig Skibet ikke Fart, saa vil i hvert Fald Bølgeformen passere det med Fart, og tilmed kan et Skib ikke siges at have opnaaet den højeste Sødygtighed, hvis det ikke kan lændse let og hurtigt.

Længdens rette Valg i Forhold til Bredde og Dybde er nu ikke alene af Betydning for at skaffe den heldigste Variation til Stede i Skibsformen og derved opnaa passende Stabilitet, Sødygtighed, Fart etc., men Skibet skal samtidig være saa stærkt som muligt; vælges Længden altfor ringe ved et stort Skib, saa maa Bredde og Højde forøges for at opnaa et givet Displacement, men meget store Tværsektioner kan medføre konstruktive Vanskeligheder, og selv om man vælger ideale elliptiske Tværnit, kan Krumningsradien i Ellipserne blive saa stor i Forhold til Pladetykkelserne i Siderne, at Styrken i Materialet ikke bliver udnyttet paa bedste Maade, hvor Siderne udsættes for ydre Tryk. Paa den anden Side er uforholdsmæssig Længde den værste Faktor til at forøge Skibets Egenvægt, naar Styrken skal holdes indenfor passende Grænser, samt til at forøge Friktionsoverfladen; bedst Overblik faar man imidlertid ved at sammenstille en korrektere og en almindelig Type med hinanden og samtidig tage den for Sødygtighed og Fart saa vigtige Faktor, Fyldigheden, i Betragtning, (Fyldigheden er Forholdet mellem Volumenerne

af det vaade Skibslegeme og dets omskrevne retvinklede Parallelepipedum).

Samtidig med at Hoveddimensionerne nærme sig et korrektere Forhold end tidligere, saa er der desværre, foruden de plane Sideflader, indløbet en anden stor Fejl, derved at man stadig har forøget Fyldigheden; man bilder sig ind, at Fyldighed korresponderer med Økonomi, medens det stik modsatte er Tilfældet, og den Mangel paa matematisk Begreb, som her har gjort sig gældende, er ret mærkelig. Lad os til en Begyndelse, for om muligt at give et Begreb om, hvad der kan vindes ved runde Former fremfor firkantede, sammenligne en Terning paa 1 Kubikfod, altsaa med en Sidekant, der er 1 Fod, og en Overflade paa 6 Kvadrattfod, med en Kugle, der har samme Overflade; Kuglens Diameter vil da blive 1.39 Fod og dens Indhold 1.4 Kubikfod eller 40 % mere, den kan altsaa bære 40 % større Last og er desuagtet ved samme Vægt stærkere. Endvidere indeslutter et elliptisk Middelspant, med samme Omkreds og Dybgaende, men med større Bredde end et firkantet Handelsdamper-Middelspant, c. 17 % større Areal og er desuagtet stærkere med samme Materialvægt.

Lad os nu, for at vælge et konkret Tilfælde, tænke paa en moderne Handelsdamper med flade Sider og flad Bund, altsaa næsten prismatisk, kun med lidt tilspidsede Ender; Længden kan være 280', Bredden 36', Højden fra Køl til Dæk 23', Dybgaendet 18', Fribord 6' over Midten og mere mod Enderne, Fyldigheden 0,75, Deplacementet vil da blive 3,888 Tons; lægge vi nu ved Siden af dette et andet fiskeformet Skib med elliptiske Tværsektioner og cycloidale Længdesnit, Længden 280', Højde over Midten (fra Kølen til Dækket af det bordformede Legeme ovenfor det fiskeformede) 27', Bredden 48', Dybgaendet 18', Fribord over Midten 10' og ringere navnlig mod Agterenden, saa vil sidst nævnte mere rationelt proportionerede Fartøj med en Fyldighed af kun 0,56 have samme Deplacement, og paa det Sted, hvor Momentet af de ydre Kræfter er størst, nemlig over Midten, er det cycloidale Skibs Dimensioner meget større: 48'  $\times$  27' mod 36'  $\times$  23', derimod ere dets Sektioner henimod Enderne meget finere end ved det almindelige Skib. Det cycloidale Skibs Overflade er c. 7 % mindre end det almindeliges, hvad der svarer til en lignende Besparelse i Friktionsmodstand, og medens den almindelige Handelsdamper allerede ved 7—8 Knob laver Bølger paa Grund af sin store Fyldighed, saa er Bølgemodstanden forholdsvis ubetydelig ved det cycloidale Fartøj, fordi Fyldigheden kun er 0,56 eller over 25 % ringere end ved den almindelige Handelsdamper; man kan derfor i Følge Modelforsøg gøre Regning paa, at det cycloidale Fartøj kan trækkes igennem Vandet med c. 30 % mindre Maskinkraft og ligeledes paa Grund af sin ringere Skrogvægt og Maskine bære 20 % mere Last og navnlig bære denne Last i Midten af sit Skrog, hvorved dette strabadseres langt mindre, medens Sødygtigheden i høj Grad forøges. En Fordel er det ogsaa, at Forskellen mellem det lastede og det ulastede Skibs Dybgaende er langt ringere ved den skarper cycloidale Type end ved den almindelige, saaledes at den cycloidale Type kan have sin Propeller indsenket, selv om den gaar tom, og derfor ikke behøver Vandtanke etc.; ligeledes er ved den korrektere Form et Appendiks som Slingrekøl aldeles unødvendigt.

Et Par Ord vedrørende Skibes Styrke og Vægtforhold kunde maaske endnu være paa Plads. Den værste Strabadsering af Materialet indtræder som oftest i det Tilfælde, hvor et Skib ligesom hviler paa en Bølge med sine Ender fri; ved ligedannede Typer paa ligedannede Bølger ses det da let, at Momentet af de ydre Kræfter (et vægtigt Volumen Gange en Vægtstangsarm) vokser med 4de Potens af Dimensionerne; Arealerne af Tværnittene maa da vokse med 3die Potens af Dimensionerne, for at Tværnittenes Modstandsmoment skal kunne balancere

derimod; for at opnaa ens Styrke i ligedannede Skibe af forskellig Størrelse maa deres Vægt derfor vokse med 4. Potens af Dimensionerne; dette finder imidlertid ikke Sted i Praksis, hvor Vægten kun vokser omkring 3. Potens af Dimensionerne, idet Pladetykkelserne som Regel kun variere med de lineære Dimensioner; større Skibe ere derfor i høj Grad svagere end mindre. Ifølge ansete Fagmænds Undersøgelser strækkes de øverst liggende Plader over Midten paa et 100 Tons Skib med 1,67 Tons pr. □", paa et 3,000 Tons Skib derimod med 8,1 Tons pr. □", og paa et 6,000 Tons Skib, 400' langt, med 9 Tons pr. □" o. s. v. — Det ses let, at hvis man gjorde store Skibe ligedannede med mindre, samtidig med at forlange samme Styrke af dem, saa maatte den Grænse snart indtræde, hvor de aldeles ikke kunde bære noget; man gør dem derfor højere i Forhold til Bredden, men samtidig gør man dem længere, for at Dybgaendet ikke skal blive for stort; der vindes derfor ikke noget, og Resultatet bliver, at meget store Skibe anstrænges med 10—12 Tons pr. □" paa de yderste Plader. Det, der burde gøres, forsamles, nemlig passende Forøgelse af Bredden, samtidig med at give Skibene den Form som vist paa Modellen, som ogsaa er den bedste til Opnaelse af Sødygtighed.

Hvis man blot giver Handelsdampere en nogenlunde korrekt Form, saa vil Bølgemodstanden af et Skib paa 2—3,000 Tons næppe overskride 20 % ved 10 Knobs Fart; den store Længde i Forhold til Bredden er derfor aldeles urimelig, thi det er de 80 % Friktionsmodstand, der skal søges reduceret. Til Udstillingen i Stockholm vil der blive sendt et Billede af et Fartøj af matematisk bestemt Form, og Fordelen ved et saadant Fartøj er, foruden den allerede nævnte korrektere Form, en uhyre Besparelse i Tid; efter det simple Skema, hvorefter de matematiske Linjer benyttes, kan nemlig Afslagningen direkte udføres endog med større Nøjagtighed end fra en Tegning; dertil ere alle Beregninger uhyre simple, og der kan føres nøjagtig Bog over de forskellige Former; man behøver jo nemlig blot at indsætte visse Tal i et saare simpelt Skema for nøjagtig at kende Formen.

## Fragtmarkedet.

»F. O. W.« Disse tre velkendte Bogstaver vil snart som et lysende Tegn vise sig for den skibsførende Stand her hjemme. Allerede har der rundt om i Østersøen været Bud fra Vinterisen, der synker hist og brydes her, og Certepartierne — sluttede i Vintermaanederne og paatrykte F. O. W.-Stemplet — vil træde i Kraft.

Königsberg har meldt officiel Genaabning, Reval, Riga har fulgt efter, og selv om nu og da en Skude bliver stikkende i Ispresningen, tør man vel kun opfatte denne Kalamitet som et sidste, muligvis mere velment end behageligt Afskedshaandtryk fra det frosne Hav. Naar man i en ikke fjærn Fremtid kan melde, at Nevaisen er i Drift, er Signalet givet for Alvor for Østersøens Genaabning. Forhaabninger ere knyttede til denne forøgede Trafik, der beskæftiger saa stor en Del af den danske Flaade, men om der venter Rederierne Skuffelser i Stedet, er imidlertid et andet Spørgsmaal. Det lader sig ikke nægte, at i hvert Fald Træmarkedet for Øjeblikket befinder sig i en meget elendig Forfatning. Lasterne, der udbydes, ere færre end i sidste Saison, Fragterne smaa, og samtidig synes Tonnagen reduceret, saa Afslutningerne ere meget sparsomme. Den »gamle Garde« — rekrutteret af de større finske og svenske Sejlere — synes at uddø efterhaanden, og de mindre Dampere, der i de senere Aar mere og mere anvendes i Træmarkedet, holde sig tilbage og accep-

tere ikke Dagens smaa Rater, vel 21/22 Mark Wiborg dansk Havn. Korn- og Foderstofimporten fra Østersøen til skandinaviske Havne staar i Stampe. Udover hvad de regelmæssige Baade besørge, findes saa godt som intet. I Ny og Næ ankommer en Ladning Rug fra Libau hertil — værd 12 Mark pro 2000 Kilos — og besørget til en eller anden Dampmølle, der endnu tror paa sit Kald; i Ny og Næ finder en Ladning Oliekager fra Danzig Vej til vore Havne — værd 13/14 Mark pr. 2500 Kilos, — men ellers er hele dette Marked stanset, grundet paa den overvældende amerikanske Invasion af Majs.

Som en Stormflod er Majsen skyllet ind over Danmark og har fyldt vore Pakhuse og Oplagspladser til øverste Top — ej levnedet det mindste Rum baade i bogstavelig og figurlig Betydning for andre, specielt europæiske Foderstofartikler. Er Amerika rykket Europa for nær — eller har Tyngdepunktet flyttet sig mod Vest! — Forøvrigt noteres Libau, London, Rotterdam 9<sup>3</sup>/<sub>4</sub> à 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> pence, Riga — London, Hull 11<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Rotterdam 1/— Havre. Reval, London 1/—, Rotterdam 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Hvedebasis.

Kulmarkedet er i god Kondition; der udbydes ganske vist rigeligt af mindre Dampere fra Østkysten til Østersøen og Raten kan næppe sættes højere end cirka 5/— bl. a. til dansk Havn — aabent Certeparti — men Totalindtrykket bliver ret fast. En Række Dampere ere fragtede over Saisonen til nogenlunde lønnende Rater, og vil dette sikkert udøve en vis Indflydelse paa Øjeblikkets Marked; man venter sig ikke stor Stigning, men heller ikke et pludseligt Fald; de mange Afslutninger vil lægge sig som Oljen paa Vandet og forhindre store Svingninger. Firth of Forth-Kronstadt noteres cirka 4/— og er 3 pence lavere end i Fjor. Firth of Forth Danmark er 4/3 værd for Tiden for større Baade. Raterne til Middelhavet ere stegne, men desværre udelukkende grundet paa den sørgelige Omstændighed, at Returfrakterne ere under Nulpunktet. — Sortehavet er aldeles demoraliseret; der er sluttet Odessa Rotterdam 6/9 og Nicolaieff Aarhus 9/3, den sidste Last kun 10,000 quarters stor — vi skulle i en senere Artikel nærmere behandle dette Marked. — Amerika-Fragterne herfra ere vigende og af flere Grunde, dels har den store Import, bl. a. af Sukker, ført en betydelig fragtsøgende Tonnage derover, dels ere mange større Dampere, der i den faste Periode sluttedes for flere Rejser, komne for sent til deres Ladeterminer, som Følge deraf førte til Slagterbænken og have trykket Markedet i det hele taget. Hvilken Reder ser ikke optimistisk paa sine egne Baades Ydelser og Hurtighed. Man kalkulerer hjemme med Almanakken for sig og udregner hurtige Rejser, men man glemmer saa let Vinterstormene og de lange Ophold i Land — og man kommer for sent. De amerikanske Afladere ere desværre kun Mennesker — og som bekendt, »Menneskene ere ikke saa gode som de burde være«. Fra northern ports er sluttet til Danmark 2/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> pr. quarter af 480 lbs. — fra Galveston eller New-Orleans noteres nu nominelt 12/6 U. K. Kontinent inkl. Danmark paa Nett Charter.

Vi standse her. Fragtmarkedet maa for Øjeblikket med ét Ord benævnes flovt. Er det mere Begyndelsen til en lang, pinlig og ørkesløs Stagnation, eller ere vi ogsaa paa »Forretningslivets Omraade« — lydende usynlige Love — kun glæde ind i »den stille Uge«. Fremtiden vil vise det!

## Ulykkesforsikring for Søfolk.

Der er næppe noget Erhverv, der medfører saa mange Farer, som kræver saa mange Ofre, og som saa tidligt nedbryder Arbejdsævnen, som Sømandens. Næsten daglig meddele Bladene, at Skibe, selv saadanne, som ere byggede med den største Omhu og efter Nutidens nyeste Opfindelser, forulykke og gaa til Bunds paa nogle faa Minutter,

dragende Mand og Mus med sig ned i Dybet. Under tiden redder Besætningen sig i Baadene, men opluges senere af de voldsomme Bølger. Hvis Lykken er god, naar den Skibbrudne maaske ogsaa Land eller et frelsende Fartøj, men da desværre ofte med knækket Helbred som Følge af Sult og Kulde og de uhyre Anstrengelser. Ikke alle Tilfælde, hvor en eller flere af Mandskabet under det haarde Arbejde i høj Sø falde over Bord og drukne, komme til Offentlighedens Kundskab, om end Rederierne naturligvis faa Underretning derom. Det rastløse og tunge Arbejde om Bord paa et Skib foraarsager ofte svære Ulykkestilfælde, brudte Arme og Ben, Tab af Lemmer og lignende. En lemlæstet Sømand er jo en Utænkelighed i den praktiske Virksomhed, hvorfor disse stakkels Krøblinger maa blive i Land og søge deres Levebrød paa anden Maade, saa godt de formaa, og da de ikke have lært noget særligt Haandværk, bliver Kampen for Tilværelsen haard, især naar de tilmed have Hustru og Børn at sørge for.

Hvad er der nu udrettet fra Myndighedernes og Arbejdsgivernes Side i saadanne Tilfælde?

Fra Myndighedernes Side bringes der gennem det offentlige Fattigvæsen Hjælp til de Omkomnes Enker og Børn saavel som til Invaliderne, hvortil kommer visse Foreninger og Stiftelser, der, i Form af Friboliger eller anden Understøttelse, bidrage deres til at lindre den værste Nød. Men den Hjælp, som Rederierne yde, er ofte kun ringe, undertiden slet ingen, og som Regel meget vilkaarlig, alt efter det paagældende Rederis økonomiske Stilling.

Til Sømandens Natur hører Sorgløshed; hans Lønning er ikke stor og i mange Tilfælde maa han hjælpe Familien derhjemme, hvad enten han nu er gift, eller han har gamle Forældre at drage Omsorg for. Det vil derfor være nyttigt at vente virksomme Foranstaltninger fra hans Side med Hensyn til Fremtiden. Den Omstændighed, at Sømanden flytter fra Skib til Skib, og at han ikke i Lighed med Industriarbejderne forbliver aarevis i samme Arbejdsgivers Tjeneste, bevirker ogsaa, at denne som Regel ikke fatter synderlig Interesse for de enkelte, men nærmest betragter dem som nødvendige Redskaber til Virksomhedens Drift.

Imidlertid er der i de senere Aar i denne Henseende dog indtraadt nogen Forandring til det bedre, idet Rederierne ere blevne mere tilbøjelige til gennem Ulykkesforsikringen at beskytte Mandskabet mod de økonomiske Følger af Ulykkestilfælde om Bord. Den store Fare i Forbindelse med den ufuldstændige Statistik over Søulykker har imidlertid bevirket, at Forsikringsselskaberne kun gradvis og med stor Forsigtighed have povet sig ind paa dette ny Forretningsomraade.

De svenske Ulykkesforsikrings-Selskaber synes at være gaaede i Spidsen i denne Henseende. I hvert Fald fremgaar det af Aarsberetningerne for de to ældste svenske Ulykkesforsikrings-Selskaber, »Fylgia« og »Skandinavien«, at disse to Selskaber ved Udgangen af Aaret 1895 havde forsikret tilsammen henimod 2,000 Søfolk, nemlig 620 i »Fylgia« og 1,253 i »Skandinavien«. Dette er imidlertid kun en ringe Brøkdelen af det samlede Antal, thi Statistiken viser, at der i de tre skandinaviske Lande er ikke mindre end ca. 1/4 Million Mennesker, hvis Erhverv er knyttet til Fiskeri og Søfart. Dog al Begyndelse er jo svær, og efterhaanden vil der vel nok komme stærkere Fart i Bevægelsen. At dømme efter de i Folkethinget ved de seneste Forhandlinger om Ulykkesforsikrings-Lovforslagene faldne Udtalelser, synes der hos Regeringen at være Stemning for, at Spørgsmaalet om en Ulykkesforsikring for Fiskerne bør løses ved en privat Sammenslutning mellem disse, og ved at Statskassen aarlig tilskylder et passende Beløb til Formaalets Fremme. Men inden der naas saa langt frem, vil der sikkert være løbet meget Vand i Stranden, og mange Søfolk desværre ogsaa have sat Livet til paa de vaade Veje. (»Assurandøren«).

## Ugens Havarier.

Belera, Dpsk. af Glasgow, kom d. 7. ds. paa Rejsen fra Hjemstedet til Riga med Kul, paa Grund i Flinterenden. Blev d. 10. ds. bragt flot af Switzers, og fortsatte Rejsen efter Genindtagelse af den lossede Last.

Ecko, Fiskekutter af Raa, er d. 8. ds. sunket og Besætningen (5 Mand) druknet. En Jolle, nogle Aarer og en Kompaskasse er drevet i Land ved Samsø.

Fram, Dpsk. af Tvedestrand, kom d. 9. ds. paa Rejsen herfra til Bornholm i Kollision med Dpsk. Gefle af Hamburg. Begge Skibe indkom hertil med Skade.

Eliza, Barkskip af Fanø, fra Grimsby til Halmstad med Kul, kom d. 5. ds. for Indgaaende til Halmstad paa Grund paa en Banke.

Holland, Dpsk. af Kjøbenhavn, der d. 5. ds. grundstødte ved Baltischport, er bragt flot og ind dertil.

Kruse, Skonnert af Svendborg, har d. 6. ds. paa Oderen været i Kollision med engl. Dpsk. Guy Collin. Kruse blev i stærkt beskadiget Tilstand slæbt til Stettin, hvor den losses og reparerer.

Ceres, norsk Skonnert, er d. 6. ds. paa Rejsen fra Shields til Mariager med Kul, indkommet læk med knækket Bovspryd og anden Skade til Kristianssand, hvor den reparerer.

Charlaw, engl. Dpsk. kom d. 11. ds. paa Grund ud for Nyhamn. Flot med Assistance af Switzers.

Thor, norsk Dpsk. kom d. 11. ds. paa Grund ved Trelleborg; flot d. 12. ds., reparerer i Malmø.

Prøven, norsk Bark, strandet ved Bovbjerg. Vraget er sprængt.

Johan Siem, Dpsk. af Kjøbenhavn har d. 10. ds. udfor Gravesend været i Kollision med en Pram og faaet nogen Skade.

### Bjerget Skib.

Morsø, Dpsk. af Kjøbenhavn har d. 9. ds. indslæbt til Grimsby Dpsk. Kathleen af Sunderland. Morsø traf Kathleen i Nordsøen uden Skrue.

## Fra Sø og Land.

Fra Kronstadt have vi modtaget følgende:

Vinteren, som i Aar ikke har været særdeles stræng heroppe, synes nu at være til Ende, vi har faaet Foraarsvejr og det er næppe sandsynligt, at vi nu faa nogen nævneværdig Frost mere, hvorfor jeg holder det for rimeligt, at Sejlskibe kunne naa herop ved Udgangen af April. Det anbefales derfor de Skibe, som paa Vejen hertil have anløbet en skandinavisk Havn, straks efter Paaske Helligdagene at fortsætte Rejsen.

Med Højagtelse

*Hans Smith.*

Fra Udenrigsministeriet have vi modtaget følgende:

Ifølge Indberetning fra den kgl. Generalkonsul i Stettin har Skibsfarts-Direktøren i Swinemünde ved en Bekendtgørelse af 2den ds. indskærpet Skibsførerne den ved § 1 af Forordning af 22de August 1833 paabudte Bestemmelse om at lodspligtige Skibe, der ville sejle ind til Swinemünde, i Tide, d. v. s. allerede ved deres Ankomst paa Reden, skulle vise Lodssignal og vente paa Lods, og at Overtrædelse af denne Bestemmelse for Fremtiden vil blive straffet.

Ifølge Indberetning fra Konsulatet i New York forlanger Toldvæsenet i Baltimore, at dertil ankomende danske Skibes Papirer inden 48 Timer efter Ankomsten skulle deponeres i det danske Vicekonsulat, som derefter attesterer, at Deponeringen har fundet Sted.

Vi henlede Opmærksomheden paa et Næringsmiddel, der synes at have Betingelser for at finde udstrakt Anvendelse ved Proviantering af Skibe. Det er A. Formanns Blodbudding, henkogt i hermetiske Daaser. En af Prof. Steins Laboratorium foretagen Analyse viser, at den har et betydeligt Indhold af nærende Stoffer. Den er nem at tilberede, kan erstatte en fersk Ret og er mættende. Da den tillige er billig, har den uden Tvivl en Fremtid for sig som Skibsproviant.

Dødsfald. Forhenværende Skibsfører S. C. Ibsen er afgaaet ved Døden her i Byen.

Maskinmester Theodor Meyer paa Dampskibet »Urania« er afgaaet ved Døden i Bristol.

Som Havnefoged i Nyborg er forhenværende Skibsfører Peltz ansat. Der var mange Ansøgere til Pladsen.

Almindeligt dansk Vare- og Industrielotteris 1. Trækning finder Sted Onsdag d. 21. April. I Henhold til den nye Plan, der træder i Kraft med den nu paabegyndende 21. Serie, vil der, paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 100,000 Lodder blive fordelt et Antal af ialt 52,000 Gevinster, saaledes, at gennemsnitlig ikke alene Halvdelen af samtlige Lodder, men yderligere 2,000 Stk. derover faar Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Lodder i tvende forskellige Rækkefølger, efter en stæde stigende Skala, erholde Gevinst i hver Trækning, hvorom, saavel som om den øvrige Gevinstfordeling, det nærmere erfares af den med Bladene omdelte Lotteriplan. Angaaende Gevinstfordelingen til 1. Trækning henvises iøvrigt til Lotteriets Bekendtgørelser.

Som sædvanlig kunne Gevinsterne ombyttes efter de Vindendes Ønske med andre Genstande af dansk Tilvirkning og af lige Værdi.

Lotteriets nye Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Med Flensburger-Schiffsan-Gesellschaft har die Deutsch australische Dampschiffs Gesellschaft i Hamburg sluttet Kontrakt om Bygningen af en ny Damper af følgende Dimensioner: 420' × 50' × 32' engl. Maal og en Ladeevne af 8500 Tons. Maskinerne skulle kunne give det en Fart af 12½ Knob.

*Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonceafdeling.*

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til New-Orleans 12. April, bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Bordeaux 11. April, bestemt til La Rochelle, Havre, Kbhvn. — Antwerpen, Caroc, ankom til Batoum 9. April, bestemt til Novorossisk, Odessa. — Castor, Holm, afgik fra Cadix 7. April, bestemt til Kbhvn. — Chr. Broberg, Gotsche, afgik fra Genua 12. April, bestemt til Livorno, Neapel, Messina. — Dagmar, Gade, afgik fra Denia 12. April, bestemt til Alicante, Malaga, Gibraltar, Cadiz. — Douro, Brabrand, ankom til Kbhvn. 10. April. — Georgios I, Kihl, pass. Ouessant Creach 11. April, bestemt til Hull. — J. C. Jacobsen, Kofod, ankom til Bristol 12. April, bestemt til Cardiff, Valencia. — Kiew, Rabe, ankom til Stettin 9. April, bestemt til Danzig, Riga. — Kursk, Staal, ankom til Dunkirk 12. April, bestemt til Bordeaux. — Leopold II, Kruse, pass. Gibraltar 10. April, bestemt til Antwerpen. — Louisiana, Jensen, ankom til Kbhvn. 7. April. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Antwerpen 9. April, bestemt til Kbhvn, St. Petersburg. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra New-Orleans 24. Marts, bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Neapel 12. April, bestemt til Messina. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 12. April, bestemt til Reval, Riga. — Tejo, Fenger, afgik fra Kbhvn. 8. April, bestemt til Oporto, Lissabon. — Toms, Andersen, afgik fra Antwerpen 9. April, bestemt til Kbhvn. — Vesuv, Norden, afgik fra Bari 11. April, bestemt til Messina. — Viking, Jørgensen, afgik fra Trondhjem 9. April, bestemt til Canariske Øer. — Xenia, Ingerslev, pass. Dunnet Head 10. April, bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Petersen, afgik fra Kbhvn. 13. April, bestemt til Libau. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Arendal 12. April, bestemt til Vestnorge. — Ceres, Corfitzon, afgik fra London 10. April, bestemt til Havre. — Charkow, Nidersøe, pass. Hanstholmen 13. April, bestemt til Kbhvn. — Christian IX, Mollerup, ankom til London 12. April, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Christianssund, Bay Schmith, ankom til Kbhvn. 10. April, bestemt til Stettin. — Fanø, Jørgensen, afgik fra Hamburg 13. April, bestemt til Kbhvn., Østersøen. — Frederik, Harboe, afgik fra Kbhvn. 13. April, bestemt til Königsberg. — Jolantha, Clauson Kaas, ankom til Kbhvn. 8. April. — Kasan, Thomsen, afgik fra Newcastle 12. April, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 2. April, bestemt til Færøerne, Island. — Louise, Brabrand, afgik fra Kbhvn. 11. April, bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, afgik fra Kbhvn. 12. April, bestemt til Manchester, Liverpool. — Morsø, Frisenette, ankom til Danzig 11. April, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Moskov, Petersen, afgik fra Kbhvn. 12. April, bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 9. April, bestemt til

Kbhvn., Riga. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Kbhvn. 12. April, bestemt til Libau. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 12. April, bestemt til London. — Pregel, Egdiussen, ankom til Hull 12. April, bestemt til Kbhvn. Libau — Romny, Harder, ankom til Libau 9. April, bestemt til Hull. — Thyra, Garde, ankom til Reykjavik 23. Marts, bestemt til Stykkisholm etc. — Valdemar, Sørensen, ankom til Libau 7. April, bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Pillau 10. April, bestemt til Riga. — Vesta, Svensson, ankom til Kbhvn. 8. April, bestemt til Island. — Constantin, Bloch, passerede Hansholm 13. April, bestemt til London. — Georg, Petersen, afgik fra London 11. April, bestemt til Blyth. Kbhvn. Ficara, J. V. Fenger, afgik fra Newcastle 14. April, bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Paaske, afgik fra Newcastle 13. April, bestemt til Odense. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 15. April, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 13. April, bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, J. Borries, afgik fra Odense 15. April, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 14. April, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, Geertsen, afgik fra Nakskov 14. April, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens, Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 13. April, bestemt til Aalborg.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Kbhvn. 4. April, ankom til Riga 6. — Frode, H. W. Wrisberg, afgik fra Baltimore 25. Marts, ankom til Limerick 10. April. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Sunderland 4. April, ankom til Stettin 10. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Newcastle 12. April, bestemt til Kbhvn. — Svend, Chr. Holst, afgik fra Boness 6. April, ankom til Libau 11. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Rotterdam 8. April, ankom til Burntisland 9. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Reval 5. April, bestemt til London. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Stettin 9. April, bestemt til Riga. — Ragnar, A. S. Hveysel, afgik fra Reval 6. April, bestemt til Rotterdam. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Blyth 10. April, bestemt til Swinemünde. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Libau 5. April, ankom til Rotterdam 11. — Magnus, M. Frantzen, afgik fra Kbhvn. 31. Marts, ankom til Riga 4. April. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Alexandria 19. Marts, ankom til Hull 6. April. — Olaf, C. A. Jørgensen, afgik fra Libau 7. April, bestemt til London.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Swinemünde 9. April, bestemt til Riga. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Rotterdam 12. April, bestemt til Shields. — Johan Siem, F. Løfler, afgik fra Reval 1. April, ankom til London 9. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Cork 8. April, ankom til Cardiff 9. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra London 13. April, bestemt til Tyne.

**Heimdal.** Anine, J. Møller, afgik fra Grangemouth 2. April, ankom til Kbhvn. 6. — Kamma, J. C. Jensen, afgik fra Bilbao 1. April, ankom til Tyne 8. — Helga, H. C. Lagesen, afgik fra Sunderland 9. April, bestemt til Swinemünde.

**Thingvalla.** Norge, Knudsen, afgik fra Kristianssand 2. April, paa Rejse til New York. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 10. April, ankom til Stettin 12. — Hekla, Laub, afgik fra Kristiania 12. April, ankom til Kbhvn. 13. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra New-York 10. April, paa Rejse til Kbhvn.

**J. Lauritzen, Esbjerg.** Neptun, Jessen, afgik fra Køngsberg 9. April, bestemt til Antwerpen. — Nerma, Degn, ankom til Methil 8. April, afgik fra Methil 10., ankom til Esbjerg 12. — Nordsoen, Schmidt, afgik fra Esbjerg 8. April, ankom til Methil 10., afgik fra Methil 11., ankom til Esbjerg 13.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Schmiegelow, ankom til Kiel 4. April. — Agnete, Warming, ankom til Kiel 7. April, afgik fra Kiel 12., bestemt til Riga. — Hermia, Sørensen, ankom til Rotterdam 8. April, afgik fra Rotterdam 12., bestemt til Grangemouth. — Alice, Kraemer, afgik fra Sunderland 9. April, ankom til Kiel 13. — Bornholm, Jensen, afgik fra Kbhvn. 8. April, ankom til Grangemouth 12. — Ajax, Brorsen, afgik fra Kolding 7. April, ankom til St Davids 11. — Gøteborg, Madsen, ankom til Hull 8. April, afgik fra Hull 10., bestemt til Stockholm. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Helsingborg 8. April, ankom til Warkworth 11. — Nauta, Steen, afgik fra Malmø 8. April, ankom til Grangemouth 11., afgik fra Grangemouth 12., bestemt til Karrebæksminde. — Rønne, Hintze, afgik fra Landskrona 7. April. — Marstrand, Lund, ankom til Aalborg 8. April, afgik fra Aalborg 12., ankom til Helsingør 13. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til West Hartlepool 11. April.

**Urania.** Sirius, C. P. Jensen, afgik fra Reval 11. April, bestemt til London. — Urania, L. Lund, ankom til Bristol 9. April. — Saturn, F. Hansen, ankom til Hull 3. April. — Pallas, J. Christiansen, afgik fra Reval 13. April, bestemt til Rotterdam.

**Nordsoen.** Finland, J. Svendsen, ankom til Kbhvn. 12. April. — Holland, S. W. Pii, er ankommet til Reval. — Rusland, J. Schmidt, afgik fra Messina 9. April, bestemt til

Kbhvn., St. Petersburg. — England, J. Petersen, er ankommet til Kbhvn. — Tydskland, C. Jørgensen, afgik fra Køngsberg 9. April, bestemt til Rotterdam. — Skotland, O. Albrecht- sen, afgik fra Reval 10. April, ankom til Kbhvn. 13.

**Anglo Dane.** Swarland, O. Andresen, afgik fra London 10. April, ankom til Warkworth 12.

**Danmark.** Rolf, J. G. Hahn, ankom til Pillau 7. April. — Thorvaldsen, Pii, ankom til Libau 10. April. — Absalon, H. Predbjørn, afgik fra Riga 10. April, bestemt til Gent. — Ansgar, A. Larsen, ankom til Kbhvn. 11. April. — Hamlet, W. E. Sommer, afgik fra Libau 8. April, bestemt til Rotterdam. — Helge, D. G. Matthiessen, afgik fra Libau d. 12te April, bestemt til Newcastle—Swinemünde.

**Kjøbenhavn.** Carl Hecksher, Starck, afgik fra Ferdinandia 1. April, bestemt til Stettin — Dania, Troensegaard, afgik fra Philadelphia 5. Marts, ankom til Aarhus 28. — Fyen, Hansen, afgik fra Kbhvn. 10. April, ankom til Helsingør 10. April. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Odessa 22. Marts, bestemt til Kalmar. — Russia, Rasmussen, afgik fra Reval 5. April, ankom til London 11. April. — Jylland, Jensen, afgik fra Dun- kerque 11. April, ankom til Northshields 12. April.

**Østerseen.** Ella, Hansen, afgik fra Kbhvn. 10. April, ankom til Hamburg 12. — Maja, Storm Hansen, afgik fra Cardiff 8. April, ankom til Redon 12. — Patria, Andersen, afgik fra Blyth 11. April, bestemt til Kjøbenhavn. — Rita, Skov, afgik fra Norkøping 11. April, bestemt til London. — Yrsa, Larsen, afgik fra Svendborg 10. April, ankom til Aarhus 11.

**Union.** Anglia, Sørensen, afgik fra Rotterdam 25. Marts, ankom til Venedig 11. April. — Gallia, Nielsen, afgik fra Taganrog 3. April, bestemt til Bergen. — Frisia, Fisker, afgik fra Boness 6. April, ankom til Kbhvn. 9. — Olga, Jørgensen, afgik fra Aarhus 8. April, ankom til Neufahrwasser 11. April.

## Sejlskibe.

**Fano, Nordby.** Claus, Hansen, sejlet fra Plymouth 6. April, ankom til Hamborg 11. April. — Wilhelmine, Oldefar, sejlet fra Rosario 6. April til Kanalen f. O. — Elisabeth, Harrebye, passeret St. Cathrine 4. April fra Jalnit til Hamborg. — Union, Svarrer, ankom til Barbados 6. April fra Port Natal. — Copley, Struckmann, ankom til Tandjong-Priok 5. April fra Newcastle NSW. — Sixtus, Lassen, sejlet fra Anjer 9. April til Samarang

**Rønne.** Rolf, Jacobsen, ankom til Kjøbenhavn 6. April. — Heiner, Olsen, Jensen, ankom til Kjøbenhavn 6. April. — Tordenskjold, Larsen, ankom til Danzig 6. April. — Veset, Lund, ankom til Danzig 5. April. — Ane Cathrine, Hermansen, ankom til Oskarshamm 8. April.

**Marstal.** Sirius, Hansen, ankom 8. April til Leith. — Fylla, Christensen, ankom til Lysekil 9. April. Alt vel. — Elise Marie, Hermansen, ankom til Langesund 11. April. — Ingeborg, Svane, ankom til Leith 10. April. — Henriette, Emil Holm, pass. 10. April Cathrine Point paa Rejse fra Sanct Marc (Haiti, Vestindien) til Rotterdam med en Ladning Loog- wood. — Frederik & Ane, Andersen, ankom til Lowestoft 10. April. — Marie, Weber, ankom til Frederikshald 10. April. — Hebe, Clausen, ankom til Køngsberg 6. April. — Norden, Kromann, ankom til Great Yarmouth 8. April.

## Fragtberetninger.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl**, Liverpool, meddele os den 10. April:

Frugtmarkedet har gennemgaaende været flovt i den forløbne Uge.

Noteringerne for Udfragterne holde sig omtrent uforandrede for de fleste Markeders Vedkommende, Returfragterne ere derimod lavere fra flere Kanter — saaledes viste der sig Nedgang i Raterne fra Donaufloden og Sortehavet for prompte Baade, Markedet derfra viser dog mere Aktivitet; ligeledes er der mere Efterspørgsel efter Tonnage fra Erthshavnene. Ostindiemarkedet vedbliver at være elendigt, hvilket efterfølgende Befragtninger tydeligt nok viser. Amerika viser gennemgaaende Flovhed. Markedet i Galveston og New-Orleans er stille; ligeledes er dette Tilfældet i Kalifornien. Fra Vestkysten af Syd-Amerika viser der sig heller ingen Aktivitet. River Plate Markedet viser derimod lidt mere Liv, især for Kreaturfragterne.

Af de i de senere Dage stedfundne Befragtninger kunne vi bl. a. nævne følgende:

For Sejlere:

Liverpool til St. Petersburg, 240 Tons Salt à 7/6.

Ellesmore Port til Puerto Barrios 9/— for Kul.

Cardiff til Puerto Cabello eller La-Guayra 14/6; til Cape Town betales 19/— for et halvt Dusin Jærnskibe; Algoa Bay 21/—; Mauritius 18/—; Rennion 20/—; Port Pirie 24/3; Adelaide 25/—.

London til San Francisco 14/6; Hamburg til Chittagong 14/— for Salt.

River Plate til Coral 15/— eller 16/— til Valparaïo.

Tocopilla til U. K.-Kont. 16/— + 1/3 til direkt Losseplads. San Francisco til Kanalen f. O. prompt 16/3 — Slutningen April 20/3, Maj 22/—, Juni 23/6, Juli 25/—, August 27/—.

Rishavn til U. K.-Kont. 17/6; — et 600 Register Skib sluttede fra Calcutta til New-Zealand à 20/—, og Retur til Kanalen f. O. à 25/—.

For Dampere:

Cardiff til River Plate 17/6, Havana 7 1/2, Marseilles 8 1/2 frcs., Port Said 7/9, Colombo 18/6, Singapore 18/6.

Hamburg til Staterne 8/— for Sukker, Stettin til New-Orleans 9 1/4.

Odesa til Helsingborg og Kjøbenhavn 10/—, Aarhus 9/3, Azoff til U. K.-Kont. 10/6, Donau til Antwerpen 8/6.

Fra Rishavn 16/3, fra Bombay 9/3, Philadelphia til C. f. O. 2/6, Danmark 2/9, Charlotte Harbour til Elben 16/—.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New-York, meddele d. 2. April:

Siden vor sidste Meddelelse har Fragtmarkedet for Dampere ikke forandret sig. Her er ikke Tale om ny Afslutninger, hverken til fulde eller Partladninger, men Tilbudene for de sidstes Vedkommende ere stadig lavere. Forretningen for Øjeblikket er derfor mere end nogensinde henviset til Opfyldelsen af ældre Kontrakter, og Raterne ere udelukkende baseret paa den ønskede Størrelse af Skibet, dettes Position samt Rederens Udsigter med Hensyn til Lossepladsen. Paa London Markedet er en Baad sluttet til Shanghai med Petroleum i Kasser til 33 cents, skønt Petroleum's-Afladerne synes tilbøjelige til at afvente lavere Rater. Efterspørgslen efter Berth-Tonnage til Ostindien er til Dels bleven tilfredsstillt ved Baade, der er taget i Time-Charter, men der er endnu Brug for Tonnage til at overføre Jærnbanemateriel, om hvilket der er kontraheret i det herværende Marked. Der er gjort endnu nogle Forretninger fra Tømmerhavnene til omtrent tidligere Rater. Plankefragterne fra Provinserne udvise nogen Nedgang som en Følge af større Befragtninger derfra i den senere Tid.

Sejlskibsforretningen har været uden Liv i den forløbne Uge, idet baade Forsyningen af Tonnage som Udbuddet af samme har været begrænset, og vi kunne ikke meddele nogen væsentlig Forandring i Raterne. Den eneste Undtagelse gør Petroleum i Kasser til Ostindien, der udviser en ringe Daling i Fragterne, begrundet paa et større Tilbud af Tonnage til denne Branche.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyr 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.) Kibellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

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

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

Paa *Havrevlen* 11 Fod.

I *Kanalen* 10 Fod.

Paa *Fjordgrunden* 7 1/2 Fod.

I *Løbet over Løgstør-Grunde*, hvor Dybden hidtil har været 6 1/2 Fod, findes nu kun 5 3/4 Fod.

**Kattegat.** Ved *Hals* er Klokketønden udlagt og Vintersømærket inddraget.

Skonnerten, der var sunken Ø. for *Anholt-NV.-Rev.*, c. 4 Kml. fra Land, er uskadeliggjort.

**Sundet.** En Jagt, som er sunken i 9 Fv. Vand paa NØ.-Kanten af *Dysen*, er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget er 8 Fv.

**Lille-Bælt.** *Bogense* Havnefyrbænder fremtidig Aaret rundt.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Finland.** *Bottniske Bugt.* Ved Søfartens Begyndelse forandres *Köpmansgrund* Fyr ved Indløbet til *Åbo* til et hvidt og rødt vekslende Fyr.

Paa *Notgrund* tændes et rødt, fast Fyr. 60° 22' 40" N. Br. 22° 5' 45" Ø. Lgd.

Paa *Savgrund* tændes et rødt, fast Fyr. 60° 25' 4" N. Br. 22° 7' 56" Ø. Lgd.

**Tyskland.** Ved *Felderort, Hela, Heisternest*, i *Deepke* og ved *Kolbergermünde* ere Sommersømærkerne udlagte.

Fyrskibet *»Adler Grund«* er igen udlagt paa Station.

Ifølge Indberetning fra det kgl. Generalkonsulat i *Stettin* skulle lodspligtige Skibe, der ville ind til *Swinemünde*, allerede ved deres Ankomst paa Reden hejse Lodsflag og der afvente Lodsens.

Fra den 21de April til 2den Juni 1897 afholdes Skydeøvelser i *Kieler-Fjord*. Skydepladsen begrænses ud ad af Linjen *Bülk Fyrtaarn—Stollergrund* Ø-lige Tønde—Fyrskibet *»Stollergrund«*—Klokketønden—Faarehuset og indad af Linjen *Friedrichsort Fyrtaarn—Korvigen* Bro. Naar der skydes, hejses sort Flag paa Fortet og paa Dampene, der ligge ude. Et blaåt og hvidt stribet Flag under det sorte betyder, at Skydningen midlertidig er indstillet. Man skal holde sig Ø. for Linjen Fyrskibet *»Stollergrund«*—Lystønden. Anvisninger skulle ubetinget følges.

### Nordssøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordssøen.** Ifølge Meddelelse fra *»Det Forenede Dampskibs Selskab«*:

Den 3die April. 55° 27' N. Br. 6° 30' Ø. Lgd. Vrag med Bunden opad.

Den 5te April. 54° 49' N. Br. 5° 42' Ø. Lgd. En svær Mastetop c. 10 Fod over Vandet, formentlig fast i Bunden. N. for *Sorte Banke* rager en Mast med en Del Rigning c. 12 Fod op over Vandet. 53° 37' N. Br. 1° 57' Ø. Lgd.

**Tyskland.** I *Elben* er en Lægter, lastet med Sten, sunket ved *Blankenese*, c. 2 Kbl. ovenfor rød Stump-tønde Q og tæt inden for Tøndelinjen. 1/4 Kbl. V. for Vraget er udlagt en grøn Stump-tønde, mærket *»Wrack«*, med to Trekanter med Spidsen mod hinanden som Topbetegnelse.

**Holland.** **Zeegat van Texel.** I *Texelstroom* er en Flaede til Brug ved Skydeøvelser udlagt i følgende Mærker: *»Hoorn Kirke«* mellem de V-lige Baaker for den maalte Mil og *»Kijk-duin Fyrtaarn«* netop S. for Meteorologisk Observatorium. 52° 59' 34" N. Br. 4° 48' 51" Ø. Lgd. Fra Flaaden vises om Dagen et Flag, om Natten en hvid Lanterne. Den bliver liggende ude til sidst i Oktober.

**Zeegat van Brouwershaven.** I *Volkerak* ere følgende Tønder flyttede:

Stump-tønde Nr. 2 med afkortet Kegle ligger nu i 11 Fod Vand. 51° 39' 45" N. Br. 4° 21' 16" Ø. Lgd.

Stump-tønde Nr. 3 ligger nu i 11 Fod Vand. 51° 39' 45" N. Br. 4° 21' 38" Ø. Lgd.

Paa *Ooltgensplaat* Red er i 13 Fod Vand udlagt en Stump-tønde Nr. 4 med Kors. 51° 40' 59" N. Br. 4° 22' 20" Ø. Lgd.

I *Hellegat* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Stump-tønde Nr. 6 er flyttet og ligger i 13 Fod Vand. 51° 42' 12" N. Br. 4° 23' 12" Ø. Lgd.

Den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 7 med Kegle er flyttet og ligger i 11 Fod Vand. 51° 42' 24" N. Br. 4° 23' 13" Ø. Lgd.

Den rød og sort lodret stribede Lystønde H G er flyttet og ligger i 16 Fod Vand. 51° 42' 36" N. Br. 4° 23' 46" Ø. Lgd.

En Spidstønde Nr. 4 a er udlagt i 11 Fod Vand. 51° 42' 8" N. Br. 4° 23' 23" Ø. Lgd.

### Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**Frankrig.** **Havre.** Et Vrag ligger sunket paa Ø.-Siden af Ankerpladsen *La Carosse*. 49° 26' 52" N. Br. 0° 3' 0" Ø. Lgd. En grøn Tønde er udlagt tæt NV. for Vraget.

**England.** **Liverpool.** Fra Yderenden af den nye *Princes Jetty* ved *Liverpool* er tændt tre Fyr i Trekant med Spidsen opad. Det øverste Fyr er grønt, de to nederste hvide. 53° 24' 35" N. Br. 3° 0' 5" V. Lgd.

Fra 1ste Maj 1897 ophæves Taagesignalet ved *Princes Landingsplads*, og fra Yderenden af den nye *Princes Jetty* gives Taagesignal med Klokke, To-Slag hver 10 Sekunder.

### Nordlige Atlanterhav.

**Vrag i Atlanterhavet.** Den 8de Marts. 47° 35' N. Br. 17° 10' V. Lgd. Vrag af tremastet Skonnert *»Androssa«*.

Den 19de Marts. 44° 47' N. Br. 8° 32' V. Lgd. Vrag af et Træskib med Bunden opad; det havde ligget længe i Vandet.

Ifølge Meddelelse fra Føreren af Dampskibet *»Frode«*, Kapt. *Wrisberg*:

Den 6te April. 48° 54' N. Br. 27° 59' V. Lgd. Vraget

af trælastet Jærnskip »Senta« (?) af Stavanger. Fokkemast og Bovspryd samt to Baade paa Dækshusene fandtes.

**Frankrig.** Paa *Trousse Red* er det forbudt at ankre eller fortøje inden for følgende Grænser: Mod NØ. *La Longe de Boyard*, mod SV. *Ile d'Oleron*, mod NV. mellem Fort *Lagassionière* N.-Ende til Fort *Boyard* N.-Ende, mod SØ. Fort *Boyard* sin egen Bredde aaben til venstre for *Pointe du Parc*, *Ile d'Aix* NV.-Ende.

**Canariske Øer. Gran Canaria.** Ved *La Luz* ligger det grønne, faste Fyr paa Yderenden af det Ø.-lige Havnehoved fra Midten af Fort *La Luz* i S. 19° Ø., 0,6 Kml. og fra Fort *Sta. Catalina* i N. 51° Ø. Fyret brænder slet.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island.** Ved Indløbet til Inderhavnen paa Ø.-Siden af *Block Island* er der nu 10 Fod Vand, Middellavvande.

**Narragansett Bay.** I *Providence Harbor* er der nu 24 Fod Vand over et stort Areal. Uddybningen, der fortsættes, omfatter *Green Jacket Shoal* og Indløbet til *Pawtucket River*.

**New York Long Island Sound.** Naar Sirenen ved *Race Rock* Fyr er i Uorden, gives Taagesignal med Klokke, hvorpaa hver 20 Sekunder slaas To-Slag.

**New York Bay.** En Mudderpram er sunken i 34 Fod, 2 1/8 Kml. S. 34° V. fra *Centennial Tower* paa *Coney Island*. Der er 20 Fod Vand over Vraget, som er afmærket med en rød og sort vandret stribet Spirtønde.

**Virginia. Elisabeth River.** Løbet til *Norfolk* er udvidet ved Bortgravning af Kanten af Grunden til 24 Fods Dybde paa følgende Steder: Tæt N. for Jærnbane Dokkerne, over Mundingen af *Western Branch*, lige over for Fort *Norfolk* og ved det V.-lige Indløb til *Southern Branch*. *Eastern Branch* er uddybet næsten op til Jærnbanebroen til 21 Fod.

**North Carolina.** I *Cape Fear River* er der nu fra Søen til *Wilmington* et 70 Alen bredt Løb med 17 1/2 Fod Vand, Middellavvande, undtagen ved *Snows March*, hvor Dybden kun er 16 Fod.

**Florida.** I *St. Johns River* ere følgende Fyr tændte: *Pablo Creek* hvide, faste Fyr paa S.-Siden af Ø.-Enden af det nedre *Mile Point Cut*. Det vises fra en sort Baake, mærket P.

*Reddie Point* hvide, faste Fyr, Nr. 19, paa SØ.-Siden af Løbet, lige over for *Trout Creek* Munding, paa Enden af Grunden, der skyder ud fra *Reddie Point*. Det vises fra en sort Baake, mærket 19.

*Trout Creek* røde, faste Fyr Nr. 24, paa N.-Siden af *Trout Creek* Munding, er slukket Den røde Baake, hvorfra det vistes, bliver staaende.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Østerrig-Ungarn. Zara Kanal.** Det røde, faste Fyr paa *Pynt Podvara*, S.-Pynten ved Indløbet til *San Cassiano*, lyser nu fra S. 45° Ø. gennem S., V. og N. til N. 20° Ø.

Renden i Indløbet til *Narenta* er om Styrbord afmærket med to hvide Vagere, om Bagbord med to sorte Vagere.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida.** Ved *Key West* er det nødvendigt for Skibe, der stikke over 14 1/2 Fod, at tage Lods. *Prajes* et Skib af Lods fartøj, er det pligtigt til at tage Lods.

**Pensacola Bay.** S. for *Middle Ground* er der nu kun 14 1/2 Fod Vand 70 Alen S. for Klokketønden. *Main Ship Channel* er det bedste Løb. *Caucus Channel* er lige, men kun 30 Alen bred.

**Louisiana.** I *Mississippi River* ere følgende hvide, faste Fyr tændte:

*Old Quarantine* paa Flodens N.-Side ved *Old Quarantine Station* 29° 22' 9" N. Br. 89° 31' 54" V. Lgd.

*Tropical Bend* paa Flodens SV.-Side lige over for *Point Pleasant*. 29° 24' 0" N. Br. 89° 36' 7" V. Lgd.

*Rappelle Canal* paa Flodens SV.-Side c. 4 Kml. oven for *Harris Bayou* Fyr. 29° 28' 21" N. Br. 89° 40' 50" V. Lgd.

*Favret* paa Flodens N.-Side lige over for *Pointe Celeste*. 29° 36' 25" N. Br. 89° 50' 30" V. Lgd.

Fyrene vises fra hvide Pæle. Flammens Højde: 34 Fod.

**Venezuela.** Ved Indløbet til *Orinoco River* ligger det gamle Fyrskib »*Barima*«, der var Lods-Station, nu i 19 Fod Vand, 4 Kml. NV. for *Pynt Barima*. 8° 42' N. Br. 60° 24' V. Lgd.

Det Grundeste paa Barren i *Boca Grande* ligger mellem *Cangrejo Bank* og *Sabaneta Bank*, hvor Dybden er 14 1/2 Fod Ved Lavvande og 17 1/2 Fod ved Højvande hele Aaret rundt. Naar Vandet er lavest, er der i Løbene til *Orinoco River* følgende Dybder: *Yaya Pass* 13 1/2 Fod, *Mucata Pass* 15 Fod, *Palo Salo Pass* 14 1/2 Fod, *Mamo Pass* 16 Fod og *Panapana Pass* 13 Fod.

## Kjøbenhavns Børskurs d. 13. April 1897.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
<b>Dampskibs Aktier.</b>				
Foren. Dampskib-Selsk.....	101	101 1/4	100 3/4	101
Thingvalla .....	22 1/4		22	22 3/4
Danmark .....			81	81 1/4
Norden .....			111	111 1/4
Kjøbenhavn.....			90	90 3/4
Carl .....	50		49 3/4	50
Dannebrog .....	104 1/2		104 1/2	104 3/4
Skjold .....			71 1/4	71 3/4
Helsingørs Dampsk.....			—	—
Østersøen .....			—	—
Nordsøen .....			—	—
Torm .....			—	—
Foren. Bugser-Selsk.....			—	—
Dansk-russisk Dampsk.....			—	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>				
4 0/0 foren. Dampsk.....			—	—
5 0/0 — — .....			—	—
5 0/0 Thingvalla 1880.....			—	—
5 0/0 — 1894.....			—	—
5 0/0 Norden.....			—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>				
3 0/0 Stats.....			—	—
3 1/2 0/0 uopsig. Stats.....			99 1/2	100 1/2
3 1/2 0/0 Husejer Kreditk.....	94 1/2		94 1/2	94 3/4
3 1/2 0/0 Kblvns Kreditf.....			94 1/2	95
3 1/2 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser....			95 3/4	96
4 0/0 — — 6 — .....			98	98 1/2
3 1/2 0/0 Landkreditk. 3 — .....			95 1/2	96
<b>Aktier.</b>				
Nationalbank.....	157 3/4	1/2	157 1/4	157 1/2
Privatbank .....	119 1/2	3/4	119 1/2	119 3/4
Landmandsbank .....			123 3/4	124 1/2
Handelsbank.....			121 3/4	122 1/2
Burm. & Wain .....			94 3/4	95
Helsingørs Jærnsk.....			—	108
Sukkerfabr. ....			92 1/4	92 1/2
Bryggeri Aktier .....			111 1/2	111 3/4

### Vekselkurseer.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg .....	89.05	88.90
London.....	18.15	18.12
Paris .....	72.25	—
Amsterdam .....	150.25	—

### Notering paa Berlins Børs d. 12. April 1897.

Russiske Noter .....	216.40
4 0/0 Russiske Consols.....	—
4 1/2 0/0 — Boden Kredit .....	105.60
6 0/0 Mexikanske .....	97.40
5 0/0 Rumænske Stats.....	99.75
4 0/0 — — 1890.....	87.80

Omsetningen i Dampskibs-Aktier ved Noteringen har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 76,000, »Thingvalla 4,000, »Danmark« 2,000, »Norden« 22,000, »Carl« 22,000, »Dannebrog« 10,000, »Skjold« 28,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, Ved Stranden 16.

# Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

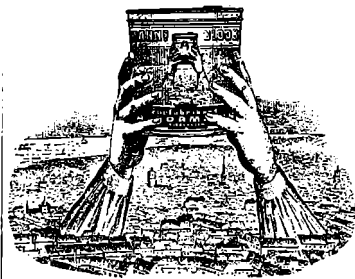
Helsingør,

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.

Dr. med. Goldschmidt,  
Klinik for  
Hud- og Kønssygdomme.  
Hovedvagtgade 8, 1. Sal,  
Kl. 12—1 og 7—8.

Mahogni, Nøddetræ,  
Teaktræ, Whitewood  
samt andre fremmede saa vel som  
danske Træsarter forefindes i stort  
Udvalg i tørre Varer.  
**M. H. Krause.**  
Kjøbenhavn, Niels Ebbesøvej 6 V.  
Telefon 3205.

**Café van Zandt**  
St. Annæ Plads 6,  
Hjørnet af Strandstræde,  
KJØBENHAVN,  
anbefaler sin Restaurant fran-  
çais med alle Aarets  
Specialiteter.  
H. J. Pedersen.



**A. FORMANN.**  
KJØBENHAVN K.  
TELEFON 218.

Noget nyt og enestaaende!  
!! Forsøg !!

**A. Formanns  
Blodbudding**

(1 hermetisk Patent-Daaser)

anbefales af de fleste Læger  
for sin store Næringsværdi.  
Den er mættende, nem at op-  
varme, billig, kan spises uden  
Tilsætning, og erstatter en  
fersk Middagsret.  
Den faas hos de fleste Skibs-  
provianterere i Danmark.

**Metalspejllapparater,  
Havnefyg & Lanterner.**

Fabrik:  
Læderstræde Nr. 9.  
Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

**DENTIN** er en Tand-  
plumbe;  
nogle faa  
Draaber i  
den hule  
Tand hindrer Luftens Adgang  
og stiller derved de heftigste  
Tandsmerter.

9, Kronprinsensgades nye  
Materialhandel.  
CHR. V. MENDE, cand. pharm.

**TH. SIMONSEN,**  
Nyhavn 57.  
Sølv Medaille i Malme  
for Lanterner.

**PETERSEN, MØLLER & HOPPE.**

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.  
COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg, regular line  
of steamers between Brazil and Copenhagen & vice versa.  
Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean  
Portugal and Copenhagen & vice versa.  
Hamburg and Balise line of steamers.  
Telegraphic Address: „HOPPE“.

**Enhver Kaptajn,** som vil  
spare  
Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste  
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon Nr. 6. **G. W. Møller, Dragør.** Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.



Hovedkontor for Danmark  
St. Kongensgade 24, Kjøbenhavn.

**Harald O. Rist.**

Ingen Ekstra-Præmie for Cycle-Kørsel.  
Agenter antages.

**Holm & Wonsild,**

Skibs- Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.  
Kjøbenhavn og Lübeck.

**Kunstfyrværker Fritz Busch**

anbefaler sig med

Signaliseringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber  
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium: Bopæl:

Enghavevej. V. Valdemarsg. 24. V.

**C. W. Obel's**

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

TELEPHONE NO.  
182 BROAD.

TELEGRAPHIC ADDRESS  
„RAHTJENS, NEW YORK.“

**RAHTJEN'S AMERICAN  
COMPOSITION COMPANY**

TRADE MARK.



[MANUFACTURERS OF]

THE GENUINE HARTMANN'S RAHTJEN'S ANTI-FOULING COMPOSITION  
FOR BOTTOMS OF IRON AND STEEL VESSELS.

RED HAND BRAND

OFFICE:

26 BEAVER STREET, N. Y.

FACTORY:

69 WANDYKE ST. BROOKLYN.

OTTO PETERSEN, PRESIDENT.

**Ny Carlsberg Øl.**

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det  
særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.

Depôt: Toldbodgade 14.

**G. P. Lauritzen & Co.,**

Establishment for

UNIFORMER, UNIFORMEFFEKTER og ORDENSBAAND,  
samt de nye, af Krigsministeriet approberede, vandtætte Officørs-Havelocke,  
saavel som for alt civilt Skræderarbejde.

Vesterbrogade Nr. 30. Kjøbenhavn V.



# 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.

## Fanø praktiske Sømmandsskole.

Saa vel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid. Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,  
Nordby, Fanø.

# SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

De forskellige Code's benyttes, som Watkins, Scotts, A. J. & A. B. C. Breve, Telegrammer, Dokumenter etc., som ere adresserede til vort Firma, og som ere bestemte for Skibsførere, blive udleverede prompt ved Skibets Ankomst.

**Forlang altid**

# Otto Mønsted's

## Margarine

specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet.

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken

SOUTHALL

near LONDON.

Overretssagfører J. WESTENGAARD,

Vestervoldgade 2, Kjøbenhavn V. Telefon 3424.

# Holm & Collerup,

## Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer

udføres solidt, hurtigt og billigt.

## Bekendtgørelse

fra

# Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

Overensstemmende med Lotteriets nye Plan, der træder i Kraft med den nu paabegyndende 21de Serie, vil der paa de, gennem alle 6 Trækninger i Spil værende **100 000 Lodder** blive fordelt et Antal af ialt

**52000 Gevinster**

saaledes, at gennemsnitlig ikke alene Halvdelen af samtlige Lodder, men yderligere 2000 Stkr. derover faar Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Lodder i tvende forskellige Rækkefølger efter en steds stigende Skala erholde Gevinst i hver Trækning, hvorom, saavel som 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 — " 25 —	62 — " 50 —	62 — " 25 —
100 — " 10 —	100 — " 20 —	100 — " 10 —
959 — " 8 —	959 — " 10 —	959 — " 8 —

I denne Trækning vil henholdsvis mindst 100 og 50 Nummere i Rækkefølge faa Gevinst.

Desuden: 150 Extragevinster à 10 Kr.

Ialt: 3,750 Gevinster.

Lodsædler til Trækningen, der finder Sted den 21. April, sælges, saa længe Forraad haves, à 1 Kr. Stykket hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19, hvorfra Planen paa Forlangende udleveres gratis.

## Direkte Import en gros af amerikanske Træsorter.

Nød, Whitewood samt Eg ogsaa i spejlskaaren Vare, Mahogni i alle Dimensioner anbefales Forbrugere. Varerne ere prima og damptrøede og Friserne de billigste.

Telefon 3338.

EMIL HAMMELEV, Store Kongensgade 81, Bagb.

## A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

„Dansk Sefartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN

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

Abonnement modtages St. Annæ Plade 26, 10—8, hvortil ogsaa Bidrag til

Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Sefartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Steder.

### AVERTISEMENTS-PRIS:

Første Side pr. Petitionlinie à 45 mm Brede 25 Øre

De øvrige Sider — — — — — 20 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover . . . . . 20% 30% 50%

Mindre end 1/2 Side . . . . . 10% 20% 40%

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

Triers Bogtrykkeri (G. L. Lind & Numa Frænkell) Kjøbenhavn

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

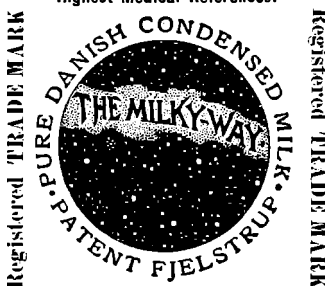
Nr. 16.

Kjøbenhavn, Torsdag den 22. April 1897.

4. Aarg.

INDHOLD: Sø- og Handelsretsdom. — Fra Nyheden til Macassar. — Generalforsamlinger. — En Bjærgningssag. — Fragtmarkedet. — Søulykker i Februar Maaned 1897. — Ugens Havarier. — Foreningsmeddelelser. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

DANISH  
Pure Condensed Milk.  
The **MILKY-WAY** Brand  
In Taste & Colour like new Milk  
Highest Medical References.



Registered TRADE MARK  
Registered TRADE MARK  
• NEW INVENTION •  
The Danish Milk Condensing Co.  
Factories & Head Office 8 Vestergade  
COPENHAGEN  
Telegr. Adr.: Anglodane. Code ABC.

## AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106

Lager af Papir og 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 24.

## NORSK MARGARINE

fra **Fabriken Mercur, Christiania,**

der er anerkendt som det fineste og mest holdbare Fabrikat i Verden, faas i  
Hovedoplaget for Danmark

hos

**JOHANSEN & BRUUN,**

Kompagnistræde 14 & 15. Telefon 3210.

Smør i alle holdbare Kvaliteter føres til billigste Priser.

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

31, Havnegade. København K.

Jernlager etc. paa Midtermolen i Københavns Frihavn.

Generalagent for «Pomerania»,

See- und Fluss-Versicherungs Gesellschaft i Stettin,  
tegner Forsikkring af Skibe, Skibparter, Ladning og Fragt til faste  
billige Præmier,

modtager Ordres som Agent for Messrs. Bolling & Lowe i London,  
La Societé Cockerill i Seraing, Messrs. Bullivant & Co. i London  
samt overtager Kjøb og Salg af Dampkibe, Bugærdampere, 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.

## Prima rögede Skinker.

Store Partier prima, letsaltede, nyrögede Skinker og Flæsk,  
ferske og salte Viktualievarer samt prima dansk Svinefedt anbefales til  
meget lave Priser.

12. Højbroplads 12.  
ved Gammelstrand.

**YOCARINI** CIGARETTEN 100 Stk. 2 Kr. Verdensberømt  
TOBAKKEN pr. Pd. 5 Kr. og billig.  
kun ægte **Wilh. Jørgensen.** Østergade 61. en gros

## Syndergaard Aquaviter.

Prisbelønnet overalt, hvor de  
har været udstillede.  
Fabriken grundlagt

1730.

Ældste Brænderi i Danmark.  
6 Kvaliteter i Fabr. egen Aftapn.

## Skibsdagbøger

1/1 Aars & 1/2 Aars

med trykt Brugsanvisning  
til Forbrug & Forhandling  
billigst hos

**S. Friedländer,**  
Ved Stranden 14  
KJØBENHAVN.

**Aut. Forhyringsagenter,**  
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

A. C. Grell, Toldbodgade 16.

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

anbefales fra Lager.

**John Forbæchs Eftf.,**  
St. Annæ Plads 19 & 21.

Teaktræ

## 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 ogsaa paa Lager.

Eneforhandlere i Skandinavien og Finland af Teaktræ:  
**Trækompagniet, Københavns Frihavn.**

Telefon 1268.

Telegr.-Adr.: Nilsson 167

## CARL NILSSON.

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.

Amaliegade 36. København K.

(forhen Amaliegade 37).

Største Lager her paa Pladsen af alle Sorter Maskin- og Cylinder-  
Oljer, Smørelser og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige  
Artikler for Dampmaskiner.

Eneforhandling af:

Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil.  
Zynkara. (Til Forebyggelse af Tæring, Syre- og Kjædelstensdannelse).  
Angus' Special Pakninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent  
Kamelhaars Drivremme. "Kerasha". Patent Træ-Remskiver.

Overretssagfører **J. WESTENGAARD,**

Vestervoldgade 2, København V. Telefon 3424.

**Norsk MARGARINE** fra **Aug. Pellerin fils & Co. i Christiania** Ladegaardsvej 13.  
faas hos D'Herrer Handlende og fra Agenturet

# HAMBURG.

## Det Skandinaviske Selskab i Hamburg.

Lokalet, beliggende i Königsstrasse 14, II., er aabent hver Dag fra 11 Form. til 12 Aften.

Læsebordet er forsynet med samtlige Hovedstads-aviser, samt et større Antal Provinshlade (ca. 50 Stkr.) Endvidere forefindes Billard og Musikværelse.

Samtlige Lokaler stilles til Disposition for vore ærede tilreisende Landsmænd og vil et eventuelt Besøg altid være os velkomment.

Besøgende have fri Adgang i 14 Dage.

Bestyrelsen.

## W. B. Dick & Co. Ld.

eneste Fabrikanten af

Dick's bekjendte Maskin- og Cylinder-Olier samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:

Alte Gröningerstrasse 12<sup>1</sup>.

Telegr.-Adr. Dicotto. Telefon 3999.

Agent for Kjøbenhavn:

Johs. Bülow, Zinnsgade 4. Ø.

## Emil G. v. Høveling, Hamburg.

(Telegr. Adr. Composi.)

Patentfarve

for Skibsbunde og Jærnkonstruktioner imod Rust og imod Bevokning. Leverandør til mange af de største Damp- og Sejlskibsrederier, Ene-Leverandør til den kejserlige tyske Marine.

NB. For Træskibsbunde særlig virksom Patentfarve imod Bevokning og imod Orm, strygefærdig til umiddelbar Brug.

Agenter og Lagre i: Bergen, Bremerhavn, Elsfleth, Flensborg, Stettin, Rotterdam, Antwerpen, Dünkirchen, Genua etc.

Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:  
Kapt. CARL HAVEMANN, Kjøbenhavn, Amaliegade 91.

I England under Firma British Antifouling Composition and Paint Company Ld. 32 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik i Barking ved London.

Agenter og Lagere i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull, Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama, Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney, Mauritius etc.

## Knöhr & Burchard Nfl.

Telegram-Adr.  
KNÖHRHARD

Hamburg,

Telephon  
247

Damp- & Sejlskibsmæglere.

Køb, Salg & Kontrahering af Skibe.

Speciel Afdeling for

Assurance & Havarisager.

## W. Engelbrecht,

St. Kongensgade 61,

Frugt- & Grønthandel,

anbefaler

Kartofler, Konserves, Frugt  
til Skibene.

## 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.

## J. E. Møllers Enke & Co.

Kjøbenhavn.

ENEFORHANDLING

af

MILWARD & SONS  
Fiskekroge.

## S. Lerche,

50 — Nørrebrogade — 50

Værksted

for gode, solide og billige

Modeller.

## Pumper,

udmærket egnede til Lastpumper.

Maskinfabrikken Rannje,  
Mathæusgade 6.

### EM. Z. SVITZER'S

#### SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1893.      Telegraphic address »SVITZER«

[Agents for  
Great Britain.

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/ Tyne.  
telegraphic address: »Jürgenson«.

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill.  
telegraphic address: »Hobdell«.

The company maintains stations at the following ports, where a salvage boat will be stationed, always ready to leave at short notice.

COPENHAGEN	»SVITZER«.
KASTRUP	»HØYER«.
EL SINORE	»SWITZERGOTTLIEB«.
KORSØR	»JØRGENSEN«.
ALBUEN (LAALAND)	»GUNNERSEN«.
FREDERIKSHAVN	»SVITZERLUND«.
GOTHENBURG (SWEDEN)	»ELFVERSSON«.
GREIFSWALD (GERMANY)	»SPRUTH«.

The company's boat „Em. Z. Svitzer“ — in conjunction with the boats belonging to the Northern Salvage Company of Hamburg, viz: s/s „Berthilde“, s/s „Berger Wilhelm“ and s/s „Neva“ — operates in the Mediterranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).

## Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon Nr. 6. **G. W. Møller, Dragør.** Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

## Danchells Fabriker.

Linoleum.

Voxdug.



Anker-Marke

Eneudsalg i Danmark  
for

Delmenhorster  
Linoleumfabrik.

Fabrilksudsalg: Fabrik og Lager:  
Pilestræde 13. Matthæusgade 5.  
Telefon 545. Telefon 2680.  
Kjøbenhavn.

## 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.

## Sø- og Handelsrettdom.

Tilbagebetaling af erlagt Konsulatsafgift.

S/S. Nr. 15/1897 (afsagt d. 8de April 1897).

Aktieselskabet »Dampskibsselskabet Torm« mod Generaldirektoratet for Skattevæsenet.

Sagsøgerne: »Aktieselskabet Dampskibsselskabet Torm« købte i November Maaned 1896 i Kiel et nybygget Dampskib, der er blevet registreret her i Landet under Navnet »Helene«. Efter at have foretaget en Prøvefart d. 22de November, afgik Skibet paa sin første Rejse, Riga—Gent; derfra til Burntisland efter Kul til Kjøbenhavn. Den 7de Januar d. A. blev det 1ste Gang udklareret herfra og overhovedet fra nogen dansk Havn.

Da Toldvæsenet derefter afkrævede Sagsøgerne Konsulatsafgift, i Henhold til § 2 i Lov Nr. 92/1893 af 14de April 1893 om Konsulatsvæsenet, for Halvaaret fra d. 1ste Juli til d. 31te Decbr. 1896 af det nævnte Skib, vægrede Sagsøgerne sig først ved at betale samme, og, da de i den Anledning blev truede med Udpantning, betalte de vel d. 30te Januar d. A. det fordrede Beløb af 556 Kr. 05 Øre, men kun under Protest og med Forbehold af Ret til at kræve Beløbet tilbage. Ved Stævning til Generaldirektoratet for Skattevæsenet ved dets Generaldirektør E. D. G. Blechingberg har Sagsøgerne derpaa paastaat dette tilpligtet at tilbagebetale dem det anførte Beløb med Renter deraf, foruden skadesløse Sagsomkostninger, idet Sagsøgerne have fremhævet, at Skibet Helene hverken befandt sig i udenrigsk Fart ved Begyndelsen af Halvaaret, 1ste Juli til 31te December 1896, eller i Løbet af bemeldte Halvaar var blevet udklareret fra dansk Havn til udenrigsk Sted, medens en af Delene formentlig efter Ordene i § 2 i den omtalte Lov maatte foreligge, for at den ved samme fastsatte Afgift skulde kunne kræves. Det indstævnte Generaldirektorat har derimod hævdet, at Afgiften med Rette er opkrævet i nærværende Tilfælde, og har derfor ved den for samme mødende konstituerede Kammeradvokat nedlagt Paastand paa Frifindelse med Tillæg af Sagens Omkostninger, saaledes at der tilkendtes ham Salær.

Hvad Realiteten angaar, da er det af Kammeradvokaten paa Indstævntes Vegne gjort gældende, at det formentlig fremgaar af Forhandlingerne i Rigsdagen om det Lovfor-

slag, der gik forud for Loven af 14de April 1893 om Konsulatsvæsenet, under hvilke Forhandlinger det af Regeringen forelagte Lovudkast blev forandret derhen, at der ikke som hidtil skulde udredes en vis Afgift af danske Skibe i de forskellige Konsulathavne, naar de lossede og ladede der, men derimod en fast halvaarlig Afgift, forsaavidt de gik i udenrigsk Fart, at Meningen var den, at den fastsatte ny Afgift skulde udredes af ethvert dansk Handelsskib, som til en eller anden Tid af det paa-gældende Halvaar, være sig endog kun dets Begyndelse eller dets Slutning, var i udenrigsk Fart, saaledes som af Toldvæsenet hævdet, hvad der formentlig ogsaa stemmede med selve Ordene i § 2 af Loven af 14de April 1893, hvilken Lov endvidere udtaler, at Overtoldbestyrelsen fastsætter de nærmere Regler for Afgiftens Opkrævning.

Dette sidste Moment findes der imidlertid ikke at kunne tillægges nogen Betydning, da Meningen med den nævnte Bestemmelse ikke kan ses at være den, at Overtoldbestyrelsen skulde kunne paalægge nogen Afgiftspligt udover de Tilfælde, som selve Lovens Ord hjemle. Det er derfor meget vel muligt efter det under de paaberaabte Forhandlinger Fremkomne, at man fra først af har tilsigtet at gøre den ved den omhandlede Lov indførte Afgift anvendelig i alle Tilfælde, hvor et dansk Handelsskib blot i nogen Tid af Halvaaret havde været i udenrigsk Fart, men ej heller dette findes der, selv om det maatte forholde sig saaledes, at kunne tillægges nogen Betydning, undtagen forsaavidt det er foreneligt med Ordene i Lovens § 2. Men disse, der gaa ud paa, at danske Skibe, der gaa i udenrigsk Fart skulde betale halvaarlig Afgift, og at denne paa hviler Skibet, saafremt det ved Halvaarets Begyndelse befinder sig i udenrigsk Fart eller i Halvaarets Løb udklareres fra dansk Havn til udenrigsk Sted, synes ikke naturligen at kunne forstaas derhen, at Afgiften skulde kunne blive anvendelig i et Tilfælde som det foreliggende.

Idet Sagsøgenes Paastand derfor blev taget til Følge, hævdes Sagens Omkostninger, og det indstævnte Generaldirektorat for Skattevæsenet idømtes at betale Aktieselskabet »Dampskibsselskabet Torm« 556 Kr. 05 Øre med Renter.

### Fra Ymuiden til Macassar.

Vi have modtaget følgende:

Med Bark »Emilie« sejlede jeg fra Ymuiden den 17de November 1896 for 4de Gang, bestemt til Macassar og Mollukkerne. Med vestlig og N.-vestlige Vinde var vi Kanalen ude den 23de November og fortsatte Rejsen uden nogen nævneværdig Tildragelse, vest om de Kap verdiske Øer. Linjen passeredes paa 28° V. Lgd. den 18de Decbr., med meget skral og flau S. O. Passat; gik derefter til Luvart af Fernando Noronha med den brasilianske Kyst i Sigte; passerede et godt Stykke vest om Trinidad og tæt sønden om Tristan da Cunha. Den 12te Januar 1897 var vi paa 0° Længde og 43° S. Br., den 17de passeredes Længden af Kap det gode Haab paa 45° 13' S. Br.

Den 22de og 23de havde vi svær Storm af S. O. paa 44° S. Br. og 40° Lgd. Hidtil var ingen Is set, men den 24de Jan. paa Hundevagten passerede vi 3 temmelig høje Isbjærge, Kl. 7 Morgen ligeledes 1 meget højt, men i stor Afstand, Kl. 11 Form. passeredes et, som ved Vinkelmaaling viste sig at være over 600 Fod højt; samme Eftermiddag saas ialt 13 mindre og større Isbjærge, om Natten passeredes 3 og om Formiddagen den 25de

passeredes 5 store og 2 mindre; hidtil havde Vinden blæst frisk af S. V. og V. S. V., men halede nu mere vestlig, og til vor Sorg blev det tæt Taage, som holdt sig til den 27de om Formiddagen; vi saa ikke mere Is, og Klimaet var betydelig mildere. Imellem 40° og 50° østl. L., hvor vi havde Isen, sporedes en svag Strømsætning i nordlig Retning, men efter at det var bleven Taage og til det klarede op, havde Strømmen forandret sig i sydlig Retning. I Dag er det den 31/1 97 paa 44° 1' S. Br. og 65° 27' øst. Lgd., vi har siden Taagen lettede haft meget fint Sommervejr og de 2 sidste Dage kun en svag Luftning af N. V. Det er min Overbevisning, at er man i Syd-Atlantehavet eller det indiske Hav sønden for 40° Br., da er man aldrig sikker for Is; de store Isbjærge ere ikke farlige, thi de giver et Skin fra sig, men det er de mindre afbrækkede Stykker, som til Tider synker helt under Vandets Overflade, for atter at dukke op igen, man maa befrygte; de ere alle store nok til at havarere et Skib, som sejler med 7 à 8 Knobs Fart; thi efter min Mening hjælper det ikke at man lægger Skibet til at drive; for det første kan man ligesaa let drive paa et Stykke og maaske lettere, og for det andet vil man nødigt spille den kostbare Tid; saa snart jeg er syd for 40° S. Br. og det er usigtbart i Vejret, sejler jeg altid med Fortoppen

indbraset Bidevind og Stortoppen efter Omstændighederne, hvorimod Mesan- og Gaffeltopsejl tages bort. Jeg har hørt udtale, at Skibe sejler her nede uden at offre Isen en Tanke, ja, at de endog om Natten er passeret vistnok Is, men antaget det for et Vrag. Det er ikke nok, at Islinjen i Kortet er aflagt syd for Skibets Rute; thi jeg har nu 3 Rejser efter hinanden truffen Is nord for nævnte Linje.

Den 2den Februar, Morgen Kl. 4, passerede vi atter et stort Isbjærg, og et Par Timer senere 3 mindre; vi befandt os da paa 43° 50' S. Br. og 73° 45' Ø. Lgd.; dette var mig uventet, da vi nu var østen for Kergulen Island, hvor Islinjen slaar en stor Kurve syd paa.

Den 25de Februar passerede vi igennem Lombock Strædet imellem Baly og Panditta, det tog 16 Timer; den 27de Februar, Aften Kl. 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, ankrede vi paa Macassar ydre Red, med 102 Dages Rejse.

Jeg erfarede af mine Breve fra Hjemmet, at Kapt. Steffensen er død paa Hjemreisen, og at Sonnicksen og Petersen har været haardt angrebne af Berri Berri. Det er det mærkelige ved den Sygdom, at det mest er Kaptajnerne, som angribes. Kendes der endnu ingen Medicin imod denne Sygdom? Jeg har talt med 2 Læger derom, men de kendte ingen, i hvert Fald ingen, som kunde megives om Bord i Skibene. Jeg kender af Erfaring en Medicin, som faas i Hamburg under Navn af »Universal-Medicin« eller Fetttropfen. Jeg bruger den personlig af og til, naar jeg mærker noget Ildebefindende, og jeg har kendt den omtrent siden jeg var Barn, jeg har stor Tiltro til den; nu vil jeg i Skibsfartens Interesse spørge — har en Skibsfører Lov til at bruge anden Medicin end Lægebogen foreskriver, eller kan han derfor blive straffet? Jeg vil og kan meget anbefale disse Draaber, og jeg tror det vilde være godt, om det blev paabudt, at de fandtes i ethvert Skib i oversøisk Fart; men det er jo af den Slags, som Lægerne i Almindelighed ikke ser godt til; kunde disse Linjer hjælpe til, at Skibene kunde blive forsynede med et Middel mod denne om sig gribende Sygdom, da er Hensigten naaet; og jeg beder derfor den ærede Redaktion for »Dansk Søfartstidende« om at fremføre disse Linjer i Deres ærede Blad.

Macassar, den 1ste Marts 1897.

J. Thomsen,

Fører af »Emilie« af Fanø.

## Generalforsamlinger.

Det forenede Dampskibsselskab har holdt aarlig Generalforsamling. Højesteretsadvokat Shaw dirigerede. Bestyrelsens fungerende Formand, Kommandør C. A. Garde, meddelte Aarsberetningen.

Fragterne have den største Del af Aaret været meget lave; men i Begyndelsen af September viste der sig ganske pludseligt og uforudset en stærkt opadgaende Bevægelse, først fra Amerika, derefter fra Sortehavet og endelig fra Østersøen. Desværre varede denne Stigning kun nogle Maaned, hvorefter Markedet faldt tilbage i den samme livløse Tilstand som tidligere. Imidlertid nød Selskabet selvfølgelig godt af de højere Fragter, da det sjældent indgaar paa Afslutninger i forvejen, men tager Øjeblikkets Chancer.

Med Hensyn til Udgifterne har Kulpriserne i 1896 ikke vist nogen Stigning, men Kullene have tværtimod gennemgaaende været billigere end Aaret forud, hvilket væsentlig skyldtes den Omstændighed, at de engelske Minearbejdere ogsaa i 1896 forholdt sig rolige, saa at den normale Udvikling ikke albrødes af de fra tidligere Aar kendte, mere eller mindre langvarige Arbejdsstansninger og dermed følgende forbi-gaaende Dyrtid. De lave Kulpriser ledsagedes i Aarets første

9 Maaneder af lave Kulfragter, hvilke først i Oktober undergik en Stigning.

For indenlandske Afdeling havde Aaret stillet sig mere gunstigt end sædvanlig, hvilket væsentlig var begrundet i det gode Sommervejr.

I Januar og Oktober Kvartal havde Godstrafiken været særdeles god, uagtet de store Partier af Korn og Foderstoffer, som fremkom i forrige isfri Vinter 1894, fuldstændig udeblev i 1896, dels fordi betydelige Kvantaler blev sendte pr. Jærnbane fra Frihavnen direkte til Provinserne, og dels og hovedsagelig fordi de større jyske og fynske Provinshyer havde importeret direkte saavel til eget Forbrug som til Forsyning af de nærliggende Byer og Oplandet. I hele Aaret var udført fra Kjøbenhavn 1861 Rejser imod 1614 i forrige Aar, altsaa 247 Rejser mere, og ialt var paa disse befordret 720,618 Godsforsendelser mod 608,842 i 1895, altsaa 111,776 Sendinger mere end i Fjor. Af levende Dyr var der sendt fra Provinserne til Kjøbenhavn 1455 Heste imod 1027 Aaret før, af Hornkvæg 10,656 Stk. imod 11,136 Stk. Aaret før og af Svin 6659 Stk. imod 2078 Aaret før, altsaa c. det tredobbelte Antal.

Medens 1896 saaledes for indenlandske Afdeling havde været særlig god, vare Udsigterne for i Aar ikke slet saa lovende paa Grund af, at Statsbanerne ifølge Lov nedsætter sine Takster og derved tvinger Selskabet til at følge efter. Selskabets ny Fragttakst er allerede traadt i Kraft den 1ste Januar i Aar samtidigt med Statbanernes, og i Løbet af Sommeren ville Statsbanerne nedsætte sine Persontakster meget betydeligt, men endnu er det ikke muligt bestemt at forudse Følgerne af de paapegede væsentlige Forandringer.

Selskabets Flaade var i Aarets Løb forøget med 5 Skibe, medens 2 Skibe vare udrangerede; ved Aarets Slutning var det samlede Antal af Skibe 118 med 14,239 nominelle Hestes Kraft. Vedligeholdelse af Skroene med Tilbehør havde udgjort: 889,948 Kr., som fordelt paa Brutto Tonnagen 84,376 Tons gav en Gennemsnits-Vedligeholdelses-Udgift pr. Ton af 10 Kr. 67 Øre imod 10 Kr. 14 Øre Aaret forud.

Skibene havde ialt sejlet 722,980 Mil, hvilket gav pr. Skib 6,341 Mil og en Fart i Gennemsnit af 9,1 Knob med et Kulforbrug af ialt 1,283,703 Tdr. Kul, hvilket gav pr. sejlet Mil et Forbrug af 1,34 Tdr. Kul og i Pd. pr. Hest pr. Mil af 3,27 Pd. mod 3,46 i 1895. Den ordinære Udgift til Maskinernes Drift og Vedligeholdelse havde været 3,607,293 Kr. og ekstraordinært var anvendt 103,930 Kr. Af den ordinære Udgift var medgaaet til Lønninger 18 pCt., til Vedligeholdelse 8 pCt. og til Forbrugsartikler 74 pCt. Pr. Hest pr. Mil havde den ordinære Udgift været 4 Kr. 9 Øre mod 4 Kr. 54 Øre i 1895.

Skibenes samlede Kulforbrug udgjorde 183,000 Tons imod 167,000 i 1895, og Prisen af Forbruget var i Gennemsnit 14 sh. 10 d. pr. Ton mod 15 sh. 3 d. i 1895, hvilket sammenlignet med 1895 repræsenterer en Besparelse af ca. 60,000 Kr.; men det større Forbrug af 16,000 Tons gav imidlertid en Merudgift af 215,000 Kr., hvorved den samlede Udgift til Kul blev 2,447,655 Kr. 31 Øre imod 2,292,260 Kr. i 1895. I Arbejdspeuge ved Losning og Indgivning af Kul i Kjøbenhavn betalte Selskabet i 1896 103,000 Kr. Den 1ste April 1896 traadte den ny Beregning af Tolden paa Kul i Kraft, nemlig i Stedet for 5,2 Øre pr. 100 Pd. betaltes ifølge den ny Lov kun 4,5 Øre pr. 100 Pd., hvilket gav en Besparelse af ca. 3000 Kr. aarlig alene i Kjøbenhavn. Som Følge af Toldens Beregning efter indtagen Vægt spares endvidere den tidligere tvungne Benyttelse af autoriseret Maaler ved Klarering af ikke fuldt lastede Skibe, hvorved aarlig indvindes 15 Øre pr. Læst af ca. 17,000 Læster eller ca. 2500 Kr.

Den samlede Fragtindtægt havde været 15,289,858 Kr. 84 Øre og Provision, Agio samt forskellige Indtægter 410,418 Kr. 55 Øre, ialt 15,700,277 Kr. 39 Øre, som var 1,811,175 Kr. 73 Øre mere end i Fjor.

Medens Indtægterne saaledes havde været væsentlig større, vare Udgifterne for Driften samtidigt voksede paa Grund af den forøgede Sejlads; der var saaledes udgivet mere end i 1895: til Kul 155,395 Kr., til Folkehjere og Kostpeuge 215,568

Kr., Havne-, Told- og Skibsafgifter 117,369 Kr., Arbejdspenge og Pakhusleje 290,620 Kr., Provision 85,894 Kr. o. s. v., saaledes at den samlede Merudgift blev 1,228,559 Kr. 77 Øre.

Paa Sø- og Brandforsikring var der en Merudgift af 66,113 Kr. 13 Øre, paa Rente-Konto en Mindreudgift af 6203 Kr. Aarets Overskud blev derefter 2,427,439 Kr. 67 Øre. Herpaa var foretaget de sædvanlige Afskrivinger paa Inventar og Pakboder, 21,161 Kr. 66 Øre, samt henlagt det statutmæssige Beløb til Fornylsesfonden 1,193,577 Kr. 44 Øre og til Assurancefonden 440,519 Kr. 77 Øre, ialt til Beløb 1,655,258 Kr. 87 Øre. I Tantième fragik 77,218 Kr. 8 Øre, til Pensionsfonden var henlagt 50,000 Kr., hvorefter Udbyttet foresloges fastsat til 8 pCt., som udgjorde 640,000 Kr., medens Resten 25,033 Kr. 90 Øre overføres i ny Regning.

En Aktionær: Som bekendt fik Bestyrelsen i Fjor ingen Decharge. Bestyrelsen ignorerede dette; er det altsaa ligegyldigt, om der gives Decharge eller ej. Hvad forstaas der ved Decharge?

Dirigenten: At give Decharge er at afskære sig fra at gøre Ansvar gældende. Naar der ikke er givet Decharge, staar det enhver Aktionær frit for at gøre Ansvar gældende.

En Aktionær anmodede Bestyrelsen om at drage Om-sorg for, at Lovenes § 27 blev affattet noget anderledes, saaledes at det blev noget mere fikseret, naar den der omhand lede Henlæggelse skal finde Sted.

En Aktionær: Var der truffet en endelig Ordning af Selskabets Ledelse, navnlig saaledes, at der bliver ansvarlige Direktører?

Den fung Formand: Bestyrelsen skulde tage Spørgs-maalet om en noget anden Affattelse af Lovene paa det nævnte Punkt under Overvejelse. Med Hensyn til Admini-strationens Ordning var der endnu ikke truffet nogen endelig Bestemmelse. Det var jo et Spørgsmaal, som meget nøje maatte overvejes.

En Aktionær bragte Bestyrelsen en Tak for det for-løbne Aars Resultat og særlig for Ansættelsen af den nye, dygtige Direktør.

Der gaves derefter enstemmig Decharge.

Til Bestyrelsesmedlemmer genvalgte Gehejmeetatsraad Tietgen og Grosserer Fr. Th. Adolph, til Revisorer d'Hr. Aschlund og Jul. Herforth.

Foreningen til Søfartens Fremme har holdt aarlig Generalforsamling. Grosserer Carl Melchior dirigerede. Kassereren, Grosserer Moses Melchior, fremlagde Regn-skabet. Formuen udgjorde 202,735 eller 6,782 Kr. mere end forrige Aar. Dette Resultat fremkom navnlig ved Navigations-skolens heldige Udvikling. Foreningen havde modtaget de sædvanlige Gaver. Indtægterne beløb sig tilsammen til 35,000 Kr. Regnskabet godkendtes.

Formanden, Kommandør N. J. Jespersen, meddelte Aarsberetningen. Navigationsskolen var i en stadig blomstren, hvilket hang sammen med den stadig voksende Handelsflaade. Der skabtes imidlertid et meget større Antal Styrmand, end der var Plads til her hjemme. De absolverede Eksaminer udviste fortrinlige Resultater. De tre f. A. ved Eksaminer præmierede Elever vare V. G. Andersen, R. S. Petersen og C. P. R. Barfod.

Under de nævnte Forhold havde Foreningens Tiskud til Skolen kunnet betydelig forringes, samtidig med at man havde kunnet forhøje Timelærertilønnen. — Navigationsskole-bestyrer Schwartz' foreslaaede Pension var af Rigsdagen sat ned fra 3,000 til 2,000 Kr., men man havde kunnet give ham Ækvalent herfor derved, at han havde overtaget nogle Undervisningstimer. — Bestyrelsen havde fra andre her-værende Skibsfarts-Foreninger modtaget Forslag om Dannelsen af en Fælles-Repræsentation for de forskellige For-eninger vedrørende Søfarten. Til Forhandling herom havde Bestyrelsen valgt Formanden og Viceformanden (Kommandør N. Jacobsen). Man ventede at faa Sagen i Orden inden Mødet i Stockholm.

Til Bestyrelsesmedlemmer genvalgte Kommandørerne Jespersen og Jacobsen samt Kontorchef Ortman.

## En Bjærgnings-sag.

High Court of Justice Admiralty Division.

I denne Sag gjorde Dampskibet Auerley's Reder og Besætning Fordring paa Bjærgeløn for at have bjærget Barken Janet Court af Glasgow, som blev funden forladt i Søen i Marts f. A., til St. Thomas. »Auerley« er et Skruedampskib, bygget af Jærn, paa 1.199 Tons Netto og 1.887 Tons gros Register med Maskiner paa 160 nominelle Hestkraft samt en Besætning af ialt 23 Mand. Det var lastet med Kul og paa en Rejse fra Filadelfia til St. Thomas, da det d. 8de Marts 1896 om Aftenen paa 31° 50' N. Br. og 70° 40' V. Lgd. opdagede et Vrag uden Master forude. Der kunde ikke ses noget Menneske om Bord paa Vraget, og da det var daarlige Vejr, og det, kort efter at Damperen var kommen i Nærheden af det, blev mørkt, maatte der ventes til næste Dag med at faa Forbindelse med Vraget. Tidlig næste Morgen gik Auerley's 1ste og 2den Styrmand, Baadsmænd og 3 Mand i Redningsbaaden, og da Vejret i Løbet af Natten var bleven noget bedre, lykkedes det dem efter en Del Besvær at komme om Bord paa Vraget, der viste sig at være Barken »Janet Court« af Glasgow. Barken, et Jærnskib paa 996 R. Tons, havde mistet alle 3 Master, der vare brækkede tæt ovenfor Dækket; i Faldet havde de beskadiget det opstaaende og Dækket en hel Del, samt slaat to Huller i Poop-Dækket. Pumperne og Agterlugen, der var dækket over med Sejldug, vare knuste, Styrbords Anker med, 30 Favne Kæde hængte uden Bords, og der var kun én Baad tilbage, som var slaat itu og ubrugelig.

Folkene havde taget en Luge af til hvert Lastrum, inden de forlod Skibet, sandsynligvis i den Hensigt, at det skulde synke, og der var 14" Vand ved Pumperne. Skroget fejlede tilsyneladende intet, og Rorgrejerne vare i Orden. Af Skibspapirerne fremgik det, at Barken havde en Ladning Sodanitrat inde og skulde til New York. Efter at Styrmanden havde forvissat sig om, at Barken kunde bjærges, sendte han Baaden hen til Auerley efter en Slæber, og det lykkedes efter en Del Besværigheder at faa en 4 Tommer Jærntrosse shaklet til Barkens B. B. Ankerkæde. Barken blev nu gjort saa søklar som muligt; det S. B. Anker, som ikke kunde tages ind, blev sluppen, og Auerley's 1ste Styrmand med 3 Mand blev om Bord i den.

D. 9de Marts om Formiddagen begyndte Bugseringen, og den 16de Marts ankom begge Skibene i St. Thomas Havn. Der blev »Janet Court« med Ladning vurderet til Lstr. 7.350 og »Auerley« med Ladning og Fragt til Lstr. 17.346. Barkens Kasko- og Ladningsassurandører overtog nu Skibet, og da der ingen Marked var for Ladningen i St. Thomas, blev det repareret saa meget, at det kunde bugseres til New York, hvilket ogsaa lykkedes. Reparationen i St. Thomas og Bugseringen til New York kostede 2.204 Lstr. foruden en Afgift til den danske Regering af 218 Lstr. 15 sh. 4 d. Ladningens netto Værdi i New York udbragtes til 8.476 Lstr. og Skibets til 712 Lstr.; subtraheres herfra 2.204 Lstr., blev Overskuddet 6.984 Lstr.

Retten tilkendte Auerley's Rederi og Besætning en Bjærgeløn paa 3000 Lstr., og Præsidenten »Sir Francis Jeune« udtalte, idet han dømte saaledes, følgende:

Dette er et Tilfælde, i hvilket et forladt Skib blev funden Vest for og ikke langt fra Bermudas, og det blev besluttet paa Grund af Vejrforholdene at bugser det til St. Thomas. Hovedpunktet i denne Sag er selvfølgelig, at det bjærgede Skib var et forladt Skib, hvilket som Regel fører med sig, at Bjærgningssummen bliver større, end den vilde blive, dersom dette ikke var Tilfældet.

Et af de vigtigste Spørgsmaal — maaske det vigtigste — ved Fastsættelsen af en Bjærgeløn, er Risikoen; som den bjærgede Genstand har været udsat for. I det Tilfælde, hvor Bjærgningen drejer sig om et forladt Skib er den næsten altid meget stor, og jeg kan vanskelig tænke mig den større end netop i dette specielle Tilfælde.

Skibet var uden Master og derfor vanskeligt at se fra et forbisejende Skib; det var endvidere forladt af Mandskabet i en saadan Tilstand, med Lugerne aabne, at det efter al Sandsynlighed inden lang Tid vilde være sunket. Det er derfor vanskeligt at tænke sig, hvorledes et Skib og dets Ladning kunde være udsat for større Risiko end »Janet Court« var. Desforuden er der en anden Omstændighed, som altid gør sig gældende, naar der er Tale om at gaa om Bord i et forladt Skib, nemlig at der ingen Folk er til at hjælpe den sig nærmende Baad langs Siden eller dens Besætning op paa Skibet. Skønt dette ikke frembyder store Vanskeligheder i godt Vejr med rolig Sø, er det modsatte Tilfældet i daarligt Vejr, naar Baaden ikke kan blive tilkastet en Ende eller Folkene faa en Leider at gaa op af. Det var nødvendigt, at fire Mand af »Auerley's« Besætning forblev i Barken, hvor de i Tilfælde af, at Slæberen under Storm var sprungen og Forbindelsen med deres eget Skib saaledes ophørt, vare udsatte for stor Fare, ligesom deres Fraværelse fra Damperen forøgede Arbejdet betydeligt for de tilbageblivende. Bugseringen varede 8 Dage og den ydede Tjeneste blev udført med stor Dygtighed. Jeg deler ikke den almindelige Opfattelse, at et Skib i et saadant Tilfælde skal tilkendes det halve af den Værdi, det bjærges; men der er her udført et Stykke Arbejde, der skal betales godt, hvorfor jeg fastsætter Bjærgningssummen til 3000 Lstr., der er at fordele saaledes, at Rederiet faar 1,950 Lstr., Kaptajnen 350 Lstr. og Mandskabet 700 Lstr., hvilket sidste Beløb dog skal deles saaledes, at de 4 Mand, der gjorde Tjeneste om Bord i Barken, faar dobbelt Part.

*Ship Gaz.*

## Fragtmarkedet.

Vor Tids behændige Linedanser — den store internationale Kornspekulant — hvis Hjemsted er intet Sted og alle Vegne, bevæger sig for Øjeblikket nærmest paa stram Line; men Balancestangen er stadig løftet højt og paa Stangens to Spidser staar ufravigelig de samme Ord indridsede, hver paa sin Side, Ordene: Amerika og Sortehavet! Det er disse to Ord, der balancerer op mod hinanden, disse to udtømmelige Eksportkilder, hvorom Kornspekulationen væsentlig kreser. Er Amerika billigere end Sortehavet, eller tiltvinger det sidste sig Førerstillingen for Hovedimporten til Nordevropa. Hvor skal Kornspekulanten slaa ned? En nærmere Bedømmelse af disse Forhold falder udenfor Formaalet med disse Linjer og hører hjemme i Kornbranchens Fagskrifter, men samtidig fristes vi til at dvæle lidt ved Betydningen, som denne Løftestang har paa hele Fragtmarkedet; thi i det store Marked vil bestandig Amerikas og Evropeas største »Brødbutikker« være Stedet, hvor Grundakkorden anslaaes, hvor Markedet faar sit egentlige Stempel og hvor Signalet bliver givet til Fremgang eller Tilbagetog.

Det lader sig ikke bestride, at Amerika har haft et mægtigt Overtag i sidste Saison. Man vil erindre den enorme Maiseksport fra New Orleans og de ustandselige Kornafskibninger fra »northern range« — og Resultatet blev en Rejsning af alle Fragter. Sortehavet fulgte efter som Næstkommanderende, med Rater som 20/— 22/— til Kontinentet, og hele Fragtmarkedet gled ind i et behageligt Velvære, der imidlertid hurtigt maatte føre til en Reaktion, som heller ikke udeblev. Nu ligger Amerika brak, hvilket vi berørte i vor sidste Artikel; specielt synes Maisens

Kvalitet af en saadan Beskaffenhed, at der næppe i de varmere Foraarsmaaneder tør ventes nogen Afskibning af Betydning. Kornkøbmændene frygte Fremkomst af beskadigede Varer; der har allerede været ikke saa lidt beskadiget, Kornet brænder sammen paa den lange Rejse, og Konnossementerne dække nu én Gang ikke »Brandskade« opstaaet paa denne Maade. Øjeblikket er da kommet, hvor Sortehavet med sin nærmere Beliggenhed burde overtage Førerstillingen. Der var en kort Periode, hvor Redernes Haab om lønnende Fragter syntes at skulle blive opfyldte, det var da Kretakrisen brød frem. Noget sangvinsk ventede man sikkert paa ikke indviede Steder en ret hurtig Afgørelse heraf; og Rederierne kastede en betydelig prompt Tonnage ned i Sortehavet, stolende paa en akut Stigning inden en veritabel Krigs Udbrud. De londonske Kornspekulanter syntes ligeledes at ville fiske i rørt Vande og en Række Afslutninger af absolut prompte Baade fandt Sted til acceptable Rater. Man regnede imidlertid og ret tilgiveligt uden »Stormagterne«, den lange trættende Blokade blev ogsaa Dæmperen paa Markedets Livlighed, og nu staar vi overfor en Slaphed, der heldigvis ikke indtræffer hvert Aar; man maa have — for at bruge et aktuelt Udtryk — en sand »Tyrkertro«, i Fald man venter sig en virkelig Forbedring i den nærmeste Fremtid. Stammer mon ikke dernede fra den øvrige Mathed i hele Fragtmarkedets Konstitution? Vi tror det, som alt berørt, og vi venter os intet godt af Patienten, førend han atter i passende Forhold kan indtage den nødvendige nærende Kost — Brødet!

Efter denne Udvikling tror vi denne Gang allerede at kunne slutte, da der intet Nyt af Interesse er at berette om Fragtmarkedet. Østersøen er stadig flov, Kulmarkedet synes svagere; og endnu venter den skibsførende Stand taalmodig paa den friske Foraarsbrise, der skal fylde Vind i Sejlene og stryge »Daleren« i Skipperens Lomme; maatte man ikke vente for længe og forgæves!

## Søulykker i Februar Maaned 1897.

(Efter Meddelelse fra Bureau Veritas).

### Sejlskibe.

9 amerikanske, 8 britiske, 4 danske, 6 franske, 2 tyske, 1 fra Nicaragua, 10 norske og 1 svensk; ialt 41.

### Dampskibe.

11 britiske, 1 dansk, 1 fransk, 2 tyske, 2 norske, 1 portugisisk, 1 spansk og 1 svensk; ialt 20.

### Aarsager til Forlisene.

#### Sejlskibe.

Stranding 18, Kollision 2, Ild 1, Sunkne 2, Forladte 6, Kondemnation 6, Savnede 6; ialt 41.

#### Dampskibe.

Stranding 13, Kollision 1, Sunkne 1, Kondemnation 2, Savnede 3; ialt 20.

## Ugens Havarier.

Alf, Galease af Marstal, har d. 14. ds. maattet returnere til Swinemünde med knækket Fokkemast og reparerer der. Gudmund, Galease af Rønne, har d. 11. ds. paa Rejsen fra Hjemstedet til Kalmar i Ballast været paa Grund ved

Sandhamn. Flot med Assistance og fortsat Rejsen tilsyneladende ubeskadiget.

Skjold, Skonnert af Thisted, strandede d. 17. ds. ved Tyborøn og bliver sandsynligvis Vrag. Mandskabet reddet.

Concurrent, Evert af Groningen, kom d. 15. ds. paa Rejsen fra Königsberg til Vejle med Byg paa Grund i Agersø-sund. Flot med Assistance, men læk.

Thea, Skonnertbrig af Kjøbenhavn, ført af Kaptajn Jensen, er Natten til d. 17. ds. bleven paasejlet af Dampskibet Tryg, og er derpaa sunket ud for Holyhead. Hele Besætningen paa 1 Mand nær, druknede.

Ellen Ring, Jagt af Hobro, har været paa Grund i Løgstør Kanal og har mistet Sejl og faaet Skade paa Ladingen (Cement). Skibet var paa Rejsen fra Hjemstedet til Lemvig.

Hermod, Dpsk. af Bergen, der afsejlede herfra d. 18. ds., bestemt til Middlesbro, maatte samme Dag returnere, da Skibet havde faaet Skade paa Maskinen, og maa repareres inden Rejsen kan fortsættes.

## Foreningsmeddelelser.

### Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Indmeldelse i Foreningen kan ske til dens Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., eller til Kredsbestyrelsernes Formænd:

Skibsreder M. N. Fischer, Vejle; Konsul J. Hintze, Rønne; Kaptajn Jacob Holm, Kjøbenhavn; Havnefoged Carl E. Møller, Svendborg; Agent N. Petersen, Marstal; Havnefoged A. P. Rasmussen, Nykjøbing, Jyll.; Konsul Rechnitzer, Aalborg; Kaptajn J. H. Svarrer, Nordby, Fanø.

### „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“'s Sagførere.

Aalborg . . . .	Sagfører	Knud Petersen og Henr. Knudsen.
Aarhus . . . .	—	A. Andresen.
Assens . . . .	—	J. Jørgensen.
Esbjerg . . . .	—	J. Clausen.
Faaborg . . . .	—	J. Amtoft.
Fredericia . . .	—	E. Thiellesen.
Frederikshavn .	—	N. Petersen.
Horsens . . . .	Overretssagfører	Schouenborg.
Kjøbenhavn . .	Højesteretssagfører	Ludvig Arntzen.
Kolding . . . .	Overretssagfører	H. C. Bennetsen.
Marstal . . . .	Sagfører	H. P. Nielsen.
Middelfart . . .	—	Philip Hansen.
Nexø . . . . .	—	H. Mauritzen.
Nyborg . . . .	—	Chr. Qvist.
Nykjøbing Jyll.	—	P. P. Salling.
Odense . . . .	—	E. Kiørboe og C. Knudsen.
Randers . . . .	—	Reinholdt-Poulsen.
Rønne . . . . .	—	Janus Olsen.
Svendborg . . .	Overretssagfører	J. Jacobsen.
Thisted . . . .	Sagfører	Niels Lyhne.
Vejle . . . . .	Overretssagfører	F. Knudsen.

## Fra Sø og Land.

Fra D'Hrr. Radau & Co., Kronstadt, har vi i Dag modtaget følgende Telegram: Vejret varmt med Regn; venter Navigationen aabnet om en 14 Dage.

Udenrigsministeriet meddeler os den 17de ds.:

Ifølge Beretning fra Generalkonsulatet i Rio de Janeiro forlanges der ved Ankomsten til brasiliansk Havn Sundhedspas af Skibe, der komme fra fremmed Havn eller fra en brasiliansk Havn, hvor der findes en Sundhedsinspektør; dog undtages Skibe, der anløbe for Proviant, Vand, Kul, o. lign.

Sundhedspas for Skibe fra fremmed Havn skal være udstedt af den sanitære Myndighed i Afgangshavnen og være viseret af den brasilianske, eller i Mangel deraf, af en ven-skabelig Magts Konsul i Afgangshavnen og i alle de Havne, Skibet har anløbet. Findes der i de nævnte Havne aldeles ingen Konsul, der kan visere Passet, skal Skibsføreren skaffe sig Attest for Havnens Sundhedstilstand og lade den visere af en dertil berettiget Konsul i den næste Havn, han anløber.

Tilsidesættelse af disse Regler straffes med en Bøde af Reis 200,000.

Dødsfald. Forhenværende Skibsfører J. P. Gamme-gaard af Kjøbenhavn er afgaaet ved Døden.

Skibsfører Henrik Chr. Hermansen af Marstal er afgaaet ved Døden.

Med Skruedampskibet »Skanderborg«, bygget af Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri for Regning Dampskibsselskabet »Dannebrog« (C. K. Hansen) i Kjøbenhavn, foretoges den 14. ds. officiel Prøvetur i Sundet, hvilken i enhver Henseende forløb til den om Bord værende Reders fulde Tilfredshed.

Skibet, der er bygget helt af Staal til British Lloyds højeste Klasse er 278' 6" langt i Hoveddækket, 40' 4" bredt og 19' 5 1/2" dybt i Rummet og forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensator.

Der opnaaedes en Gennemsnitshastighed af 9 3/4 Mil med et Kulforbrug af 10 1/2 Tons almindelige Dampkul. Paa Fuldkraftsprøven indicerede Maskinen 1400 Hestkraft.

I en Artikel, undertegnet Skipper, i sidste Nummer af Dansk Søfartstidende, udtaler den ærede Indsender sig imod den nuværende Fordeling af Bjærgelønnen blandt Dampskibs-Besætningerne, der jo er beregnet efter Gagernes Størrelse. At det samme Spørgsmaal for Øjeblikket er aktuelt i England fremgaar af en Forhandling, som i Følge Naut. Magz. finder Sted mellem Dommerne i Admiralitetsretten og »the Merchant Service Guild«. Denne Institution har gjort Dommerne og Offentligheden opmærksom paa den Utilfredshed, der hersker i Søfartskreise med det nuværende Fordelingssystem, der ligesom her hjemme er baseret paa Lønningens Størrelse; og den fremhæver, at medens alt Ansvar, Risiko og Ekstraarbejde falder paa Dækspersonalet, høster den Del af Besætningen, der ikke har noget med Dækstjenesten at gøre, den største Part af Belønningen, fordi deres Gager ere højere; dette System er uretfærdigt og burde ufortøvet ændres.

Fra Nordby paa Fanø skrives til os den 18de April:

Guldbryllup. En af Veteranerne blandt Fanø's mange Skibsførere, Kaptajn Mathias Joh. Kolster og Hustru, fejre i Dag under almindelig Deltagelse deres Guldbryllup. Som en Mærkelighed ved det almindelige agtede og afholdte Guldbryllup skulle vi anføre, at Kaptajn K. og hans Frue begge ere fødte her i Byen den samme Dag, nemlig den 20. December 1823 — de ere altsaa 73—74 Aar gamle — samt døbte og konfirmerede samme Søndag i Nordby Kirke. De gamle Ægtefolk kunne endnu glæde sig ved et efter deres høje Alder forholdsvis godt Helbred. De have haft 10 Børn: 6 Sønner og 4 Døtre, hvoraf 3 Sønner og 2 Døtre endnu ere i Live. Sønnerne ere fulgte i Faderens Fodspor og ere alle Sømænd, den ældste (P. Kolster) Sejlskibsfører, den næst-ældste (S. Kolster) Fører af Det forenede Dampskibsselskabs Skibe, der sejler mellem Esbjerg og England, den yngste er Styrmand i det samme Selskab; den ældste Datter er gift med Kaptajn H. Christiansen her af Byen.



Allerede for ca. 45 Aar siden blev Math. Kolster Skibsfører og var 12 Aar Fører af et Par efter nuværende Forhold smaa Sejlskibe. I Aaret 1864 gik han som Styrmand over i Dampskibsfarten og avancerede allerede Aaret efter til Kaptajn paa et Dampskib, der tilhørte Brødrene Petersen i Randers. Da dette Rederis Skibe senere bleve overdragne til Det forenede Dampskibsselskab fulgte K. med og førte i ca. 30 Aar flere af dette Selskabs Skibe i Fart mellem Kjøbenhavn og jyske Byer, særlig Randers, hvor man i sin Tid fejrede Kaptajn Kolsters 25 Aars Jubilæum med stor Højtidelighed, et smukt Vidnesbyrd om, hvor afholdt han var af alle, med hvem han kom i Berøring. K. blev ved at pløje Søen, til han havde fyldt 71 Aar. Nu henlever han sin Alderdom hos sin Familie i sin Fødeby. Vi føle os overbeviste om, at der er mange rundt om i Landet, der i Dag med kærlige Følelser mindes Hædersmanden Kolster og hans Hustru.

Skibsfarten paa Hamburg i 1896. I Hamburgs Havn ankom i 1896 10,477 Skibe, med en Tonnage af 6,445,000 Tons. I 1895 var Antallet af Skibe 9,443, og deres Tonnage 6,254,000 Tons. I Løbet af 1896 udklareredes fra Hamburg 10,371 Skibe med en Tonnage af 6,300,000 Tons imod 9,446 Skibe paa 6,180,000 Tons i 1895. Antagelig vilde Tallene for 1896 have været betydelig større, dersom Striken ikke havde eksisteret.

De forenede Staters (Nord-Amerika) Handelsmarine bestod d. 30te Juni 1896 af 22,903 Skibe med en Brutto Tonnage af 4,704,000 Tons. Paa den samme Dato i 1895 bestod den af 23,240 Skibe med 4,636,000 Brutto Tons. I 1896 blev 16,300 Fartøjer, indbefattende Kanalfartøjer og Lægtre, klassificerede som Sejlskibe, Resten som Dampere. Der er en Tiltagen i Bygningen af Koffardiskibe til de store Søer, hovedsagelig af Staaldampere med stor Tonnage; derimod er den oversøiske Handelsflaade uforandret, og omtrent 65% af Skibene ere endnu Træskibe.

Den 15de Januar d. A. ankom det tyske 5-mastede Skib „Potosi“ til Valparaiso efter 65 Dages Rejse fra Hamburg. Efter at have losset sin Ladning sejlede det til Iquique og indtog der 6,200 Tons Salpeter, som det allerede var færdig til at begynde Hjemrejsen med d. 15de Februar. Vi have tidligere, skriver Naut. Magazin., haft Lejlighed til at omtale dette Skibs første Rejse i 1895, paa hvilken der i én Vagt (af 4 Timer) loggedes 66 Knob. Rundrejsen fra Hamburg og tilbage blev den Gang udført i akkurat 5 Maaned; den Omstændighed, at Skibet er forsynet med Vandballast har aabenbart bidraget betydeligt til den hurtige Ekspedition.

*Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonceafdeling.*

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til New-Orleans 12. April, bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Havre 15. April, bestemt til Kbhvn. — Antwerpen, Caroc, afgik fra Batoum 16. April, bestemt til Novorossisk, Odessa. — Castor, Holm, ankom til Kbhvn. 18. April, bestemt til Riga. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til Messina 18. April, bestemt til Malaga, Cadiz, Kbhvn. — Dagmar, Gade, afgik fra Gibraltar 20. April, bestemt til Cadiz, Lissabon, Kbhvn. — Douro, Brabrand, i Dok i Kbhvn. — Georgios I, Kihl, ankom til Hull 14. April, bestemt til Antwerpen. — J. C. Jacobsen, Koføed, ankom til Cardiff 17. April, bestemt til Valencia. — Kiew, Rabe, ankom til Riga 19. April, bestemt til Bordeaux. — Kursk, Staal, ankom til Bordeaux 18. April, bestemt til La Rochelle, Kbhvn. — Leopold II, Kruse, ankom til Antwerpen 18. April, bestemt til Sortehavet. — Louisiana, Jensen, ankom til Kbhvn.

7. April, bestemt til Antwerpen. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Antwerpen 10. April, bestemt til St. Petersburg. — Nicolai II, Jespersen, ankom til Kbhvn. 20. April, bestemt til Antwerpen. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Neapel 13. April, bestemt til Sicilien. — Omsk, Rasmussen, ankom til Reval 15. April, bestemt til Riga. — Tejo, Fenger, ankom til Oporto 17. April, bestemt til Lissabon. — Tomsk, Andersen, ankom til Southampton 18. April, bestemt til Valencia. — Vesuv, Norden, afgik fra Messina 16. April, bestemt til Kbhvn. — Viking, Jørgensen, afgik fra Trondhjem 9. April, bestemt til Canariske Øer. — Xenia, Ingerslev, ankom til Kbhvn. 14. April, bestemt til Riga.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Libau 16. April, bestemt til London. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Trondhjem 16. April, bestemt sydover. — Ceres, Corfitzon, ankom til Kbhvn. 17. April, bestemt til Libau. — Charkow, Niedersøe, ankom til Libau 19. April, bestemt til Hull. — Christian IX, Møllerup, pass. Hirtshals 20. April, bestemt til Kbhvn. Königsberg. — Fanø, Jørgensen, ankom til Danzig 19. April, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Frederik, Harboe, ankom til Pillau 15. April, bestemt til Kbhvn., Hull. — Kasan, Thomsen, ankom til Kbhvn. 15. April, bestemt til Königsberg. — Laura, Christiansen, afgik fra Kbhvn. 21. April, bestemt til Leith, Færøerne, Island. — Louise, Brabrand, ankom til Hull 14. April, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Minsk, Olsen, ankom til Manchester 18. April, bestemt til Liverpool. — Morsø, Frisenette, ankom til Kbhvn. 19. April, bestemt til Hamburg. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 16. April, bestemt til Kbhvn., Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Kbhvn. 19. April, bestemt til Riga. — Nordjylland, Hansen, ankom til Libau 14. April, bestemt til Antwerpen. — Perm, Christensen, ankom til London 19. April, bestemt til Kbhvn., Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom til Aarhus 18. April, bestemt til Libau. — Romny, Harder, pass. Hanstholm 17. April, bestemt til Hull. — Thyra, Garde, ankom til Leith 17. April, bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 17. April, bestemt til London. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Riga 18. April, bestemt til Antwerpen. — Vesta, Svensson, afgik fra Kbhvn. 18. April, bestemt til Island. — Constantiu, Bloch, ankom til London 15. April, bestemt til Blyth. — Georg, Petersen, ankom til Kbhvn. 16. April, bestemt til Libau.

Ficaria, J. V. Fenger, afgik fra Kbhvn. 22. April, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Paaske, afgik fra Odense 21. April, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 21. April, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 21. April, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens, Aalborg. — Kronen, J. Borries, afgik fra Newcastle 20. April, bestemt til Odense. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 20. April, bestemt til Aarhus. — Storebelt, Geertsen, afgik fra Newcastle 20. April, bestemt til Nakskov. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 21. April, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm, Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Riga 15. April, ankom til Rotterdam 20. — Frode, H. W. Wisberg, afgik fra Limerick 17. April, ankom til Swansea 20. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Stettin 14. April, ankom til Riga 16. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Newcastle 12. April, ankom til Kbhvn. 16. — Svend, Chr. Holst, afgik fra Boness 6. April, ankom til Libau 11. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Burntisland 14. April, ankom til Swinemünde 20. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra London 16. April, ankom til Blyth 18. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Stettin 14. April, ankom til Riga 15. — Ragnar, A. S. Hveysel, afgik fra Rotterdam 16. April, ankom til Sunderland 17. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Swinemünde 17. April, ankom til Riga 20. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Rotterdam 17. April, ankom til Blyth 18. — Magnus, M. Frantzen, afgik fra Riga 15. April, bestemt til Rotterdam. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Hull 15. April, ankom til Swinemünde 20. — Olaf, C. A. Jørgensen, afgik fra London 17. April, ankom til Sunderland 19.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Swinemünde 14. April, ankom til Riga 16. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Rotterdam 12. April, ankom til Shields 15. — Johan Siem, F. Løffer, afgik fra London 14. April, ankom til Shields 15. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Cardiff 15. April, bestemt til Swinemünde. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Grangemouth 16. April, bestemt til Kronstadt.

Heimdahl, Anine, J. Møller, afgik fra Kbhvn. 9. April, ankom til Riga 16. — Kamma, J. C. Jensen, afgik fra Blyth 16. April, ankom til Kbhvn. 19. — Helga, H. C. Lagesen, afgik fra Sunderland 9. April, ankom til Swinemünde 14.

Dannebrog, Amalienborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 19. April. — Christiansborg, Petersen, afgik fra Neufahrwasser 17. April, bestemt til London. — Frederiksborg, M. Kühl, afgik fra Kbhvn. 17. April, bestemt til Dunkerque. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Riga 16. April. —

Rosenborg, Fischer, ankom til Riga 16. April. — Uranienborg, Olsen, ankom til Kbhvn. 19. April. — Joinsborg, Schultz, ankom til Blyth 16. April. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Riga 20. April.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Jægersborg, Andersen, ankom til Blyth 19. April. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Riga 16. April. — Skodsborg, Schmidt, afgik fra Reval 17. April, bestemt til Rotterdam.

**Norden.** Nordhvalen afgik d. 21. April fra Baltmore til Kbhvn. — Nordboen ankom til Baltimore 11. April fra Hamburg. — Nordpol ankom til Reval 7. April fra Hangø. — Nordkap ankom til Baltimore 12. April fra Shields. — Nordvest afgik fra Lisbon 8. April til Cardiff. — M. C. Holm afgik fra Baltimore 26. Marts. anløb Helsingørs Red 15. April. — Norden afgik fra Sunderland 31. Marts fra Baltimore.

**Danmark.** Rolf, J. G. Hahn, ankom til Antwerpen 20. April. — Thorvaldsen, Pii, ankom til Gent 20. April. — Absalon, H. Predbjørn, ankom til Gent 20. April. — Ansgar, A. Larsen, afgik fra Kbhvn. 17. April, bestemt til Sunderland. — Hamlet, W. E. Sommer, ankom til Newcastle 18. April. — Helge, D. G. Matthiessen, ankom til Swinemünde 17. April.

**Kjøbenhavn.** Carl Hecksher, Starck, afgik fra Ferdinandia 1. April, bestemt til Stettin — Dania, Troensegaard, afgik fra Aarhus 15. April, ankom til Nort Shields 18. — Fyen, Hansen, afgik fra Kbhvn. 10. April, ankom til Helsingør 10. April. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Odessa 22. Marts, ankom til Kalmar 17. April. — Russia, Rasmussen, afgik fra London 15. April, ankom til West Hartlepool 16. — Jylland, Jensen, afgik fra Newcastle 15. April, ankom til Aarhus 18.

**Østersøen.** Ella, Hansen, afgik fra Hamburg 15. April, ankom til Kbhvn. 17. — Maja, Storm Hansen, afgik fra Redon 17. April, bestemt til Antwerpen. — Patria, Andersen, afgik fra Blyth 11. April, ankom til Kbhvn. 15. — Rita, Skov, afgik fra Norkøping 11. April, ankom til London 17. — Yrsa, Larsen, afgik fra Aarhus 13. April, ankom til Neufahrwasser 15.

**Union.** Anglia, Sørensen, afgik fra Venedig 17. April, bestemt til Konstantinopel f. O. — Gallia, Nielsen, afgik fra Taganrog 3. April, bestemt til Bergen. — Frisia, Fisker, afgik fra Kbhvn. 15. April, ankom til Riga 18. — Olga, Jørgensen, afgik fra Libau 19. April, bestemt til Ystad.

**Thingvalla.** Norge, Knudsen, afgik fra Kristianssand 2. April, ankom til New York 17. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 20. April, paa Rejse til New-York. — Hekla, Laub, afgik fra Kbhvn. 19. April, ankom til Swinemünde 20. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra New-York 10. April, paa Rejse til Kbhvn.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Schmiegelow, afgik fra Kiel 14. April, ankom til Riga 18. — Agnete, Warming, ankom til Riga 16. April, afgik fra Riga 20., bestemt til Rotterdam. — Hermia, Sørensen, afgik fra Grangemouth 16. April, ankom til Kbhvn. 20. — Alice, Kraemer, ankom til Kiel 13. April, afgik fra Kiel 21., bestemt til Riga. — Bornholm, Jensen, afgik fra Grangemouth 13. April, ankom til Kbhvn. 17. — Göteborg, Madsen, ankom til Stockholm 15. April. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Warkworth 13. April, ankom til Randers 16. — Rønne, Hintze, ankom til Stubbekjøbing 17. April. — Nauta, Stéen, ankom til Karrebæksminde 17. April. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra West Hartlepool 14. April, ankom til Kolding 17. — Marstrand, Lund, ankom til Libau 16. April, afgik fra Libau 18., ankom til Karlskrona 19. — Ajax, Brorsen, afgik fra St. Davids 13. April, ankom til Kiel 17.

## Sejlskibe.

**Fano. Nordby.** Puck, Lybecker, sejlet fra Marseille 10. April ankom til Tarragona 12. — Cingalesa, Harreby, ankom til East London 13. April fra New York. — Elisabeth, Harreby, ankom paa Kjøbenhavns Red 13. April fra Jalnit til St. Petersburg. — Professor, Beck, sejlet fra Marseille 10. April til Delagoa Bay. — Laura, Kallesen, sejlet fra Manta 11. Marts til Punta Arenas. — Nor' Wester, Nielsen, sejlet fra Bombay 21. Marts til Melbourne. — Jørgiane & Anna, Hansen, ankom til Hamborg 17. April fra Hull. — Verdande, Sigurdson, sejlet fra Laguna 25. Marts til Rotterdam. — Ines Røhl, Jessen, sejlet fra Demarara 30. Marts til Barbados.

**Marstal.** Henriette, Emil Holm, ankom 13. April til Rotterdam fra Sanct Marc (Vestindien) paa Rejsen har den mistet 6 Støtter, Lønningen brækket og Storbaaden sønderknust. — Aurora, J. R. Raahauge, ankom den 15. April til Brest. — Stella, R. Madsen Rasmussen, ankom 15. April til Svendborg. — Alf, H. Rasmussen passerede 17. April Sletten paa Rejsen fra Sanct Davids til Königsberg. — Rut, M. Marcussen, af Rudkøbing, løb i Mandags Formiddag paa Grund ved Udsejlingen fra Marstal. Skibet stod 1½ Fod i Mudderet; men slap sent i Altes af Grunden, og indslæbtes i Marstal Havn. — Eden, P. K. Mikkelsen, afgik 20. Marts fra Port of Spain (Trinidad, Vestindien), bestemt til Kanalen f. O. — Niels Juel, A. Nielsen, afgik ilg. Brev til Rederen 30. Marts fra Sanct Francois (Guadeloupe, Vestindien), bestemt til Nantes med en Ladning

Sukker. — Kodan, P. K. Hansen, passerede 18. April Øresund, paa Rejse fra Fakse til Norge med Kalksten.

**Svendborg.** Valkyrien, Dam, ankom til Aberdeen 12. April. — Venus, Jensen, ankom til Frederiksstad 14. April. — Svafva, Høgsted, ankom til Concarneau 15. April. — Maren Kirstine, Jensen, ankom til Swinemünde 15. April. — Caroline, Andersen, ankom til Horsens 15. April. — Urda, Nielsen, ankom til Middlesbrough 16. April. — Thurø, Husfeldt, ankom til Kiel 17. April. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Göteborg 15. April. — Elise, Andreasen, ankom til Newcastle 17. April. — Embla, Mikkelsen, ankom til Libau 17. April. — Skirner, Nielsen, ankom til St. Davis 17. April. — Diana, Fallentin, ankom til Laurkullen 19. April. — Helga, Hansen, ankom til Hamborg 19. April. — Fønix, Rasmussen, ankom til Kjøbenhavn 19. April. — Flora, Nielsen, ankom til Stettin 20. April. — Concordia, Henriksen, ankom til Stege 20. April.

## Efterretninger for Søfarende.

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

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverig.** Ved det V-lige Indløb til *Karlskrona* er funden en 12 Fods Grund, 3 Kbl. VSV. for *Lilla Kråkan*. 56° 6' 45" N. Br. 15° 21' 50" Ø. Lgd.

Grunden, der hedder *Hyperions Grund*, afmærkes paa S. Siden med Vageren, som laa ved *Lilla Kråkan*, og ved denne udsættes en rød Stage med Kost.

**Bottniske Bugt.** I 1897 foretages Opmaalinger følgende Steder:

Mellem *Storjungfrun* og *Agö* samt mellem *Romelshällan* og *Rökallen*. Der opføres derfor Baaker paa Land, og Sømærker udlægges. For at skelne dem fra Sømærker til Færvandenes Afmærkning ere de altid forsynede med et eller flere Flag.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordsøen.** Den 10de April. 55° 21' N. Br. 6° 32' Ø. Lgd. En kærtret Skonnertbrig. Rejsningerne drev lange Siden.

Ifølge Meddelelse fra Lodsinspektøren i *Kjøbenhavn*: Den 16de April. 55° 29' N. Br. 6° 41' Ø. Lgd. Vraget af et Sejlskib med Bunden opad.

**Tyskland.** Vraget af Skonnerten *Condor* i *Norderhever* ligger 800 Alen N. 23° Ø. fra den sorte Spidstønde Nr. 4, og fra *Pellworm* gamle Kirke i S. 83° Ø.

I *Ems* ere Sommersømærkerne udlagte.

**Holland.** Paa *Terschellinger- og Friesche Wadden* er Sommerafmærkningen nu i Orden. *Dantzich-Gat* er afmærket fra *Borndiep* til *Ameland* Dæmning.

**Zeegat van Texel.** I *Texelstroom* har en 14 Fods Grund dannet sig tæt ved *Waalder Sluse*. 53° 3' 3" N. Br. 4° 53' 9" Ø. Lgd. En Stumpstønde, mærket T. S. Nr. 0 er udlagt ved Grunden.

**Zeegat Hoek van Holland.** I Indløbet til *Nieuwen Rotterdamschen Waterweg* er Dybden nu i 175 Alens Bredde 24 Fod, daglig Lavvande. I *Zuiden* er den mindste Dybde 18 Fod, i *Hoorn* 19 Fod og langs *Rozenburg* 21 Fod.

**Zeegat van Goeree.** I *Nieuwegat* eller *Noordergat* ere følgende Tønder flyttede saaledes:

Den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 1 med Diamant ligger nu i 19 Fod Vand. 51° 56' 20" N. Br. 3° 58' 50" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 1 a i 10 Fod Vand. 51° 56' 1" N. Br. 3° 59' 20" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 2 i 10 Fod Vand. 51° 55' 45" N. Br. 3° 58' 59" Ø. Lgd.

I *Bieningen*, *Nieuwe Geul*, er en rød og sort vandret stribet Kugletønde med Diamant udlagt i 8 Fod Vand. 51° 47' 6" N. Br. 4° 12' 43" Ø. Lgd.

I *Haringvliet* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Spidstønde Nr. 10 med Ballon ligger nu i 14 Fod Vand. 51° 43' 6" N. Br. 4° 21' 57" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 11 ligger nu i 15 Fod Vand. 51° 42' 51" N. Br. 4° 22' 50" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 9 ligger nu i 14 Fod Vand. 51° 43' 31" N. Br. 4° 21' 2" Ø. Lgd.

En Stumptønde Nr. 9 a er udlagt i 14 Fod Vand. 51° 43' 20" N. Br. 4° 21' 50" Ø. Lgd.

**Belgien.** En svær Mast med Rigning, fast i Grunden, ligger i 19 Fod Vand, 2,500 Alen N. 46° V. fra *La Panne* Fyr.

### Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**Englands V.-Kyst. Morecambe Bay.** I *Wyre* foretages Uddybninger, under hvilke følgende Bestemmelser skulle følges: Uddybningsmaskiner skulle passeres paa den Side, hvor de vise to Balloner eller to hvide Lanterner.

Skibene skulle holde klar af Uddybningsmaskinernes Kæder, der, naar nødvendigt, ville blive slækkede.

Dampskibe skulle, naar de passere Uddybningsmaskinerne, gaa saa langsomt som muligt, og om nødvendig stoppe Maskinen, til de ere passerede.

**England. Liverpool.** Omtrent den 13de Maj 1897 ombyttes rød Spidstønde C 5 paa V.-Siden af *Crosby Channel* med en rødvalet, spids Lystønde, mærket C 5, der viser hvidt Blinkfyr. 53° 30' 5" N. Br. 3° 6' 30" V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Vrag i Atlanterhavet.** Den 20de Marts. 41° 48' N. Br. 9° 50' V. Lgd. Trælasket tremasket Skib »*Nordlyset*« af *Grimstad*.

**Frankrig. Lorient.** Taarnet paa *Grasu* er forhøjet. Det er nu 31 Fod højt over Højvande, sort, med Cylinder paa Toppen. 47° 41' 33" N. Br. 3° 25' 10" V. Lgd.

**Spanien.** Ved Yderenden af den Ø.-lige Bølgebryder ved *Bilbao* er Tønden ombyttet med en Lystønde, der viser rødt Lys.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine.** Den 3dje April 1897 er Damptaageskøjten paa Ø.-Enden af *Petit Manan Island* forandret til at give To-Stød hver Minut saaledes: Stød 3 S., Pause 9 S., Stød 3 S., Pause 45 S.

**New-York.** I *Long Island Sound* er til Brug ved Hurtighedsprøver udlagt 5 hvide Spidstønder mærkede 1—5. Tønde Nr. 5 ligger 1<sup>5</sup>/<sub>8</sub> Kml. S. 1° Ø. fra *Stratford Shoal* Fyr, og fra denne Tønde ligger de andre Tønder i N. 85° Ø., 6<sup>2</sup>/<sub>3</sub> Kml. fra hinanden. Skibsførere advares mod at paasejle Tønderne, der inddrages, naar Prøverne ere endte.

**New-York Bay.** Mudderprammen, der var sunken 2<sup>1</sup>/<sub>8</sub> Kml. S. 34° V. fra *Coney Island*, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italien.** Det hvide Blinkfyr paa *Pynt Guardia* paa *Ponza* forandres den 23de April 1897 midlertidigt til et hvidt, fast Fyr.

Det hvide, faste Fyr paa Yderenden af *Manfredi Mole* ved *Salerno* Havn er ødelagt af Søen.

**Korsika. Centuri.** Taarnet paa *Seche de la Teja*, ved Indløbet til *Centuri* Havn, er ødelagt af Søen. 42° 57' 58" N. Br. 9° 21' 0" Ø. Lgd.

**Sardinien.** Fyret paa Yderenden af den nye S.-Mole ved *Cagliari* viser igen hvidt Blink hver 5 Sekunder.

**Østerrig-Ungarn.** De to hvide, faste Fyr paa Yderenderne af begge Moler ved den indre Havn ved *Pirano* ere slukkede.

**Grækenland. Øen Sifnos.** Den 1ste April 1897 tændtes et rødt, fast Fyr i *Kamaris* Bugt, *Sifnos* SV.-Kyst. Flammens Højde: 156 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Fyret vises fra en Pæl ved et Fyrhus. 36° 59' 12" N. Br. 24° 40' 30" Ø. Lgd.

**Egypten.** Fra *Port Said* Fyrtaarn gives nu hver Dag Tidsignal tre Gange om Dagen, nemlig Kl. 8, 12 og 4 Stedets Middellokkeslet, hvilket er 17 T. 50' 45", 21 T. 50' 45" og 1 T. 50' 45". *Greenwich* Middellokkeslet. Signalet gives med en Kugle, der hejses 5 Minutter før Signaltid. Falder Kuglen ikke nøjagtigt, hejses et rødt og hvidt tærnet Flag, men Signalet gentages ikke. 31° 15' 45" N. Br. 32° 18' 46" Ø. Lgd.

## Kjøbenhavns Børskurs d. 21. April 1897.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
<b>Dampskibe Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk.	100	99 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	100
Thingvalla		20 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	22 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Danmark		81	81 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Norden	110 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	110 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	111
Kjøbenhavn	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	90	91
Carl		49	50 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog	104 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	104 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	105
Skjold	71 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	71 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	71 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Dampsk.		40	50
Østersøen		—	—
Nordsøen		72	75
Torm		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		85	87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dansk-russisk Dampsk.		—	93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
<b>Dampskibe Obligationer.</b>			
4 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> foren. Dampsk.		—	—
5 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> — —		—	—
5 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Thingvalla 1880		—	—
5 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> — 1894		—	—
5 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Norden		102 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	103 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Stats		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>100</sub> uopsig. Stats		99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Husejer Kreditk.		94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Kbhvns Kreditf.		94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Østift. Kreditf. 6 Ser.		95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	96
4 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> — — 6 —		98	98 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Landkreditk. 3 —		95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	96
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank		156 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	156 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Privatbank	119	119	119 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank		124	124 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Handelsbank		122	122 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jernsk.		106 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	108
Sukkerfabr.		92	92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Bryggeri Aktier	111 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	111	111 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>

### Vækselkurs.

	Åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.90
London	18.15	18.12
Paris	72.30	—
Amsterdam	150.40	—

### Notering paa Berlins Børs d. 20. April 1897.

Russiske Noter	216.45
4 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Russiske Coucons	—
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>100</sub> — Boden Kredit	105.75
6 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Mexikanske	96.50
5 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Rumænske Stats	99
4 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> — — 1890	87.25

Omsætningen i Dampskibs-Aktier ved Noteringen har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 30,000, »Thingvalla 4,000, »Norden« 4,000, »Kjøbenhavn« 4,000, »Carl« 2,000, »Dannebrog« 6,000, »Skjold« 8,000.

**Møller & Rée,**

Bankforretning, Ved Stranden 16.

Dr. med. Goldschmidt,  
Klinik for  
Hud- og Kønssygdomme.  
Hovedvagtsgade 8. 1. Sal,  
Kl. 12—1 og 7—8.

C. W. Buchs Kjød-Udsalg,  
Slagterbutikken 6 og 7, NICOLAI TAARN,  
anbefaler sig til de ærede  
Skibsprovianteringshandlere.  
Leverandør til Marinen og til  
Køjseryacht »Standart«.

Frits Ortmann,  
Overretssagfører,  
Amagerstov 16. Tel. 3225.

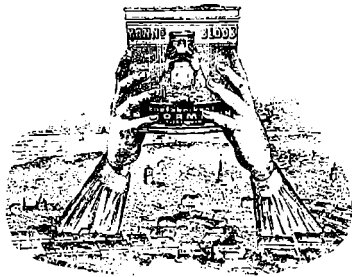
Café van Zandt  
St. Annæ Plads 6,  
Hjørnet af Strandstræde,  
KJØBENHAVN,  
anbefaler sin Restaurant fran-  
cais med alle Aarets  
Specialiteter.  
H. J. Pedersen.

## Nordisk Skibsrederforening.

Den ordinære Generalforsamling i Aar afholdes  
**Lørdag den 29de Maj**  
i  
**Gøteborg.**

Nærmere om Tid og Sted vil blive meddelt hvert  
enkelt Medlem.

Bestyrelsen.



**A. FORMANN.**  
KJØBENHAVN K.  
TELEFON 216.

Noget nyt og enestaaende!  
!! Forsøg !!

**A. Formanns  
Blodbudding**

(1 hermetiske Patent-Daaser)

anbefales af de fleste Læger  
for sin store Næringsværdi.  
Den er mættende, nem at op-  
varme, billig, kan spises uden  
Tilsætning, og erstatter en  
fersk Middagsret.  
Den faas hos de fleste Skibs-  
provianterere i Danmark.

Metalspejlapparater,  
Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:  
Læderstræde Nr. 9.  
Kjøbenhavn.  
Telefon Nr. 3681.  
G. W. FRYDENLUND & SØN.

**Husk**   
**Montys**

fotografiske Atelier  
St. Kongensgade 21

(tæt ved Kongens Nytorv).  
Billigste Priser. Fineste Udførelse.  
Aabent hver Dag, ogsaa Helligdage.

**O. Larsen,**  
Kunsthfyrværker & Illuminator,  
ERIKSGADE 7, STUEN,  
KJØBENHAVN V.

anbefaler sig med Skibe-Signal  
Lys, Raketter og Kanonslag,  
Festfyrværkerier og  
Illuminationer.

## Hobro og Mariager Fjord.

Det bringes herved til almindelig Kundskab, at Sejldybden  
paa Hobro og Mariager Fjord, samt paa den uden for Fjorden  
værende Barre, nu er uddybet til 12 Fod med daglig Topvande.  
Paa Fjorden findes Bugserbaad.

Hobro og Mariager fælles Havneudvalg,  
i Februar 1897.

## HÄNSCHELL & C<sup>o</sup>

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører  
Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastepladsen  
(og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen  
i Europa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn  
Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

## Holger J. Nielsen.

Lager af Værktøj, Metal & Isenkram for Metal- og  
Jærindustrien.

**Studivstræde 14.**

Telefon 2597.

## Flensborgs Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjedler  
særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

## Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.  
Kjøbenhavn og Lübeck.

## Reglement

for

Sejladsen paa Limfjorden paa Strækningen  
mellem Hals og Aalborg i Fyrtiderne.  
Stadfæstet under 6te December 1896 af Indenrigsministeriet.

§ 1.

Naar to eller flere Skibe mødes ved Overgangen fra en  
Fyrilinje til en anden, skal det eller de Skibe, som kommer  
fra Hals indefter, holde Kurs, medens de, der gaa udefter,  
skulle vige.

§ 2.

Opankring i Fyrlijnen maa ikke finde Sted.

§ 3.

Overtrædelse af dette Reglements Bestemmelser straffes  
med Bøder fra 2 til 50 Kr. Bøderne tilfalde Aalborg Havne-  
kassé, og Sager i Anledning af saadan Overtrædelse behandles  
som offentlige Politisager ved Aalborg Købstads Ret.

Havneudvalget i Aalborg er berettiget til at bestemme  
og affordre Vedkommende de Pengebøder, de skulle erlægge,  
og kun naar Vedkommende ikke dermed er tilfreds, anmeldes  
Sagen for Politiet og afgøres af Politiretten.

For ifaldne Bøder er Havnevæsenet berettiget til at  
holde sig til det paagældende Fartøj med Tilbehør.

Aalborg Byraad, den 21de September 1896.

P. B. V.  
F. Simony.

## P. Otzen & Thorstenson.

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Manometre. Vacuummetre. Tællemaskiner.

Reparationer udføres.

Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpeklapper etc.

Fabrik:

Ryesgade 105.

Kontor og Lager:

Gothersgade 24.

## Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

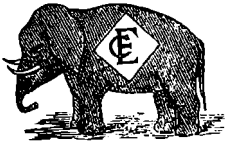
Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og  
Pakninger til Skibsbrug.

Firma i Kjøbenhavn:

Telefon 1346.

Raadhusstræde 4.

VARE-MÆRKE.



GRUNDLAGT 1774.

Gammel  
**Kornbrændevin.**

J. EBERTH,  
Sofiegade 14.  
Christianshavn.



Sir W. Thomsons Kompas,  
Spritkompas, Sextanter,  
Marinekikkerter.

Godt! Billigt!



Instrument- & Kompasmager.



Jul. Tybrings  
Frimærkeforretning,  
Klosterstræde 6,  
KJØBENHAVN. K.  
Prisliste 1897 gratis og franko.

**Ost. Ost.**

3 St. Kirkestræde 3  
**VICTOR PETERSEN**  
(Ludv. Aagaards. Eftf.)

# LANDMANDSBANKEN

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

*Carlsen, Nielsen & Co.,*

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

## Fanø praktiske Sømmandsskole.

Saa vel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid.  
Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,  
Nordby, Fanø.

# SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General  
Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

De forskellige Code's benyttes, som Watkins, Scotts, A.J. & A.B.C.

Breve, Telegrammer, Dokumenter etc.,

som ere adresserede til vort Firma, og som ere bestemte for Skibsførere, blive udleverede prompt ved Skibets Ankomst.

# Holm & Collerup,

Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer

udføres solidt, hurtigt og billigt.

# Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

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

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

»Æolus«, »Transit Nr. 1« og »Nore«

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Hovedforhandler PETER BUCH, Vinhandel, Helmerhus 13.



F. ZUSCHLAG. Aquavit, Kjøbenhavn N.



# E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers.

Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.



Havanna-  
Cigarer

*Vilh. Sunnert*  
11  
Bredgade 11.

# N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

# EMIL SCHIOTT,

Glas- & Porcelæns-  
Forretning,

51 Store Kongensgade 51

Kjøbenhavn. K.

Telefon 4522.

Glas og Porcelæn udlejes.

„Dansk Sefartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN

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

Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

### AVERTISEMENTS PRIS:

Første Side pr. Petitolinie à 45 mm Bredde 25 Øre

De øvrige Sider — 20 —

Moderation for

5 Gange 10 Gange 25 Gange

20% 30% 50%

Mindre end 1/2 Side . . . . . 10% 20% 40%

Enkelte Numre af „Dansk Sefartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Stæder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

Triers Bogtrykkeri (G. L. Lind & Numa Frænkel.) Kjøbenhavn

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 17.

Kjøbenhavn, torsdag den 29. April 1897.

4. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Sølovens §§ 114 og 135. — Sammenslutning af flere mindre Sejlskibs-Aktieselskaber til et større Aktieselskab. — Fra Island. — Fragtmarkedet. — Duisburg. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

DANISH!  
Pure Condensed Milk.  
The **MILKY-WAY** Brand  
In Taste & Colour like new Milk  
Highest Medical References.



• NEW INVENTION •  
The Danish Milk Condensing Co.  
Factories & Head Office 8 Vestergade.  
COPENHAGEN  
Telegr. Adr.: Anglodana. Code ABC.

**Anders Nielsen,**  
Fredericiagade 27.

**Største Lager**  
af  
**Fedevarer.**

**P. A. Freilev,**

Ølaftapningsanstalt,  
Pilestræde 18, Københavns K.,  
prisbelønnet Nakskov, Slagelse  
og senest Malmø 1896  
for god Aftapning  
anbefaler GI Carlsberg Lagerøl,  
Pilsnerøl, Porter samt alle øvrige  
Ølsorter. — Telefon 279.

**C. M. Fonnesbech.**

Specialforretning i The.  
Fine, kraftige Kvaliteter.  
Udsalg;  
Østergade 10, Københavns.

Telefon 1268.

Telegr.-Adr.: Nilsson 167.

**CARL NILSSON.**

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.  
Amaliegade 36. Københavns K.  
(forhen Amaliegade 37).

Største Lager her paa Pladsen af alle Sorter Maskin- og Cylinder-  
Oljer, Smørelser og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige  
Artikler for Dampmaskiner.

Eneforhandling af:

Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil.  
Zynkara. (Til Forebyggelse af Tøring, Syre- og Kjedelstendannelse).  
Angus' Special Pakninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent  
Kamelhaars Drivremme. „Korasha". Patent Træ-Rømskiver.

## Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Staal-,  
Jærn- &  
Broncestøberi.

Dampskibe af hvilken som helst Størrelse.  
Stationære Dampmaskiner.

Pumper & Muddermaskiner.  
Doktagninger og Reparationer af Skibe.  
Maskin- og Kedelreparationer.

Patenteret Hydro Pneumatiske Aske Ejector  
for Skibe.

Howaldts Metalpakning.

Støbemaal efter indsendte Tegninger eller Modeller,  
saasom: Skibsstævne, Skibsskruer, Ankere etc.

Repræsentant for Danmark:

**Ingeniør Carl Holtermann,**  
Østerbrogade 22, Københavns Ø.

Den anerkjendte

### Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nilsson,**  
Nyhavn 53, Københavns.

## J. Brincks

### Herreekviperingsforretning,

St. Annaplads 14.

Uniformer og civile Klædninger.

## Linoleum

og  
Voxdug  
til

Kahytter og Trapper,  
bedste Fabrikata.

**E. Meyer,**  
St. Kjøbmagergade 26.

## 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.

**Jens Emil Juhl,**

Hovedagent for  
Dansk Livsforsikringsselskab

## HAFNIA

Frederiksberggade 42. Kontortid 9-5.  
Telefon 3326.

Som Repræsentant for for-  
skellige 1ste Klases  
Assurance-Selskaber overtager  
jeg Forsikringer af **Skibe,**  
**Varer** og **Frugt** til billige  
faste Præmier. **Subagenter**  
antages i forskellige Provins-  
byer.

**Alfred Christensen,**  
Assurance-Afdeling,  
Amaliegade 24.

## 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, Københavns,**  
Telefon 3902. Norrefarimagsgade 31A, 1. Sal.

## Grand prix HOBRO AKVAVIT.

Aktieselskabet  
Spritfabriken FORTUNA.

# HAMBURG.

## Prima Bunker-Kul.

*Bd. Blumenfeld.*

**HAMBURG.**

Dovenhof 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephone:  
Feldblume. Comptoir 38. Amt I. 1966.

## W. B. Dick & Co. L<sup>da</sup>.

eneste Fabrikanten af

Dick's bekendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Hoved-Depôt for Continentet: **Hamburg:**

Alte Gröningerstrasse 12<sup>1</sup>.

Telegr.-Adr. Dicotto. Telefon 3999.

Agent for Kjøbenhavn:

**Johs. Bülow, Zinnsgade 4. Ø.**

## Emil G. v. Høveling, Hamburg.

(Telegr. Adr. Composi.)

**Patentfarve**

for Skibsbunde og Jærnkonstruktioner imod Rust og imod Bevokning.  
Leverander til mange af de største Damp- og Sejskibsrederier,  
Ene-Leverander til den keiserlige tyske Marine.

NB. For Træskibsbunde særlig virksom Patentfarve imod Bevokning og imod Orm, strygefærdig til umiddelbar Brug.

Agenter og Lagre i: Bergen, Bremerhavn, Elsfleth, Flensborg, Stettin, Rotterdam, Antwerpen, Dünkirchen, Genua etc.

Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:

Kapt. **CARL HAVEMANN**, Kjøbenhavn, Amaliegade 31.

i England under Firma **British Antifouling Composition and Paint Company Ltd.** 32 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik i Barkling ved London.

Agenter og Lagere i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull, Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama, Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney, Mauritius etc.

## Knöhr & Burchard Nfl.

Telegram-Adr.  
KNØHRHARD

**Hamburg,**

Telephon  
287.

**Damp- & Sejskibsmæglere.**

**Køb, Salg & Kontrahering af Skibe.**

Speciel Afdeling for

**Assurance & Havarisager.**

## C. HANSEN,

Gjertler og Metalstøber,  
84 Pilestræde 84.

Specialitet:

**Skibsarbejde.**

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende  
til Nutidens billigste Præer.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.



**Budtz Möllers Eftf.,**

Amagertorv 22.

KJØBENHAVN. K.

## Ed. Harth,

**Konservesfabrikant.**

St. Kongensgade 101.

Kjøbenhavn. K.

Konserves,

tørrede og saltede

Grøntsager

anbefales d'Herr.

**Skibsprovianterere.**

## O. Larsen,

Kunsthvæverier & Illuminater,

**ERIKSGADE 7, STUEN,**

KJØBENHAVN V.

anbefaler sig med Skibs-Signal

Lys, Raketter og Kanonslag,

Festfyrværkerier og

Illuminationer.

## EM. Z. SVITZER'S

**SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.**

Founded 1883.

Telegraphic address »SVITZER«.

Agents for  
Great Britain.

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/ Tyne.  
telegraphic address: »Jürgenson«.

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill.  
telegraphic address: »Hobdell«.

The company maintains stations at the following ports,  
where a salvage boat will be stationed, always ready to  
leave at short notice.

<b>COPENHAGEN</b> .....	»SVITZER«.
<b>KASTRUP</b> .....	»HØYER«.
<b>ELSINORE</b> .....	»SWITZERGOTTLIEB«.
<b>KORSØR</b> .....	»JØRGENSEN«.
<b>ALBUEN (LAALAND)</b> .....	»GUNNERSEN«.
<b>FREDERIKSHAVN</b> .....	»SVITZERLUND«.
<b>GOTHENBURG (SWEDEN)</b> .....	»ELFVERSSON«.
<b>GREIFSWALD (GERMANY)</b> .....	»SPRUTH«.

The company's boat „Em. Z. Svitzer“ — in conjunction with the boats belonging to the Northern Salvage Company of Hamburg, viz: s/s „Berthilde“, s/s „Berger Wilhelm“ and s/s „Neva“ — operates in the Mediterranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).

Telefon 2290

Telegr. Adr.: Asbest.

## H. KIRSCHNERS

**tekniske Maskinhandel og Lager,**

Toldbodvej 22. Kjøbenhavn K.,

anbefaler:

Olier, Pakninger og øvrige Dele til Brug for Sø- & Landmaskiner. Angus originale Pakning, den verdensberømte orig. Bjørnepakning med indregletreret Vare-Mærke samt Tucks originale Patent-Pakninger. Mangeaarig Erfaring som Iste Maskinmester i Dampskibsselskabet „Torm“ garanterer jeg for Levering af kun prima Varer. Ordres til Provinserne ekspederes fragtfrit.

## Danchells Fabriker.

**Linoleum.**

**Voxdug.**



Anker - Marke

Eneudsalg i Danmark  
for

**Delmenhorster  
Linoleumfabrik.**

Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:  
Pilestræde 13. Matthæusgade 5b.

Telefon 545. Telefon 2680.

Kjøbenhavn.

**Anti-magnetiske**

**Ankergangs**

**Lomme-Uhre**

fra 20 Kr.

**Halv-Chronometere**

fra 50 Kr.

**Marinekikkerter og**

**Barometere.**

Alle Reparationer udføres.

**PALLE SØRENSEN,**

6, Sølvtorvet 6.

## Paa Udkig.

Ifølge »Hansa« er Udkastet til en ny Signalbog nu offentliggjort. Den betydeligste Forandring bestaar i Indførelsen af Flage, der betegner Vokaler, saaledes at man nu er i Stand til at sammensætte Ord direkte ved Bogstavering efter Flagene. Naar der f. Eks. hejses en bestemt Stander over et Signal, betyder det, at Signalet kan læses af efter Bogstavernes Betydning, uden at Signalbogen behøver at benyttes.

Ved Tilføjelsen af de ny Flage er disses Antal steget til 26, saa at der nu kan gives 375,076 Signaler, i Stedet for at man tidligere kun kunde give 78,660 Signaler. Antallet af de Meddelelser, der kan udveksles med to eller tre Flage, er stegen saa betydeligt, at næsten alle almindelige Signaler kan gives dermed. Endvidere er der foreslaaet Anvendelsen af Lanterne- og Lydsignaler, samt et nyt Afstands-Signalsystem, hvortil bruges Kugler, Kegler og Cylindre. Det vil blive foreslaaet, at det ny System først skal træde i Kraft d. 1ste Januar 1900, for at det i Mellemtiden kan blive oversat paa de forskellige Landes Sprog.

I den her i Bladet d. 4. Marts d. A. omtalte Sag mellem Føreren af Dampskibet »Amalienborg«, Kaptajn Schultz, og Sø- og Handelsrettens Formand Madvig, er der, efter hvad der meddeles os, ved Kriminalrettens Civilkammer afsluttet følgende Forlig:

Parterne bleve saaledes forligte, at Indklagede, Formand i Sø- og Handelsretten Madvig, erklærede, at han, forsaavidt han under sine tvende Samtaler den 22. Januar d. A. med Klageren, Kaptajn Schultz, maatte have brugt det Udtryk »uforskammet« eller »Uforskammethed« — hvad han dog ikke erkender — vilde beklage det, da der ikke fra Kaptajn Schultz's Side var sket noget, som berettigede til at bruge et af disse Udtryk.

I Anledning af den Moses & Søn G. Melchior tilhørende Skonnertbrig Theas Forlis har der været afholdt Søforklaring i Sø- og Handelsretten. Den eneste, der reddedes af Skibets Besætning, Matros Siegel, var mødt og afgav Forklaring, af hvilken vi fremhæve følgende: Da Ulykken skete, laa Skibet bidevind med Holyhead et Par Streger om Styrbord. Det var mørkt, men fyrklart. Vinden var svag østlig, og der var en Del Dønning. Skibet havde kun ringe Fart. 2den Styrmand havde Vagt og gik frem og tilbage paa Halvdækket agter ude. Da Siegel kom paa Udkig, saa han efter Skibets Lanterne, og de brændte godt og vare rigtigt anbragte. Kort efter saa han en Damper, der senere viste sig at være norsk Damper »Trygg«, styre mod »Thea« og blev betænkelig over dens Nærhed; han forvissede sig derfor om, at »Thea«s grønne Lanterne brændte klart. Da han fik Øje paa Damperens Toplanterne, var den et Par Streger foran for tværs om Styrbord; straks efter at han kom paa Udkig, saa han tillige Damperens røde Lanterne uden dog at varsko 2den Styrmand herom. Da Damperen var c. 1½ Skibslængde fra »Thea«, blev der givet haardt Styrbordsror paa Damperen, men Afstanden var for kort, og »Trygg« løb

ind i »Thea« agter ude, omtrent ved Styrmandens Kammer. Da Siegel efter Sammenstødet løb agter ud, saa han Kaptajnen paa Halvdækket, det øvrige Mandskab i Rufføren. Vandet strømede da allerede ind. Siegel trak Stortrøjen af og løb til Vejrs; da han kom halv Vejs til Salingen, tog Vandet ham; da han kom op af Vandet, var »Thea« helt forsvunden. Han fik fat i nogle Træstykker og blev, efter i c. 1 Time at have holdt sig oppe, taget op i »Trygg« i besvimet Tilstand. Først Dagen efter fik Siegel at vide, at den Damper, der havde reddet ham, var den samme, der havde sejlet Thea i Sænk. I et Brev udtalte han, at han ikke troede, at andre end han selv kunde være reddede.

Kaptajnen paa »Trygg« havde forklaret, at han og 2den Styrmand havde staaet paa »Trygg«s Kommandobro, da Ulykken skete. De havde ikke set noget til »Thea«s grønne Lanterne og havde derfor spurgt Siegel, om han ikke kunde erindre, at der tidligere havde været noget i Vejen med »Thea«s grønne Lanterne, saa denne var slukket. Dette havde han besvaret benægtende. Rorgængereren paa »Trygg« havde fortalt Siegel, at han uden at have faaet Ordre dertil havde lagt Roret haardt Styrbord. »Trygg«s Besætning bestod foruden Kaptajnen af 13 Mand.

Den Matros, der skulde holde Udkig paa »Trygg«, havde udtalt for Siegel, at han, da Sammenstødet skete, havde staaet ved Siden af Rorgængereren. Denne havde til sin Kaptajn sagt, at han ikke havde set nogen Lanterne paa »Thea«, medens han en anden Gang havde udtalt overfor Siegel, at han gav haardt Styrbords Ror, just fordi han havde set den grønne Lanterne paa »Thea«.

Siegel forklarede dernæst, at inden »Trygg« naaede Cette, var der om Bord taget en Udskrift af Logbogen om Sammenstødet. Efter Ankomsten til Cette, og efter at formentlig en Formfejl ved Udskriften var berigtiget, mødte »Trygg«s Mandskab i det norske Konsulat og underskrev her det fremlagte Udtoget af Logbogen. Vidnet blev ogsaa kaldt op i Konsulatet og opfordret til ved sin Underskrift at anerkende Rigtigheden af Udtoget, men da Kaptajnen havde anført, at Siegel havde udtalt, at »Thea«s Lanternebrædt til Dels slingrede, saa man til Tider ikke kunde se Lanterneerne i de rigtige Direktioner, erklærede Siegel ikke at ville underskrive, idet han bemærkede, ingen Sinde at have sagt det. Kaptajn Olsen paa »Trygg« lovede, hvis der blev Tale om Møde for en Ret, da her at erkende, at Vidnet ikke havde sagt mere end, at Lanternebræddet til den røde Lanterne en Gang paa Rejsen var løsnet, men straks derpaa fastgjort. Derimod skete der ingen Rettelse af Kaptajn Olsen i hans Udskrift af Logbogen.

I Anledning af Kaptajn S. Laubs 25-aarige Jubilæum som Skibsfører, der faldt d. 13. Januar d. A., afholdtes i Lørdags et Føstmaaltid paa Skydebanen, der talte c. 60 Deltagere. Ved Bordet præsiderede Kaptajn Jacob Holm. For Æresgæsten talte Kommandør Giødese, hvorefter Kaptajn Laub takkede og udbragte en Skaal for Maskinmester Dons, der Dagen før Kapt. Laub havde holdt 25-Aars Jubilæum. Der holdtes endnu en lang Række Taler, og



der blev afsunget 3 Sange, skrevne i Anledning af Jubilæet. Der herskede en ypperlig Stemning, og Festen, i hvilken en stor Del af Æresgæstens Kolleger deltog, sluttede først sent.

## Sølovens §§ 114 og 135.

Hr. Redaktør!

Da jeg oftere har haft Lejlighed til at iagttage, hvor lidt kendt de ovenstaaende Paragrafer er blandt Skibsførerne, skønt de i dem indeholdte Bestemmelser utvivlsomt have en enorm praktisk Rækkevidde, har jeg ment, det kunde være af Interesse i Deres ærede Blad at henvende alle Vedkommendes Opmærksomhed derpaa, fordi Ukendskab til dem kan berede mange ubehagelige Overraskelser og Tab, idet man for sent anstiller den Betragtning, at man vilde og burde have baaret sig ad paa en ganske anden Maade, om man havde været saa fornuftig at studere Loven, inden man traf afgørende Dispositioner.

Paragraferne, hvoraf den første omhandler Lastepladser, den sidste Lossepladser i Havn, er i deres Redaktion hinanden saa lig, at de her kunne behandles under et.

Deres Indhold er som følger:

»Er der ikke vedtaget nogen bestemt Laste- eller Losseplads i Havnen, kan Befragteren eller Ladningsmodtageren af et Skib forordre, at Skibet henlægges til den Plads, han anviser, forsaavidt Adgang dertil er aaben, samt Skibet dér kan ligge flot og sikkert (og hvor dér er Tale om Lastning, uden Hinder komme ud derfra med indtagen Last). Saadan Anvisning maa dog gives ufortøvet efter Skipperens Opfordring, da Skipperen i andet Fald har Ret til at vælge Pladsen, dog kun en Plads, som er sædvanlig Laste- eller Losseplads.«

Det fremgaar altsaa heraf, at Befragter eller Ladningsmodtager har Ret til at bestemme, til hvilken Plads i Havnen det befragtede Skib skal hale hen for at laste eller losse, kun at Ordre dertil gives straks, naar Skipperen har meldt sin Ankomst til Havnen og Adgang til Pladsen er aaben etc., og forsaavidt er Sagen klar nok, men det hænder ofte, at Befragter eller Lastemodtager, naar Skipperen melder sig, siger, at han kun kan laste eller losse Skibet paa et bestemt Sted, men at der for Øjeblikket ligger et andet Skib, saa at Lastning eller Losning først kan komme til at begynde, naar dette er færdigt.

Mange Skippere vil nu være af den fejlagtige Formening, at deres Laste- eller Lossedage tager deres Begyndelse fra den Tid, de have meldt sig, uanset at Skibet ligger i Havnen eller paa Reden og venter paa, at den af Købmanden anviste Plads skal blive ledig. De overseer, at Betingelsen for at de med Virkning kan give Notice om at være losse- eller ladeklar, er den, at Skibet er paa behørig Plads overensstemmende med Sølovens § 118 saml. med § 137; forinden dette er Tilfældet, kan Dagene ikke dreje, naar ikke andre Bestemmelser ere truffene ved Kontrakten.

Derfor har Søloven fastsat, at hvor Befragter eller Modtager ikke ufortøvet efter Skipperens Opfordring anviser en Plads, hvortil Adgangen er aaben, har Skipperen Ret til selv at vælge sin Plads, dog kun en Plads, som er sædvanlig Laste- eller Losseplads. Uden anden Aftale vil hans Dage først tage deres Begyndelse, naar han har valgt denne Plads og fortøjet der, samt anmeldt, at han nu er laste- eller losseklar.

For at forebygge Misforstaaelser bør derfor Skipperen, saasnart han er ankommet i Destinationshavnen, melde sig hos sin respektive Befragter eller Modtager og opfordre denne til at angive, hvor i Havnen Skibet ønskes placeret; han bør dernæst, hvis han modtager en bestemt Ordre i saa Henseende, straks undersøge, om den saaledes anviste Plads er tilgængelig og straks kan tages i Brug, og hvis

dette ikke er Tilfældet, enten forlange Befragters eller Modtagers skriftlige Indrømmelse af, at Laste- eller Lossedagene straks tager deres Begyndelse, eller, hvis dette ikke indrømmes, hos Havneautoriteterne forlange udvist en Plads, der kan passe for hans Øjemed; naar han saa har forhalet derhen og fortøjet Skibet og Notice herom er tilstillet Befragter eller Modtager, begynder først Laste- eller Lossedagene at dreje.

Ønsker saa senere hen Aflaster eller Modtager Skibet forhalet til et andet Sted, bliver Omkostningerne ved Forhalingen for disses Regning, ligesom Tiden, der medgaar til saadan Forhaling, regnes med i Laste- eller Lossetiden.

Deres ærbødige

H. J. P.

## Sammenslutning af flere mindre Sejlskibs-Aktieselskaber til et større Aktieselskab.

Fra Nordby paa Fanø skrives til os den 23. April:

Det har hidtil været en fast Praksis her paa Øen, at hvert Skib ejedes af ét Aktieselskab, saa der var lige saa mange Aktieselskaber, som der var Skibe, om det end ofte var Tilfældet, at en og samme Mand var Leder (korresponderende eller bestyrende Reder) i flere af disse smaa Selskaber, hvis Aktiekapital varierede mellem 50,000—300,000 Kr. Imidlertid var der mange Aktionærer, der ønskede, at deres Aktier kunde blive Børs-papirer, som kunne sælges eller belaanes; man antog ogsaa, at der i et større Selskab kunde spares noget i forskellige Retninger, lige som ogsaa Assurancen, der nu — særlig i Forhold til det Udbytte, Skibene under de nuværende uheldige Konjunkturer paa Fragtmarkedet kunne opsejle — sluger altfor store Summer, formentlig maatte kunne nedsættes noget, da et større Selskab bedre end et lille selv kan bære en Del af Forsikringen, hvorved der kunde spares ikke saa lidt. Endelig vilde det aarlige Udbytte kunne fordeles mere stabilt, medens dette nu er undergivet store Svingninger.

Under Henvisning til disse Motiver have Styrelserne for følgende, her hjemmehørende Aktieselskaber, nemlig:

	Oprindelig Aktiekapital:	Nuværende Taksations-sum:
1. »Barkskibet Pauls Rederi«,	100,000 Kr.—	73,000 Kr.
2. » — Emilies —	», 100,000 -	— 79,000 -
3. » — Hans's —	», 100,000 -	— 83,000 -
4. »Briggen Sophies —	», 72,000 -	— 61,500 -
5. »Barkskibet Mathildes —	», 100,000 -	— 92,000 -
6. » — Thoras —	», 100,000 -	— 100,000 -

hvilke Skibe alle ere byggede af Skibsbygmester S. Abrahamsen her i Byen, der var korresponderende Reder for dem alle, udsendt Indbydelse til samtlige Aktionærer i de nævnte Selskaber om at møde i Skibsreder-Foreningens Lokale her i Byen for at forhandle om Selskabernes Oplosning ved Salg af deres Ejendele til et større Aktieselskab, der agtedes oprettet, og som skulde omfatte samtlige de Skibe, Hr. S. Abrahamsen var korresponderende Reder for.

Generalforsamlingen aabnedes af den bestyrende Reder, hvorefter Skoleforstander L. N. Sørensen valgtes til Dirigent. Efter at Selskaberne i Forening havde forhandlet det paa Dagsordenen opførte Forslag, konstaterede Dirigenten, at Generalforsamlingen i hvert Skib for sig var beslutningsdygtig, idet der var repræsenteret fra 68 til 83 % af Aktiekapitalen i de respektive Skibe. Dernæst skredes til Afstemning over det af Bestyrelserne

stillede, enslydende Forslag, der før Afstemningen formuleredes saaledes:

»Generalforsamlingen beslutter, at Selskabet skal opløses, og at dettes Ejendele skulle søges solgte til et nyt Aktieselskab, som umiddelbart efter nærværende Generalforsamlings Slutning agtes konstitueret under Navnet »Aktieselskabet Fanø Skibsrederi.«

»Generalforsamlingen meddeler derhos Bestyrelsen uindskrænket Bemyndigelse til at foretage det videre fornødne til Beslutningens Gennemførelse, altsaa navnlig til at sælge Skib og øvrige Ejendele til det fornævnte nye Selskab og til at foretage den i saa Henseende fornødne Afregning.«

Over dette Forslag afstemtes af hvert Aktieselskab for sig, og Resultatet blev, at Forslaget vedtoges i alle seks Selskaber med et meget stort Flertal.

Derefter sluttedes Generalforsamlingerne, og paa en ny Generalforsamling, som straks afholdtes, konstituerede det ny Selskab sig straks med en Aktiekapital paa 500,000 Kroner, vedtog Love og valgte:

til korresponderende Reder for Selskabets ovennævnte seks Skibe: Skibsbygmester S. Abrahamsen, Nordby;

til Kommitterede:

1. Folketingsmand N. Andersen, Søholm,
2. Direktør M. Clausen, Ringkjøbing,
3. Skibsreder C. P. Holm, Nordby, og
4. Skibsreder P. N. Winther, sammesteds.

Til Revisorer valgtes Sparekassebogholder N. Andersen og Skibsfører P. H. Clausen, begge af Nordby.

Muligvis ville flere mindre Selskaber slutte sig til det nye større Selskab, eller ogsaa vil der blive dannet nye Selskaber i Lighed med Fanø Skibsrederi.«

## Fra Island.

Fra Seydisfjord skrives til os d. 8. April:

Vejret er vedblivende vinterligt med Sne og Kulde. Fiskeriet er uden Betydning, enkelte franske Fiskefartøjer ere ankomne her til Østlandet. Den 22de Marts strandede den franske Skonnert »l'Espérance« fra Dunkerque i Husavik nær ved Seydisfjord. Skibet, der endnu ikke havde begyndt at fiske, blev fuldstændig Vrag; Mandskabet reddede sig i Land ved Svømning i sidste Øjeblik. L'Espérance blev for nylig indrettet til Islandsfiskeriet og var et forholdsvis nyt Skib. Det franske Mandskab ankom til Seydisfjord den 2den April og afgaar i Aften med det danske Postskib Thyra, Kaptajn Garde, der kom her til i Nat. Det norske Dampskib Egil ligger ligeledes for Øjeblikket paa Seydisfjord, bestemt til Afgang i Aften. Egil gaar nu i fast Rute mellem Kjøbenhavn, Bergen, Stavanger, Færøerne og Island. Egils næste Afgang fra Kjøbenhavn bliver 2den Maj.

Ingen Is Landet rundt.

## Fragtmarkedet.

Saa er da Krigen mellem Grækenland og Tyrkiet i fuld Gang, eller maaske snarere ved sin Afslutning. Kanontordenen fra Bjærgpasserne ved Thessaliens Grænse og Larissa har allerede kastet sit Ekko ind gennem Strædet ved Dardanellerne, og Sortehavet har antaget omtrent et lignende Udseende som ved Kretakrigens første Udbrud. Den øjeblikkelige Fasthed indgyder imidlertid ikke stor Tillid til en virkelig Forbedring af Fragtmarkedet derved. Situationen er kommen for sent; man er nu en Gang bleven trættet af den lange, gølle Periode og kun en virkelig alvorlig Rystelse i de politiske Lejre vil formaa

at bringe Handelsstanden ud af den nuværende Dødsighed. Og hvilken Rystelse staar nu tilbage! — alene den store evropæiske Krig; men saa bliver sikkert Sortehavet lukket med det samme og Nøglen drejet 2 Gange rundt i Laasen. Det er da paany den mellemliggende Periode indtil den store Katastrofe eventuelt indtræffer, der alene bliver Operationsbasis for Spekulanter og dermed samtidig for de Rederier, som endnu har Blikket rettet mod Syd. Fra alle Sider melder imidlertid Noteringer, at kun meget faa Laster komme i Markedet, saa den øjeblikkelige Fasthed er nærmest »nominel« og uden virkelig Betydning; alene Panik vil formaa at jage Raterne i Vejret — og Panik forberedes ikke, den kommer som et Lyn. Himlen er overtrukket, men endnu er der kun Glimt i Horisonten.

Vi skulle ikke udtale os yderligere om de fremtidige Udsigter. Under de nuværende urolige Forhold, hvori Billedet veksler med rivende Fart og antager forskelligt Lys og Farve hver Time i Døgnet, vil det selvfølgelig være en uløselig Opgave for et Ugeblad at være blandt Fortropperne — selv Dagspressen har jo Vanskelighed ved at følge med.

I Østersøen lever vi i stille Fred; endnu er Kronstadt lukket, men med hver Dag rykker vi nærmere til Aabningshøjtideligheden, der maaske vil bringe Opsving i Markedet. Fra Reval sluttes stadig 1/ London 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Rotterdam; Libau og Riga staa paa samme Standpunkt som i sidste Uge, og det samme kan siges om Træmarkedet; dette ligger stadig dødt hen, og er ikke Omtale værd.

Kulmarkedet har ikke undergaaet nogen Forandring af Betydning og Tønen er maaske en Smule mattere, imidlertid har en Del mindre Dampere faaet Beskæftigelse i »timecharter« for engelske Mæglere og til virkelig acceptable Rater. En cirka 450 Tons Damper betales med £ 210 à £ 220 pr. Maaned og anvendes nærmest i den saakaldte »coasting trade«, en ikke behagelig Fart for Besætningen, da Damperen piskes rundt i forceret Tempo fra Plads til Plads. Englænderne skal nok vide at faa rigeligt ind for Pengene, og de tager fat med haard Haand.

Amerika holder sig stadig mat med ringere Afskibninger og lave Rater — imidlertid har Damperne i den sidste Tid gennemgaaende haft kortere Rejser, der jo altid bøder noget paa det magre Fragtresultat.

Pulserer saaledes »det store Kresløb« trægt, synes »det lille Kresløb«, hvad vi i denne Sammenligning kunne kalde Smaatrafikken, rundt til vore Provinshavne og til de nærmeste tyske Pladser at arbejde med stor Livlighed og med fuld Kraft. Som tidligere berørt findes i vore største Havne en ualmindelig stor Ophobning af Korn; de smaa Jagter og Skonnerter har da den Opgave at fordele Kornet til de mindre Havne, hvor Amerika-Damperne ikke kan komme, og Trafikken gaar med Liv til gode Fragter. Samtidig er den store tyske Flaade, dannet af Elbens og andre Floders utallige Smaafartøjer, stukket i Søen, og »hænger« vore Kyster paa den elskværdigste Maade af Verden. Den lille Industri, bygget paa de smaa Kapitaler og med de beskedne Skibsførerposter som Maalet, synes altsaa endnu at holde god Stand mod Jærnkolossernes Skrueblade, selv om yderligere Statsbanernes Skinneveje i stadig voksende Grad slynger sig til den mindste Købstad, og Træn paa Træn ruller bort fra Frihavnen med kornfyldte Vogne.

## Duisburg.

Denne Sag drejede sig om to forskellige Punkter, som begge blev afgjorte i Skibets Favør. En Ladning Kul indtoges i Ardrossan; det skulde ifølge Certepartiet ske as customary, men dette Dokument havde desforuden den sædvanlige Klausul, om at Ladningen skulde bringes frit til Skibssiden, og heraf benyttede Afskiberne sig til at be-

laste Skibet med 1 d. pr. Ton hoistage eller crane dues, ialt £ 5.17.0, idet de paastod, at det maatte være Skibets Sag at bringe Lasten om Bord. Dommen gik dem som sagt imod, og Dommerens Udtalelser lød som følger:

»Det Princip, der er udtrykt i Sagen Dalmellington Iron Co. ktr. G. & S. W. Ry. Co., nemlig at Betaling, der sker, vidende om, at den ikke er skyldig, ikke kan søges tilbage, blev paaberaabt af Indstævntes Sagfører som en Hindring for at søge den betalte Kranafgift tilbage. Jeg mener ikke, det Princip kan anvendes her. For det første vilde det have sine Betæneligheder at tillade Indstævnte at beholde Penge, som de havde faaet ved simpelthen dristigt af Mægleren at forlange en Sum, som de nu aabenbart indrømmer, de ingen Ret havde til at modtage. Men bortset fra denne Betragtning, kan den Omstændighed, at Mæglerne vidste, at Pengene ikke skyldtes, ikke med Rimelighed afficere Citanten. I den citerede Sag var de Agenter, om hvis Viden der var Tale, i Selskabets regelmæssige Tjeneste som Bestyrere, optrædende i alle dets Forretninger med fuld Bemyndigelse, og denne var ikke omdisputeret. Selve Principet er forklaret af Lord Rutherford Clarke i den citerede Passus som hvilende paa præsumeret Opgivelse eller Indrømmelse. Det er ikke Meningen, at en Mægler, en midlertidig og tilfældig Agent for et begrænset Formaal, kan have Bemyndigelse til at bortgive — for mindre er det ikke, det drejer sig om — sine Mandanters Penge.

Hvad det andet Punkt drejede sig om, fremgaar af følgende Oversættelse af Dommen:

»Glasgow, 24. Novbr. 1896. Efter at have hørt Parternes Sagførere og overvejet Beviset og Plæderingen kendes for Ret, at ifølge Kutyme i Ardrossan skal Cargo dues, som erlægges for Lanarkshire Kul, som afskibes der i Havnen, betales af Skibet. Fremdeles, at ifølge det fremlagte Certeparti skal disse Afgifter betales af Indstævnte og ikke af Citanten, at de blev betalte af Citanten for at faa Skibet klareret, og at han er berettiget til at erholde samme refunderet af de Indstævnte. Dom bliver derfor at give mod Indstævnte for et Beløb af £ 11.14.0, erlagt Afgift, med Renter som forlangt; Citanten kendes berettiget til Omkostninger, hvorover Regning vil være at indgive til Overlevering til Rettens Revisor for Taksation og Rapport«.

(undert.) R. U. Strachan.

Note: Da Spørgsmaalet om Kranafgiften allerede er bleven bekendt ved Kendelse af 9. Juni, skal nu det andet Spørgsmaal, nemlig om Retten til at tilbagesøge Ladningsafgifterne (Cargo dues), afgøres.

Det er paastaaet af Citanten, at disse Afgifter falder paa Afskiberen som Ejer af Ladningen, men at de, for at hans Skib kunde blive udklareret, blev betalt af Skibets Agenter, fordi Indstævnte ikke betalte dem. Disse paastaar paa den anden Side, at med et Certeparti som det, der her er Tale om, er det Kutyme i Ardrossans Havn, at disse Afgifter betales af Skibet.

Der er tre Omstændigheder, som, om ikke afgørende, saa dog visselig stærkt taler mod Indstævntes Synspunkt. 1. Det er bestemt ved Ardrossans Harbour Act 27 & 28 Vict. Kap. 208, at Havneafgifter med Hensyn til Gods eller Ladning skal betales af Afskiberen alene eller Ejeren af Ladningen. 2. At ifølge almindelig Skik og Brug og Forretningsfolks Opfattelse falder Havneafgifter paa Købmanden, medmindre der er en særlig Overenskomst om, at de skal betales af Skibet. 3. Baade Sheriff Berrie og Sheriff Guthrie har i Sagen Wilson ktr. Hird Hastie & Co. udtalt den Mening, at Ordene i Certepartiet: in full of all charges and pilotage as customary ikke kan opfattes som en speciel Overenskomst om, at Ladningsafgifter skal betales af Skibet, og at disse Ord prima facie kun sigter til Havneafgifter, der har Hensyn til Skibet, og for disse Meninger har jeg selvfølgelig den højeste Respekt.

Sheriff Guthrie gav imidlertid Indstævnte Tilladelse til at søge at bevise sin Paastand om, at Ladningsafgifter

ifølge Kutyme i Ardrossan skal betales af Skibet, men paa samme Tid pointerede han Vanskeligheden ved at bevise en kommerciel Kutyme, der gaar imod den almindelige Forstaaelse af Lovene og de Betingelser, man plejer at gøre Forretninger paa, og Spørgsmaalet bliver nu, om Indstævnte har været heldig i at komme over denne Vanskelighed.

Naar man beskæftiger sig med et Kutyme-Spørgsmaal, er der to Ting, man maa have for Øje, 1. at, saaledes som det blev paapeget af Lord Gifford i Sagen Brown ktr. Mc. Connel et Bevis for almindelig Praksis ikke nødvendigvis altid udgør et Bevis for en Kutyme. For at fastslaa en saadan er det nødvendigt, at der er en Praksis, der er anerkendt og iagttaget sædvanligt og ufravigeligt uden Indvending eller Modstand; 2. at hvor en Kutyme er lokal og ikke kendt af begge Parter vil den ikke have nogen Virkning. I Sagen Kirchner ktr. Venus er det almindelige Princip udtrykt saaledes af Lord Kingsden: »naar det tillades at føre Bevis for Kutyme paa en bestemt Plads for at føje noget til eller paa nogen Maade indvirke paa Fortolkningen af en skreven Kontrakt, saa tillades det kun paa Grund af, at begge Parter, som sluttede Kontrakten, kendte Kutymen og maa antages at have indgaaet Overenskomsten med den for Øje«.

Nu, med Hensyn til Ardrossan, blev det klarligen bevist at være ufravigelig Praksis, at Ladningsafgifter for alle Ayrshire Kul betales af Afskiberen eller Ejeren af Ladningen. De betales i første Instans af Kulminerne, som igen faar Dækning hos Afskiberen. Jeg mener, der kan ikke være nogen Tvivl om, at med Undtagelse af en relativt ringe Kvantitet af Lanarkshire Kul, er al den Kul, der udskibes fra Ardrossan, Ayrshire, saa at Resultatet er det, at med Hensyn til største Delen af Kullene, der udskibes fra Ardrossan, er Kutymen imod Indstævntes Paastand.

Men det siges, at Nærværende alene har Hensyn til Lanarkshire Kul, og at Kutymen med Hensyn til dem er, at Ladningsafgifterne betales af Skibet. Forudsat nu, at det er Tilfældet — kan det da med nogen Grad af Rimelighed eller Fornuft siges, at en Praksis, der anvendes alene for en speciel Art Kul, der udgør en ringe Del af det hele, bestemmer Kutymen i Havnen i den Betydning, hvori det tages i et Certeparti? Efter min Mening kan en saadan Praksis alene betragtes som en Undtagelse fra en almindelig Regel. Eller kan det antages, at Parterne i det foreliggende Certeparti, der begge er Fremmede, kendte til denne Praksis og indgik deres Kontrakt med den for Øje, endskønt der ikke er nogetsomhelst Bevis for, at de havde den ringeste Kendskab til dens Eksistens.

Har det lykkedes Indstævnte selv, blot med Hensyn til Lanarkshire Kul, at godtgøre, at der er en ensformig og konstant Praksis i Ardrossan, hvorefter Ladningsafgifter derpaa betales af Skibet? Resultatet af Vidneforhøret er efter min Mening klart det, at med Hensyn til Lanarkshire Kul er det den almindelige Praksis i Ardrossan, at Betalingen af disse Afgifter gøres til Genstand for Aftale mellem Parterne, og at, hvor der ikke er nogen speciel Stipulation desangaaende, disse Afgifter i nogle Tilfælde betales af Skibet, i andre Tilfælde ikke, — at Mæglerne i første Instans forsøger at belaste Skibet med dem, og at der ofte gøres Indvendinger herimod, men i nogle Tilfælde betales de af Kaptajnen for at faa Skibet klareret. Under disse Omstændigheder maa jeg kende for Ret, at det fuldstændigt er mislykkedes for Indstævnte at bevise, at ifølge Kutyme i Ardrossan betales Ladningsafgifter paa Lanarkshire Kul af Skibet.

Det bemærkes, at dette Spørgsmaal om Cargo dues er blevet appelleret af Indstævnte.

Nord. Skibredersf. Cirk.

## Ugens Havarier.

London, Skonnert af Rudkjøbing, er d. 17. ds., paa Rejsen fra Antwerpen til Port Leruway, grundstødt i Nærheden af Vliesingen. Flot med Assistance og fortsat Rejsen ubeskadiget.

Dovre, norsk Dpsk., kom d. 22. ds. paa Rejsen fra Cardiff til Nyborg med Kul paa Grund ved Knudshoved. Assistance af Svitzers, som bragte Skibet flot og ind til Nyborg d. 23. ds.

Brødrenes Minde, Skonnert af Marstal, kom d. 20. ds. i Kollision med Havnemolen i Grangemouth og har faaet en Læk.

Harald, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Oderen d. 21. ds. været i Kollision med Skonnerten Adolfine af Thurø, som fik en Del Skade. Harald slap for Skade.

Carl, Skonnert af Marstal, der, som meddelt, d. 30. Marts strandede ved Rygaardstrand, er d. 23. ds. bragt flot og ind til Grenaa tæt.

Baragaldo, Dpsk. af Bilbao, kom d. 24. ds. paa Grund ud for Højen Fyr. Flot med Assistance og indkommet til Frederiksbavn, hvorfra Skibet gaar til Stockholm med sin Kulladning.

Klampenborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 24. ds. paa Grund ved Domesnes. Flot med Assistance og ankommet hertil

## Foreningsmeddelelser.

### Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Indmeldelse i Foreningen kan ske til dens Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., eller til Kredsbestyrelsernes Formænd:

Skibsreder M. N. Fischer, Vejle; Konsul J. Hintze, Rønne; Kaptajn Jacob Holm, Kjøbenhavn; Havnefoged Carl E. Møller, Svendborg; Agent N. Petersen, Marstal; Havnefoged A. P. Rasmussen, Nykjøbing, Jyll.; Konsul Rechnitzer, Aalborg; Kaptajn J. H. Svarrer, Nordby, Fanø.

### „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“'s Sagførere.

Aalborg . . . . . Sagfører *Knud Petersen og Henr. Knudsen.*  
 Aarhus . . . . . — *A. Andresen.*  
 Assens . . . . . — *J. Jørgensen.*  
 Esbjerg . . . . . — *J. Clausen.*  
 Faaborg . . . . . — *J. Amtoft.*  
 Fredericia . . . . . — *E. Thiellesen.*  
 Frederikshavn. — *N. Petersen.*  
 Horsens . . . . . Overretssagfører *Schouenborg.*  
 Kjøbenhavn . . . . . Højesteretssagfører *Ludvig Arntzen.*  
 Kolding . . . . . Overretssagfører *H. C. Bennetzen.*  
 Marstal . . . . . Sagfører *H. P. Nielsen.*  
 Middelfart . . . . . — *Philip Hansen.*  
 Nexø . . . . . — *H. Mauritzen.*  
 Nyborg . . . . . — *Chr. Qvist.*  
 Nykjøbing Jyll. — *P. P. Salling.*  
 Odense . . . . . — *E. Kiørboe og C. Knudsen.*  
 Randers . . . . . — *Reinholdt-Poulsen.*  
 Rønne . . . . . — *Janus Olsen.*  
 Svendborg . . . . . Overretssagfører *J. Jacobsen.*  
 Thisted . . . . . Sagfører *Niels Lyhne.*  
 Vejle . . . . . Overretssagfører *F. Knudsen.*

## Fra Sø og Land.

I »New York Herald« for 14. ds. findes der en Beskrivelse af et Skib, som ventes at ville gøre sine 50 Kml.s Fart i Timen.

Det er Kaptajn Carl J. H. Flindt af New York, som er Opfinder af denne ny Mærkelighed paa Skibsfartens Omraade.

Fartøjet, hvis Navn skal være »Dolphin«, ligner efter Tegningen at dømme ogsaa mere en Delfin eller en Cigar end et Skib. Hvad der minder om et saadant, er nærmest kun to, forøvrigt ganske smaa, Master. Nogen Skorsten findes ikke. »Dolphin« er i det hele taget konstrueret saaledes, at den kan gaa igennem Vandet ligesaa godt som henover det. Derved byder det ogsaa den mindste Modstand mod Søerne, som i daarligt Vejr vil gaa henover Skibet, i Stedet for at presse mod det og derved hindre Farten.

»Dolphin«, der er gjort af Staal. Eg og Ceder, er 67 Fod langt, 6½ Fod bredt og af 5½ Fods Dybgsaende. Højden er 12 Fod fra Kølen til det øverste af Dækket, med et 4 Fod højt Styrehus; Bæreevnen er 10 Tons. Der skal indrettes en Salon, 13 Fod lang, tre Sovelokafer, et Køkken og et Maskinrum. Det ordinære Mandskab vil bestaa af fem Mand, men Fartøjet vil faa Plads til tredive Personer under Dæk og yderligere tyve, hvis Dækket kan benyttes.

Drivkraften skal være Gasolin. Maskinen vil blive paa tyve Heste. Det var først Tanken, at Elektricitet skulde anvendes som Drivkraft, men denne blev forkastet af Hensyn til den Uregelmæssighed, som saa ofte indtræffer med elektriske Motorer.

Skibets Hurtighed betinges foruden af Konstruktionen i væsentlig Grad af dets Skrue, der er en ny Opfindelse af Kaptajn Flindt. Kaptajnen fortæller, at han har forsøgt over 50 Skruer, før han endelig har fundet den rette.

Syv Mænd arbejde for Øjeblikket paa det mærkelige Skrog, og det antages, at »Dolphin« snart vil blive sat i Vandet. Dens Prøvetur vil finde Sted d. 15. Maj paa Hudsonfloden. Hvis alt gaar godt paa denne Prøvetur, vil der senere blive foretaget en Tur paa 600 eng. Mil til Søs og tilbage igen.

Kapt. Flindt er overbevist om, at hans Opfindelse vil blive en fuldstændig Succes. Han har forarbejdet niiten Skibsmodeller, før han bestemte sig for den nærværende. Adskillige af dem har han eksperimenteret med i Nærheden af Bayonne.

Paketedamperen »Helvetia«, der for kort Tid siden ankom til Hamburg fra Vestindien, har, ifølge Norges Sjøfartstidende, faaet en Bjærgeløn paa 425,000 Kr.; den traf ved Azorerne det ny engelske Postdampskib »Tido« fra Hull, der her paa sin anden Rejse fra Vestindien befandt sig i saa farefulde Omstændigheder, at man frygtede for Undergang. Et italiensk Dampskib havde forsøgt Bjærgning, men dette mislykkedes. Efter et besværligt og farefuldt Arbejde lykkedes det imidlertid »Helvetia« at faa »Tido« bjærget og indbugseret til Plymouth. »Tido« repræsenterede en Værdi af 1,781,000 Kr. og »Helvetia« fik ca. 425,500 Kr. i Bjærgeløn.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rolde, ankom til New-Orleans 12. April, bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Havre 25. April, bestemt til Kbhvn. — Antwerpen, Caroc, ankom til Odessa 23. April, bestemt til Antwerpen. — Castor, Holm, afgik fra Kbhvn. 27. April, bestemt til Riga. Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra Messina 28. April, bestemt til Kbhvn. — Dagmar, Gade, afgik fra Lissabon 25. April, bestemt til Kbhvn. — Douro, Brabrand, afgik fra Kbhvn. 27. April, bestemt til Pernau. — Georgios I, Kihl, ankom til Antwerpen 19. April, bestemt til

Kbhvn., St. Petersburg. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Cardiff 22. April, bestemt til Valencia, Tarragona, Barcelona, Italien etc. — Kiew, Rabe, afgik fra Kbhvn. 27. April, bestemt til Bordeaux. — Kursk, Staal, afgik fra La Rochelle 27. April, bestemt til Kbhvn. — Leopold II, Kruse, ankom til Antwerpen 18. April, bestemt til Piræus, Smyrna, Konstantinopel, Sortehavet. — Louisiana, Jensen, afgik fra Kbhvn. 27. April, bestemt til Antwerpen. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Antwerpen 9. April, bestemt til Kbhvn., St. Petersburg. — Nicolai II, Jespersen, ankom til Kbhvn. 20. April, bestemt til Antwerpen. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Messina 14. April, bestemt til Kbhvn. — Omsk, Rasmussen, ankom til Riga 20. April, bestemt til Algier, Batoum, Novorossisk, Odessa. — Tejo, Fenger, ankom til Lissabon 26. April, bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, ankom til Valencia 27. April, bestemt til Neapel, Messina, Bougie, Collo, Malaga, Cadiz. — Vesuv, Norden, pas. Gibraltar 22. April, bestemt til Kbhvn. — Viking, Jørgensen, ankom til Teneriffa 23. April, bestemt til Madeira, Lissabon, Kbhvn. — Xenia, Ingerslev, ankom til Kbhvn. 16. April, bestemt til Riga.

Anglo Dane, Petersen, ankom til London 26. April, bestemt til Kbhvn., Libau. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Arendal 26. April, bestemt til Vestnorge. — Charkov, Nidersøe, passerede Hanstholm 25. April, bestemt til Hull. — Christi an IX, Mollerup, ankom til Pillau 26. April, bestemt til Kbhvn., London. — Ceres, Corfitzon, ankom til Kbhvn. 26. April, bestemt til London. — Fanø, Jørgensen, afgik fra Danzig 27. April, bestemt til Kbhvn. — Frederik, Harboe, afgik fra Kbhvn. 27. April, bestemt til Hull. — Kasan, Thomsen, ankom til London 25. April, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 25. April, bestemt til Færøerne, Island. — Louise, Brabrand, passerede Hanstholm 27. April, bestemt til Kbhvn. — Georg, Petersen, afgik fra Kbhvn. 25. April, bestemt til Leith, Færøerne, Island. — Minsk, Olsen, afgik fra Manchester 24. April, bestemt til Liverpool. — Morsø, Lind, ankom til Libau 25. April, bestemt til London. — Moskov, Petersen, afgik fra Antwerpen 26. April, bestemt til Kbhvn., Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Riga 24. April, bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Kbhvn. 25. April, bestemt til Antwerpen. — Perm, Christensen, ankom til Newcastle 26. April, bestemt til Kbhvn., Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom til Libau 25. April, bestemt til Hull. — Romny, Harder, afgik fra Kbhvn. 27. April, bestemt til Libau. — Thyra, Garde, ankom til Hamburg 26. April, bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Sørensen, ankom til Antwerpen 25. April, bestemt til Kbhvn., Libau. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Kbhvn. 25. April, bestemt til Antwerpen. — Vesta, Svensson, afgik fra Leith 23. April, bestemt til Island. — Constantin, Bloch, ankom til Kbhvn. 26. April, bestemt til Libau.

Ficaria, J. V. Fenger, afgik fra Newcastle 25. April, bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Paaske, afgik fra Newcastle 27. April, bestemt til Frederikshavn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 29. April, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 27. April, bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, J. Borries, afgik fra Odense 29. April, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 28. April, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Nakskov 28. April, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens, Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 27. April, bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Rotterdam 24. April, ankom til Blyth 25. — Frode, H. W. Wisberg, afgik fra Swansea 24. April, bestemt til Kbhvn. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Riga 24. April, bestemt til Antwerpen. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Kbhvn. 23. April, ankom til Libau 26. — Svend, Chr. Holst, afgik fra Libau 22. April, ankom til Rotterdam 27. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Swinemünde 22. April, ankom til Riga 24. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Blyth 22. April, ankom til Swinemünde 26. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Riga 27. April, bestemt til Hull. — Ragnar, A. S. Hveysel, afgik fra Sunderland 22. April, bestemt til Stettin. — Volmer, M. A. Ribber, afgik fra Riga 25. April, bestemt til Rotterdam. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Blyth 21. April, ankom til Libau 26. — Magnus, M. Frantzen, afgik fra Rotterdam 24. April, ankom til Blyth 26. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Stettin 24. April, ankom til Reval 27. — Olaf, C. A. Jørgensen, afgik fra Sunderland 23. April, bestemt til Stettin.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Riga 22. April, bestemt til Rotterdam. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Shields 24. April, bestemt til Kronstadt. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra London 14. April, ankom til Shields 15. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Cardiff 15. April, ankom til Swinemünde 23. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Grangemouth 16. April, bestemt til Kronstadt.

Helmdal, Anine, J. Møller, afgik fra Kbhvn. 9. April, an-

kom til Riga 16. — Helga, H. C. Lagesen, afgik fra Riga 24. April, bestemt til Ghent. — Kamma, J. C. Jensen, afgik fra Blyth 16. April, ankom til Kbhvn. 19.

Danmark. Rolf, J. G. Hahn, ankom til Boness 26. April. — Thorvaldsen, Pii, ankom til Boness 24. April. — Absalon, H. Predbjørn, ankom til Sunderland 24. April. — Ansgar, A. Larsen, ankom til Kbhvn. 26. April. — Hamlet, W. E. Sommer, afgik fra Newcastle 23. April, bestemt til Riga. — Helge, D. G. Matthiessen, ankom til Riga 22. April.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Starck, afgik fra Fernandina 1. April, bestemt til Stettin, passerede Portland 22. — Dania, Troensegaard, afgik fra Nort Shields 24. April, bestemt til Baltimore. — Fyen, Hansen, afgik fra Helsingør 23. April, ankom til Reval 26. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Odessa 22. Marts, ankom til Kalmar 17. April. — Russia, Rasmussen, afgik fra West Hartlepool 22. April, ankom til Kbhvn. 26. — Jylland, Jensen, afgik fra Aarhus 26. April, bestemt til Reval. — Normannia, A. Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 25. April, bestemt til Riga.

Østersøen. Ella, Hansen, afgik fra Kbhvn. 21. April, ankom til Danzig 23. — Maja, Storm Hansen, afgik fra Antwerpen 26. April, bestemt til Cardiff. — Patria, Andersen, afgik fra Blyth 11. April, ankom til Kbhvn. 15. — Rita, Skov, afgik fra Hull 25. April, bestemt til Stockholm. — Yrsa, Larsen, afgik fra Neufahrwasser 24. April, bestemt til Dunkerque.

Union. Anglia, Sørensen, afgik fra Venedig 17. April, ankom til Konstantinopel 23. — Gallia, Nielsen, afgik fra Taganrog 3. April, bestemt til Bergen. — Frisia, Fisker, afgik fra Kbhvn. 15. April, ankom til Riga 18. — Olga, Jørgensen, afgik fra Ystad 25. April, ankom til Libau 27.

Thingvalla. Norge, Knudsen, afgik fra New York 24. April, paa Rejse til Kbhvn. — Island, Skjødt, afgik fra Kristiansand 23. April, paa Rejse til New-York. — Hekla, Laub, afgik fra Kbhvn. 27. April, paa Rejse til New-York. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kristiania 27. April, paa Rejse til Kbhvn.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Schmiegelow, afgik fra Riga 23. April, bestemt til Dunkirk. — Agnete, Warming, ankom til Rotterdam 26. April. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 24. April, ankom til Riga 27. — Alice, Kraemer, ankom til Riga 24. April. — Bornholm, Jensen, afgik fra Kbhvn. 22. April, ankom til Grangemouth 25. — Gøteborg, Madsen, afgik fra Norrkøping 23. April, bestemt til London. — Ajax, Brøsen, afgik fra Kiel 23. April, ankom til St. Davids 26. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Randers 22. April, ankom til Kiel 23. — Nauta, Steen, afgik fra Karrebæksminde 22. April, ankom til Kiel 23. — Rønne, Hintze, afgik fra Stubbekjøbing 22. April, ankom til Kiel 23. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Kolding 22. April, ankom til Libau 25. — Marstrand, Lund, afgik fra Karlskrona 23. April, ankom til Libau 25.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, afgik fra Antwerpen 24. April, ankom til Esbjerg 26. — Nerma, Degn, afgik fra Esbjerg 22. April, ankom til Dundee 24, afgik fra Dundee 24., ankom til Boness 25. — Nordsøen, Schmidt, ankom til Esbjerg 22. April, afgik fra Esbjerg 23., ankom til Newcastle 25.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, afgik fra Kbhvn. 26. April, bestemt til Riga. — Christiansborg, Petersen, afgik fra London 27. April, bestemt til Newcastle. — Frederiksborg, M. Kühn, ankom til Blyth 26. April. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Riga 22. April, bestemt til Dunkerque. — Rosenborg, Fischer, afgik fra Riga 22. April, bestemt til Dunkerque. — Jomsborg, Schultz, ankom til Travemünde 26. April. — Uranienborg, Olsen, afgik fra Kbhvn. 25. April, bestemt til Riga. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Riga 20. April.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Andersen, afgik fra Blyth 25. April, bestemt til Swinemünde. — Skodsborg, Schmidt, ankom til Rotterdam 23. April. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Riga 23. April, bestemt til Antwerpen.

## Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Sørine, Jensen, ankom til Cape Cross 1. Marts fra Cape Town. — Paul, Hensen, ankom til Port Natal 24. Marts fra Antwerpen. — Thor, Duysen, sejlet fra Mauritius 10. Marts til Melbourne. — Dorane, Rødgard, sejlet fra Kalkutta 31. Marts til Port Natal. — Rosa, Brinck, ankom til Paysandu 20. Marts fra Rio Grande. — Anna Marie Schwalbe, Brinck, ankom til Valparaiso 7. Marts fra Arica. — Sixtus, Lassen, ankom til Samarang 18. April fra Anjer. — Mary Jose, Ankersen, ankom til Punta Delgade 27. April fra Cocos Øerne. — Professor, Beck, prajet paa 37° N. 1° V. fra Marseille til Delagoa Bay. — Ameta, Nielsen, sejlet fra Cuxhavn 22. April til Tahiti. — Tercera, Holm, afgik til Liverpool 22. April til Brisbane. — Sophie, Sværre, ankom til Cape Verds 17. Marts fra Port Natal. — Thora, Thomsen, befragtet at gaa fra Mauritius 24. April til Menado i Ballast. — Esmeralde, Pedersen, ankom til Barbados 24. April fra Iquique.

**Svendborg.** Adolfine, Sørensen, ankom til Stettin den 20. April. — Mine, Møller, ankom til Swinemünde den 21. April. — Roska, Møller, ankom til Newcastle den 22. April. — Guldborg, Rasmussen, ankom til Great Yarmouth den 21. April. — Thetis, Hansen, ankom til Harburg den 21. April. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til Königsberg den 22. April. — Diana, Fallentin, ankom til Strömstad den 20. April. — Dannebrog, Børgesen, ankom til Wismar den 24. April. — Marie, Petersen, ankom til London den 23. April. — Saga, Hansen, ankom til Yarmouth den 22. April. — Valkyrien, Dam, ankom til Blyth den 22. April. — Neptuneus, Jensen, ankom til Grangemouth den 23. April. — Gylfe, Rasmussen, ankom til Trouville den 24. April. — Brage, Jørgensen, ankom til Sandesund den 26. April. — Hans, Christensen, ankom til Malmø den 26. April. — Solon, Hansen, ankom til Pillau den 25. April.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyr 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.

**Llimfjorden.** Jyllands V.Kyst. I *Thyborøn-Kanal* er Dybdøn for Tiden ved Højvandstid:

Paa *Havrevlen* 11 Fod.

I *Kanalen* 10 Fod.

Paa *Fjordgrunden* 9½ Fod.

**Sundet.** *Kjøbenhavn.* Den 7de Maj 1897 afmærkes Søminekorpsets Øvelsesplads mellem og foran *Mellemfort* og *Prøvesteen*

Samtidig tændes Varselyfyrene, der brænde fra ¼ Time efter Solnedgang til ¼ Time før Solopgang.

De tre Sten paa Landgrunden N. for *Dragør* Havn, der vare afmærkede med de nu inddragne *Dragør* N.-Vager, *Dragør* Mellemvager og *Dragør* S.-Vager, ere sprængte og Resterne borttagne.

**Store-Bælt.** *Sjællands V.-Kyst.* Den 1ste Maj 1897 inddrages *Korsør* Fyrskib for Sommeren.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverig.** **Sundet.** Havnefyret i *Mölle* brænder fremtidig Aaret rundt. 56° 17' 6" N. Br. 12° 29' 37" Ø Lgd.

Ved *Malmö* Havn er oprettet et Taagesignal paa det V.-lige Molehoved, paa N.-Siden af det ydre Havnefyre. Et Taagehorn giver, naar Dampferge, Post- og Passagerskib ventes, hver Minut Et-Stød af 4 à 5 Sekunders Varighed.

Fyret paa *Listers Hufvud* brænder fremtidig fra 15de Marts—15de Juni. 56° 2' 8" N. Br. 14° 46' 35" Ø. Lgd.

**Tyskland.** **Friesche Haf.** Fra den 22de April til 31te Maj 1897 ligger i den SØ-lige Del af *Fischhausener Wick*, tæt ved *Peysø*, til Forsøg en Lystønde, der afvekslende viser et Blink af 8 s. Varighed og tre korte Blink.

Ved *Scholpin* er Damperen »*Mannheim*» sunken i 8 Fv. Vand, 3 Kml. N. ½ V. fra Fyrtaarnet. En Mast er 6 Fod over Vandet. En Vragtønde skal udlægges ved Vraget.

Sommerafmærkningen er nu foretaget ved *Swinemünde*, *Oderbank*, *Zinnowitz* og *Coserow-Bank* samt ved *Wismar*.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordøen.** Den 20de April. Fra Fyrskibet »*Maas*» i S. 47° V. og fra *Goeree* Fyr i N. 49° V. Styrbords Side af et Skib.

Den 21de April. Ved *Hollands* Kyst mellem *Zandvoort* og *Noordwijk*, c. 2 Kml. fra Land. Forenden af et Sejskib.

**Tyskland.** **Elben.** Vraget, som laa sunket ved *Blankenese*, er borttaget og Afmærkningen inddragen.

**Weeser.** **Nordenham.** Ved *Flagbalgersiel* ombygges Baaken til det øvre Fyr. I den Tid er der tæt ved paa Pæle anbragt to Fyr, der benyttes paa samme Maade som det gamle Fyr.

I *Jade* er Afmærkningen igen i Orden. De elektriske Lystønder B og D ere igen udlagte og vise rødt, fast Lys. Synsvidden: 3½ Kml.

Fra 1ste Juni til 31te August 1897 afholdes Sømineøvelser i *Jade*. Øvelsespladsen begrænses mod Ø. af tre gule Tønder med rødt Flag, der ligge indenfor Tønderne Y og Z, mod V.

af Watten, mod N. af en Linie fra den N.-lige gule Tønde til *Heppenser Siel*, midt paa denne Strækning ligger en gul Tønde med blaåt Flag, og mod S. af en Linie fra den S.-lige gule Tønde til den gamle Mole.

Ved Pladsen ligger en Minekran. Fra 11te til 31te August ligge ladte Miner ude. Kranen fører da en rød Stander og om Natten to hvide Lanterner vandret for hinanden. Pladsen er spærret for al Sejlads. Signal og Anvisninger skulle ubetinget følges.

**Holland.** **Friesche Zeegat.** Ved *Groninger-* og *Uithuizer-Wadden* er Afmærkningen i Orden. Baakerne paa *Ameland* Dæmning ere paa Plads.

Ved Indløbet til *Delfzijl* Havn er ved N.-Siden udlagt en rød, rund Tønde, og ved S.-Siden en sort, rund Tønde, begge mærkede *Haven van Delfzijl*. Farvandet gaar mellem disse to Tønder.

**Zeegat van Texel.** Stumptønden, der er udlagt ved den nydannede Grund i *Texelstroom*, ligger paa 53° 3' 2" N. Br. 4° 53' 9" Ø. Lgd.

**Zeegat van Zierikzee.** I *Roompot* har Spidstønde Nr. 8 nu Ballon paa Toppen.

**Ooster Schelde.** I *Brabantsche Vaarwater* ere følgende Tønder udlagte:

Stumptønde Nr. 2a i 11½ Fod Vand. 51° 35' 5" N. Br. 3° 57' 56" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 2b i 11½ Fod Vand. 51° 34' 37" N. Br. 3° 58' 4" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 2c i 11½ Fod Vand. 51° 34' 10" N. Br. 3° 58' 24" Ø. Lgd.

### Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**Frankrig.** Ved *Oyestreham* gives Tidevandsignalet midlertidigt fra Fyrtaarnets Galleri.

**Skotlands V.-Kyst.** **Tiree.** Ved *Scarnish* er tændt et hvidt Blinkfyre, der hver Minut viser c. 16 Blink. Flammens Højde: 45 Fod. Det vises fra et hvidt, rundt Taarn ved S.-Siden af Farvandet til *Scarnish* og lyser fra N. 42° V. gennem N., Ø. og S. til S. 31° V. Der er ikke Vagt ved Fyret. 56° 30' 0" N. Br. 6° 48' 10" V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig.** **Bourgneuf.** Taarnet paa *Grand Sécé* er ødelagt af Søen. 47° 3' 26" N. Br. 2° 19' 45" V. Lgd.

**Ile d'Oleron.** I *Port du Chateau* er den midterste af de tre røde Vagere med Kegle ved *Plateau des Lests* inddragen. 45° 52' 14" N. Br. 1° 11' 10" V. Lgd.

I *Port de St. Trojean* er den midterste af de tre røde Vagere ved *Délastage* inddragen. 45° 50' 27" N. Br. 1° 12' 5" V. Lgd.

I *Gironde* ere paa Grund af Farvandets Forandring følgende Tønder flyttede:

Den røde Spidstønde *Sud de Richard* ligger paa 45° 24' 34" N. Br. 0° 52' 7" V. Lgd., *By* Lystønde paa 45° 23' 40" N. Br. 0° 50' 54" V. Lgd., og Lystønden *St. Christoly* paa 45° 23' 31" N. Br. 0° 49' 55" V. Lgd.

**Nova Scotia.** **Cape Breton Island.** Fløjtetønden ud for Indløbet til *Louisburg Harbor* udlægges til Sommer i 35 Fv. Vand, 3 Kml. S. 54° Ø. fra *Louisburg* Fyrtaarn, eller e. 1½ Kml. SØ. for dens tidligere Plads. 45° 52' 43" N. Br. 59° 53' 44" V. Lgd. Naar man fra Fløjtetønden styrer paa Fyrtaarnet, kommer man til Klokketønden, der skal holdes om Bagbord.

En rød Spidstønde udlægges i 5 Fv. Vand ved SV.-Enden af Grunden, der strækker sig ud fra *Nag Rock*, c. 800 Alen S. 43° V. fra *Nag Rock*.

Paa den S.-lige af de to røde Spirtønder, som afmærke det mindre dybe Løb ud for *Nag Rock*, anbringes en Kegle og paa den N.-lige en Ballon.

Det dybeste Løb til *Louisburg* skal angives ved to Ledefyr, anbragte paa det lave Land S. 87° V. for Indløbet.

**Forenede Stater i Nord-Amerika.** **Muscongus Sound.** **Maine.** En rød og sort vandret sribet Spirtønde er udlagt i 26 Fod Vand, 50 Alen SV., for *Browns Head Ledge*, fra N.-Enden af *Ross Island* i S. 78° V. og fra S.-Enden af *Haddock Island* i N. 41° V.

**Virginia.** Fyrskibet Nr. 45, »*Winter Quarter Shoal*», ligger nu i 14 Fv. Vand, ¾ Kml. SØ. for den tidligere Plads og 3¼ Kml. S. 67° Ø. for Grunden og 9¼ Kml. fra Kysten. 37° 56' 55" N. Br. 75° 4' 20" V. Lgd.

**North Carolina.** Den 15de April 1897 tændes i *Neuse River* følgende hvide, faste Fyr:

*Johnson Point* paa V.-Siden af Løbet, 2 Kbl. ØNØ. for Pynten.

*Lower Green Spring* paa V.-Siden af Løbet c. 1 Kbl. fra Pynten.

*Upper Green Spring* paa NØ.-Siden af Løbet, N. 44° V. fra *Lower Green Spring* Fyr.

Fyrene vises fra Baaker, de to første sorte, den sidste rød, der staa i 10 Fod Vand. Flammens Højde: 14 Fod.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Korsika. Bonifacio Stræde.** Over Klippen med 21 Fod Vand, som ligger 3 $\frac{1}{6}$  Kbl. N. 36° Ø. fra Taarnet paa *Lavezzi*, er Dybden forøget til 26 Fod.

En lille 25 Fods Klippe er funden 2 Kbl. N. 88° Ø. fra Taarnet paa *Lavezzi* paa 41° 19' 0" N. Br. 9° 15' 35" Ø. Lgd.

**Kreta.** I *Kania Bugt* er det forbudt at ankre Ø. for en Linie i N.  $\frac{1}{2}$  Ø. fra Bastionernes NØ.-Hjørne, der ligger paa 35° 30' 50" N. Br. 24° 1' 55" Ø. Lgd.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karabiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida.** I *Key West Harbor* er en hvid Fortøjtønde udlagt fra *Key West* Fyr i N. 74° V. og fra Fort *Taylor* SV.-Hjørne i N. 26° V.

**Antigua. St. Johns Road.** En hvid Klokketønde er i 6 $\frac{1}{2}$  Fv. Vand udlagt VSV. for 2 $\frac{1}{2}$  Fv. Pladen paa *Warrington Bank*, fra *Mount Thomas* overet med *Barrington* Forts Flagstang i N. 7° V. Ethvert Skib kan sikkert gaa tæt S. om Tønden.

**Bahama Øer. Great Inagua. Clarion Shoal,** som er angiven at ligge paa 20° 49 $\frac{1}{2}$  N. Br., 74° 0 $\frac{1}{7}$  V. Lgd., er undersøgt. Den mindste Dybde, der er funden, er 234 Fv. paa 20° 50' 55" N. Br. 74° 2' 35" V. Lgd. Inden for 300 Fv. Grænsen er Banken kun 1 Kml. lang i Ø. og V. og  $\frac{1}{2}$  Kml. bred. Grunden kaldes fremtidig *Clarion Bank*.

### Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

**Brasilien.** I *Paranagua* er et Vrag sunket i 19 Fod Vand. En grøn Vragtønde er udlagt ved Vraget, fra Øen *Galheta* i N. 64° Ø. og fra *Conchas* Fyr i S. 31° Ø.

**Maceio ØNØ.** Dampskibet *Ebro* har ØNØ. for *Maceio* stødt paa en 2 Fv. Grund, der ligger i 5 à 7 Fv. Vand N. 66° Ø. 20 $\frac{1}{2}$  Kml. fra *Maceio* Fyr og c. 5 Kml. fra Kysten. 9° 27' 15" S. Br. 35° 25' 0" V. Lgd.

I Februar 1897 kunde Barren ved *Rio Grande do Sul* i 27 Dage passeres af Skibe med et Dybgaende af 12 Fod.

## Kjøbenhavns Børskurs d. 28. April 1897.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
<b>Dampskibe Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk.....		101	101 $\frac{3}{4}$
Thingvalla .....		23	23 $\frac{3}{4}$
Danmark .....		81 $\frac{3}{4}$	82 $\frac{1}{2}$
Norden .....		111	111 $\frac{3}{4}$
Kjøbenhavn.....	92	91 $\frac{3}{4}$	92
Carl .....		51	52
Dannebrog .....		104 $\frac{3}{4}$	105
Skjold .....		71 $\frac{1}{2}$	72
Helsingørs Dampsk. ....		37	40
Østersøen .....		—	—
Nordsøen .....		73	75
Torm .....		—	95
Foren. Bugser-Selsk. ....		85	90
Dansk-russisk Dampsk. ....		—	—
<b>Dampskibe Obligationer.</b>			
4 0/0 foren. Dampsk. ....		—	—
5 0/0 — — .....		—	—
5 0/0 Thingvalla 1880.....	97 $\frac{1}{2}$	97 $\frac{1}{2}$	98
5 0/0 — 1894.....		—	—
5 0/0 Norden.....		102	103
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 0/0 Stats .....		—	—
3 $\frac{1}{2}$ 0/0 uopsig. Stats .....		99 $\frac{1}{2}$	100 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ 0/0 Husejer Kreditk. ....		94	94 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ 0/0 Kbhvns Kreditf. ....		94 $\frac{1}{4}$	94 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		95 $\frac{3}{4}$	96
4 0/0 — — 6 — .....		97 $\frac{3}{4}$	98 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ 0/0 Landkreditk. 3 — .....		95 $\frac{1}{4}$	96
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....		156 $\frac{3}{4}$	157 $\frac{1}{2}$
Privatbank .....		118 $\frac{3}{4}$	119 $\frac{1}{4}$
Landmandsbank .....		124	124 $\frac{1}{2}$
Handelsbank .....		121 $\frac{3}{4}$	122 $\frac{1}{2}$
Burm. & Wain .....		95 $\frac{3}{4}$	96
Helsingørs Jernsk. ....		106	107
Sukkerfabr. ....	94 $\frac{1}{4}$	94	94 $\frac{1}{2}$
Bryggeri Aktier .....	111 $\frac{1}{4}$	112 $\frac{1}{4}$	112 $\frac{1}{2}$

### Vekselkursær.

	Åvieta Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg .....	89.05	88.90
London.....	18.14	18.11
Paris .....	72.30	—
Amsterdam .....	150.35	—

### Notering paa Berlins Børs d. 27. April 1897.

Russiske Noter .....	216.45
4 0/0 Russiske Consols .....	102.80
4 $\frac{1}{2}$ 0/0 — Boden Kredit .....	105.50
6 0/0 Mexikanske .....	97.50
5 0/0 Rumænske Stats.....	99.50
4 0/0 — — 1890.....	87.25

Ømsætningen i Dampskibs-Aktier ved Noteringen har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 86,000, »Thingvalla 6,000, »Danmarks 18,000, »Kjøbenhavn« 16,000, »Carl« 10,000, »Dannebrog« 2,000, »Skjold« 4,000.

### Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden 16.



# Ny Carlsberg Øl.

**Bryggeriets Aftapning.**  
Produktets naturlige Holdbarhed gør det særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.  
Depôt: Toldbodgade 14.

## Direkte Import en gros af amerikanske Træsorter.

Nød, Whitewood samt Eg ogsaa i spejlskaaren Vare, Mahogni i alle Dimensioner anbefales Forbrugere. Varerne ere prima og damptrerede og Priserne de billigste.

Telefon 3338.

EMIL HAMMELEV, Store Kongensgade 81, Bagb.

## A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibsmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

## C. P. Lauritzen & Co.,

Etablissement for

UNIFORMER, UNIFORMEFFEKTER og ORDENSBAAND,  
samt de nye, af Krigsministeriet approberede, vandtætte Officers-Havelocks,  
saavel som for alt civilt Skråderarbejde.

Vesterbrogade Nr. 30. Kjøbenhavn V.

# Forlang altid

# Otto Mønsted's Margarine

specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

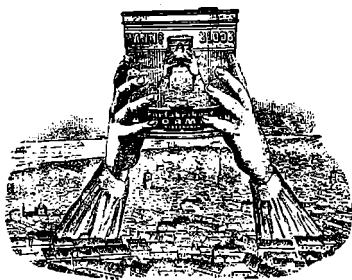
Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet.

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne  
ved Henvendelse til Fabrikken

## SOUTHALL

near LONDON.



VARE-MÆRKE.

### A. FORMANN.

KJØBENHAVN K.  
TELEFON 216.

Noget nyt og enestaaende!  
!! Forsøg !!

## A. Formann's Blodbudding

(1 hermetiske Patent-Daaser)

anbefales af de fleste Læger  
for sin store Næringsværdi.  
Den er mættende, nem at op-  
varme, billig, kan spises uden  
Tilsætning, og erstatter en  
fersk Middagsret.

Den faas hos de fleste Skibs-  
provianterere i Danmark.



Hovedkontor for Danmark  
St. Kongensgade 24, Kjøbenhavn.

Harald O. Rist.

Ingen Ekstra-Præmie for Cycle-Kørsel.  
Agenter antages.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaliseringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber  
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Valdemarsg. 24. V.

## Ledige Lodspladser ved Hirsholmens Lødseri.

Ved Hirsholmens Lødseri vil i den nærmeste Tid være at  
ansætte 2 Sund- og Bæltlødser.

For at erholde Ansættelse fordres, at de paagældende  
have nøje Farvandskendskab samt have erhvervet Styrmands-  
bevis. De skulle være over 22 Aar, have Indfødsret og være  
vel anbefalede.

Ansøgninger, ledsagede af Søfartsbog, Eksamensbeviser,  
Anbefalinger samt Lægeattest om godt Helbred, Syn og rigtig  
Farvesans, sendes til underskrevne Overlodsdistrikt.

Det vestlige Overlodsdistrikt, Aarhus, den 26. April 1897.

## Reglement

for

Sejladsen paa Limfjorden paa Strækningen  
mellem Hals og Aalborg i Fyrtiderne.

Stadfæstet under 6te December 1896 af Indenrigsministeriet.

§ 1.

Naar to eller flere Skibe mødes ved Overgangen fra en  
Fyrilinje til en anden, skal det eller de Skibe, som kommer  
fra Hals indefter, holde Kurs, medens de, der gaa udefter,  
skulle vige.

§ 2.

Opankring i Fyrlijnen maa ikke finde Sted.

§ 3.

Overtrædelse af dette Reglements Bestemmelser straffes  
med Bøder fra 2 til 50 Kr. Bøderne tilfalde Aalborg Havne-  
kasse, og Sager i Anledning af saadan Overtrædelse behandles  
som offentlige Politisager ved Aalborg Købstads Ret.

Havneudvalget i Aalborg er berettiget til at bestemme  
og affordre Vedkommende de Pengebøder, de skulle erlægge,  
og kun naar Vedkommende ikke dermed er tilfreds, anmeldes  
Sagen for Politiet og afgøres af Politiretten.

For ifaldne Bøder er Havnevæsenet berettiget til at  
holde sig til det paagældende Fartøj med Tilbehør.

Aalborg Byraad, den 21de September 1896.

P. B. V.

F. Simony.

## C. W. Obel's Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

TELEPHONE NO.  
182 BROAD.

TELEGRAPHIC ADDRESS  
„RAHTJENS, NEW YORK.“

# RAHTJEN'S AMERICAN COMPOSITION COMPANY

TRADE MARK.

MANUFACTURERS OF

THE GENUINE HARTMANN'S RAHTJEN'S ANTI-FOULING COMPOSITION  
FOR BOTTOMS OF IRON AND STEEL VESSELS.

RED HAND BRAND

OFFICE: 26 BEAVER STREET, N. Y. FACTORY: 69 WANDYKE ST. BROOKLYN.

OTTO PETERSEN, PRESIDENT.

## PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.  
COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg, regular line  
of steamers between Brazil and Copenhagen & vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean  
Portugal and Copenhagen & vice versa.

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“.



# LANDMANDSBANKEN

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

*Carlsen, Nielsen & Co.,*

*Skibshandlere & Sejlmagere.*

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

## Fanø praktiske Sømmandsskole.

Saa vel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid. Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,  
Nordby, Fanø.

# SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

De forskellige Code's benyttes, som Watkins, Scotts, A. J. & A. B. C.

Breve, Telegrammer, Dokumenter etc.,

som ere adresserede til vort Firma, og som ere bestemte for Skibsførere, blive udleverede prompt ved Skibets Ankomst.

# Holm & Collerup,

## Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer

udføres solidt, hurtigt og billigt.

# Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon Nr. 6. **G. W. Møller, Dragør.** Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Dr. med. Goldschmidt,  
Klinik for  
Hud- og Kønssygdomme.  
Hovedvagtsgade 8, 1. Sal,  
Kl. 12—1 og 7—8.

TH. SIMONSEN,  
Nyhavn 57.

Sølv Medaille i Malmø  
for Lanterner.

# Bjerre & Rømer,

## Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans-  
Förening.

# DENTIN

er en Tand-  
plumbe;  
nogle faa  
Draaber i  
den hule

Tand hindrer Luftens Adgang  
og stiller derved de heftigste  
Tandsmerter.

9, Kronprinsensgades nye  
Materialhandel.

CHR. V. MENDE, cand. pharm.

# Mahogni, Nøddetræ, Teaktræ, Whitewood

samt andre fremmede saa vel som  
danske Træsarter forefindes i stort  
Udvalg i tørre Varer.

M. H. Krause.

Kjøbenhavn, Niels Ebbesenvej 6. V.  
Telefon 3205.

# Café van Zandt

St. Annæ Plads 6,

Hjørnet af Strandstræde,

KJØBENHAVN,

anbefaler sin Restaurant fran-  
çais med alle Aarets  
Specialiteter.

H. J. Pedersen.



„Dansk Sefartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN

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

Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—8, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

### AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petittlinie à 45 mm Bredde 25 Øre

De øvrige Sider — — — — — 20 —

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 Sefartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Stæder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

Frijs Bogtrykkeri (G. L. Lind & Numa Frænkel.) Kjøbenhavn

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG

Nr. 18

Kjøbenhavn, torsdag den 6. Maj 1897.

4. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Om Klareringsforholdene i Königsberg. — Vore Fiskerier. — Franske Søfartspræmier og deres Virkninger. — Fragtmarkedet. — Fra Island. — Ugens Havvarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfærende. — Kjøbenhavns Børskurs.

DANISH Pure Condensed Milk.  
The **MILKY-WAY** Brand  
In Taste & Colour like new Milk  
Highest Medical References.

Registered TRADE MARK



Registered TRADE MARK

• NEW INVENTION •  
The Danish Milk Condensing Co.  
Factories & Head Office 8 Vestergade  
COPENHAGEN  
Telegr. Adr.: Anglodane. Code ABC.

## AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106

Lager af Papir og 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 24.

## NORSK MARGARINE

fra **Fabriken Mercur, Christiania,**

der er anerkendt som det fineste og mest holdbare Fabrikat i Verden, faas i Hovedoplaget for Danmark

hos

**JOHANSEN & BRUUN,**

Kompagnistræde 14 & 15. Telefon 3210.

Smør i alle holdbare Kvaliteter føres til billigste Priser.

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

31, Havnegade. Kjøbenhavn K.

Jernlager etc. paa Midtermolen i Kjøbenhavns Frihavn.

Generalagent for "Pomerania",  
See- und Fluss-Versicherungs Gesellschaft i Stettin,  
tegner Forsikkring af Skibe, Skibsparter, Ladning og Fragt til faste billige Præmier,  
modtager Ordres som Agent for Messrs. Bolling & Lowe i London, La Societé Cockerill i Seraing, Messrs. Bullivant & Co. i London 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.

**YOCARINI** CIGARETTEN 100 Stk 2 Kr. Verdensberømt  
TOBARKEN pr. Pd. 5 Kr. og billig.

kun ægte **Wilh. Jørgensen.** Østergade 61. en gros

## Prima røgede Skinker.

Store Parfier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker 40—60 Øre pr. Pund, efter Størrelse samt alle Slags prima ferske, saltede og røgede Victualievarer anbefales til meget lave Priser.

**Højbroplads 12** ved Gammelstrand,

Videreförhandling: **S. Johannesson,** Hauserpl. 32.

## Syndergaard Aquaviter.

Prisbelønnet overalt, hvor de har været udstillede.  
Fabriken grundlagt

**1730.**

Ældste Brænderi i Danmark.  
6 Kvaliteter i Fabr. egen Aftapn.

## Skibsdagbøger

1/1 Aars & 1/2 Aars

med trykt Brugsanvisning

til Forbrug & Forhandling  
billigst hos

**S. Friedländer,**

Ved Stranden 14

**KJØBENHAVN.**

**Aut. Forbyringsagenter,**

Kjøbenhavn.

**F. Jepsen,** Nyhavn 23.

**W. H. Wulff,** Toldbodg. 15.

**A. C. Grell,** Toldbodgade 16.

**Ankere & Kjæder,**

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

**John Forbæchs Eftf.,**

St. Annæ Plads 19 & 21.

Teaktræ

**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 ogsaa paa Lager.

Enforhandlere i Skandinavien og Finland af Teaktræ:

**Trækompagniet, Københavns Frihavn.**

Telefon 1268.

Telegr.-Adr.: Nilsson 167.

## CARL NILSSON.

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.

Amaliegade 36. Kjøbenhavn K.

(forhen Amaliegade 37).

Største Lager her paa Pladsen af alle Sorter Maskin- og Cylinder-Oljer, Smørelser og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige Artikler for Dampmaskiner.

Enforhandling af:

Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil. Zynkara. (Til Forebyggelse af Tærning, Syre- og Kjedelstensdannelse). Angus' Special Pakninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent Kamelhaars Drivremme. „Kerasha“. Patent Træ-Remskiver.

Overretssagfører **J. WESTENGAARD,**

Vestervoldgade 2, Kjøbenhavn V. Telefon 3424.

Norsk MARGARINE fra **Aug. Pellerin fils & Co. i Christiania** faas hos D'Herrer Handlende og fra Agenturet **Ladegaardsvej 13.**

# HAMBURG.

## Det Skandinaviske Selskab i Hamburg.

Lokalet, beliggende i Königsstrasse 14, 11., er aabent hver Dag fra 11 Form. til 12 Aften.

Læsebordet er forsynet med samtlige Hovedstads-aviser, samt et større Antal Provinsblade (ca. 50 Stkr.) Endvidere forefindes Billard og Musikværelse.

Samtlige Lokaler stilles til Disposition for vore ærede tilrejsende Landsmænd og vil et eventuelt Besøg altid være os velkomment.

Besøgende have fri Adgang i 14 Dage.

Bestyrelsen.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d</sup>.

eneste Fabrikant af

Dick's bekjendte Maskin- og Cylinder-Olier samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:

Alte Gröningerstrasse 12<sup>1</sup>.

Telegr.-Adr. Dicotto. Telefon 3999.

Agent for Kjøbenhavn:

Johs. Bülow, Zinngade 4. Ø.

## Emil G. v. Høveling, Hamburg.

(Telegr. Adr. Composi.)

Patentfarve

for Skibsbunde og Jærnkonstruktioner imod Rust og imod Bevokning. Leverander til mange af de største Damp- og Sejlskibsrederier, Ene-Leverander til den kejserlige tyske Marine.

NB. For Træskibsbunde særlig virksom Patentfarve imod Bevokning og imod Orm, strygefærdig til umiddelbar Brug.

Agenter og Lagre i: Bergen, Bremerhavn, Elsfleth, Flensburg, Stettin, Rotterdam, Antwerpen, Dünkirchen, Genua etc.

Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:

Kapt. CARL HAVEMANN, Kjøbenhavn, Amaliegade 31.

I England under Firma British Antifouling Composition and Paint Company Ld. 32 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik i Barking ved London.

Agenter og Lagere i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull, Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama, Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney, Mauritius etc.

## Knöhr & Burchard Nfl.

Telegram-Adr. KNÖHRHARD

Hamburg,

Telephon 287.

Damp- & Sejlskibsmæglere.  
Køb, Salg & Kontrahering af Skibe.  
Speciel Afdeling for  
Assurance & Havarisager.

## W. Engelbrecht,

St. Kongensgade 61,

Frugt- & Grønthandel,

anbefaler

Kartofler, Konserves, Frugt til Skibene.

## Lange & Möllers

Bødkerværksted

Kjøbenhavns Frihavn

anbefaler sig med Alt

Udarbejde samt Alt færdigt

Bødkerarbejde for Export.

Alt Arbejde udføres af solide og øvede Folk.

## J. E. Möllers Enke & Co.

Kjøbenhavn.

ENEFORHANDLING

af

MILWARD & SONS  
Fiskekroge.

## S. Lerche,

50 — Nørrebrogade — 50

Værksted

for gode, solide og billige

Modeller.

## Pumper,

udmærket egnede til Lastpumper.

Maskinfabrikken Rannje,

Mathæusgade 6.



### EM. Z. SVITZER'S

#### SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1883.      Telegraphic address »SVITZER«

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street, Newcastle o/ Tyne.  
telegraphic address: »Jürgenson«.

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill.  
telegraphic address: »Hobdell«.

The company maintains stations at the following ports, where a salvage boat will be stationed, always ready to leave at short notice.

<p>COPENHAGEN .....</p> <p>KASTRUP .....</p> <p>ELNSINØRE .....</p> <p>KORSØR .....</p> <p>ALBUEN (LAALAND) .....</p> <p>FREDERIKSHAVN .....</p> <p>GOTHENBURG (SWEDEN) .....</p> <p>GREIFSWALD (GERMANY) .....</p>	<p>»SVITZER«.</p> <p>»HØYER«.</p> <p>»SWITZERGOTTLIEB«.</p> <p>»JØRGENSEN«.</p> <p>»GUNNESEN«.</p> <p>»SVITZERLUND«.</p> <p>»ELFVERSSON«.</p> <p>»SPRUTH«.</p>
---	--

The company's boat „Em. Z. Svitzer“ — in conjunction with the boats belonging to the Northern Salvage Company of Hamburg, viz: s/s „Berthilde“, s/s „Berger Wilhelm“ and s/s „Neva“ — operates in the Mediterranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).

Agents for Great Britain.

agents telegraphic address.

Mine anerkendte originale Mærker

## Reiherolie og Möwenolie

faas i Danmark kun igennem min Repræsentant i Kjøbenhavn

### Firmaet Tage Bloms Efft.,

Herluf Trollesgade 28.  
Hamburg i April 1897.

A. C. Schümann.

## Danchells Fabriker.

Linoleum.  
Voxdug.



Anker-Mærke

Eneudsalg i Danmark for

Delmenhorster  
Linoleumfabrik.

Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:  
Pilestræde 13. Mathæusgade 5.  
Telefon 545. Telefon 2680.  
Kjøbenhavn.

## Orgel-Harmoniums og alle

Musik-Instrumenter

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

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

## Paa Udkig.

Vi omtalte i vort sidste Nummer den ny Signalbog, som paatænkes indført, og de Fordele, den vil frembyde. Vi fremhæve, i Tilslutning hertil, efter »Hansa« nogle af dens vigtige Bestemmelser. Af Betydning er Forøgelsen af Signalerne med to Flag, som nu kun bruges i paa-trængende Tilfælde, medens de saakaldte »Almindelige Meddelelser« fremtidig kun skulle gives ved 3 Flags Signaler. Bogstavet N bliver som hidtil anvendt som Nødsignal. Kompassignalerne blive fremtidig angivet i Grader og retvisende. Vigtige Meddelelser mellem bugserende Skibe og Skibe, der haves paa Slæb, kunne gives ved Hjælp af et Flag, der ikke behøver at hejses, men kun holdes over Rælingen. Signaler med ét Flag ere ellers indskrænkede meget, for at forebygge Forvekslinger med Kontorflag. Krudtflaget B. og de tre Karantæneflag J., L. og Q. have samme Betydning som tidligere; E. under Svarstanderen skal tilkendegive, at de nu følgende Flag skulle søges under Stavelsestabellerne. Den nu anvendte alfabetiske Stavelsestabel forøges med 5,200 Signaler. Manglen paa geografiske Signaler føles i den senere Tid stærkt, thi der er mange ny anlagte Havne, der ikke kunne oplages i den nu gældende Signalbog; man kan derfor med Rette paastaa, at i et Afsnit af den gamle Signalbog i den Grad trænger til en Revision og en Udvildelse som dette. Det ny System indeholder Signaler for 10,000 Kystpladser, altsaa for tre Gange saa mange, som der findes i det nuværende. De nu anvendte Flag ville ikke blive forandrede, naar undtages F-Vimplen, der faar et hvidt Kors i Stedet for en hvid Kugle og Flaget L., som i Stedet for blaa og gule faar sorte og gule Firkanter. Under Navn af Afstandssignaler skal anvendes tre forskellige Signaliserings-Maader, nemlig med Kugler, Kegler og Kvadrater, med Flag og Vimpler og med Semafor. Af disse er, som bekendt, kun det første System nyt; det skal være nemt og praktisk. Det bestaar af tre Kugler, to Kegler og et Kvadrat, og er i Sammenligning med et nyt Sæt Flag meget billigt, har tilmed den Fordel at kunne forstaaes i større Afstand end Flagsignalerne og, hvad der er det væsentlige, Vindens Retning har ingen Indflydelse paa Aflæsningen af Signalerne. Som i vort sidste Nummer meddelt, tænkes det ny System indført fra d. 1. Januar 1900; i Overgangstiden, der tænkes at vare fra 1. Januar til 31. December 1900, vil det ved at hejse Svar-Vimplen med Flaget og derunder en sort Kugle, blive vist, at man bruger det ny Signalsystem.

Skibe, der ere bestemte til Manchester, bør, hvis de maa gøre Ophold i Liverpool, søge at undgaa Afgifter, som denne paa sin Konkurrent saa misundelige By er altfor beredvillig til at paalægge passerende Skibe. En fra New York til Manchester bestemt Damper, tog, skriver »Hansa«, paa Gennemrejsen ved en af Liverpools Landgangsbroer en Trosse og en Presenning om Bord og der blev herfor forlangt en Afgift af 25 £, der omsider efter lange Forhandlinger blev nedsat til 10 sh. 6 d. En anden Damper tog under samme Forhold en Kande Olie om Bord og maatte herfor betale en Værftsafgift af 20 sh.

Havneafgifter til Liverpool maa ogsaa udredes af Skibe, som, uden at anløbe, sejle tværs gennem Mersey og løbe ind i Kanalen. Ovennævnte Værftsafgifter skulle derimod kun betales af Skibe, der anløbe en Kaj eller et af Værfterne. Skibsførerne gøre vel i at erindre sig de her omtalte Forhold.

Fra Udenrigsministeriet har vi modtaget følgende:

Ifølge Meddelelse fra det tyrkiske Udenrigsministerium ville Fyrene ved Kapamlia, Dedeaghatch, Kara-bouranu, Dona og Aya-Nomi forblive slukkede, saalænge Krigen varer, og Skibe ville ikke kunne anløbe de tyrkisk europæiske Middelhavne om Natten, hvilket herved bringes til de Søfarendes Kundskab.

Fra Buenos Aires tilskrives os d. 6te April:

Indlagte Fremstilling af Forholdene i Santos, hvor Certepartiet indeholder Klausulen »to discharge according to Custom of Port« kan muligvis interessere en Del af Søfartstidendes Læsere, og tillader jeg at copiere Companhia Docas Regning for en Damper paa 391 Tons Register — Længden ifølge Maalebrev 183 Fod, som i Santos lossede en blandet Ladning af Mel og Hø.

5 Dage ved Værft 81 Meter		
à Rs. 0,700 pr. Dag pr. Meter	Rs.	283,500
666,000 Kilos af Ladning lossed à Rs. 1,500	-	999,000
stuvet — 1,200	-	799,200
Tarif for Opmudring af Havnen à Rs. 1,000		
pr. Ton af Ladning . . . . .	-	666,000

Total Rs. 2,747,700

Opmudringstarifen er først traadt i Kraft 1ste Marts i Aar. Del maa yderligere bemærkes, at Damperen ikke under Opholdet var langs Molen, men laa udenpaa to Dampere, lossende imellem dem, samt at Ladningen blev hevet op af Rummet med Skibets Dampspil.

Saavidt det forstaaes, vil Opmudringsafgift for Fremtiden blive opkrævet af hvert Skib, som anløber Havnen. Nautical.

Hr. Jacob M. Schmidt i Horsens har tilsendt os en Del Beskrivelser og Forklaringer over et nyt Sejlsystem, der er opfundet af en Hr. Vassallo i Genua. I sin anbefaling af Systemet siger Hr. Vassallo: »For at opnaa større Hurtighed for et Sejlfartøj, er det nødvendigt, at den Vind, der træffer Sejlet, ikke skal stoppes op af den Luftmasse, som efter at have stødt imod Sejlet, opsamles i dette paa Grund af dets konkave Form; i den Hensigt maa der gøres et Hul eller en Aabning i Sejlet, for at den i det opsamlede Luft kan slippe ud der igennem. Ved denne Fremgangsmaade vil et Sejl, der er udsat for Vindens Tryk, altid blive fri for den Vind, hvis Kraft er udtømt mod Sejlet, og følgelig vil den stadig paa kommande Vind eller Luft træffe med sin fulde Kraft paa Sejlet og saaledes give Fartøjet en større Hurtighed.

Hr. Vassallo nævner blandt de anstillede Prøver et Skib, der med almindelige Sejl i fint Vejr gjorde 4 Knobs Fart, med friskere Vind 7 og i stiv Kuling 8 $\frac{1}{2}$ , medens det med hans Sejlsystem under samme Vindforhold gjorde henholdsvis 5, 8 $\frac{3}{4}$  og 9 $\frac{1}{2}$  à 10 Knob.

Med Hensyn til Sejlernes Konstruktion og Hullernes Anbringelse henviser vi til Hr. Jacob M. Schmidt i Horsens, der er Hovedagent for Vassallo i Danmark.

## Om Klareringsforholdene i Königsberg.

Vi have modtaget følgende:

Medens man i saa godt som alle større Søstæder i Evropa, finder en nogenlunde ensartet Klareringstarif hos de forskellige Mæglere paa de respektive Pladser, synes dette langt fra at være Tilfældet i Königsberg, idet man dér ofte vil finde stor Forskel i Mæglerne forskellige Regninger. Jeg, tilligemed en Del Kollegaer, alle af Svendborg, henvendte os forleden Dag baade skriftligt og mundtligt til den danske Konsul desangaaende, og bad ham undersøge, hvorvidt Mæglerne ere berettigede til slig vilkaarlig Behandlingsmaade; jeg præsenterede en høj Regning fra D'Hrr. Storrer & Scott og en Kollega præsenterede en lav do. fra D'Hrr. Kleyenstüber & Co., for at Konsulen derved kunde sætte sig ind i Forholdene. Konsulen lovede os det, men kom kun til det for os saa tarvelige Resultat, at Mæglerne i Königsberg kun ere Kommissionærer, og at de som Følge deraf har Lov til at beregne sig for deres Arbejde saa meget, som de selv finder for godt, og hvad Storrer & Scotts havde beregnet mig, var kun hvad der er Kutyme paa Pladsen, ja, de var ikke en Gang, saaledes havde de forklaret Konsulen, gaaet til det yderste med Betalinger. Hvad der forstaas ved Kutyme i Königsberg, ved jeg ikke, da jeg kun har været der faa Gange, men jeg formener, at naar Storrer & Scotts beregner mig 1 % i Inkassation af Fragten, og en lige saa stor Skonnert, ogsaa med Kul fra St. Davids, hos Moeller & Prentice, samt en lidt mindre Skonnert hos Kleyenstübers begge kun betale  $\frac{1}{2}$  %, saa kan man ikke ret godt kalde det Kutyme at betale 1 %.

Naar Storrer & Scotts beregner mig i Haupt-Zoll-Declaration und Ladelisten Mk. 3,50, i Litzenungelder Mk. 1,00, i Ekspedition Mk. 8,90, foruden at jeg maa betale det enormt høje Klareingsgebyr Mk. 26,70 for Pillau og Mk. 26,70 for Königsberg, kun for indgaaende vel at mærke, og mine to fornævnte Kollegaer hos deres Mæglere slet intet betaler af de i dette Stykke nævnte 3 Smaaposter, hverken for indgaaende eller for udgaaende, og de kun betaler enkelt Klarering for indgaaende og enkelt Klarering for udgaaende, saa synes det mig, at man heller ikke godt kan kalde dette Kutyme. Om Storrer & Scotts i Pillau er berettiget til, uden min Ordre, at betale Mk. 3 til Hospitalet, vil jeg lade staa hen, dog kunde jeg nok have Lyst til at se Reglementet fra Havne- eller Byautoriteterne i Pillau desangaaende, samt en Kvittering fra Hospitalet for Modtagelsen af Pengene. Naar Storrer & Scotts lader mig betale Mk. 3,10 for Depecher, som de har sendt min Reder, angaaende eventuel Afslutning af Udfragt, førend min Ankomst til Königsberg, saa synes jeg ikke, at de kan være berettigede til at fordre disse Penge tilbagebetale, da jeg har sluttet Udfragt med et andet Mæglerfirma, og de Mk. 3,10 saaledes slet ikke vedkommer den indgaaende Forretning. Vi fik det Raad hos Konsulen i Königsberg, kun at søge de billige Mæglere, men det lader sig jo ikke godt gøre, da det er noksom bekendt, at alle Fragter til Königsberg kun kan afsluttes med paatvungen Adresse, og man saaledes ikke kan gaa til hvem man vil.

Man maa dog indrømme, at de tyske Autoriteter gør meget for at lette Søfarten i disse trange Tider, og de offentlige Udgifter i Königsberg ere i Virkeligheden meget moderate; men Regningerne blive store alligevel, og Skibførerne komme undertiden til at staa i et forkert Lys over for deres Redere; thi naar, som her i Königsberg, af to Førere fra samme Rederi, den ene møder op med en dyr Regning, den anden med en billig, saa indses det jo let, at Rederen, der maaske ikke kender Forholdene, bliver forundret derover og tillægger Førerne Skylden. Min indgaaende Mæglerregning i Königsberg har jeg betalt med Mk. 162,35. Deraf ere mine faste Udgifter, og hvad jeg ellers har givet min Mægler Ordre til at betale, Mk. 77,30. Der bliver altsaa til Rest Mk. 85,05 + 2 % Adresse-

kommission, Mk. 28,20, i alt Mk. 113,25, som gaar til Klareringer og man ved ikke selv hvad, og det er endda blot for indgaaende og uden Befragtningsprovisionen, som jeg betalte paa Ladepladsen. Det vilde rigtig nok være ønskeligt, om Nordisk Skibsreder-Forening eller Dansk Sejlskibrederi-Forening, eller begge i Fællesskab, vilde virke hen til, at der gennem Autoriteterne kunde blive nogen Forandring paa disse Ting i Königsberg.

J. M.

A.

## Vore Fiskerier.

Paa Foranstaltning af Landbrugsministeriet er udkommet Fiskeri-Beretning for Finansaaret 1895—96, (hvori findes Beretning VI fra den biologiske Station), udarbejdet af C. F. Drechsel.

Denne Bog, der regelmæssigt udkommer hvert Foraar, har udviklet sig til ikke alene at være en overordentlig nyttig Haandbog for dem, der direkte ere knyttede til Fiskerieringen, men til ogsaa at være en fortrinlig Vejleder for alle, der nære Interesse for vore Fiskeriers Udvikling og ønske at følge denne. Saadanne aarlige Beretninger have aabenbart en ikke ringe Betydning for alle Næringsveje; idet de opgøre det forløbne Aars Resultater, paavise de de Erfaringer, der gennem disse ere indvundne, og gøre dem derved tilgængelige for det større Publikum, der skal anvende dem praktisk. For de fleste praktiske Næringsvejes Vedkommende fremkomme da ogsaa saadanne Aarsberetninger; for Skibsstartens Vedkommende benytte vi dog Lejligheden til at fremhæve Ønskeligheden af, at ogsaa den fik en selvstændig Aarsoversigt i Stedet for det, iøvrigt saa fortræffelige Afsnit i Grosserer-Societetets Aarsberetning, hvormed den nu maa lade sig nøje.

Fiskeri-Beretningen fremtræder i Aar med det sædvanlige, vel ordnede Indhold, men med dets enkelte Afsnit endnu fyldigere end sædvanligt. I Enkeltheder at gengive Hovedpunkterne i dette omfattende Værk tillader Pladsen os desværre ikke; kun enkelte af dets Afsnit skulle vi omtale nærmere. Beretningen indeholder en Oversigt over Fiskeri-Lovgivning i det forløbne Aar; fremdeles Fiskeri-Statistik for de forskellige danske Farvande, Fiskeri-Rapporter, Indberetning om Rejser i Fiskeri-Øjemed, Meddelelser om Afsætningsforhold for Fisk i Udlandet og en udførlig Indberetning fra den danske Fiskeri-Agent i England om hans Virksomhed i 1896. Endelig giver Beretningen en Oversigt over Foretagender til Fremme af det danske Havfiskeri, og dette Afsnit er utvivlsomt det, der indeholder mest af Interesse for vore Læsere. Beretningen skriver herom:

Aaret 1896 viser et betydeligt Fremskridt i Udviklingen af det danske Fiskeri under Island. Aarsagen hertil er, at det i dette Aar er lykkedes at gennemføre de forskellige Foranstaltninger, som ere ansete fornødne for Fiskeriets Fremme, og som fornemmelig bestaa i en ugentlig Dampskibsforbindelse med England ved Fiskeriselskabet »Dan's Dampere, dernæst i et kraftigt Tilsyn med fremmede Fiskeres Fiskeri under Island, og endelig i Formindskelse af Assurancepræmierne.

Foruden af Selskabet »Dan's Skibe er Fiskeriet under Island i 1896 blevet drevet af en dansk Fiskedamper »Melpomene« fra Fanø og af 6 Sejlkuttere, hvoraf 4 fra Frederikshavn, 1 fra Esbjerg og 1 fra Holbæk. Det er foregaaet fra Begyndelsen af Maj til Begyndelsen af Oktober, fornemmelig paa Ønundarfjord og Dyrefjord, men ogsaa i Adelvig og øvrige Fjorde paa Nordvestlandet. Udbyttet har for Kutternes Vedkommende varieret fra 20—25 pCt. Brutto, hvorved forstaaes den Part, der er tilfaldet Skibet, efter at Mandskabet har faaet sin Part og alle Udgifter ved Fiskeriets Drift ere afholdte. Med Fradrag af Udgifter til selve Skibet, sansom

Reparationer, Assurance, Kul, Olie etc., er Nettoudbyttet for et 6 Maaneders Fiskeri ved Island gennemsnitligt blevet 12 pCt. af Skibets Værdi.

En væsentlig Aarsag til dette gode Fiskeri er, at man har været i Stand til at vedligeholde en ugentlig Forbindelse med det engelske Marked og at overvinde de forskellige Vanskeligheder, hvorom de foregaaende Aars Fiskeri-Beretninger indeholde Meddelelser, men dernæst ogsaa den Omstændighed, at Mandskaberne efterhaanden ere blevne mere og mere uddannede til Fiskeriet, og at dette har kunnet drives uden anden Lønning til Mandskabet end Andel i Udbyttet. Dette er en meget væsentlig Betingelse for Opnaaelsen af et godt Resultat, da Risikoen ved Fiskeriet derved formindskes betydeligt. Samtidig har Resultatet dog ogsaa for Mandskabets Vedkommende været særdeles tilfredsstillende, idet Skipperne i de forskellige Kuttere have tjent paa et 6 Maaneders Fiskeri fra 1,174 Kr. til 1,711 Kr., medens hver af Mandskabet i samme Tidsrum har tjent fra 587—855 Kr.

Driften af Dampskibenes Fiskeri har givet 8 pCt. Udbytte i Tidsrummet 15. Marts til Slutningen af September, men desværre slog Sildefiskeriet i Aar ganske fejl paa Islands Østkyst, hvorved der i Efteraarsmaanederne foraarsagedes et Tab paa Driften af Dampskibet »Cimbria«, der i de senere Aar har været beskæftiget med Sildetransport fra Islands Østkyst til England.

I 1896 har der vistnok været et større Antal engelske Damptrawlere ved Island end i noget af de foregaaende Aar. Aarsagen hertil var, at man fandt et rigt Fiskeri i Faksebugten udfør Reykjavik. Paa dette Sted har det fremmede Fiskeri virket særligt generende for den islandske Befolkning, idet en stor Mængde Fiskere fra Sydvestlandet drive Torskefiskeri med faststaaende Redskab i Faksebugten. Den islandske Forbudslov mod Trawl viste sig under disse Forhold meget virksom, idet den forbyder Fartøjers Ophold paa Soterritoriet med Trawl om Bord, saa at de engelske Damptrawlere ikke med nogenlunde Lethed kunde komme til Fiskepladserne i Faksebugten uden ved at passere Soterritoriet. Som Følge deraf vakte Loven stor Harme blandt Fiskerbefolkningen i England, der ved indflydelsesrige Parlamentsmedlemmers Hjælp fik udvirket, at en engelsk Eskadre sendtes til Island for at varetage britiske Undersaatters Interesser. Sagen fik en foreløbig Ordning ved en mellem Landshøvdingen og den engelske Eskadreachef truffet Overenskomst, hvorefter det skulde være britiske Trawlere tilladt at besejle islandsk Territorium med Trawl om Bord mellem Vestmanøerne og Land og mellem Reykjavæns Pynt og Fugleskær, forudsat Trawlen var bleven stuvet af Vejen om Bord og ikke var i fiskefærdig Stand. Til Gengæld skulde Trawlere holde sig udenfor en Linie i Faksebugten, dragen fra Ilunypa (ved Keflavik) til Thormodeskær og forpligte sig til ikke at kolliderede med Liner eller Næt, udsatte af Islænderne Øst for denne Linie.

En saadan Overenskomst vilde i betydelig Grad beskytte det Fiskeri, som drives af Islænderne i Faksebugten, men der forlyder intet om, at de engelske Fiskere have overholdt Overenskomstens Bestemmelse om ikke at fiske Øst for den angivne Linie, og det vil først i 1897 kunne vise sig, om man i det hele kan tillægge en saadan Overenskomst nogen Betydning overfor de engelske Fiskerskipperes hensynsløse Adfærd. Den Betydning, man paa Island tillægger det omfattende Fiskeri, som Englænderne i de senere Aar har udviklet der, fremgaar af mangfoldige Ytringer fra Embedsmænd og andre af Befolkningen. Man synes endog at anse det ødelæggende Trawlfiskeri, som drives af engelske Dampere, for et større Onde end de Jordskælv, som have hærget Island i 1896.

Under disse Omstændigheder kan man ikke stærkt nok fremhæve den Betydning, det har, at der fra den danske Stats Side bringes saa store Ofre som paa nogen Maade muligt, for at skærpe og forlænge Fiskeritilsynets Virksomhed i de islandske Farvande. Kravene gaa i saa Henseende ud paa, at Stationskibets Togt baade maa begynde tidligere og ende senere, eller at der til Assistance for den Krydser, der benyttes

som Stationskib, maa blive sendt en mindre Krydser til Island, navnlig for at tilse Fiskeriet i Faksebugten.

Af en Indberetning fra Føreren af Dampbaaden »Vestkysten«, Kaptajn F. V. Mortensen, hvis Virksomhed har fundet saa almindelig og saa fortjent Anerkendelse, anføre vi:

Dybdeforholdene ved Thyborøn Kanal have i Aarets Løb været ret gode. Paa Revlerne har der uden Afbrydelse været ca. 11 à 12 Fod Vand, og paa Fjordgrunden, paa en enkelt kort Undtagelse nær, c. 10½ og 11 Fod v. d. V., og om end Farvandet paa et enkelt Sted er undergaaet lidt Forandringer, have disse dog været lette at følge.

Kanalen har i Aarets Løb været passeret af ca. 500 Fragtfartøjer og c. 200 Fiskerifartøjer; heraf har »Vestkysten« assisteret 250 Fartøjer og Indtægten herfor udgør 2,300 Kr.; nødvendig Assistance er ydet Lodseriet saavel ved Tjenesten ved Kanalen som ved Udlægning og Inddragning af Lods- og Fyrskibet

»Vestkysten« har i 1896 været tilkaldt til Assistance af Kystfiskere 5 Gange og har i alt bjærget 42 Mennesker, en Del Redskaber og 5 Baade; 3 tomme Baade maatte ved disse Lejligheder efterlades i Søen, men de to dreve dog senere i Land med forholdsvis ringe Skade.

Det er min Overbevisning, at Fiskerne, paa en Strækning af 3 til 4 Mil fra Kanalen, i de fleste Tilfælde ville kunne optages, naar blot Assistance begæres straks, og »Vestkysten« vil i alle Tilfælde, som Forholdene have været i det forløbne Aar, kunne passere Revlerne, naar dens Nærværelse paa Havet gøres nødvendig; dog maa jeg udtrykkeligt bemærke, at Natsejlads over Revlerne ikke lader sig gøre, særlig af Mangel paa Ledefyr.

## Franske Søfartspræmier og deres Virkninger.

Som bekendt hører Frankrig til de Lande, der søger at udvikle deres Skibsfart ved Hjælp af et omfattende Præmiesystem, der begunstiger ikke alene Skibsrederiet, men ogsaa Skibsbygningen. Vi have oftere haft Lejlighed til at omtale dette System, og naar vi atter vende tilbage til det, er det dels for at meddele nogle nye og interessante Oplysninger om dets Virkninger, der ere fremkomne, dels fordi selve Spørgsmaalet om direkte Statsunderstøttelse til Skibsfarten ogsaa her hjemme synes at skulle faa en vis Aktualitet.

De omtalte Oplysninger om de franske Søfartspræmier ere fremkomne i en Beretning fra den britiske Konsul i Rouen, Mr. O'Neill; han udtaler i den bl. a.: Det ny Værft i Rouen har i det sidste Aar ikke haft særdeles meget at bestille, men Resultatet af dets Arbejde kan dog siges at være tilfredsstillende; der blev fra Værftet afleveret 13 Sejlskibe med en samlet Brutto-Tonnage af 26,383 Reg.-Tons. Gennemsnits-Tonnagen af de enkelte Sejlskibe, der vare riggede som Fuldskibe eller firmastede Barkskibe, var 2,000 Tons. Den franske Regering betaler, som bekendt, en forholdsvis høj Præmie til Værfterne for hvert færdigt Skib; ligeledes understøttes Skibenes Ejere rigeligt af Staten og behøve i det første Aar ingen Bekymring at gøre sig med Hensyn til Rentabiliteten af deres Ejendom. Værftet i Rouen fik af Staten for hvert af det bygget Skib af fornævnte Art 5,000 £ i Byggepræmie. Det tilføjes, at disse Byggeforetagender alene i det sidste Aar fik 68,595 £ i Præmier.

Naar en Industri paa denne Maade beskyttes af Staten og der efter en saa udstrakt Maalestok sørges for dens Udvikling, skulde man antage, at Foretagender som disse ved Aarets Slutning kunde forelægge deres Aktionærer en

tilfredsstillende Opgørelse. Man maatte formode, at saadanne franske Aktieejere — i Sammenligning med andre Landes Værftsejere, der faa ringe eller ingen Understøttelse af deres Regeringer, men som dog have faaet et godt Udbytte — vilde faa rigelige Renter af deres Kapital. Trods de høje Præmier har imidlertid Værftet i Rouen i Aar intel Udbytte givet sine Aktionærer og, saa vidt man kan se, i Sledet for Gevinst, haft stort Tab. Paa en nylig afholdt Generalforsamling besluttedes det at udvide Driftskapitalen og reorganisere det hele Foretagende paa en for de nuværende Aktionærer lidet fordelagtig Maade. Men bringe disse for hvert Skib betalte Præmier Skibsbbygningen ringe Fordel, saa viser de franske Sejlskibsrederier, at de, støttede ved de dem af Staten bevilgede Søfartspræmier, ere i høj Grad levedygtige og fortrinligt forstaa at udnytte denne Understøttelse.

Hvor fordelagtigt det kan være at anbringe Penge i franske Sejlskibe, viser følgende Oplysninger. »Louis Pasteur«, et paa Værftet i Rouen i November 1895 bygget Fuldskip, 1,954 Reg.-Tons med en Bæreevne af 2,600 Tons, var bestemt fra Rouen til Newcastle (Australien), derfra til San Francisco og saa tilbage til Evropa med Hvede. Man anslog den hele Rejse til 10 Maaneder, hvilket dog vistnok var temmelig knebent beregnet, da der skulde udsejles ialt 32,128 Sömil. Skibet var forsikret for 500,000 Francs. Den efter Rejsen foretagne Opgørelse saa saaledes ud:

Søfartspræmie, 1 Fr. 70 c. pr. Ton, for en udsejlet Afstand af 32,128 Sömil . . . . .	Fr. 101,730
Fragt for 2,550 Tons Hvede fra San Francisco til Evropa à 1 £ 10 d. pr. Ton . . . . .	95,625
Statspræmier for de om Bord værende Apparater . . . . .	3,000
Samlet Indtægt	Fr. 200,355
Samlet Udgift, inkl. Assurancepræmier . . . . .	94,270

Udbytte Fr. 106,085

Naar ingen usædvanlige Begivenheder indtræffe, der foranledige større Udgifter, giver Kapitalen Rederen 25,48 % i Rente, saaledes som det faktisk skete i dette Tilfælde.

Et større, paa samme Værft bygget Skib, gav efter Afslutningen af en Rejse et Overskud af 113,730 Fr. eller i Rente 24,81 %.

Trods saadanne udmærkede Resultater, udvikler den franske Sejlskibsfart sig kun meget langsomt. Fransk-mændene, der have megen Sans for industriel Virksomhed, have ikke ret Forstaaelse af maritime Foretagender, skønt deres Regering paa dette Omraade yder dem enhver tænkelig Understøttelse.

## Fragtmarkedet.

Gennem alle Fagskrifter lyder den samme ensformige Melodi, det samme udslidte Motiv, kun varieret en Smule efter de forskellige Redaktioners Temperamenter, men stadig slaaende paa de samme Strænge, og Motivet er bestandig: »Frugtmarkedet viser sig endnu flovt, Frugtmarkedet yder ingen nævneværdig Forhaabning for den nærmeste Fremtid.«

Vi vilde saa gerne danne en Undtagelse herfra og rigtig med Liv og Lyst lade Raterne svinge højt i Foraarets Solskin, men vi ere desværre pressede ind i den nøgne Sandheds kolde Form, og vor Melodi kan derfor ikke lyde bedre eller smukkere end andres; ogsaa vi maa istemme den ensformige Klagesang: »Frugtmarkedets Totalindtryk bliver Mathed over hele Linjen.«

Det viser sig desværre, at vore Profetier have slaaet til i de mindste Enkeltheder. Azoff og Sortehavet, der under de nuværende Forhold har Krav paa at nævnes først, viser sig paa ny demoraliserede, og den sidst om-

talte Fasthed blev, som vi varslede, kun nominal. Der er sluttet Azoff Kontinent, Havre og Hamburg 10/6 for mindre Dampere, og for Baade over 3,000 Tons noteres Odessa any direct 9/—, option Nicolaieff 9/6, samt Odessa Hamburg berth 8/— for prompt Afskibning. Sevastopol og Theodosia giver til Rotterdam 7/6 any size, og Donau noterer til en Havn mellem Bergen og Kjøbenhavn 10/—; Eupatoria, Pernau 11/—, Sevastopol, Riga 10/9.

Middelhavet noterer Alexandria til U. K. Cottonseed Ordre 8/6, direct 7/6, London direct 7/—, Sicilien, Svovl (2 Pladser) til Gefle 8/9, Fosfat fra Bougie er værd til London, Newcastle eller Garston 7/— for mindre Baade. Udfragterne ere lidet talrige, der gives Sicilien, Baltimore 8/6 Svovl, til Northern States 12/6 per Ton Netto-Reg., fremdeles Alexandria til Staterne 8/6 for Sukker.

Saaledes venter Middelhavet og Sortehavet endnu paa den forløsende Trylleformular, der skal bringe Liv i den store Trafik. Bliver det med Kanoner eller med Fredstraktat — bliver det med Ydmygelser eller Rejsning i den politiske Lejr! eller bygges Forhaabningerne kun paa Sand!

Amerika staar paa samme Standpunkt som sidst omtalt, der er sluttet Baltimore, Danmark 2:7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> én Havn, option 2 Havne 2/9; men Ordrene komme kun sparsomt frem og Forsomren varsler ikke godt. Fosfat-Fragterne fra Tampa kan sættes til 16/— U. K. Kontinent inklusive Danmark, Stettin, og der er rigelig Efterspørgsel efter Tonnage, men Raterne staa ikke i Forhold hertil. Forøvrigt noteres Fernandina, Stettin 16/—, Hamburg 15/—. Fra Halifax sluttet ca. 1,000 Standard Dampere til 40/—, Deals Liverpool. Pensacola U. K. Kontinent varierer mellem 103/— og 105/—.

Ostindien er mat. Risfragterne komme kun sparsomt frem, og mange Baade, der er gaaede ud ubefragtede, har maattet søge Beskæftigelse derude i Kystfar, hovedsagelig mellem Kalkutta og indiske Havne. Der noteres Kalkutta U. K. 17/6, Bombay til picked ports 8/—. Udfragterne ere: Cardiff, Bombay 17/6, Singapore 18/6, Java 18/6 à 19/—, Tyne, Madras 17/6.

Træmarkedet her hjemme er stadig roligt; enkelte Befragtninger have dog fundet Sted, saaledes er der sluttet en 450 Standard Dampere, 2 finske Pladser, til Kjøbenhavn 22 Mark. Der noteres yderligere for Sejlere: Sundsvall, Aberdeen 25/—, Bristol 32/6, Poole 28/6 à 30/—, samt Hernösand, Tyne 24/—. Archangel møder op med talrige Laster per f. o. w., men Raterne ere smaa, der noteres: Hull 37/6; Themsen 39/— for Sejlere; for Dampere afsluttes glat til Cardiff 37/6 à 40/—, Sharpness 38/6.

Kulmarkedet er paany noget svagere. Firth of Forth, Danmark giver 4/9 à 5/— for mindre Dampere til Kjøbenhavn, 4/— for Baade paa ca. 2,000 Tons. Tyne, Danmark 3/9 à 4/—, og større Baade udbyder sig villigt til 3/6.

Just nu fortæller Telegrafene, at Kronstadt er aaben for Sejlads, og det længe ventede Signal er derved givet; maaske til Fremgang. Rederierne staa rustede, Skuderne ligge klar til Afgang og Kampen paa Søfartens Omraade i Østersøen begynder.

## Fra Island.

(Korrespondance til »Dansk Søfartstidende«).

Seydisfjord, d. 19. April 1897.

Den norske Galease Terje Viken, hjemmehørende i Stavanger og ført af Kaptajn Gjerde, er strandet her paa Islands Østkyst i Nærheden af Seydisfjord. Hele Besætningen er reddet, hvorimod Skibet er aldeles Vrag, ligeledes er Ladningen, der hovedsagelig bestaar af Stykgods

og er assureret for 25,000 Kroner, kun delvis redet i mere eller mindre ødelagt Tilstand. Den danske Skonnert Skirner ankom Langfredag til Seydisfjord og Dagen efter kom den engelske Trawler Zodiac fra Grimsby hertil med Skonnerten Julie fra Dunkerque paa Slæb; den havde truffet Skonnerten i hjælpeløs Tilstand ved Ingolfshøfde. Zodiac's Kaptajn forlangte 200 Pund Sterling for Assistanzen, medens den franske Kaptajn ikke vilde give mere end 120 Pund og da de ikke kunde blive enige, vedtog de at underkaste sig en Voldgiftsdom af den engelske og argentinske Konsul her paa Stedet. Konsulernes Kendelse lød paa, at Zodiac skulde have 140 Lstl. (2,520 Kr.) i Bjærgeløn. Julie bliver nu repareret her paa Stedet, den havde allerede fisket en 40 Tønder. Zodiac er en gammel Bekendt her, idet den 1895 blev attraperet af Heimdal paa ulovligt Søterritorium og maatte bøde 1,500 Kr. for sine Synder, foruden Tab af Fangst og Trawl. Vejrliget er mildt, men stormfuldt; intet Fiskeri af Betydning.

### Ugens Havarier.

Neptun, Dpsk. af Esbjerg, har i Antwerpen Dok været i Kollision med en Sandpram »Twee Gehroeders« som sank. Neptun ubeskadiget.

Brødrene, Jagt af Porsgrund, strandede d. 29. f. M. paa Nordsiden af Skagen. Besætningen reddede sig i Land i egen Baad. Skibet indbragt til Frederikshavn af Dpsk. Express. Bjærgeløn 33 $\frac{1}{3}$ % af Skib og Ladning.

Harriet, Bark af Kjøbenhavn, er i Følge telegrafisk Meddelelse fra London af 29. ds. brændt ned til Vandgangen medens det indladede Tømmer i Demerara.

Libau, Dpsk. af Kjøbenhavn, der d. 16. Februar blev skrævet af Isen og sank en Mil sydøst for Dragør, er af Svitzers hævet og indslæbt hertil.

Jeddo, Dpsk. af Hull, der i Januar grundstødte ved Reval, er efter at være blevet bragt flot af Dpsk. Meteor bugseret hertil for Reparation.

Den 28de April d. A. strandede ved Kandestederne Fiskekutter »Anna«, Skipper N. C. Christensen af Frederikshavn, kom atter flot og indbragtes til Frederikshavn.

Fra Radau & Co., Kronstadt, har vi d. 3die ds. modtaget Telegram:  
Navigation aabnel.

### Fra Sø og Land.

Dampskibet »Dr. Hans Jürg. Kier«, bygget for Regning Herr Hans Kier & Co. i Drammen, løb d. 28. April af Stablen fra Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Norsk Veritas højeste Klasse, er 220' langt i Hoveddækket, 33' 6" bredt og 11' 5" dybt i Rummet og bliver forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation af 520 indicerede Hestes Kraft.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Bjærgningsdamper til Stockholm.

Med Skruedampskibet »Livonia«, der er bygget af Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri for Regning Hr. Konsul N. P. Bornholdt i Riga, afholdtes den 17. April d. A. officiel Prøvetur i Ballast, under hvilken følgende Resultater opnaaedes:

Ved 77 Omdrejninger af Maskinen udvikledes 685 I. H. K., Kulförbruget var 1,6 lbs pr. I. H. K. pr. Time og den opnaaede Fart var 9,75 Knob.

Endvidere opnaaedes ved 81 Omdrejninger 820 I. H. K. og en Fart af 10,15 Knob, og med Maskinen dreven op til 91 Omdrejninger udvikledes som Maksimum 957 I. H. K.

Navigationdirektøren meddeler os om Styrmandseksamen. Til Styrmandseksamen i Aarets 1ste Termin bestod i Alt følgende Antal Elever:

1ste Afdeling 42 (afvist 2), Tillægsprøve i Maskinlære 4; 2den Afdeling i Navigation 58, Geografi og Vejrlære 54 (afvist 4), Engelsk 37 (afvist 4), Søret og Handelsvidenskab 58 (afvist 4).

Kjøbenhavns Navigationsskole. Resultatet af den offentlige Eksamen for 1ste Termin i Aar blev følgende:

Alle de indstillede Elever bestode saavel til den almindelige Styrmandseksamen som til Styrmandseksamens anden Afdeling.

Den almindelige Styrmandseksamen (Maksimum 147 og Minimum 63 Points) bestodes af K. Ruthe, Kjøbenhavn (144 Points), V. E. H. Honoré, Kjøbenhavn (133), H. T. Jørgensen, Kjøbenhavn (132), E. Beck, Kjøbenhavn (128), N. M. Andersen, Ørsted (122), L. T. N. F. Rasmussen, Skovshoved (119), A. E. Larsen, Kjøbenhavn (117), N. E. G. Korch, Assens (111) og N. J. Jans, Dragør (106).

Til 2den Afdelings forskellige Fag indstilledes ialt 15 Elever:

	Navigation	Geografi og Vejrlære	Engelsk	Søret og Handelsvidenskab
C. Dujardin, Struer.....	46	17	16	17
A. J. Holm, Outvedgaard.....	46	18	15	16
K. T. B. Klausen, Bastrup.....	43	15	12	16
C. van Deurs, Frydendal.....	42	17	16	15
E. Juel Hansen, Kjøbenhavn....	41	20	17	19
A. Bechwith-Hansen, Svellig....	41	19	13	16
C. J. Madsen (Dahm), Læsø.....	41	11		13
C. V. Egidiusen, Kjøbenhavn..	37	18	13	11
H. C. Hansen, Vestenskov.....	37	15		10
O. C. Petersen, Selsø.....	36	17	15	16
K. J. Schjøning, Frederiksberg.	36	15	16	13
C. J. Mc. Fadyan Bruhn, Korsør	35	15	18	
O. V. Wulff, Kjøbenhavn.....	31	18	18	17
V. Kjær, Horsens.....	24	15		8
H. C. H. Peteresen, Kjøbenhavn.		11		10

I Navigation er Maksimum 49 og Minimum 14, i de øvrige Fag 21 og 6.

Tillægs eksamen i Maskinlære (Maksimum 14 og Minimum 4) bestodes af H. C. Palm, Dragør (11).

Sætteskipperprøven (Maksimum 21 og Minimum 9) bestodes af R. Rasmussen, Rørby (20), S. C. Frederiksen, Glæsborg (20) og A. J. Hansen, Odense (13).

Uformuende Elever faa Understøttelse som ved Landets andre godkendte Navigationsskoler. Skolens Plan og alle nærmere Oplysninger faas ved Henvendelse til Skolen, Holmens Kanal Nr. 18.

### Skibsefterretninger.

#### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra New-Orleans 2. Maj, bestemt til Rotterdam, Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Kbhvn. 28. April, bestemt til Riga. — Antwerpen, Caroc, afgik fra Panderno 1. Maj, bestemt til Smyrna, Antwerpen. — Castor, Holm, ankom til Riga 30. April, bestemt til Kbhvn, Algiers. — Chr. Broberg Gøtsche, afgik fra Messina 28. April, bestemt til Kbhvn. — Dagmar, Gade, ankom til Kbhvn. 5. Maj. — Douro, Brabrand, afgik fra Pernau 2. Maj, bestemt til Abroath, Methil. — Georgios I, Kihl, afgik fra Antwerpen 2. Maj, bestemt til St. Petersburg. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Valencia 1. Maj, bestemt til Barcelona, Genua, Livorno, Neapel, Messina. — Kiew, Rabe, afgik fra Dunkirk 3. Maj, bestemt til Bordeaux, La Rochelle. — Kursk, Staal, ankom til Kbhvn. 4. Maj. — Leopold II, Kruse, ankom til Antwerpen 18. April, bestemt til Algier, Sortehavet. — Louisiana, Jensen, ankom til Antwerpen 1. Maj, bestemt til St. Petersburg. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Kbhvn. 1. Maj, bestemt til St. Petersburg. — Nicolai II, Jespersen, ankom til Kbhvn. 20. April, bestemt til Antwerpen. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Messina 1. Maj, bestemt til Malaga, Kbhvn. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 4. Maj, bestemt til Algier, Sortehavet. — Tejo, Fenger, afgik fra Southampton 3. Maj, bestemt til Kbhvn. — Tomask, Andersen, afgik fra Valencia 2. Maj, bestemt til Messina. — Vesuv, Norden, ankom til Kbhvn. 3. Maj, bestemt til St. Petersburg. — Viking, Jørgensen, afgik fra Madeira 2. Maj, bestemt til Oporto, Cadiz, Lissabon — Xenia, Ingerslev, ankom til Kbhvn. 16. April, bestemt til Riga.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Antwerpen 30. April, bestemt til Libau. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Trondhjem 30. April, bestemt til Kbhvn. — Charkow, Niedersøe, ankom til Kbhvn. 3. Maj, bestemt til Libau. — Christian IX, Møllerup, afgik fra Pillau 1. Maj, bestemt til London. — Christianssund, Bay Schmith, afgik fra Kbhvn. 2. Maj, bestemt til Stettin. — Fane, Clauson-Kaas, ankom til Kbhvn. 30. April, bestemt til



Hamburg. — Frederik, Harboe, ankom til Hull 30. April, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Georg, Petersen, afgik fra Leith, 29. April, bestemt til Færøerne, Island. — Jolantha, Lind, ankom til Antwerpen 3. Maj, bestemt til Kbhvn., Libau. — Kasan, Thomsen, afgik fra London 2. Maj, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 25. April, bestemt til Færøerne, Island. — Louise, Brabrand, afgik fra Kbhvn. 3. Maj, bestemt til Pillau. — Minsk, Olsen, afgik fra Liverpool 2. Maj, bestemt til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, afgik fra Libau 30. April, bestemt til London. — Moskvoj, Petersen, afgik fra Kbhvn. 2. Maj, bestemt til Libau. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Riga 27. April, bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, ankom til Antwerpen 29. April, bestemt til Kbhvn., Libau. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 30. April, bestemt til Libau. — Pregel, Egidiussen, pass. Hanstholm 2. Maj, bestemt til Hull. — Romny, Harder, ankom til Libau 29. April bestemt til Hull. — Thyra, Garde, ankom til Kbhvn. 2. Maj, bestemt til Leith, Færøerne, Island. — Valdemar, Sørensen, ankom til Kbhvn. 3. Maj, bestemt til Riga. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Antwerpen 2. Maj, bestemt til Kbhvn., Riga. — Vesta, Svensson, afgik fra Leith 23. April, bestemt til Færøerne, Island. — Ceres, Corfitzon, ankom til London 2. Maj, bestemt til Kbhvn., Libau. — Constantin, Bloch, ankom til Libau 1. Maj, bestemt til London.

Ficaria, J. V. Fenger, afgik fra Kbhvn. 6. Maj, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Paaske, afgik fra Odense 6. Maj, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 4. Maj, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 5. Maj, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens, Aalborg. — Kronen, J. Borries, afgik fra Newcastle 4. Maj, bestemt til Svendborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 4. Maj, bestemt til Odense. — Storebelt, Geertsen, afgik fra Newcastle 4. Maj, bestemt til Nakskov. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 5. Maj, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Blyth 1. Maj, bestemt til Kronstadt. — Frode, H. W. Wrisberg, afgik fra Swansea 24. April, ankom til Stettin 1. Maj. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Riga 24. April, ankom til Antwerpen 30. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Kbhvn. 23. April, ankom til Riga 26. — Svend, Chr. Holst, afgik fra Rotterdam 1. Maj, ankom til Blyth 3. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Riga 30. April, bestemt til Ghent. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Swinemünde 27. April, ankom til Reval 30. — Ragnar, A. S. Hveysel, afgik fra Stettin 1. Maj, bestemt til Reval. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Riga 21. April, ankom til Grimsby 4. Maj. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Riga 25. April, ankom til Rotterdam 1. Maj. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Blyth 21. April, ankom til Libau 26. — Magnus, M. Frantzen, afgik fra Blyth 28. April, ankom til Kbhvn. 1. Maj. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Reval 2. Maj, bestemt til Rotterdam. — Olaf, C. A. Jørgensen, afgik fra Sunderland 23. April, ankom til Stettin 29.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Rotterdam 3. Maj, ankom til Sunderland 5. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Shields 24. April, bestemt til Kronstadt. — Johan Siem, F. Løffer, afgik fra Newcastle 29. April, bestemt til Kronstadt. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Swinemünde 26. April, ankom til Reval 30. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Grangemouth 16. April, bestemt til Kronstadt.

Heimdal. Anine, J. Møller, afgik fra Dundee 30. April, ankom til Grangemouth 1. Maj. — Helga, H. C. Lagesen, afgik fra Riga 24. April, ankom til Ghent 30. — Martha, A. V. Knudsen, afgik fra Tyne 1. Maj, ankom til Kbhvn. 4.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Starck, afgik fra Ferdinandina 1. April, ankom til Stettin 29. — Dania, Troensegaard, afgik fra Nort Shields 24. April, bestemt til Baltimore. — Fyen, Hansen, afgik fra Reval 30. April, bestemt til London. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Kalmar 28. April, ankom til Sunderland 3. Maj. — Russia, Rasmussen, ankom til Helsingør 30. April. — Jylland, Jensen, afgik fra Aarhus 26. April, ankom til Reval 29. — Normannia, A. Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 25. April, ankom til Riga 27.

Østersøen. Ella, Hansen, afgik fra Kbhvn. 2. Maj, ankom til Hamburg 3. — Maja, Storm Hansen, afgik fra Vlissingen 2. Maj, bestemt til Newport. — Patria, Andersen, afgik fra Kbhvn. 26. April, ankom til Helsingør 27. — Rita, Skov, afgik fra Stockholm 3. Maj, bestemt til Norrkøping. — Yrsa, Larsen, afgik fra Dunkerque 1. Maj, bestemt til Burntisland.

Union. Anglia, Sørensen, afgik fra Konstantinopel 28. April, ankom til Genitichesk 3. Maj. — Gallia, Nielsen, afgik fra Bergen 3. Maj, bestemt til Stavanger. — Frisia, Fisker, afgik fra Riga 27. April, bestemt til Dordrecht. — Olga, Jørgensen, afgik fra Libau 29. April, ankom til Stockholm 1. Maj.

Urania. Sirius, C. P. Jensen, afgik fra Grangemouth 30. April, ankom til Kbhvn. 4. Maj. — Saturn, F. Hansen, afgik fra Trelleborg 27. April, ankom til Windau 28. — Pallas,

J. Christiansen, afgik fra Sunderland 28. April, ankom til Swinemünde 3. Maj.

Nordøen. Finland, J. Svendsen, afgik fra Windau 3. Maj, ankom til Kbhvn. 5. — Rusland, J. Schmidt, afgik fra Kbhvn. 4. Maj, bestemt til St. Petersburg. — Tydskland, C. Jørgensen, ankom til Riga 3. Maj. — Swarland, O. Andresen, afgik fra Königsberg 29. April, ankom til Rotterdam 5. Maj.

Thingvalla. Norge, Knudsen, afgik fra New York 24. April, paa Rejse til Kbhvn. — Island, Skjødt, afgik fra Kristianssand 23. April, paa Rejse til New-York. — Hekla, Laub, afgik fra Kristianssand 30. April, paa Rejse til New-York.

Danmark. Rolf, J. G. Hahn, ankom til Kbhvn. 3. Maj. — Thorvaldsen, Pii, ankom til Libau 2. Maj. — Absalon, H. Predbjørn, ankom til Swinemünde 1. Maj. — Ansgar, A. Larsen, ankom til Reval 3. Maj. — J. N. Madvig, ankom til Libau 1. Maj. — Hamlet, W. E. Sommer, ankom til Riga 30. April. — Helge, D. G. Matthiessen, afgik fra Riga 1. Maj, bestemt til Dunkerque.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Schmiegelow, ankom til Dunkirk 28. April, afgik fra Dunkirk 2. Maj, bestemt til Burntisland. — Agnete, Warming, afgik fra Rotterdam 30. April, ankom til Burntisland 2. Maj. — Hermia, Sørensen, afgik fra Riga 4. Maj, bestemt til Ghent. — Alice, Kraemer, afgik fra Riga 30. April, bestemt til Aberdeen. — Bornholm, Jensen, afgik fra Grangemouth 28. April, ankom til Kbhvn. 1. Maj. — Ajax, Brorsen, afgik fra St. Davids 1. Maj, bestemt til Königsberg. — Gøteborg, Madsen, ankom til London 29. April, afgik fra London 1. Maj, ankom til Hull 3. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Kiel 23. April. — Nauta, Steen, afgik fra Kiel 2. Maj, bestemt til Libau. — Rønne, Hintze, afgik fra Kiel 28. April, ankom til Fraserburgh 3. Maj. — Kjøbenhavn, Dam, afgik fra Libau 29. April, ankom til Trelleborg 1. Maj. — Marstrand, Lund, afgik fra Libau 29. April, ankom til Helsingborg 30.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, afgik fra Esbjerg 28. April, ankom til Newcastle 1. Maj. — Nerma, Degn, afgik fra Boness 29. April, ankom til Esbjerg 30., afgik fra Esbjerg 1. Maj, bestemt til Methil. — Nordsøen, Schmidt, afgik fra Newcastle 28. April, ankom til Esbjerg 30., afgik fra Esbjerg 3. Maj, bestemt Warkworth.

Danneborg. Amalienborg, Schultz, afgik fra Riga 5. Maj. — Christiansborg, Petersen, ankom til Swinemünde 4. Maj. — Frederiksborg, M. Kühl, ankom til Blyth 26. April. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Blyth 5. Maj. — Rosenborg, Fischer, ankom til Grangemouth 5. Maj. — Uranienborg, Olsen, afgik fra Reval 2. Maj, bestemt til Rotterdam. — Jømsborg, Schultz, afgik fra Lübeck 5. Maj, bestemt til Riga. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Kbhvn. 3. Maj, bestemt til Antwerpen.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Antwerpen 30. April. — Jægersborg, Andersen, ankom til Riga 3. Maj. — Skodsborg, Schmidt, ankom til Newcastle 1. Maj.

## Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Peruvian, Hansen, ankom til Altata 31. Marts. — Union, Svarer, ankom til New York 25. April fra Port Natal. — Copley, Struckmann, sejlet fra Tandjong-Priok til Sourabaya 25. April. — Ameta, Nielsen, passeret Beachy Head 26. April fra Hamburg til Tahiti. — Laura, Kallesen, ankom til Punta Arenas 3. April fra Manta. — Ines Røhl, Jessen, ankom til Barbados 3. April fra Demarara, sejlet 5. April til Monte Christie.

Sønderhoe-Fanø. Else, Tdomsen, afgik den 10. Marts fra Rosario til Kanalen f. O. — Merida, Pedersen, afgik den 23. Marts fra Rio Grande til New York. — Henny, Ibsen, ankom den 23. Marts til Kapstaden fra Hamburg. — Kilen a, Hansen, afgik den 2. April fra Apalachikola til Buenos Aires.

Svendborg. Martin, Mortensen, ankom til Fowey d. 28. April. — Ruth, Nielsen, ankom til Fowey den 28. April. — Petrine, Jensen, ankom til Helsingborg den 1. Maj. — J. M. Nielsen, Nielsen, ankom til Libau den 3. Maj. — Fremad, Brandt, ankom til Vejle den 3. Maj. — Brødrene, Jørgensen, ankom til Riga den 1. Maj. — Garibaldi, Jørgensen, ankom til Libau den 3. Maj. — Hans Emil, Hansen, ankom til Stettin den 2. Maj. — Saga, Hansen, ankom til Methil den 3. Maj. — Athene, Hansen, ankom til Swinemünde den 3. Maj. — Fylla, ankom til Åbo den 3. Maj. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Stettin den 4. Maj.

Rønne. Freia, Bech, ankom til Malmø 27. April. — Hans Peter, Westh, ankom til Kalmar 27. April. — Ane Cathrine, Hermansen, ankom til Berguara 28. April. — Nestved, Larsen, ankom til Rügenwalde 29. April. — Torden-skjold, Larsen, ankom til Aarhus 29. April. — M. Christiansen, Bager, ankom til Sitle Hampton 30. April. — Prøven, Bistrup, ankom til Oscarshavn 30. April. — Erik, Sonne, ankom til Liverpool 30. April. — Christiane & Marie, Hansen, ankom til Hull 30. April.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich 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.

Fra den 2den Maj 1897 er den forandrede Afmærkning i de danske Farvande gennemført, og samtidig er Foraarskiftningen af Sømærker afsluttet.

**Lille-Bælt. Fyens V.-Kyst.** Spiret paa *Sandager Kirke*, der holdt overet med *Aborre-Minde* Dagmærke leder gennem Farvandet mellem *Baagø* og *Thorø-Rev*, er brændt.

**Farvandet Syd for Fyen. Ø. Svendborg Sund.** I 1897 foretages Uddybning til 22 Fod i Farvandet V. for *Thurø*.

Dampskibe skulle passere Uddybningsmaskinen med langsom Fart eller med stoppet Maskine.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverige.** Den 24de April 1897 er Fyrskibet »*Kopparstenarne*» igen udlagt paa Station.

**Bottniske Bugt. Luleå** I *Tjufholmssundet* skal til Sommer foretages Uddybninger. Uddybningsmaskinen viser følgende Signaler:

Et rødt Flag betyder, at Maskinen ligger i Løbet.

En sort Ballon betyder, at Maskinen ligger Ø. for Løbet.

To sorte Balloner betyder, at Maskinen ligger V. for Løbet.

Skibe, der ville passere *Tjufholmssundet*, skulle i Tide høje se to Flag paa Stortoppen, og Dampere skulle desuden give to lange, hurtig paa hinanden følgende Stød i Dampfløjten.

**Rusland.** Fyrskibet »*Libau*» er for omtrent seks Uger omhyttet med et Reservefyrskib. Fyrets Art er uforandret, men Fyret er ikke elektrisk.

**Tyskland.** Ved *Memel* og *Pillau* er Sommerafmærkningen foretagen.

**Frisches Haff.** Mellem *Rosenberg* og *Möwenhaken* er et Fartøj udlagt ved Vraget af den sunkne Damp »*A.na*». Om Natten vises en hvid Lanterne. Vraget skal optages.

I *Grosses Haff* er den Strækning af Renden, der er uddybet til 22 Fod, mellem *Kaiserfahrt* og Fyrskibet »*Swantewitz*», nemlig fra  $\frac{1}{2}$  til  $5\frac{1}{2}$  Kml. fra *Kaiserfahrt* Molehoved, afmærket foreløbig paa begge Sider, saa at Farvandets Bredder er 240 Alen. Afstanden mellem Sømærkerne er 800 Alen.

Ved *Kriekser Haken* S.-Ende er udlagt en hvid Baaketønde med S.-lig Topbetegnelse i Linjen Fyrskibet »*Kaiserfahrt*» overet med *Paulsdorf* Ledefyr, 3 Kml. fra Fyrskibet, og en hvid Spirtønde med S.-lig Topbetegnelse i samme Linje ved Grundens SØ.-Ende,  $2\frac{1}{2}$  Kml. fra Baaketønden.

Ved *Neustadt* er Sommerafmærkningen foretagen.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Holland. Zeegat van Terschelling.** Paa *Amerikaan*, lige over for *Slenk*, er udlagt tre Skydeskiver. En grøn Spidstønde med rød Ballon er i 17 Fod Vand udlagt  $\frac{1}{2}$  Kbl. S. for Skiverne. Den er Skibefarten uvedkommende.  $53^{\circ} 20' 18''$  N. Br.  $5^{\circ} 11' 8''$  Ø. Lgd.

**Zuiderzee.** S. for *Enkhuizen* ligger et Vrag sunket i 8 Fod Vand. 250 Alen fra Tønde Nr. 4 i *Sljkt*.  $52^{\circ} 41' 16''$  N. Br.  $5^{\circ} 17' 2''$  Ø. Lgd. Tæt ved Vraget er udlagt en grøn Stumpstønde, og om Natten viser et Fartøj ved Vraget de sædvanlige Signaler.

**Hoek van Holland.** Fra den 6te Maj 1897 afholdes Skydeøvelser fra Fortet ved *Hoek van Holland*. Skydepladsen, der over *Nieuwen Rotterdamschen Waterweg* er 600 Alen bred, er paa begge Sider afmærket med røde Flag. Naar der skydes, hejser Fortet rødt Flag, og det er da forbudt at ankre inden for det afmærkede Farvand.

**England. Medway.** Den rød og hvid tærnedede Tønde ved Farvandet paa N.-Siden af *Gillingham Reach*, der laa S.  $70^{\circ} V.$ , 3 Kbl. fra Baaken paa *Folly*, er inddragen.

Ved Indløbet til *Frazerburgh* Havn er funden en lille 8 Fods Grund, fra Fyrtaarnet paa *Balaclava Pier* i S.  $55^{\circ} V.$  180 Alen, og fra Fyrtaarnet paa N.-Pieren i S.  $60^{\circ} \text{Ø.}$   $57^{\circ} 41' 30''$  N. Br.  $1^{\circ} 59' 40''$  V. Lgd.

### Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**Englands S.-Kyst.** Ved *Anvil Point (Durlston Head)* er oprettet en *Lloyds Signal Station*.  $50^{\circ} 35' 40''$  N. Br.  $1^{\circ} 57' 5''$  V. Lgd. Indtil Stationen er i Orden, gøres Signalerne fra *Durlston Castle*.

**Irland NØ.-Kyst.** Paa *Oen Rathlin* er oprettet en *Lloyds Signal Station*.  $55^{\circ} 18' 0''$  N. Br.  $6^{\circ} 10' 30''$  V. Lgd. Sta-

tionen er endnu ikke i telegrafisk Forbindelse med Fastlandet, men Meddelelserne sendes til *Tor Point*.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig.** Da Indløbet til *Bassin d'Arcachon* har forandret sig, maa *Rastey Tønde*, uagtet den er sort og har Cylinder som Topbetegnelse, foreløbig betragtes som Styrhørdes Tønde.  $44^{\circ} 34' 42''$  N. Br.  $1^{\circ} 18' 13''$  V. Lgd.

**Spanien.** Vraget af Damperen, som var sunket ved Indløbet til *Port Passages*, er borttaget. De særlige Bestemmelser for Havnens Besejling ere ophævede.

**Azorerne.** I Juni 1897 tændes paa *Das Capuchinos*, lige over for *Capellinha* Klipperne, *Fayal V.-Pynt*, et hvidt, fast Fyr med rødt Blink hver  $\frac{1}{2}$  Minut. Flammens Højde: 288 Fod, Synvidden: 24 Kml. Fyret lyser over  $222^{\circ}$ . Fyret vises fra et ottekantet, 96 Fod højt Fyrtaarn ved Fyrmesterboligen.  $38^{\circ} 35' 30''$  N. Br.  $28^{\circ} 50' 15''$  V. Lgd.

Taaesignal oprettes tæt ved Fyrtaarnet.

**Kap Verdes Øer.** Den 12. April 1897 er paa N.-Pynten af *Illa do Sal* tændt et hvidt, fast Fyr. Synvidden: 15 Kml.  $16^{\circ} 50' 50''$  N. Br.  $22^{\circ} 54' 55''$  V. Lgd.

**Newfoundland.** *Belle Isle* høje Fyr lyser over  $214^{\circ}$ , fra N.  $70^{\circ} V.$  gennem V, S. og Ø. til N.  $76^{\circ} \text{Ø.}$  Det lave Fyr lyser over en meget mindre Vinkel.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine.** Taagetrompeten paa *Mount Desert Rock*, c. 20 Kml. S. for *Mount Desert Island*, giver nu hver 20 Sekunder Et-Stød af 3 S. Værlighed.

**Massachusetts.** Fyret paa *Wigwam Point*, Ø. for Indløbet til *Annisquam Harbor*, er midlertidig flyttet til en Baake tæt ved den gamle Plads. Flammens Højde er uforandret.

**Connecticut.** *Little Harbor* hedder nu *Island Bay*, og den lille Vig tæt Ø. for *Harrison Point* hedder *Little Harbor*. Den første Pynt Ø. for *Harrison Point* hedder *Clarke Point* og ligger mellem *Little Harbor* og *Island Bay*.

I *The Thimbles* hedder *Prudence Island* nu *Prudden Island*.

**New York. Long Island.** Paa *Great Eastern Rock* er der kun  $3\frac{1}{2}$  Fv. Vand. Fra  $71^{\circ} 47'$  til  $71^{\circ} 51'$  V. Lgd. ligger paa  $41^{\circ} 6'$  N. Br. en Række Grunde med 3 à  $4\frac{1}{2}$  Fv. Vand. De hedde *Endeavor Shoals*. Paa *Montauk Shoal*,  $2\frac{1}{2}$  Kml. S.  $25^{\circ} \text{Ø.}$  fra *Montauk Point* Fyr, er der ikke under 5 Fv.

**New York Upperbay.** I *Red Hook Channel* er der nu 26 Fod og i *Bay Ridge Channel* 24 Fod, mindste Dybde. Disse Navne anvendes nu i Stedet for *Yellow Hook Channel*.

I *Buttermilk Channel* og omkring *Governors Island* er Dybden paa flere Strækninger forøget.

**Virginia.** Paa *Potoma River* S.-Side er Stumpstønden ved Kanten af Grunden, der skyder sig ud fra *Ragged Point*, ombyttet med en sortmalet Lystønde Nr. 9, som viser hvidt, fast Lys.

**North Carolina. Cape Fear River.** Vraget, som laa sunket i *Bald Head Channel*, tæt ved Tønde Nr. 4, er uskadeligt. Afmærkningen er inddragen.

**Neuse River.** *Otter Creek* Fyr staar i 10 Fod Vand paa Kanten af Grunden)  $\frac{1}{4}$  Kml. N.  $31^{\circ} V.$  for den i Kortet hidtil angivne Plads.

**South Carolina.** I *Charleston* Indløb er der nu mellem Dæmningerne 18 Fod Middellavvande og 23 Fod Middelhøjvande i Linjen Fort *Sumter* Fyr overet med *St. Philip* Spir. Mellem og inden for Dæmningerne er Dybden ogsaa forøget.

En sort Tønde Nr. 9 er udlagt mellem Dæmningerne paa Løbets S.-Side, fra Fort *Sumter* Fyr i S.  $59^{\circ} \text{Ø.}$  og fra *Morris Island* Signaltårn i N.  $45^{\circ} \text{Ø.}$

I *Main Channel* er en sort Stumpstønde Nr.  $7\frac{1}{2}$  flyttet N. hen lige over for rød Spidstønde Nr. 10, fra *Sullivan Island* Bagfyr i S.  $7^{\circ} \text{Ø.}$  og fra *Morris Island* Signaltårn i N.  $80^{\circ} \text{Ø.}$

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italien.** Ved Indløbet til *Bassin* Nr. 1 i *Spezia* Krigshavn er Fyret paa N.-Siden nu grønt, fast og paa S.-Siden rødt, fast.  $44^{\circ} 5' 40''$  N. Br.  $9^{\circ} 49' 15''$  Ø. Lgd.

**Italiens Ø.-Kyst.** Udenfor *Barletta* er paa den Plads, hvor Opmudring kan losses, udlagt en Tønde  $2\frac{1}{2}$  Kml. NØ. for Indløbet.  $41^{\circ} 21' 40''$  N. Br.  $16^{\circ} 20' 15''$  Ø. Lgd.

Ved det sejlbare Løb til *Lido* Havn er udlagt to røde Spidstønder med sort Top. Den yderste ligger fra Fort *Tre Porti* Flagtang i S.  $7^{\circ} V.$  og fra *San Lazzaro* Klokketårn i N.  $80^{\circ} \text{Ø.}$  Den inderste ligger 9 Kbl. N.  $56^{\circ} V.$  fra den yderste.

**Tyrkiet.** Fyrene ved *Saloniki* ere midlertidig slukkede.

Det er forbudt om Natten at løbe ind i Havnen.

**Havne spærrede om Natten.** Ifølge Meddelelse fra Udenrigsministeriet ere Fyrene *Dedeagatch*, *Karaburnu* og flere slukkede saa længe Krigen varer. Det er forbudt om Natten at løbe ind i de tyrkiske europæiske Havne i *Middelhavet*.

# Kjøbenhavns Børskurs d. 5. Maj 1897.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk.....		101 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	101 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Thingvalla .....		21 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	22 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Danmark .....	82 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	82	82 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Norden .....		111 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	111 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn .....		92	92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Carl .....		52	52 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dannebrog .....		105	105 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Skjold .....		72	73
Helsingørs Dampsk. ....		30	50
Østersøen .....		—	—
Nordøen .....		—	—
Torm .....		—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....		84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	90
Dansk-russisk Dampsk. ....		—	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> foren. Dampsk. ....		—	—
5 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — — .....		—	—
5 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Thingvalla 1880 .....		97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99
5 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — 1894 .....		—	—
5 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Norden .....		102	103
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Stats .....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>10</sub> uopsig. Stats .....		99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Husejer Kreditk. ....		94	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Kbhvns Kreditf. ....		94	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Østift. Kreditf. 6 Ser. ....	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — — 6 — .....		98	98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Landkreditk. 3 — .....		95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	96
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....		156 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	157 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Privatbank .....		119 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	120
Landmandsbank .....		124 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	125
Handelsbank .....		121 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	122
Burm. & Wain .....		99 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Helsingørs Jernsk. ....		106	109
Sukkerfabr. ....	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Bryggeri Aktier .....		114	114 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>

## Vekselkurseer.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg .....	89.05	88.90
London .....	18.14	18.11
Paris .....	72.35	—
Amsterdam .....	150.50	—

## Notering paa Berlins Børs d. 4. Maj 1897.

Russiske Noter .....	216.45
4 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Russiske Consols .....	102.50
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — Boden Kredit .....	105.20
6 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Mexikanske .....	97.60
5 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Rumænske Stats .....	100.30
4 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — — 1890 .....	88.10

Omsætningen i Dampskibs-Aktier ved Noteringen har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 36,000, »Thingvalla 26,000, »Danmark« 6,000, »Norden« 4,000, »Kjøbenhavn« 6,000, »Carl« 4,000, »Dannebrog« 12,000, »Skjold« 18,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, Ved Stranden 16.

# P. Otzen & Thorstenson.

Lager af Materiel og elektriske Artikler.  
Manometre. Vacuummetre. Tællemaskiner.  
Reparationer udføres.  
Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpeklapper etc.  
Fabrik: Kontor og Lager:  
Ryegade 105. Gothersgade 24.

## Holger J. Nielsen.

Lager af Værktøj, Metal & Isenkram for Metal- og Jærindustrien.

**Studiestræde 14.**

Telefon 2597.

## Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:  
»Lübeck«, »Najaden«, »Halland«, »Halmstad«, »J. P. Dillberg«,  
og »Falken« i Farlen

**Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg**

og Mellemstationer samt

»Æolus«, »Transit Nr. 1« og »Nore«

**Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.**

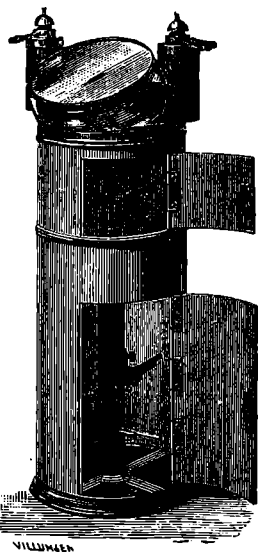
# Dansk Søforsikring for Løsøre

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. Anne-  
plads 13, fra 11-3 og hos Selskabets Agenter i de større  
Havne- og Provindsbyer.

## Cornelius Knudsens Etabl.,



Kjøbmagergade 37. Kjøbenhavn.

**NØRHOLMS**

Patent Multiplikator Kompasser,

Sprit- og Baadkompasser,

Patent Tidglas. Saltmaalere.

Sextanter og Oktanter.

Kaptejn Rungs

**Universal-Bathometer.**

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre  
med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre,

Indicatorer. Tegnebestikker.

Parallelinealer.

Marinekikkertør.

Complete Dykkerdragter

Premierløjtnant Clausens

Patent Universal Deflektor.

Reparationer udføres med Omhu.

Sølv-Statsmedalje og Guldudstillingsmedalje: Lübeck 1895.

Guldmedalje Industriudstillingen Malmø 1896.

Agentur  
for udenlandske  
Søassurance-  
Selskaber.

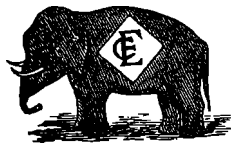
Søforsikringselskabet  
**BRESUND**

Malme,  
tegner Forsikringer ved  
**Bergh & Owen,**  
Kjøbenhavn K.  
Holmens Kanal 20.  
Telefon 97.  
Telegram-Adr. „Tonny“.

**Bjerre & Rømer,**  
Skibsmæglere.

Agenter for  
Kullens Enskilda Assurans-  
Förening.

VARE-MÆRKE.



GRUNDLAGT 1774.

Gammel  
**Kornbrændevin.**

J. EBERTH,  
Sofiegade 14.  
Christianshavn.

Sir W. Thomsous Kompas,  
Spritkompas, Sextanter,  
Marinekikkertter.

Godt! Billigt!



Instrument- & Kompasmager.

**Ost. Ost.**

3 St. Kirkestræde 3  
**VICTOR PETERSEN**  
(Ludv. Aagaards. Eftf.)

**Ledige Lodspladser  
ved Hirsholmens Lødseri.**

Ved **Hirsholmens Lødseri** vil i den nærmeste Tid være at  
ansætte 2 Sund- og Bæltlødser.

For at erholde Ansættelse fordres, at de paagældende  
have nøje Farvandskendskab samt have erhvervet Styrmands-  
bevis. De skulle være over 22 Aar, have Indfødsret og være  
vel anbefalede.

Ansøgninger, ledsagede af Søfartsbog, Eksamensbeviser,  
Anbefalinger samt Lægeattest om godt Helbred, Syn og rigtig  
Farvesans, sendes til underskrevne Overlodsdistrikt.

Det vestlige Overlodsdistrikt, Aarhus, den 26. April 1897

**Reglement**

for

Sejladsen paa Limfjorden paa Strækningen  
mellem Hals og Aalborg i Fyrtiderne.  
Stadfæstet under 6te December 1896 af Indenrigsministeriet.

§ 1.

Naar to eller flere Skibe mødes ved Overgangen fra en  
Fyrlinje til en anden, skal det eller de Skibe, som kommer  
fra Hals indefter, holde Kurs, medens de, der gaa udefter,  
skulle vige.

§ 2.

Opankring i Fyrlinjen maa ikke finde Sted.

§ 3.

Overtrædelse af dette Reglements Bestemmelser straffes  
med Bøder fra 2 til 50 Kr. Bøderne tilfalde Aalborg Havne-  
kasse, og Sager i Anledning af saadan Overtrædelse behandles  
som offentlige Politisager ved Aalborg Købstads Ret.

Havneudvalget i Aalborg er berettiget til at bestemme  
og affordre Vedkommende de Pengebøder, de skulle erlægge,  
og kun naar Vedkommende ikke dermed er tilfreds, anmeldes  
Sagen for Politiet og afgøres af Politiretten.

For ifaldne Bøder er Havnevæsenet berettiget til at  
holde sig til det paagældende Fartøj med Tilbehør.

Aalborg Byraad, den 21de September 1896.

P. B. V.  
F. Simony.

**Hobro og Mariager Fjord.**

Det bringes herved til almindelig Kundskab, at Sejldyden  
paa Hobro og Mariager Fjord, samt paa den uden for Fjorden  
værende Barre, nu er uddybet til 12 Fod med daglig Topvande.  
Paa Fjorden findes Bugserbaad.

Hobro og Mariager fælles Havneudvalg,  
i Februar 1897.

**HÄNSCHELL & C<sup>o</sup>.**

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører  
Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastepladsen  
(og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen  
i Europa til vore Banquiers, Herr Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

**Svendborg Margarinefabrik.**

Jes Jensen & Søn.

Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og  
Pakninger til Skibsbrug.

Firma i Kjøbenhavn:

Telefon 1346.

Raadhusstræde 4.

**Holm & Wonsild,**

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.  
**Kjøbenhavn og Lübeck.**

Hovedforhandler **PETER BUCH,** Vinhandler, Helmerhus 13.



F. ZUSCHLAG. Aquavit, Kjøbenhavn N.

**E. Husted & Co.**  
Merchants & Ship Brokers.

Newcastle on Tyme.

Telegrams: Husted.

Havana-  
Cigarer

**Vilh. Sunnert**  
11  
Bredgade 11.

**N. Chr. Rønnes**

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

**EMIL SCHIOTT,**

Glas- & Porcelæns-  
Forretning,

51 Store Kongensgade 51

Kjøbenhavn. K.

Telefon 4522.

Glas og Porcelæn udlejes.



**Jul. Tybrings**

Frimærkeforretning,

Klostertræde 6,

KJØBENHAVN. K.

Prisliste 1897 gratis og franko

# 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.

## Fanø praktiske Sømmandsskole.

Saavel Begyndere som unge Sømænd oplages til enhver Tid. Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,  
Nordby, Fanø.

# SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General

Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

De forskellige Code's benyttes, som Watkins, Scotts, A. J. & A. B. C.

Breve, Telegrammer, Dokumenter etc.,

som ere adresserede til vort Firma, og som ere bestemte for Skibsførere, blive udleverede prompt ved Skibets Ankomst.

# Holm & Collerup,

## Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer

udføres solidt, hurtigt og billigt.

# Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon Nr. 6. **G. W. Møller, Dragør.** Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Dr. med. Goldschmidt,  
Klinik for  
Hud- og Kønssygdomme.  
Hovedvagtsgade 8. 1. Sal,  
Kl. 12—1 og 7—8.

**Frits Ortmann,**  
Ovreretssagfører.

Amagertorv 16. Tel. 13225.

**J. A. Thiesson,**  
Smør-, Æg- & Oste forretning.  
Leverandør i Skibsproviant.  
Oprettet 1881.  
Raadhustræde Nr. 2 B,  
Kælderen  
(ikke Hjørnekælderen),  
Kjøbenhavn. K.

**C. W. Buchs Kjød-Udsalg,**  
Slagterbutikken 6 og 7, NICOLAI TAARN,  
anbefaler sig til de ærede  
Skibsprovianteringshandlere.  
Leverandør til Marinen og til  
Kejseryacht »Standart«.

**O. Larsen,**  
Kunsthfyrværker & Illuminator,  
ERIKSGADE 7, STUEN,  
KJØBENHAVN V.  
anbefaler sig med Skibe-Signal  
Lys, Raketter og Kanonslag,  
Festfyrværkerier og  
Illuminationer.

**Café van Zandt**  
St. Annæ Plads 6,  
Hjørnet af Strandstræde,  
KJØBENHAVN,  
anbefaler sin Restaurant fran-  
çais med alle Aarets  
Specialiteter.  
H. J. Pedersen.



„Danak Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN

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

Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—8, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Danak Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Stæder.

### AVERTISEMENTS PRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde	25 Øre		
De øvrige Sider	—	20 —	
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20%	30%	50%
Mindre end 1/2 Side	10%	20%	40%

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

Triers Bogtrykkeri (G. L. Lind & Numa Fränkel.) Kjøbenhavn

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 19

Kjøbenhavn, torsdag den 13. Maj 1897.

4. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Bemandingspørgsmaalet. — Hjemsendelse af Søfolk. — Fragtmarkedet. — Søulykker i Marts Maaned 1897. — Ugens Havarier. — Foreningsmeddelelser. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

DANISH  
Pure Condensed Milk.

The **MILKY-WAY** Brand  
*In Taste & Colour like new Milk*  
Highest Medical References.

Registered TRADE MARK



Registered TRADE MARK

• NEW INVENTION •  
The Danish Milk Condensing Co.  
Factories & Head Office 8 Vestergade  
COPENHAGEN  
Telegr. Adr.: Anglodane. Code ABC.

**Anders Nielsen,**  
Fredericiagade 27.  
Største Lager  
af  
Fedevarer.

**P. A. Freilev,**  
Øltaftningsanstalt,  
Pilestræde 18, Kjøbenhavn K,  
priseløbet Nakskov, Slagelse  
og senest Malmø 1896  
for god Aftapping  
anbefaler G1 Carlsberg Lagerøl,  
Pilsnerøl, Porter samt alle øvrige  
Ølsorter. — Telefon 279.

**C. M. Fønnesbech.**  
Specialforretning i The.  
Fine, kraftige Kvaliteter.  
Udsalg;  
Østergade 10, Kjøbenhavn.

Telefon 1268.

Telegr.-Adr.: Nilsson 167.

## CARL NILSSON.

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.

Amaliegade 36. Kjøbenhavn K.

(forhen Amaliegade 37).

Største Lager her paa Pladsen af alle Sorter Maskin- og Cylinder-  
Oljer, Smørelser og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige  
Artikler for Dampmaskiner.

Eneforhandling af:

Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil.  
Zynkara. (Til Forebyggelse af Tøring, Syre- og Kjedelstensdannelse).  
Angus' Special Pakninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent  
Kancelhaars Drivremme. „Kerasha“. Patent Træ-Remskiver.

## Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Staal-,  
Jærn- &  
Broncestøberi.

Dampskibe af hvilkensomhelst Størrelse.  
Stationære Dampmaskiner.

Pumper & Muddermaskiner.  
Doktagninger og Reparationer af Skibe  
Maskin- og Kedelreparationer.

Patenteret Hydro Pneumatiske Aske Ejector  
for Skibe.

Howaldts Metalpakning.

Støbemaal efter indsendte Tegninger eller Modeller,  
saasom: Skibsstævne, Skibsskruer, Ankere etc.

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør **Carl Holtermann,**  
Østerbrogade 22, Kjøbenhavn Ø.

Den anerkjendte

## Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nisson,**

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

## J. Brinchs

Herreekviperingsforretning,

St. Annaplads 14.

Uniformer og civile Klædninger.

## Linoleum

og  
Voxdug

til

Kahytter og Trap per  
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.

**Jens Emil Juhl,**

Hovedagent for  
Dansk Livsforsikringselskab

**HAFNIA**

Frederiksberggade 42. Kontortid 9-5.  
Telefon 3326.

Som Repræsentant for for-  
skellige 1ste Klasses  
Assurance-Selskaber overtager  
jeg Forsikringer af **Skibe,**  
**Varer** og **Frugt** til billige  
faste Præmier. **Subagenter**  
antages i forskellige Provins-  
byer.

**Alfred Christensen,**

Assurance-Afdeling,  
Amaliegade 24.

## 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.

Norrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

**Grand prix HOBRO AKVAVIT.**

**Aktieselskabet  
Spritfabriken FORTUNA.**

# HAMBURG.

## Prima Bunker-Kul.

*Bd. Blumenfeld.*

**HAMBURG.**

Dovenhof 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephone:  
Feldblume. Comptoir 38. Amt I. 1966.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d.</sup>

eneste Fabrikanten af

Dick's bekjendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Hoved-Depôt for Continentet: **Hamburg:**

Alte Gröningerstrasse 12 1.

Telegr.-Adr. Dicotto. Telefon 3999.

Agent for Kjøbenhavn:

**Johs. Bülow, Zinnsgade 4. Ø.**

## Emil G. v. Høveling, Hamburg.

(Telegr. Adr. Composi.)

**Patentfarve**

for Skibsbunde og Jærnkonstruktioner imod Rust og imod Bevokning.  
Leverandør til mange af de største Damp- og Sejskibsrederier,  
Ene-Leverandør til den kejserlige tyske Marine.

**NB.** For Træskibsbunde særlig virksom Patentfarve imod Bevokning og imodOrm, strygefærdig til umiddelbar Brug.

Agenter og Lagre i: Bergen, Brømerhavn, Elsfleth, Flensborg, Stettin, Rotterdam, Antwerpen, Dünkirchen, Genua etc.

Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:

Kapt. **CARL HAVEMANN**, Kjøbenhavn, Amaliegade 31.

i England under Firma **British Antifouling Composition and Paint Company Ld.** 32 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik i Barkling ved London.

Agenter og Lagere i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull, Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama, Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney, Mauritius etc.

## Knöhr & Burchard Nfl.

Telegram-Adr.  
KNØHRHARD.

**Hamburg,**

Telephon  
297

**Damp- & Sejskibsmæglere.**  
**Køb, Salg & Kontrahering af Skibe.**

Speciel Afdeling for  
**Assurance & Havarisager.**

Agentur  
for udenlandske  
Søassurance-  
Selskaber.

Søforsikringselskabet  
**ØRESUND**

Malmø.

tegner Forsikringer ved

**Bergh & Owen,**  
Kjøbenhavn K.

Holmens Kanal 20.

Telefon 97.

Telegram-Adr. „Tonny“.

**Bjerre & Rømer,**  
Skibsmæglere.

Agenter for

**Kullens Enskilda Assurans-  
Förening.**

**Ed. Harth,**  
Konservesfabrikant.

St. Kongensgade 101.

Kjøbenhavn. K.

Konserves,

tørrede og saltede

Grøntsager

anbefales d'Hrr.

Skibsprovianterere.

**TH. SIMONSEN,**

Nyhavn 57.

Sølv Medaille i Malmø

for Lanterner.



### EM. Z. SVITZER'S

ŠALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1893.      Telegraphic address „SVITZER“

---

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/ Tyne.  
telegraphic address: „Jürgenson“.

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill.  
telegraphic address: „Hobdell“.

The company maintains stations at the following ports,  
where a salvage boat will be stationed, always ready to  
leave at short notice.

<p><b>COPENHAGEN</b> .....</p> <p><b>KASTRUP</b> .....</p> <p><b>ELSINØRE</b> .....</p> <p><b>KORSØR</b> .....</p> <p><b>ALBUEN (LAALAND)</b> .....</p> <p><b>FREDERIKSHAVN</b> .....</p> <p><b>GÖTHENBURG (SWEDEN)</b> .....</p> <p><b>GREIFSWALD (GERMANY)</b> .....</p>	<p>agents telegraphic address.</p>	<p>„SVITZER“.</p> <p>„HØYER“.</p> <p>„SWITZERGOTTLIEB“.</p> <p>„JØRGENSEN“.</p> <p>„GUNNERSEN“.</p> <p>„SVITZERLUND“.</p> <p>„ELFVERSSON“.</p> <p>„SPRUTH“.</p>
--	--	---

The company's boat „Em. Z. Svitzer“ — in conjunction with the boats belonging to the Northern Salvage Company of Hamburg, viz: s/s „Berthilde“, s/s „Berger Wilhelm“ and s/s „Neva“ — operates in the Mediterranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).

Mine anerkendte originale Mærker

## Reiherolie og Möwenolie

faas i Danmark kun igennem min Repræsentant i  
Kjøbenhavn

**Firmaet Tage Bloms Eftf.,**  
Herluf Trollesgade 28.  
Hamburg i April 1897.

A. C. Schümann.

**Danchells Fabriker.**

**Linoleum.  
Voxdug.**



Anker-Märke

Eneudsalg i Danmark  
for

**Delmenhorster  
Linoleumfabrik.**

Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:

Pilestræde 13. Matthæusgade 5.

Telefon 545. Telefon 2680.

Kjøbenhavn.

Anti-magnetiske

**Ankergangs  
Lomme-Uhre**

fra 20 Kr.

**Halv-Chronometere**

fra 50 Kr.

**Marinekikkerter og  
Barometere.**

Alle Reparationer udføres.

**PALLE SØRENSEN,**

6, Sølvtorvet 6.

## Paa Udkig.

North af England Protecting and Indemnity Association har for nogen Tid siden meddelt sine Medlemmer, at det for Fremtiden kun vil forsikre Skibe, som fører Crundall's Nødsignaler til Brug i Tilfælde af Havnød. Denne Fordring begrundes derved, at Blus, Blaalyt og Signalkætter, der nu ofte benyttes som Nødsignaler, lige saa hyppigt benyttes som Signal for at tilkalde Lods eller som private Signaler. Af den Grund bliver disse Signaler urigtigt opfattede, naar Hjælp er paatrængende nødvendig. En saadan Fejltagelse er aldeles umulig med Crundall's Signal, der er ganske rødt. Det har en udpræget Karakter og er derfor skikket til at fremkalde hurtig Hjælp, hvorved rimeligvis mange Menneskeliv og megen Ejendom kan reddes. Det lader sig ikke benægte, at det vil være af aller største Betydning at faa indført et almindeligt Nødsignal, som ikke kan forveksles med noget andet, da det meget ofte, især i engelske Farvande, hænder, at Nødsignaler antages at være Lods-signaler. Dette var saaledes Tilfældet med Emigrantskibet »Northfleet«, der sank efter en Kollision med det spanske Dampskib »Murillo« paa Reden ved »Dungeness« hvorved 294 Mennesker mistede Livet, og ligeledes ved den sørgelige Kollision mellem Dampskibene »Elbe« og »Crathie«. Efter Kollisionen opsendte »Elbe« Raketter og afbrændte Blaalyt, som vistnok blev jagttaget af de i Nærheden værende Fiskefartøjer, men ikke anset som Nødsignaler.

Selv om Bord i »Crathie« ansaa man ikke disse Raketter og Blus som Nødsignaler, men derimod som Signal for, at Skibet kunde fortsætte Rejsen. Endvidere kan nævnes Postdampskibet »W. A. Scholten«, der i en klar Nat sank næppe 2 Kml. fra Admiralty Pier i Dover og trak 130 Personer med ned i Dybet. Baadfolkene i Land saa Signalerne, men holdt dem for private Signaler og gjorde intet for at bringe de druknede Mennesker Hjælp, skønt dette let kunde være gjort. De i Nærheden værende Dampskibe misforstod ogsaa Signalerne. Man kunde paa denne Maade opregne en hel Del lignende Eksempler. Et Nødsignal, der skal være fuldt ud tilfredsstillende, maa ikke alene være let at behandle, men det maa ogsaa være stærkt, saa det ikke let kan ødelægges. Disse Egenskaber har afdøde Skibsreder Henry Crundall's Nødsignalapparat. Signalet bestaar af et romersk Lys, der i hurtig Rækkefølge kaster 12 røde Kugler i en betydelig Højde, medens der samtidig mindst hvert andet Minut vises et rødt Blus. Signalet antændes ved Rivning og er ikke fæstet til nogen Stok, saa det ikke alene kan vises fra et Skibsdæk, men ogsaa en Baad. Det er saa holdbart, at det ikke tager Skade af at opbevares i 5 Aar, selv om det udsættes for hvilket som helst Klima. En tilfældig Antændelse skal ikke kunne finde Sted.

Der føres for Tiden Forhandlinger imellem de større udenlandske Rederier, for at blive enige om en fælles Indførelse af de paa den internationale Skibsfartskongres i Washington foreslaaede Forbedringer i Signalvæsenet for Dampskibe om Natten. Hensigten er paa denne Maade at søge saa vidt muligt at forhindre Ulykkestilfælde paa Søen, samt at sætte Skibsførerne i Stand til bedre end hidtil at kunne bedømme et modgaende eller krydsende Skibs Bevægelser. Der er al Sandsynlighed for, at de ovenfor nævnte Nødsignaler samtidig vil blive Genstand for Forhandling, saavel fra engelsk som navnlig fra tysk Side, hvor Foreningen for tyske Skibsførere har udtalt sig stærkt til Gunst for Indførelsen af et bedre Nødsignal om Natten.

Fra »Vulcans« Skibsværft ved Stettin er Verdens største Dampskib d. 4de ds. løbet af Stablen i Over-

værelse af den tyske Kejser. Skibet, der er bygget for Norddeutscher Lloyds Regning fik Navnet »Kaiser Wilhelm der Grosse.« Dimensionerne ere 198 × 20 × 13 Meter. Skibet faar 16 vandtætte Skodder og et Langskodt i Maskinen; 2 Skruer og Maskiner af Tripple-Expansionssystemet, der tilsammen skulle indicere 30,000 Hestekraft; til Dampforsyningen anvendes 11 Dobbeltkedler og 2 enkelte Kedler. Naar Maskinerne gaar fuld Kraft, bliver Kulforbruget cirka 500 Tons i Etmaalet, hvormed der skal kunne opnaas en Fart af 22 Kml. Der bliver Plads til 400 1ste Klasses, 340 2den Klasses og 800 Mellemdæks-Passagerer. Besætningen vil komme til at bestaa af 450 Mand, hvoraf de 280 Mand ere nødvendige til Maskinens Betjening. Skibet bliver forsynet med 24 Patent Redningsbaade af Staal; det faar 4 Skorstene og 2 forholdsvis lave Master til Brug ved Signalisering. Skønt Skibets Dimensioner ikke naa op til »Great Eastern's« er det dog det Skib, der indtil Dato kommer det nærmest i Størrelse.

I Anledning af Artiklen i vort sidste Nummer om »Vore Fiskerier«, hvori vi efter Fiskeri-Beretningen 1895—96 meddelte, hvilke Skibe, der i 1896 havde drevet Fiskeri under Island, tilskriver Firmaet Thor E. Tulinius os, at Fiskeriet under Island har været drevet af flere danske Skibe, end de i Beretningen anførte, i al Fald af de to Firmaet tilhørende Sejkuttere »Thor« og »Helga«, hjemmehørende i Kjøbenhavn, der i Tidsrummet fra Marts til Oktober udelukkende anvendtes til Hav- og Linefiskeri under Island. Disse Skibe dreve Torskfiskeri, medens det mulig kun er de Fartøjer, der fiskede Rødspætter, som ere opførte i Beretningen.

Verdens Kulproduktion. For 30 Aar siden blev den britiske Regering advaret mod at producere og udbringe for meget Kul, lige som den alvorlig blev tilraadet at lægge en Udførselsskat paa Kul. Havde Ud-sigterne for Verdenskulforsyningen været saa daarlige, som man da forudsatte, vilde dette maaske have været nødvendigt; men Faktum er, at Kullejerne ere, om ikke udtømmelige, saa dog uhyre store. Den britiske Kulproduktion, der i 1865 var 98 Millioner Tons, var i 1895 over 189 Millioner Tons. I det samme Tidsrum er Produktionen tiltaget uhyre i det øvrige Europa samt i Amerika, Japan og Australien. For det sidst forløbne Aar stiller Produktionen sig saaledes: Storbritannien 189 Mill. Tons, de forenede Stater 165 Mill. Tons, Tyskland 79 Mill. Tons, Frankrig 28 Mill. Tons, Belgien 27,800,000 Tons, Ny Syd-Wales 4 Mill. Tons og Kanada 3,500,000 Tons. Norg. Sjøfartst.

Konsul Skram i Håvre meddeler »Norg. Sjøfartst.«: I Anledning af forskellige Artiklers Fremkomst i »Norg. Sjøfartst.«, behandelende ovennævnte Spørgsmaal, antager jeg det kan have Interesse for Bladets Læsere at blive bekendt med, at Spørgsmaalet har været paadømt ved Appellationsretten i Rouen den 27. Februar 1882 i Sagen Kaptajn Hartwig, Fører af russisk Damp »Betty«, contra Dumesnil-Leblé.

Formen for Certepartiet var det almindelige, og Rederiet havde i Følge dette kun at betale Kost og Hyre til Mandskabet, Befragteren paa sin Side Kul til Maskinen samt Spillene, alle Havneudgifter, Lodspenge, Lastning og Losning samt alle andre Afgifter.



Dommen giver Skibets Fører Medhold og er motiveret ved, at Klausulen, som siger, at Rederen kun har at betale Kost og Hyre, er tilstrækkelig klar og tydelig affattet til, at der dermed maa forstås, at alle andre Afgifter bør falde paa Befragteren.

At denne Dom er retfærdig er der ingen Tvivl om, thi det ligger jo ikke alene i Certepartiets Tekst, men ogsaa i en Maanedsbefragtnings Natur, at naar en Reder bortlejer sit Skib til en bestemt Pris for et bestemt Tidsrum og derved frasiger sig al Ledelse af Skibet, er det med den bestemte Tanke for Øje, at han nøjagtig forud kan beregne, hvilket pekuniært Resultat Bortfragtningen overlader ham.

## Bemandingssspørgsmaalet.

Den 3die ds. var den saakaldte Underbemandingslov til 2den Behandling i det engelske Underhus; da den ikke mødte nogen Opposition, er der al Sandsynlighed for, at Loven snart bliver vedtaget, og da den ikke alene indbefatter engelske, men alle fremmede Skibe, der laste i engelske Havne, vil den ogsaa faa Betydning for danske Skibe, hvorfor vi antager det vil være af Interesse for Bladets Læsere at blive gjort bekendt med nogle af de Udtalelser, der fremkom under Forhandlingen. Vi gengive derfor efter Sh. Gz. et Uddrag af denne:

Board of Trades Præsident, Mr. Ritchie, udtalte, at Forslaget til Loven var bleven forelagt for at udfylde et Hul i den eksisterende Lov om usødygtige Skibe; som denne var for Øjeblikket, kunde et Skib stoppes for de mindste Mangler ved Skrog, Maskine, eller dersom det var for dybt lastet, medens der fra Board of Trades Side intet kunde gøres, selv om det havde aldrig saa lidt Mandskab, og dog maatte Underbemanding absolut regnes som en Kilde til Usødygtighed, ikke alene for det paa-gældende Skib selv, men for alle de Skibe, i hvis Nærhed det kom paa Sæn.

Den Kommission, der havde været nedsat for at undersøge Spørgsmaalet, var efter omhyggelig Overvejelse kommen til det Resultat, at, skønt Underbemanding som Regel ikke eksisterede, forekom der uden Tvivl Tilfælde, i hvilke der sejledes med for lidt Mandskab; af 80 Dampskibe og 65 Sejlskibe, som i Tidsrummet mellem 1878 og 1894 havde været underkastet Søforhør, var 45 Dampskibe og 24 Sejlskibe erklærede for underbemandede. Kommissionen var enstemmigt kommen til det Resultat, at et underbemandet Skib var usødygtigt; derimod herskede der Uenighed med Hensyn til Maaden, paa hvilken Bemandingssspørgsmaalet skulde afgøres. Majoriteten vilde have fastsat en Bemandingskala paa Basis af Tonnagen, Minoriteten var imod en saadan Skala. Mr. Ritchie havde først været af samme Mening som Majoriteten og ønsket bestemte Regler fastslaaede, saa at der ikke kunde være Tvivl om, hvorledes der skulde handles i de forskellige Tilfælde, men han havde senere indset Umuligheden af at indføre saadanne Regler, fordi der burde tages Hensyn til Skibenes Type, Farten, de sejlede i, Saisonen, Rigningen, og for Sejlskibenes Vedkommende navnlig de Hjælpe-midler, der fandtes om Bord. Den nu foreslaaede Fremgangsmaade var følgende: Dersom Board of Trade eller en af dets Officerer havde Grund til at antage et Skib for utilstrækkeligt bemandet, blev det stoppet og Sagen nøjere undersøgt; viste det sig nu, at Board of Trade havde Ret, maatte Skibet blive liggende til Manglen var afhjulpen; var Rederen ikke tilfreds med Udfaldet, kunde han indstævne Sagen for en Domstol, bestaaende af en Dommer og to Assessorer, hvis Kendelse var afgørende. Naar der herimod kunde indvendes, at der var lagt for stor en Magt i Hænderne paa Board of Trade, vilde han gøre opmærksom paa, at denne dog var begrænset, idet det var Meningen, at Rederiet kunde faa Skadeserstatningen

godtgjort af Board of Trade, dersom Skibet bevisligt var opholdt uden Grund.

Mr. Ritchie fortsatte med den Erklæring, at Lovforslaget oprindeligt kun skulde gælde for engelske Skibe, da det var forbunden med store Vanskeligheder at overføre det paa fremmede Skibe, men han havde maattet give efter for et almindeligt Ønske hos Rederne og foreslog nu, at Loven skulde indbefatte fremmede, saavel som britiske Skibe, dog selvfølgelig kun saadanne, der lastede i engelske Havne.

Den næste Taler, Mr. Bryce, fremhævede Ønsket om, at Loven gik igennem; thi skønt største Delen af Rederne toge Hensyn til Besætningernes Liv, var der dog andre, der burde have Tilsyn. Der var ingen Tvivl om, at der skete mange Kollisioner paa Grund af mangelfuld Besætning og det deraf følgende utilstrækkelige Udkig. Han vilde blot erindre om »Elbe«; havde der været en Mand mere paa Vagten i »Crathie«, var der en Mulighed for, at Ulykken ikke havde fundet Sted. Med den store Trafik nu til Dags var det en absolut Nødvendighed, at Besætningen var stor nok til, at der altid kunde holdes godt Udkig.

Hvad Spørgsmaalet om »fremmede Skibe« angik, var han enig med Rederne i det retfærdige i, at de underkastedes den samme Lov som britiske Skibe; han forstod ogsaa godt, at Præsidenten havde maattet give efter for Trykket fra Redernes Side; men han tvivlede ikke desto mindre om, at han (Præsidenten) vilde være i Stand til at paatvinge fremmede Nationer Loven. Der vilde blive mange Vanskeligheder at overvinde; som et Eksempel vilde han nævne Frankrig, hvor, saa vidt han havde bragt i Erfaring, et bestemt Antal af Besætningen skulde bestaa af Franskmænd, som ikke altid kunne faas i England. I det hele taget vilde Loven let komme til at kollidere med vedkommende Lands Love. Uden Tvivl vilde de andre Nationer tage Repræsalier, og da de britiske Skibe ere de talrigste og gennemgaaende de største, vilde det dog til Slut blive de engelske Redere, der maatte betale Gildet.

Mr. J. Havelock Wilson var ikke tilfreds med Forslaget, fordi det ikke fastsatte en bestemt Bemandingskala, der efter hans Mening dog tidligere eller senere blev nødvendig. Den største Fare om Bord i Skibene i Øjeblikket var imidlertid ikke Manglen paa Folk, men Maaden, paa hvilken Folkene blev beskæftiget. Han havde modtaget mange Klager fra Søfolk desangaaende. I et Skib, der havde 8 Matroser, var det nødvendigt at flytte Bunkerullene paa Rejsen fra Lasten til Bunkerne. Dette blev udført paa den Maade, at 4 Mand arbejdede hele Dagen og sov hele Natten, medens de andre 4 blev delt i to Vagter, saaledes at der ikke var flere paa Dækket end Manden ved Roret og Udkiggen. En anden, meget farlig Metode bestod i, at den vagthavende Styrmand om Dagen arbejdede med Folkene, endogsaa i Lasterne, saaledes at kun Kormanden var paa Dækket, i Stedet for at han (Styrmanden) skulde have Udkig paa Broen. Board of Trade burde gøre noget for, at den Slags Ting bleve forhindrede. Han vilde, i Mangel af noget bedre, give Forslaget sin Stemme. Dette blev som ovenfor meddelt enstemmigt vedtaget, saa der er næppe Tvivl om, at det bliver Lov.

## Hjemsendelse af Søfolk.

Et Tvivlsspørgsmaal om en Sømands Hjemsendelse er for nylig bleven afgjort i England af Dommeren Mr. Collins, og Sagen har for saa vidt Interesse for andre end Eng-lændere, som Loven, der omhandles i Section 186 af Merchant Shipping Act, 1894, ogsaa gælder for fremmede Nationers Undersatser, der gøre Tjeneste i britiske Skibe.

De Tilfælde, i hvilke der kan gøres Fordring paa Hjemsendelse, ere: Afmønstring i Udlandet paa Grund af 1) Skibets Overgang til anden Ejer og 2) Udløbet af Sømandens Tjenestetid. I dette Tilfælde drejede Sagen sig om, hvorvidt en Sømand, der har Hjemsendelsesret, kan fordrø at blive sendt til den Havn, hvorfra Skibet sejlede ud, eller han maa lade sig nøje med at blive sendt til en hvilken som helst Havn i Storbritannien.

Sagsøgeren kom om Bord i West-Hartlepool d. 31. Juli 1896 og blev afmønstret i Antwerpen d. 27. November samme Aar, samt modtog sin tilgodehavende Hyre i det engelske Konsulat samme Dag. Han fordrø derefter af Kaptajnen at blive sendt til West-Hartlepool og modtage Kostpenge til han kom der. Kaptajnen nægtede at opfylde hans Forlangende, men betalte i Stedet for hans Rejse til Grimsby, dog uden at betale for hans Kost under Rejsen; dette paastod Sagsøgeren var ikke i Overensstemmelse med Loven. Ankomsten til Grimsby tog han straks med Toget til West-Hartlepool og sendte senere en Regning ind til Rederiet, hos hvem han fordrø Betaling for Rejsen fra Grimsby til West-Hartlepool samt Gage og Kostpenge for hele Rejsen fra Antwerpen.

Dommeren, Mr. Collins, udtalte, at ifølge Merchant Shipping Act, 1894, skulde Kaptajnen give sin Besætning fri Hjemrejse, naar Rejsen endtes udenfor britisk Territorium. Det var fra den ene Side gjort gældende, at dette betød Rejsen til en hvilken som helst Havn i Storbritannien, medens der fra den anden var gjort gældende, at det skulde være Havnen, hvorfra Skibet sejlede ud. Han skulde ikke nærmere komme ind paa Besvarelsen af alle de Spørgsmaal, der under Sagen vare rejste; for ham var det vigtigste, at Forhandlingerne i Antwerpen ikke vare førte imellem Kaptajnen og Sagsøgeren, men mellem Konsulen og denne, og at Kaptajnen havde betalt ham alt, hvad Konsulen havde forlangt af ham og derfor havde handlet overensstemmende med Lovens Bogstav. Han (Dommeren) var af den Overbevisning, at med Rejsen til Grimsby var Lovens Mening med »Hjemrejse« sket Fyldest; det var ham umuligt at forstaa, at Ordet »Hjem« skulde opfattes som den Havn, hvorfra Rejsen begyndte. Sagsøgerens Fordringer, ogsaa hvad Gage og Kostpenge angaar, bleve afviste.

Sh. Gaz., hvorefter vi have gengivet ovenstaaende Dom, er enig med Dommeren i de to Punkter, derimod ikke hvad Kostpengene angaar; det er ogsaa vanskeligt at forstaa, hvorledes Loven om fri Hjemrejse i dette Tilfælde kan fortolkes saaledes, at den Paagældende skal betale sin egen Kost. Der nævnes i Loven 4 forskellige Maader, hvorpaa Hjemsendelse kan finde Sted, og det er overladt til Skibsføreren at vælge den, som passer ham bedst. Disse ere: 1) At forskaffe Sømanden en Beskæftigelse om Bord i et britisk Skib, bestemt til den Havn i Storbritannien, hvorfra hans Skib oprindeligt sejlede ud, eller til en anden Havn i Storbritannien, som Sømanden gaar ind paa at blive sendt til; eller 2) forsyne ham med Midlerne til at komme til en saadan Havn; eller 3) at skaffe ham fri Hjemrejse; eller 4) deponere hos en dertil kvalificeret Person et tilstrækkeligt Beløb til at dække Udgifterne ved hans Underhold og Hjemrejse.

## Fragtmarkedet.

Der foresvæver os fra vor første Ungdom en Legende om — »at i Begyndelsen skiltes Vandene ad, og Jorden traadte frem af Havet«. Denne for os forøvrigt ret betydningsfulde Handling maa sikkert være udført med stor Hensyntagen til og Interesse for Søen og Søfartsforhold, saasom der overlodes Havet et saa overvældende Fladerum paa vor kære Klode. Begivenheden ligger jo imidlertid en Del Aar tilbage; der er i ethvert Fald løbet

meget Vand i Stranden siden den Tid. Spørgsmaalet bliver nu, om vi rigtig har forstaaet dette Vink fra Tidernes Morgen, og udnyttet Vandvejene efter Fortjeneste; eller om vi ikke snarere have forsømt fuldt ud at benytte alle de Fordele, som Havet yder.

Der har været Tider, hvor vi her hjemme mest har haft Blikket rettet mod Landet, og hvor vi i ethvert Fald ere blevne betydelig overfløjne af vore Naboer, specielt Nordmændene.

I de sidste Aar synes imidlertid de danske Kapitaler at have følt Trang til at lufte sig lidt, og vi staa i Dag her i Danmark med en ganske anselig Flaade, der stadig formerer sig gennem en Række ny opdukkende Aktieselskaber. Samtidig med hver ny Start kommer imidlertid Skeptikernes og Skumlernes Hærskarer frem, og fra mange Sider lyder der ængstelige Formaninger, sammenfattede i, at den merkantile Flaade vokser for stærkt og Chancerne for en virkelig Rejsning i Fragterne derved formindskes.

Vi tro ikke at kunne give Skeptikerne Ret. Fragtmarkedets Stigen og Falden hviler paa andre, langt mere kombinerede Forhold; det er notorisk, at kommer der en virkelig betydningsfuld Fremgang i Verdenstrafikken, da slaar Tonnagen langt fra til; Feberen blandt Fragtspekulanterne stiger, og Rederierne kan med al den Tonnage, der er disponibel, stramme Tøjlerne yderligere. Samtidig ville vi indrømme, at disse »faste Perioder«, for hver Gang de indtræffer, bliver af kortere Varighed, og de indtræffer vel ogsaa sjældnere nu end tidligere.

Man kan ikke lægge Hovedskylden herfor over paa Skibene og disses Talrigheid. Den moderne Telegraf, hvis Traade spænder over hele Jorden og afkorter alle Distancer til et Minimum, begrænser samtidig enhver Begivenhed, der har Spireævn i sig til at indlede en stor opgaende Periode. Købmændene i de forskellige Landsdele lærer at se hurtigere og klarere paa Tingene end i de gode, gamle Dage, og der bliver sat Punktum, ofte før Situationen endnu har faaet rigtig fart. Med den elektriske Gnist lærer vi imidlertid ogsaa at arbejde med elektrisk Hurtighed, og den smarte Reder vil sikkert vide at benytte Chancerne og handle hurtigt nok til at tage Stikket hjem. Lad os her hjemme derfor blot bygge videre, naar Tiden er der til at skaffe godt og billigt Materiale; den danske Flaade kan magelig taale større Udvidelse, lad os rette Blikket mod Havet, der gemmer Fremtiden i sit Skød, aabne nye Veje, og kaste os ind i Verdenstrafikken.

Vi skulle ved Lejlighed kortelig og rent refererende komme tilbage til de sidste Udvidelser af den danske Flaade, der jo dog har nogen Betydning for vort hjemlige Fragtmarked, og som vel derfor har Krav paa at omtales under denne Rubrik — hvorefter vi glider over til vort strængt begrænsede Hverv: Ugens egentlige »Fragtkronik«.

De sidste Dages Afslutninger ere: Az off prompt 10/—, U. K. Continent, Nicolaieff og Vavaroffka Kjøbenhavn direkte 2650 Tons, prompt Afladning, 9/6, berth terms. Nicolaieff Marseilles, 2700 Tons, 8 $\frac{1}{2}$  fres. Odessa London eller Rotterdam 7/—, berth terms. Odessa, Philadelphia 10/9, Erts. Donau Antwerpen eller Rotterdam 9/—, any direct 9/3, option 9/9 Hamburg. Saaledes ligger Azoff og Sortehavet stille hen uden nogen som helst Stigning.

Ostindien er stadig slet. Der er sluttet Bombay P. P. U. K. Continent, eksklusive Hamburg, 8/—, Losning to Pladser. Cæcutta, Dundee 15/—. Madras Kysten (2 Havne), U. K. Continent 17/—. Bangkok U. K. Cont., option Middelhavet, 4000 Tons Damp, Afladning Maj/Juni 17/6. Java til Europa eller Staterne 21/3, Maksimum 5000 Tons. De udgaaende Fragter ere: Cardiff, Bombay 18/—, Colombo 19/6, Singapore 18/6, Batavia 19/—, Shanghai 25/—, Majunga 30/—, sidste blandet Ladning.

Amerika synes endnu svagere. Kornfragterne ere meget sparsomme. Majs fra New-Orleans vedbliver med at komme frem i beskædiget Stand, og Købmændene ere yderligere opskræmmede derved. Fra northern range er

sluttet: New-York C. f. o 13,000 qrs. 2/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Philadelphia samme Størrelse og option 2/6, Baltimore, Juni-Lastning, 2/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, option Danmark 2/9. Yderligere er sluttet Pensacola Rotterdam 103/9, Rotterdam eller Dordrecht, Maj-Juni Afskibning, 102/6. Mobile London 105/. Der noteres fremdeles Fernandina Rotterdam 14/6. Hamburg 15/—, Cork og Dublin 15/6. Tampa Bremerhafnen 15/6 å 16/—.

Kulmarkedet. Man sporer ikke her mindste Ændring. De sidste Afslutninger ere: 1600 Tons Damper, Blyth Kjøbenhavn 3/9. Fra Newcastle er sluttet til Kronstadt 3/6, til Stockholm 3/9. Riga 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Firth of Forth, Danmark varierer mellem 3/9 og 4/— efter Baadenes Størrelse, og for mindre Dampere er til smaa Havne sluttet 5/—. Fremdeles noteres Warkworth god dansk Havn indenfor Skagen 4/9 å 5/—, Maksimum 14 Fods Dybgaaende.

Østersøen lukker efterhaanden mere og mere op. Sejlskibe ere ankomne til Kronstadt, men endnu er Varerne fra det indre ikke fremme i nævneværdig Grad. Træmarkedet fra Golfen er lidt livligere; der er gjort 23 Mark for mindre Dampere fra Hernøsand Distrikt til dansk Provinshavn, og selv om Ordrene pr. »f. o. w.« ere ringe, har den uundgaaelige Livlighed ved Trafikkens Begyndelse dog sat sine lette Spor.

Riga er beskæftiget med at bringe sine talrige Trælaster frem fra det Indre, og synes denne Vare for Øjeblikket at have mest Interesse dernede. Libau viser ingen Forandring i denne Uge. Königsberg og Danzig ligge som saa ofte hen i stille Dvale. Totalindtrykket indfattes i en beskeden og ret tarvelig Ramme.

## Søulykker i Marts Maaned 1897.

(Efter Meddelelse fra Bureau Veritas).

### Sejlskibe.

2 amerikanske, 22 britiske, 1 chilensk, 2 danske, 1 hollandsk, 8 franske, 5 tyske, 2 fra Hawaii, 1 italiensk, 19 norske, 1 russisk 2 svenske, 1 tyrkisk; ialt 67.

### Dampskibe.

1 amerikansk, 1 østrigsk, 12 britiske, 2 hollandske, 4 franske, 1 tysk, 1 japansk, 2 norske, 1 spansk; ialt 25.

### Aarsager til Forlisene.

#### Sejlskibe.

Stranding 42, Ild 1, Forladte 11, Kondemnation 11, Savnede 2; ialt 67.

#### Dampskibe.

Stranding 12, Kollision 4, Ild 1, Sunkne 3, Forladte 1, Kondemnation 1, Savnede 3; ialt 25.

## Ugens Havarier.

Vesta, Barkskib af Arendal, kom d. 4. ds. paa Rejsen fra Hull til Gefle med Kul paa Grund paa Middelgrunden. Flot uden Assistance.

Ocean Traveller, Skonnert af St. Croix, er læk returneret til St. John. Skibet var paa Rejsen til Boston.

Waterfox, Barkskib af Kjøbenhavn, blev d. 5. ds., medens det laa for Anker ved Liverpool, paasejlet af Dpsk. Gulf af

Venice. Waterfox mistede Klyverbom og fik Skade paa Skanseklædning etc.

Ragnar, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 5. ds. været paa Grund ved Reval. Flot med Tab af et Skrublad.

## Foreningsmeddelelser.

### Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Indmeldelse i Foreningen kan ske til dens Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., eller til Kredsbestyrelsens Formænd:

Skibsreder M. N. Fischer, Vejle; Konsul J. Hintze, Rønne; Kaptajn Jacob Holm, Kjøbenhavn; Havnefoged Carl E. Møller, Svendborg; Agent N. Petersen, Marstal; Havnefoged A. P. Rasmussen, Nykjøbing, Jyll.; Konsul Rechnitzer, Aalborg; Kaptajn J. H. Svarrer, Nordby, Fanø.

### „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“s Sagførere.

Aalborg . . . .	Sagfører	Knud Petersen og Henr. Knudsen.
Aarhus . . . .	—	A. Andresen.
Assens . . . .	—	J. Jørgensen.
Esbjerg . . . .	—	J. Clausen.
Faaborg . . . .	—	J. Amtoft.
Fredericia . . .	—	E. Thiellesen.
Frederikshavn.	—	N. Petersen.
Horsens . . . .	Overretssagfører	Schouenborg.
Kjøbenhavn . .	Højesteretssagfører	Ludvig Arntzen.
Kolding . . . .	Overretssagfører	H. C. Bennetsen.
Marstal . . . .	Sagfører	H. P. Nielsen.
Middelfart . . .	—	Philip Hansen.
Nexø . . . . .	—	H. Mauritzen.
Nyborg . . . .	—	Chr. Quist.
Nykjøbing Jyll.	—	P. P. Salling.
Odense . . . .	—	E. Kiørboe og C. Knudsen.
Randers . . . .	—	Reinholdt-Poulsen.
Rønne . . . . .	—	Janus Olsen.
Svendborg . . .	Overretssagfører	J. Jacobsen.
Thisted . . . .	Sagfører	Niels Lyhne.
Vejle . . . . .	Overretssagfører	F. Knudsen.

## Fra Sø og Land.

Fra Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri sattes d. 8. ds. en Inspektionsdamper til Fyrvæsenet i Vandet. Dette Skib, der er bygget helt af Staal, er 88'—0" langt i Hoveddækket, 19'—0" bredt og 9'—8" dybt i Rummet og bliver forsynes med Compound-Maskine med Overflade-Kondensation af 130 indicerede Hestes Kraft.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en isbrydende Passagerdamper til Åbo.

Bogø Navigationsskole. I den nu afsluttede første Eksamenstermin i 1897 har Skolen indstillet 7 Elever til den almindelige Styrmandseksamen, af hvilke den ene ikke bestod. Til Eksameus anden Afdeling indstilledes 6 Elever i Navigation. 2 i Engelsk, 2 i Geografi og Vejrlære samt 6 i Søret og Handelsvidenskab, og de bestod alle. Endvidere har 4 Elever underkastet sig Fiskekipperprøven og 1 Sætte-

skipperprøven. Elever optages fremdeles til enhver Tid i hver af Skolens Afdelinger. Uformuende Elever, der viser Flid og god Opførsel, kan vente at faa nogen offentlig Understøttelse. Skolens Lærere er som hidtil O. Mathiasen og A. Landt, samt Forstanderen, Cand. mag. S. Svendsen, der paa Forlangende sender Program og giver nærmere Oplysning.

Kaptajn Ryder af Flaaden, har faaet 3 Aars Orlov for at føre det forenede Dampskibs Selskabs Damper »Thyra«, som afgaar herfra paa Søndag til Færøerne og Island. Thyra har i de sidste 3 Aar været ført af Kaptajn A. Garde i Flaaden.

Fra Flensburger-Schiffbau-Gesellschafts Værft løb den 6te ds. et for Dampskibsselskabet »Nordsøen«s Regning bygget Dampskib af Stablen. Skibet fik Navnet »Nordland« og har følgende Dimensioner: 260' × 36' × 17' 6".

Den 6te ds. blev der fra samme Værft afholdt Prøvetur med Dampskibsselskabet »Urania«s nye Damper »Eklipika«, hvis Dimensioner er 301' × 38' 9" × 23' 6". Prøveturen forløb særdeles heldig, og Maskinerne opfyldte let de i Følge Kontrakten stipulerede Fordringer.

Hos Værftet i Flensborg er der for nylig bestilt en ny Flydedok til »Flydedok Aktie-Selskabet« i Kjøbenhavn, som skal kunne optage Skibe paa 4000 Tons Gross Reg. Dernæst et stort Dampskib til det Østasiatiske Kompagni af følgende Dimensioner: 383' × 46' × 28' 9", med kraftige Maskiner og en Lasteevne paa over 6000 Tons.

Foruden ovennævnte Nybygninger har Værftet Bestilling paa endnu en Damper til Kjøbenhavn, 4 til Hamburg og 1 til Flensborg; ialt 7 Dampere paa 29,200 Gross. Reg. Tons, med en Lasteevne af ca. 37,500 Tons, og en Flydedok.

Efter en Statistik, som »Board of Trade« har udgivet over Procentantallet af udenlandske Søfolk, der gøre Tjeneste i den engelske Handelsmarine, beløb dette sig i 1896 til 17.96 Procent, hvorfra er udelukket alle, der gøre Tjeneste i Flod og Kanalfarten. I Aaret 1883 udgjorde Antallet af Fremmede 16.42 pr. 100 Mand, der tjente i den engelske Handelsmarine; i de paafølgende Aar faldt Procentantallet til 14.05, for senere at stige til 18%. Ifølge de sidste statistiske Oplysninger er de engelske Handelskibe bemanded med 180,074 Englændere, 32,325 Udlændinge og 28,000 Farvede; de Sidste hovedsagelig beskæftigede i Kystfart.

I det franske Budget for 1897 er indbefattet følgende Understøttelser, hvormed Regeringen hjælper de forskellige franske Dampskibslinjer: Middelhavs-Linjen 1,351,665 frcs., Calais—Dover—Linjen 250,000 frcs., New-York og den vestindiske Linje 11,258,000 frcs., den kinesiske og japanske Linje 6,085,032 frcs., Postdamperne mellem Frankrig, Algier, Tunis, Tripolis og Marokko 880,000 frcs., den korsikanske Linje 350,000 frcs., den australske og ny Caledoniske Linje 3,107,936 frcs., Linjerne paa Østkysten af Afrika og det indiske Ocean 1,924,640 frcs. og til Afrikas Vestkyst 500,850 frcs. Frankrig understøtter saaledes sin Koffardifaaede med 25,708,123 frcs. foruden at det betaler i Præmier til Fiskeri-væsenet 3,500,000 frcs.

Skønt der for Tiden næsten udelukkende bygges Jærner eller Staaelskibe, og i al Fald meget sjældent et Dampskib af Træ, er et saadant nu under Bygning i de Forenede Stater, hvilket er saa meget mærkeligere som det bliver det største Træskib, der endnu er bygget. Skibet er løbet af Stablen fra Værftet i West-Bay-City, Michigan ved Huron-Søen og hedder »Thomas Cranaga«. Dimensionerne ere: Længde 324 ×

43½ × 26 Fod. Maskinerne blive »triple expansion's« og Prisen er 650,000 Mk.

Rullebaaden »Ernest Bazin«, har for nylig gjort sin første Prøvetur i aaben Sø fra Havre. Den stod over imod Honfleur og foretog forskellige Evolutioner for at konstatere Manøvre-dygtigheden, som lader til at have været meget tilfredsstillende. Da Skibet kun gik halv Kraft, foreligger der ingen Meddelelser om den opnaaede Hastighed.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 2. Trækning begynder Onsdag den 19. Maj. I Henhold til den nye Plan, der er traadt i Kraft med indeværende Series Begyndelse, vil der, paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 100,000 Lodder, blive fordelt et Antal af ialt 52,000 Gevinster, saaledes at gennemsnitlig ikke alene Halvdelen af samtlige Lodder, men yderligere 2,000 Stk. derved faar Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Lodder i tvende forskellige Rækkefølger, efter en stedse stigende Skala, erholde Gevinst i hver Trækning, hvorom for 2. Træknings Vedkommende henvises til Lotteriets Bekendtgørelser.

Som sædvanlig kunne Gevinsterne ombyttes efter de Vindendes Ønske med andre Genstande af dansk Tilvirkning og af lige Værdi.

Lotteriets nye Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

*Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonceafdeling.*

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Norfolk 10. Maj, bestemt til Rotterdam, Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Riga 7. Maj, bestemt til Kbhvn., Bordeaux. — Antwerpen, Caroc, afgik fra Smyrna 7. Maj, bestemt til Antwerpen, Kbhvn., St. Petersburg. — Castor, Holm, afgik fra Riga 11. Maj, bestemt til Kbhvn., Middelhavet. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra Messina 28. April, bestemt til Kbhvn. — Dagmar, Gade, afgik fra Kbhvn. 9. Maj, bestemt til St. Petersburg. — Douro, Brabrand, afgik fra Arbroath 11. Maj, bestemt til Methil, Oporto. — Georgios I, Kihl, ankom til St. Petersburg 9. Maj, bestemt til Antwerpen. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Tarragona 10. Maj, bestemt til Barcelona, Genua, Livorno, Neapel, Messina. — Kiew, Rabe, ankom til Bordeaux 7. Maj, bestemt til La Rochelle, Kbhvn. — Kursk, Staal, afgik fra Kbhvn. 6. Maj, bestemt til St. Petersburg. — Leopold II, Kruse, afgik fra Antwerpen 5. Maj, bestemt til Algier, Sortehavet. — Louisiana, Jensen, afgik fra Antwerpen 12. Maj, bestemt til St. Petersburg. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til St. Petersburg 10. Maj, bestemt til Algiers, Sortehavet. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Kbhvn. 6. Maj, bestemt til Antwerpen. — O. B. Suhr, Lissner, pass. Gibraltar 9. Maj, bestemt til Kbhvn. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Southampton 8. Maj, bestemt til Algier, Sortehavet. — Tejo, Fenger, afgik fra Kbhvn. 11. Maj, bestemt til St. Petersburg, Pernau, Riga. — Tomsk, Andersen, afgik fra Messina 10. Maj, bestemt til Taranto. — Vesuv, Norden, afgik fra Kbhvn. 9. Maj, bestemt til St. Petersburg. — Viking, Jørgensen, afgik fra Oporto 8. Maj, bestemt til Cadiz. — Xenia, Ingerslev, ankom til Riga 8. Maj, bestemt til Dunkirk.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Antwerpen 30. April, bestemt til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Stettin 7. Maj, bestemt til Kbhvn., Vestnorge. — Botnia, C. Holm, ankom til Kbhvn. 10. Maj, bestemt til Hangø. — Charkow, C. Fischer, ankom til Libau 6. Maj, bestemt til Hull. — Christian IX, Møllerup, ankom til London 9. Maj, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Christianssund, Bay Schmith, ankom til Arendal 9. Maj, bestemt til Vestnorge. — Constantin, C. Bloch, ankom til London 10. Maj, bestemt til Libau. — C. P. A. Koch, M. Møller, ankom til Stettin 10. Maj, bestemt til Kbhvn., Kristiania. — Fanø, Jørgensen, ankom til Hamburg 7. Maj, bestemt til Kbhvn., Danzig. — Frederik, Harboe, afgik fra Hull 9. Maj, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Georg,

Petersen, afgik fra Leith 29. April, bestemt til Island. — Jolantha, Lind, afgik fra Antwerpen 9. Maj, bestemt til Kbhvn. — Kasan, Thomsen, ankom til Pillau 9. Maj, bestemt til Kbhvn. London. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 25. April, bestemt til Island. — Lion, C. Kromann, afgik fra Odense 10. Maj, bestemt til Aarhus, Aalborg. — Louise, Brabrand, ankom til Pillau 4. Maj, bestemt til Kbhvn, Hull. — Minsk, Olsen, ankom til Kbhvn. 7. Maj, bestemt til Stettin. — Morsø, Frisenette, afgik fra London 8. Maj, bestemt til Libau. — Moskov, Petersen, ankom til Libau 4. Maj, bestemt til Kbhvn, Antwerpen. — Nishnij Novgorod Harder, afgik fra Kbhvn. 10. Maj, bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, ankom til Kbhvn. 9. Maj bestemt til Libau. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 11. Maj, bestemt til London. — Pregel, Egidiusen, ankom til Kbhvn. 10. Maj, bestemt til Libau. — Romny, Harder, ankom til Hull 10. Maj, bestemt til Kbhvn. Libau. — Ihyra, Ryder, afgaar til Island 16. Maj. — Valdemar, Sørensen, ankom til Riga 7. Maj, bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Antwerpen 2. Maj, bestemt til Kbhvn. — Ceres, Corfitzon, ankom til London 2. Maj, bestemt til Kbhvn., Libau. — Vesta, Svensson, afgik fra Leith 23. April, bestemt til Island.

Ficaria, J. V. Fenger, i Newcastle. — Esbern Snare, Paaske, afgik fra Newcastle 11. Maj, bestemt til Odense. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 13. Maj, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 11. Maj, bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, J. Borries, afgik fra Odense 13. Maj, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 12. Maj, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, Bay, afgik fra Nakskov 12. Maj, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens, Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 11. Maj, bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Frode, H. W. Wisberg, afgik fra Stettin 7. Maj, ankom til Libau 8. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Antwerpen 9. Maj, ankom til Sunderland 10. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Riga 3. Maj, bestemt til Dublin. — Svend, Chr. Holst, afgik fra Blyth 7. Maj, bestemt til Libau. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Riga 30. April, ankom til Ghent 8. Maj. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Reval 6. Maj, bestemt til Rotterdam. — Ragnar, A. S. Hveysel, afgik fra Reval 11. Maj, bestemt til London. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Grimsby 9. Maj, bestemt til Kronstadt. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Rotterdam 6. Maj, ankom til Sunderland 8. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Libau 7. Maj, bestemt til Antwerpen. — Magnvs, M. Frantzen, afgik fra Kbhvn. 8. Maj, ankom til Reval 11. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Reval 2. Maj, ankom til Rotterdam 8. — Olaf, C. A. Jørgensen, afgik fra Stettin 5. Maj, ankom til Newcastle 9.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Rotterdam 3. Maj, ankom til Sunderland 5. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Shields 24. April, ankom til Kronstadt 6. Maj. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra Newcastle 29. April, ankom til Kronstadt 6. Maj. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Reval 10. Maj, bestemt til London. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Grangemouth 16. April, ankom til Kronstadt 8. Maj.

Helmdal. Anine, J. Møller, afgik fra Grangemouth 6. Maj, ankom til Kbhvn. 9. — Helga, H. C. Lagesen, afgik fra Ghent 5. Maj, ankom til Sunderland 7. — Martha, A. V. Knudsen, afgik fra Kbhvn. 7. Maj, ankom til Skutskær 9.

Thingvalla. Norge, Knudsen, afgik fra Kristiania 11. Maj, paa Rejse til Kbhvn. — Island, Skjødt, afgik fra Kristiansand 23. April, ankom til New York 6. Maj. — Hekla, Laub, afgik fra Kristianssand 30. April, paa Rejse til New-York. — Amerika, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 11. Maj, paa Rejse til New-York.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Starck, afgik fra Stettin 6. Maj, ankom til Riga 9. — Dania, Troensegaard, afgik fra North Shields 24. April, bestemt til Baltimore. Fyen, Hansen, afgik fra Reval 30. April, ankom til London 7. Maj. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Sunderland 8. Maj, ankom til Kbhvn. 11. — Russia, Rasmussen, afgik fra Helsingør 8. Maj, ankom til Riga 10. — Jylland, Jensen, afgik fra Reval 4. Maj, ankom til Rotterdam 10. — Normannia, A. Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 25. April, ankom til Riga 27.

Østerøen. Ella, Hansen, afgik fra Hamburg 6. Maj, ankom til Kbhvn. 8. — Maja, Storm Hansen, afgik fra Newport 9. Maj, bestemt til Lesbellions. — Patria, Andersen, afgik fra Kbhvn. 26. April, ankom til Helsingør 27. — Rita, Skov, afgik fra Norrkøping 7. Maj, bestemt til London. — Yrsa, Larsen, afgik fra Burntisland 6. Maj, ankom til Grenaa 9.

Union. Anglia, Sørensen, afgik fra Genitjesk 8. Maj, ankom til Eupatoria 10. — Gallia, Nielsen, afgik fra Stavanger 5. Maj, ankom til Sunderland 7. — Frisia, Fisker, afgik fra Dordrecht 11. Maj, bestemt til West Hartlepool. — Olga, Jørgensen, afgik fra Riga 11. Maj, bestemt til Gefle.

Nordøen. Ecliptica, Callesen, afgik fra Flensburg 7. Maj, bestemt til Reval. — Finland, J. Svendsen, ankom til Boness 9. Maj. — Rusland, J. Schmidt, ankom til Kronstadt 8. Maj. — England, Petersen, afgik fra Kbhvn. 5. Maj, ankom til Windau 7. — Tydskland, C. Jørgensen, afgik fra Riga 6. Maj, bestemt til West Hartlepool. — Swarland, O. Andresen, afgik fra Rotterdam 7. Maj, bestemt til Warkworth.

Danmark. Rolf, J. G. Hahn, ankom til Riga 9. Maj. — Thorvaldsen, P. N. Pii, ankom til Libau 2. Maj. — Absalon, H. Predbjørn, ankom til Riga 8. Maj. — Ansgar, V. Larsen, afgik fra Reval 5. Maj, bestemt til Dunkerque. — J. N. Madvig, H. S. A. Olsen, afgik fra Libau 8. Maj, bestemt til Rotterdam. — Hamlet, W. E. Sommer, ankom til Riga 30. April. — Helge, D. G. Matthiessen, ankom til Dunkerque 8. Maj.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Schmiegelow, afgik fra Burntisland 7. Maj, bestemt til Swinemünde. — Agnete, Warming, afgik fra Burntisland 6. Maj, ankom til Kbhvn. 9. — Hermia, Sørensen, afgik fra Riga 5. Maj, bestemt til Ghent. — Alice, Kraemer, ankom til Aberdeen 6. Maj, Montrose 7. — Bornholm, Jensen, afgik fra Kbhvn. 6. Maj, ankom til Libau 8. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Kiel 5. Maj, ankom til Libau 7., afgik fra Libau 8., bestemt til Aarhus. — Ajax, Brorsen, ankom til Königsberg 5. Maj. — Göteborg, Madsen, afgik fra Hull 5. Maj, bestemt til Stockholm. — Nauta, Steen, afgik fra Libau 6. Maj, ankom til Aalborg 9. — Rønne, Hintze, afgik fra Fraserborgh 11. Maj, bestemt til Stornoway. — Marstrand, Lund, afgik fra Kbhvn. 7. Maj, ankom til Stockholm 10. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Libau 8. Maj, afgik fra Libau 10., bestemt til Karlskrona.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, ankom til Rotterdam 12. Maj. — Christiansborg, Petersen, ankom til Danzig 7. Maj. — Frederiksberg, M. Kühl, ankom til Lübeck 9. Maj. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Kbhvn. 11. Maj. — Rosenberg, Fischer, afgik fra Grangemouth 7. Maj, bestemt til Kronstadt. — Uranienborg, Olsen, ankom til Rotterdam 7. Maj. — Joinsborg, Schultz, ankom til Riga 11. Maj. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Antwerpen 7. Maj.

Dampskibsselskabet af 1896. Skodsborg, Jensen, ankom til Pillau 11. Maj. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Antwerpen 30. April. — Jægersborg, Andersen, afgik fra Riga 11. Maj, bestemt til Ghent.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, afgik fra Newcastle 6. Maj, ankom til Esbjerg 8. — Nerma, Degn, ankom til Methil 4. Maj, afgik fra Methil 5., ankom til Esbjerg 7., afgik fra Esbjerg 8., bestemt til Methil. — Nordsoen, Schmidt, ankom til Warkworth 5. Maj, afgik fra Warkworth 8., ankom til Esbjerg 10.

Norden. Nordhvalen, afgik fra Baltimore 21. April til Kbhvn. — Nordboen afgik fra Baltimore 21. April til Kbhvn. — Nordpol afgik fra Shields 5. Maj til St. Petersburg. — Nordkap afgik fra Baltimore 16. April til Aarhus. — Nordvest ankom til Lisbon 1. Maj fra Newport. — Norden afgik fra Baltimore 24. April til Kbhvn

## Sejlskibe.

Moses & Søn G. Melchior. Kjøbenhavn. Sknbr. Freya, A. Petersen, passerede den 11te ds Dugness paa Rejsen til Vestindien.

Marstal. Fylla, J. H. Christensen, ankom til Dower 29. April, afsejlet 8. Maj til Charlestown—Mullerup. — Astræa, A. Svane, ankom til Göteborg 2. Maj. — Hebe, Fr. Clausen, ankom til Meistley 30. April. — Sophie, Hermansen, ankom til Granton 2. Maj. — Thea, Chr. Friis, ankom til Mullerup 2. Maj. — Juliane, Christensen, ankom til Frederikshald 30. April. — Ceres, Claus Bager, der paa Grund af Ishindringer, siden 23. Marts har ligget i Slipshavn med en Lading Salt fra Cadix til Kotka, afsejlede 7. Maj. — Sirius, R. A. Hansen, ankom til Svendborg 7. Maj. — Cæsar, Jørgensen, Condor, Friis, og Brødrenes Minde, Christensen, ankom alle 10. Maj til Marstal med Kul. — Alf, H. Rasmussen, ankom til Gefle fra Königsberg 6. Maj. — Albert, Fabricius, ankom til Stettin 9. Maj. — Elise Marie, H. H. Hermansen, ankom til Leith 10. Maj. — Skjold, Carl Mygind, ankom til Königsberg 10. Maj. — Aurora, J. R. Raahauge, ankom til Bayonne 2. Maj. — Niels Juel, A. Nielsen, ankom til Nantes 10. Maj efter 40 Dages Rejse fra Sanct Francois (Guadeloupe).

Fane. Nordby. Thor, Duysen, ankom til Melbourne 4. Maj fra Mauritius. — Irvine, Ankersen, ankom til Macassar 2. Maj fra New York. — H. Grohmann, Nielsen, ankom til Drammen 3. Maj fra Kastrup. — Røhl, Nørby, ankom til Pernambuco 5. Maj fra Hamburg. — Sixtus, Lassen, sejlet fra Samarang 5. Maj til Sourabaya. — Verdande, Sigurdson, ankom til Rotterdam 7. Maj fra Laguna. — Havila, Thøgersen, sejlet fra Liverpool 4. Maj til Santos. — Anita, Lybecker, færdig til sejle fra Port Gallegos 25. Marts til London. —

Sophie, Svarrer, ankom til Imbetiba 10. Maj fra Cape Verde I. d.

**Rønne.** Laurentz Emilie, Johnsen, ankom til Malmø 4. Maj. — Gudmund, Borbve, ankom til Aalborg 5. Maj. — Thor, Jensen, ankom til Harnæs 6. Maj. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Kjøbenhavn 6. Maj. — Freja, Bech, ankom til Danzig 7. Maj.

**Chr. Simoni. Aalborg.** Svanen, H. C. Jensen, afgik fra Svendborg 4. Maj til Sundswall. — Kirstine, Konge Jensen, afgik fra Aalborg 6. Maj til Riga. — Caroline Smith, I. P. Ægdiussen, afgik fra Aalborg 9. Maj til Riga.

**Svendborg.** Althea, Rasmussen, ankom til Riga 4. Maj. — Helge, Hansen, ankom til Flensborg 5. Maj. — Rasmus, Jensen, ankom til London 7. Maj. — Ceres, Jensen, ankom til Helsingborg 7. Maj. — Martin, Mortensen, ankom til St. Nazaire 7. Maj. — Thomas, Vandel, ankom til Granton 8. Maj. — Fides, Nielsen, ankom til Frederiksstad 8. Maj. — Skirner, Nielsen, ankom til Pillau 8. Maj. — Skjold, Larsen, ankom til Køigsberg 8. Maj. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Methil 8. Maj. — Grethe, Hansen, ankom til Treguier 9. Maj. — Frejr, Christensen, ankom til Königsberg 9. Maj. — I. M. Nielsen, Nielsen, ankom til Ræfsø 9. Maj. Svapva, Høgsted, ankom til Leith Rhed 10. Maj. — Niels, Hansen, ankom til Pillau 10. Maj. — Dannebrog, Børgesen, ankom til Ræfsø 11. Maj. — Ludvig, Larsen, ankom til Paol 10. Maj. — Newsky, Nielsen, ankom til Jersey 10. Maj. — Urda, Nielsen, ankom til Abq 10. Maj. — Magnet, Jensen, ankom til Kalmar 11. Maj. — Thurø, Husfeldt, ankom til Ræfsø 11. Maj. — Elise Bay, Petersen, ankom til Swinemünde 10. Maj.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyr 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. Jyllands V.-kyst.** I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Højvandstid.

Paa *Havrevlen* 11 Fod.

I *Kanalen* 10 Fod.

Paa *Fjordgrunden* 10 Fod.

**Kattegat. Anholt.** Vraget af Skonnerten, der var sunken i *Rønne-Løb*, 4,450 Alen N. 38° V. fra *Ostebakke Fyr*, er borttaget. Vragvageren er inddragen.

**Lille-Bælt. Fyens V.-Kyst.** Paa *Sandager Kirke* er rejst en hvidmalet Trekant, der, naar Kirken holdes overet med *Aborre-Minde* Dagmærke, har samme Udseende som det brændte Spir.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverig.** En Klokketønde er udlagt uden for Renden til *Trelleborg*,  $\frac{3}{4}$  Kml. S.  $\frac{3}{4}$  V. fra Anduvnings Vageren.

I 1897 forstærkes *Trelleborg* Havnefyrr. Samtidig forandres det yderste, røde, faste Fyr til et grønt, fast Fyr.

**Gotlands Ø.-Kyst.** Den 28de April 1897 er Klokketønden ved *Britterna* igen udlagt.

Den 30te April 1897 er Fyrskibet *Almagrundet* igen udlagt paa Station uden for *Sandhamn*.

De øvrige Fyrskibe uden for *Stockholm Skærgaard* og i *Boltniske Bugt* udlægges saa snart Forholdene tillade det.

I Følge Telegrammer fra Lodsstyrelsen i *Stockholm* ere Fyrskibene *Svenska Bjørn* og *Grundkallen* igen udlagte paa Station.

**Finland. Ålands Øer** I Foraaret 1897 udlægges ved *Grunden Märkallen* en Klokketønde. Den bliver paa Station til November. 60° 19' 30" N. Br. 19° 6' 50" Ø. Lgd.

**Tyskland. Øst-Preussen.** Ved *Schwarzort* ligger den tremastede Skonnert *Max* sunken i 14 Fv. Vand, 1 $\frac{1}{2}$  Kml. fra Land. Tre Master er c. 15 Fod over Vandet.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverig.** I 1897 forandres Taagesignalet ved *Paternoster Fyr*. Hver  $\frac{1}{4}$  Time gives Tre-Skud med 16 Sekunders Pause mellem Skuddene; Ringning med Klokke ophører.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordsøen.** Den 5te Maj. 51° 24' 45" N. Br. 20° 2' 15" Ø. Lgd. Et sunket Vrag. En Mast var 8 Fod over Vandet.

Det Forenede Dampskibs-Selskab meddeler: Den 10de Maj. 54° 20' N. Br. 6° 0' Ø. Lgd. Et Vrag, kun lidt over Vandet.

**Tydskland.** Fyrskibet *Eider-Galliot* fører paa Fortoppen en rød Vimpel, hvorunder Vandstands-Signalerne hejses. Naar Lodser findes om Bord, føres rødt Flag, naar ingen findes hvidt Flag paa den agterste Mast.

Er Fyrskibet ikke paa Station, vises intet Flag, og Fyret brænder ikke.

**Elben.** Paa *Gross Vogelsand* er opført en Opmaalings-Baake med Firkant paa Toppen. 53° 59' 11" N. Br. 8° 34' 28" V. Lgd.

**Holland. Zuiderzee.** Et Fartøj er sunket VNV. for *Harderwijk*. 51° 21' 22" N. Br. 5° 36' 32" Ø. Lgd. Ved Vraget ligger en grøn Stumptønde og om Natten et Fartøj, der viser de sædvanlige Signaler.

**Zeegat van Terschelling.** I *Blauwe Slenk* ere følgende Tønder flyttede saaledes:

Spidstønde Nr. 4 i 27 Fod Vand. 53° 13' 38" N. Br. 5° 15' 5" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 5 i 25 Fod Vand. 53° 13' 45" N. Br. 5° 15' 38" Ø. Lgd.

I *Vlietstroom*:

Spidstønde Nr. 1 med Kors i 42 Fod Vand. 53° 18' 8" N. Br. 5° 8' 37" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 2 med Ballon i 24 Fod Vand. 53° 17' 11" N. Br. 5° 9' 15" Ø. Lgd.

**Nieuwe Maas.** Et Fartøj er sunket ved *Rotterdam* mellem Fortøjtønde Nr. 8 og Nr. 9, tværs af *Veerhaven*. Det er Dag og Nat afmærket som sædvanligt.

### Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**Frankrig.** Et Fartøj er sunket ud for *Berck*. Vraget er afmærket med en grøn Spidstønde. 50° 24' 33" N. Br. 10° 33' 17" Ø. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Vrag i Atlanterhavet.** Den 16de April. 48° 51' N. Br. 21° 54' V. Lgd. Vraget af Jærnskib *Santa Stavanger* kun lidt over Vandet. Fokkemasten staaende.

**Frankrig.** Den 15de Maj 1897 tændes *Ile de Groix* hvide Lynfyr, der hver 25 Sekunder viser Fire-Lyn, hvert af  $\frac{1}{10}$  S. Varighed. Mørke mellem Lynene 3 S. og mellem Grupperne c. 15 S. Flammens Højde er uforandret. Lysevnen: 38 Kml. Fyret vises fra det gamle Fyrtaarn.

Samtidig slukkes det midlertidige Fyr.

**Girønde.** Ved Vandstandsmaaleren ved *Lamena* er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 10 Fod. 45° 20' 12" N. Br. 0° 47' 44" V. Lgd.

Ved Vandstandsmaaleren ved *Richard* er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 10 Fod. 45° 26' 34" N. Br. 0° 55' 35" V. Lgd.

**Nova Scotia SØ.-Kyst.** *Peggy Point* røde, faste Fyr ved Ø.-Siden af Indløbet til *St. Margaret Bay* lyser nu Farvandet rundt. Flammens Højde: 63 Fod. Synsvidden: 8 Kml. Linseapparat af 5te Orden. 44° 29' 30" N. Br. 63° 55' 0" V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts.** En rød-malet Lystønde er i 18 Fod Vand udlagt ved NØ.-Kanten af *Grunden*  $\frac{7}{8}$  Kml. N. 21° Ø. fra Fyrskibet *Pollock Rip*, Nr. 47, ved det Ø.-lige Indløb til *Nantucket Sund*.

**South Carolina. Charleston.** Den sorte Fløjtønde, mærket C, som i 35 Fod Vand laa ud for *Pumpkin Hill Channel*, er inddragen.

**Florida. Fernandina Indløb.** Omtrent den 15de Maj 1897 ere *Tiger Island* røde, faste S.-lige Ledefyr forandrede til hvide, faste Fyr, der iøvrigt ere uforandrede.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Tyrkiet.** I *Dardanellerne* ere en Del Fyr slukkede. Det er forbudt om Natten at staa ind i *Dardanellerne*, saalænge Krigen mellem *Grækenland* og *Tyrkiet* varer.

Ifølge Meddelelse fra Udenrigsministeriet er flere Fyr paa *Lilleasiens Kyst* slukkede.

Kjøbenhavns Børskurs d. 12. Maj 1897.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
<b>Dampskibe Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk. ....	100 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	100	100 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Thingvalla .....		20 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	21 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Danmark .....		80 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	81 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Norden .....		110 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	111
Kjøbenhavn .....		90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Carl .....		51	51 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog .....		104	104 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Skjold .....		70 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	70 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Helsingørs Dampsk. ....		30	43
Østersøen .....		—	—
Nordsøen .....		72	76
Torm .....		—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....		84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dansk-russisk Dampsk. ....		—	—
<b>Dampskibe Obligationer.</b>			
4 0/0 foren. Dampsk. ....		—	—
5 0/0 — — .....		—	—
5 0/0 Thingvalla 1880. ....		—	—
5 0/0 — 1894. ....		—	—
5 0/0 Norden. ....		102	102 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 0/0 Stats .....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 uopsig. Stats .....		99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 Husejer Kreditk. ....		94	95
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 Kbhvns Kreditf. ....		94	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		95	95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 0/0 — — 6 — .....		97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	98 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 Landkreditk. 3 — .....		94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....		156 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	197
Privatbank .....	120	120 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	121
Landmandsbank .....		124 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	125
Handelsbank .....		120 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	122
Burm. & Wain .....	99 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	99	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Helsingørs Jernsk. ....		—	—
Sukkerfabr. ....		93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94
Bryggeri Aktier .....	112	111 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	111 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>

Vekselkurser.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg .....	89	88.85
London .....	18.14	18.11
Paris .....	72.30	—
Amsterdam .....	150.45	—

Notering paa Berlins Børs d. 11. Maj 1897.

Russiske Noter .....	216.75
4 0/0 Russiske Consols .....	103
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 — Boden Kredit .....	105.40
6 0/0 Mexikanske .....	96.80
5 0/0 Rumænske Stats .....	100.70
4 0/0 — — 1890 .....	88.75

Omsætningen i Dampskibs-Aktier ved Noteringen har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 104,000, »Thingvalla 26,000, »Norden« 4,000, »Danmark« 16,000, »Carl« 6,000, »Dannebrog« 6,000, »Skjold« 16,000.

Møller & Rée,  
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Metalspejlapparater,  
Havnefyr & Lanterner.


Fabrik:  
Læderstræde Nr. 9.  
Kjøbenhavn.  
Telefon Nr. 3681.  
G. W. FRYDENLUND & SØN.

**Husk**   
**Montys**  
fotografiske Atelier  
St. Kongensgade 21  
(tæt ved Kongens Nytorv).  
Billigste Priser. Finessede Udførelse.  
Aabent hver Dag, ogsaa Helligdage.

**C. W. Obel's**  
Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.  
Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:  
Frederiksberggade Nr. 1.  
Telefon 3669.

TELEPHONE NO.  
182 BROAD.

TELEGRAPHIC ADDRESS  
„RAHTJENS, NEW YORK.“

**RAHTJEN'S AMERICAN**  
TRADE MARK.   
**COMPOSITION COMPANY**  
MANUFACTURERS OF  
THE GENUINE HARTMANN'S RAHTJEN'S ANTI-FOULING COMPOSITION  
FOR BOTTOMS OF IRON AND STEEL VESSELS.  
RED HAND BRAND  
OFFICE: 26 BEAVER STREET, N. Y. FACTORY: 69 WANDYKE ST. BROOKLYN.  
OTTO PETERSEN, PRESIDENT.

**PETERSEN, MØLLER & HOPPE.**  
ESTABLISHED 1832.  
SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.  
COPENHAGEN.

AGENTS TO  
Hamburg Südamerikanische Dampschiffahrts Gesellschaft, Hamburg, regular line of steamers between Brazil and Copenhagen & vice versa.  
Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean Portugal and Copenhagen & vice versa.  
Hamburg and Baltic line of steamers.  
Telegraphic Address: „HOPPE“.

**Ny Carlsberg Øl.**

Bryggeriets Aftapning.  
Produktets naturlige Holdbarhed gør det særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.  
Depôt: Toldbodgade 14.

Direkte Import en gros af **amerikanske Træsorter.**

Nød, Whitewood samt Eg ogsaa i spejlskaaren Vare, Mahogni i alle Dimensioner anbefales Forbrugere. Varerne ere prima og damptrørede og Priserne de billigste.

Telefon 3338.

EMIL HAMMELEV, Store Kongensgade 81, Bagb.

**A. Rustads Efterfølger,**

Østervoldgade 16 A.

Skibsmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

# 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 Patentlip for Skibe af indtil 750 Tons Egenvægt.

## Dampskibsfører.

Som saadan er Plads ledig for en flink og ædruelig Mand paa en mindre Damper paa Limfjorden. Billet mrkt. 2000 modtager Bladets Kontor.

## Nordisk Skibsrederforening.

Den ordinære Generalforsamling i Aar afholdes

**Lørdag den 29de Maj**

i  
**Gøteborg.**

Nærmere om Tid og Sted vil blive meddelt hvert enkelt Medlem.

Bestyrelsen.

Telefon 2290

Telegr. Adr.: Asbest.

## H. KIRSCHNERS

tekniske Maskinhandel og Lager,

Toldbodvej 22. Kjøbenhavn K.,

anbefaler:

Olier, Pakninger og øvrige Dele til Brug for Sø- & Landmaskiner. Angus originale Pakning, den verdensberømte orig. Bjørnepakning med indregistreret Vare-Mærke samt Tucks originale Patent-Pakninger. Mangeaarig Erfaring som Iste Maskinmester i Dampskibsselskabet "Torm" garanterer jeg for Levering af kun prima Varer. Ordres til Provinserne ekspederes fragtfrit.

## C. P. Lauritzen & Co.,

Etablissement for

UNIFORMER, UNIFORMEFFEKTER og ORDENSBAAND, samt de nye, af Krigsministeriet approberede, vandtætte Officers-Havelocks, saavel som for alt civilt Skræderarbejde.

Vesterbrogade Nr. 30. Kjøbenhavn V.



Hovedkontor for Danmark  
St. Kongensgade 24, Kjøbenhavn.

Harald O. Rist.

Ingen Ekstra-Præmie for Cycle-Kørsel.  
Agenter antages.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaliseringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Valdemarsg. 24. V.

## Bekendtgørelse

fra

## Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

21. Series

2. Trækning begynder Onsdag den 19. Maj 1897.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinsttrække.		Hovedgevinsttrække.		2. Præmiegevinsttrække.	
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	25	68	50	68	25
100	10	100	20	100	10
1341	8	1341	10	1341	8

I denne Trækning vil henholdsvis mindst 150 og 75 Nummere i Rækkefølge faa Gevinst.

Desuden: 225 Extragevinster à 10 Kr.

Ialt: 5,025 Gevinster.

Lødsedler til Trækningen sælges og fornyes overalt à 1 Kr. 50 Øre Stykket hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19, hvor Planen paa Forlangende udleveres gratis.

## Forlang altid

# Otto Mønsted's Margarine

specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

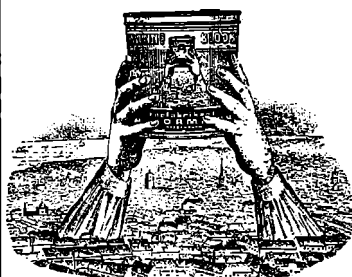
Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet.

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken

SOUTHALL

near LONDON.



VARE-MÆRKE.

**A. FORMANN.**

KJØBENHAVN K.

TELEFON 216.

Noget nyt og enestaaende!  
!! Forsøg !!

A. Formanns

Blodbudding

(I hermetiske Patent-Daaser)

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig, kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.

Den faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark.



# LANDMANDSBANKEN

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

*Carlsen, Nielsen & Co.,*

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

## Fanø praktiske Sømændsskole.

Saa vel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid. Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,  
Nordby, Fanø.

# SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

De forskellige Code's benyttes, som Watkins, Scotts, A. J. & A. B. C.

Breve, Telegrammer, Dokumenter etc.,

som ere adresserede til vort Firma, og som ere bestemte for Skibsførere, blive udleverede prompt ved Skibets Ankomst.

# Holm & Collerup,

## Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer

udføres solidt, hurtigt og billigt.

# Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon Nr. 6. **G. W. Møller, Dragør.** Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.



Budtz Møllers Eftf.,  
Amagertorv 22.  
KJØBENHAVN. K.

## C. HANSEN,

Gjørtler og Metalstøber,  
84 Pilestræde 84.

Specialitet:

Skibsarbejde.

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

# DENTIN

er en Tandplumbe; nogle faa Draaber i den hule

Tand hindrer Luftens Adgang og stiller derved de heftigste Tandsmerter.

9, Kronprinsengades nye Materialhandel.

CHR. V. MENDE, cand. pharm.

## Café van Zandt

St. Annæ Plads 6,

Hjørnet af Strandstræde,

KJØBENHAVN,

anbefaler sin Restaurant français med alle Aarets Specialiteter.

H. J. Pedersen.

## Mahogni, Nødde træ, Teaktræ, Whitewood

samt andre fremmede saa vel som danske Træsorter forefindes i stort Udvalg i tørre Varer.

M. H. Krause.

Kjøbenhavn, Niels Ebbesenvej 6 V. Telefon 3205.

For Exporten.

Ilvo-Beer-Rusks!  
Hofbager Olsen,  
Copenhagen

Særdeles velsmagende.  
Erstatter engl. Bisquit ved  
Frokost-og Aftens-Bordet.

80 øre pr. 8  
her.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN

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

Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—8, hvortil ogsaa Bidrag til

Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Steder.

### AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petittlinie à 45 mm Bredde 25 Øre

De øvrige Sider — — — — — 20 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover . . . . . 20% 30% 50%

Mindre end 1/2 Side . . . . . 10% 20% 40%

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

Triers Bogtrykkeri (G. L. Lind & Numa Frænkcl.) Kjøbenhavn

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG

Nr. 20.

Kjøbenhavn, Torsdag den 20. Maj 1897.

4. Aarg.

INDHOLD: Skibes Forringelse. — Cape Cross. — Klareringsforholdene i Königsberg. — En Bjergningssag. — Fragtmarkedet. — Til Advarsel for Søfolk. — Om Skibes Form. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

DANISH  
Pure Condensed Milk.  
The **MILKY-WAY** Brand  
In Taste & Colour like new Milk  
Highest Medical References.



Registered TRADE MARK  
• NEW INVENTION •  
The Danish Milk Condensing Co.  
Factories & Head Office 8 Vestergade  
COPENHAGEN  
Telegr. Adr.: Anglodans. Code ABC.

**AXEL E. AAMODT.**

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106

Lager af Papir og 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 24.

**NORSK MARGARINE**

fra **Fabriken Mercur, Christiania,**

der er anerkendt som det fineste og mest holdbare Fabrikat i Verden, faas i

Hovedoplaget for Danmark

hos

**JOHANSEN & BRUUN,**

Kompagnistræde 14 & 15. Telefon 3210.

Smør i alle holdbare Kvaliteter føres til billigste Priser.

Telegramadresse: **Wm. R. Schou.** Rigestelefon: Nr. 3878  
Willehou.

31, Havnegade. Kjøbenhavn K.

Jernlager etc. paa Midtermolen i Københavns Frihavn.

Generalagent for «Pomerania».

See- und Fluss-Versicherungs Gesellschaft i Stettin,

tegner Forsikkring af Skibe, Skibsparter, Ladning og Fragt til faste billige Præmier,

modtager Ordres som Agent for Messrs. Bolling & Lowe i London, La Societé Cockerill i Seraing, Messrs. Bullivant & Co. i London samt overtager Kjøb og Salg af Dampkibe, Bugærdampere, 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.

**YOCARINI CIGARETTEN** 100 Stk. 2 Kr. Verdensberømt og billig.  
**TOBAKKEN** pr. Pd. 5 Kr.

kun ægte **Wilh. Jørgensen. Østergade 61. en gros**

**Prima røgede Skinker.**

Store Parfjer prima, letsaltede, nyrøgede Skinker 40—60 Øre pr. Pund efter Størrelse samt alle Slags prima ferske. saltede og røgede Victualievarer anbefales til meget lave Priser.

**Højbroplads 12 ved Gammelstrand,**

Videreförhandling: **S. Johannesson, Hauserpl. 32.**

Prima Svinefedt.

Fine Spegepølser.

**Syndergaard  
Aquaviter.**

Prisbelønnet overalt, hvor de har været ndstillede.  
Fabriken grundlagt

**1730.**

Ældste Brænderi i Danmark.  
6 Kvaliteter i Fabr. egen Aftapn.

**Skibsdagbøger**

1/1 Aars & 1/2 Aars

med trykt Brugsanvisning

til Forbrug & Forhandling  
billigst hos

**S. Friedlænder,**

Ved Stranden 14

**KJØBENHAVN.**

**Aut. Forbyringsagenter,**

Kjøbenhavn.

**F. Jepsen, Nyhavn 23.**

**W. H. Wulff, Toldbodg. 15.**

**A. C. Grell, Toldbodgade 16.**

**Ankere & Kjæder,**

Tougværk og alle

**Skibs-Inventarier**

anbefales fra Lager.

**John Forbæchs Eftf.,**

St. Annæ Plads 19 & 21.

Teaktræ

**Andersen & Co.**

Bangkok — København

have altid paa Lager i Frihavnen

**Teaktræ**

i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut  
ima Kvalitet.

Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.

Ibentræ ogsaa paa Lager.

Eneforhandlere i Skandinavien og Finland af Teaktræ:

**Trækompagniet, Københavns Frihavn.**

Telefon 1268.

Telegr.-Adr.: Nilsson 167.

**CARL NILSSON.**

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.

Amaliegade 36. Kjøbenhavn K.

(forhen Amaliegade 37).

Største Lager her paa Pladsen af alle Sorter Maskin- og Cylinder-Oljer, Smørelser og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige Artikler for Dampmaskiner.

Eneforhandling af:

Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil. Zynkara. (Til Forebyggelse af Tærne, Syre- og Kjedelstensdannelse). Angus' Special Pakninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent Kamelhaars Drivrenne. „Kerasha“. Patent Træ-Rømskiver.

Overretssagfører **J. WESTENGAARD,**

Vestervoldgade 2, Kjøbenhavn V. Telefon 3424.

Norsk MARGARINE fra **Aug. Pellerin fils & Co. i Christiania** faas hos D'Herrer Handlende og fra Agenturet **Ladegaardsvej 13.**

# HAMBURG.

## Det Skandinaviske Selskab i Hamburg.

Lokalet, beliggende i Königsstrasse 14, II., er aabent hver Dag fra 11 Form. til 12 Aften.

Læsebordet er forsynet med samtlige Hovedstads-aviser, samt et større Antal Provinsblade (ca. 50 Stkr.) Endvidere forefindes Billard og Musikværelse.

Samtlige Lokaler stilles til Disposition for vore ærede tilreisende Landsmænd og vil et eventuelt Besøg altid være os velkomment.

Besøgende have fri Adgang i 14 Dage.

Bestyrelsen.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d.</sup>

eneste Fabrikanten af

Dick's bekjendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Hoved-Depôt for Continentet: **Hamburg:**

Alte Gröningerstrasse 12<sup>1</sup>.

Telegr.-Adr. Dicotto. Telefon 3999.

Agent for Kjøbenhavn:

**Johs. Bülow, Zinns-gade 4. Ø.**

## Emil G. v. Høveling, Hamburg.

(Telegr. Adr. Composi.)

Patentfarve

for Skibsbunde og Jærnkonstruktioner imod Ruet og imod Bevokning. Leverandør til mange af de største Damp- og Sejskibsrederier, Ene-Leverandør til den kejserlige tyske Marine.

NB. For Træskibsbunde særlig virksom Patentfarve imod Bevokning og imod Orm, strygefærdig til umiddelbar Brug.

Agenter og Lagre i: Bergen, Bremerhavn, Elsfleth, Flensborg, Stettin, Rotterdam, Antwerpen, Dünkirchen, Genua etc.

Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:

Kapt. CARL HAVEMANN, Kjøbenhavn, Amaliegade 91.

I England under Firma British Antifouling Composition and Paint Company Ltd. 32 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik i Barking ved London.

Agenter og Lagre i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull, Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama, Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney, Mauritius etc.

## Knöhr & Burchard Nfl.

Telegram-Adr.  
KNÖHRHARD

Hamburg,

Telephon  
297.

Damp- & Sejskibsmæglere.  
Køb, Salg & Kontrahering af Skibe.  
Speciel Afdeling for  
Assurance & Havarisager.

## W. Engelbrecht,

St. Kongensgade 61,

Frugt- & Grønthandel,  
anbefaler

Kartofler, Konserves, Frugt  
til Skibene.

## Lange & Möllers

Bødkerværksted

Kjøbenhavns Frihavn

anbefaler sig med Alt  
Udarbejde samt Alt færdigt  
Bødkerarbejde for Export.  
Alt Arbejde udføres af solde  
og øvede Folk.

## J. E. Möllers Enke & Co.

Kjøbenhavn.

ENEFORHANDLING

af

MILWARD & SONS  
Fiskekroge.

## S. Lerche,

50 — Nørrebrogade — 50

Værksted

for gode, solide og billige

Modeller.

## Pumper,

udmærket egnede til Lastpumper.

Maskinfabrikken Rannje,  
Mathæusgade 6.

### EM. Z. SVITZER'S

#### SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1883.      Telegraphic address »SVITZER«

Agents for  
Great Britain.

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/ Tyne.  
telegraphic address: »Jürgenson«.

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill.  
telegraphic address: »Hobdell«.

The company maintains stations at the following ports, where a salvage boat will be stationed, always ready to leave at short notice.

COPENHAGEN .....	»SVITZER«.
KASTRUP .....	»HØYER«.
ELSINORE .....	»SWITZERGOTTLIEB«.
KORSØR .....	»JØRGENSEN«.
ALBUEN (LAALAND) .....	»GUNNERSEN«.
FREDERIKSHAVN .....	»SVITZERLUND«.
GOTHENBURG (SWEDEN) .....	»ELFVERSSON«.
GREIFSWALD (GERMANY) .....	»SPRUTH«.

The company's boat „Em. Z. Svitzer“ — in conjunction with the boats belonging to the Northern Salvage Company of Hamburg, viz: s/s „Berthilde“, s/s „Berger Wilhelm“ and s/s „Neva“ — operates in the Mediterranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).

Mine anerkendte originale Mærker  
**Reiherolie og Möwenolie**  
faas i Danmark kun igennem min Repræsentant i  
Kjøbenhavn

**Firmaet Tage Bloms Eftf.,**  
Herluf Trollesgade 28.

Hamburg i April 1897.

A. C. Schumann.

## Danchells Fabriker.

Linoleum.  
Voxdug.



Anker-Mærke

Eneudsalg i Danmark  
for

Delmenhorster  
Linoleumfabrik.

Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:  
Pilestræde 13. Mathæusgade 5.  
Telefon 545. Telefon 2680.  
Kjøbenhavn.

## 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.

## Skibes Forringelse.

I en ledende Artikel i Sh. Gaz. for den 13de ds. omtales de engelske Rederes Misfornøjelse med den dem paalignede Indkomstskat af deres Skibes Værdi; denne bliver nemlig kun formindsket for Last- og Passagerdampers Vedkommende med et Afdrag af 5 à 6 pCt. aarlig, hvilket faktisk er utilstrækkeligt for moderne Dampskibe. En Autoritet paa dette Omraade, der baade er Skibsbygger og Skibsreder, plejede at afskrive 10 pCt. aarlig paa Forringelseskontoen i de første 6 Aar af hans 1ste Klasses Passagerdampskibes Eksistens. Til Forringelse regnede han ikke alene den, der er en Følge af Slid og Ælde, men ogsaa den Nedgang i et ældre Skibs Værdi, som nyere Typer og nyere Opfindelser i Skibsbygningskunsten foraarsage, idet de besværliggør Konkurrencen i Verdensmarkedet for det ældre Skib. Som et slaaende Eksempel herpaa kan nævnes Opfindelsen af Tripplexpansions-Maskinerne, der bevirkede, at en Mængde Maskiner af ældre Systemer enten bleve kasserede eller forandrede; dette var dog hovedsagelig Tilfældet for Passager- og de store Linje-Dampers Vedkommende, som sejle i Ruter, hvor der er Tale om Konkurrence, medens de almindelige Fragtdampere sjældnere foretog den Slags Forandringer; for disse sidste vil en Afskrivning af 7½ pCt. aarlig i de fleste Tilfælde kunne anses for tilstrækkelig.

En stor Del af Diskussionen om Forringelses-Spørgsmaalet drejede sig om en Sammenligning mellem Jærnets og Staalets Holdbarhed. Skønt Staal er et meget stærkere Materiale end Jærn, og det med Rette saa at sige har fortrængt dette fra Skibsværfterne, er der ingen Tvivl om, at Staalet er mere tilbøjeligt til at fortæres end Jærnet. Hvori dette ligger er man ikke i Stand til at paavise, men vist er det, at Staalfabrikanterne selv gøre Rederne opmærksomme paa det nødvendige i, at de drage mere Omsorg for Vedligeholdelsen af deres Staal-skibe. Paa et Møde af »Institution of Naval Architects« i Cardiff i 1894, udtalte Mr. Martell sig meget bestemt om denne Sag. Han sagde: »Jeg har set, at de udvendige Bundplader paa et Staal-skib, der havde gaaet en 8 à 9 Maaneder siden det var bleven malet sidst, var i høj Grad hullede, da Skibet kom i Dok; endogsaa saa meget som jeg aldrig i min mangeaarige Erfaring har iagttaget paa et Jærnskibs Bund.« Mr. Martell blev støttet af flere af de tilstedeværende Herrer i sine Udtalelser.

Forøvrigt er det bedste Bevis for Jærnets Durabilitet den, at dette Materiale bliver foretrukket fremfor Staal til Dæk, Tanktoppe under Kedlerne, og i det hele taget hvor det er vanskeligt at konservere Pladerne med Maling, som paa Skodderne i Kulbunkerne og flere Steder.

Det er selvfølgelig Malingen, det kommer an paa; for kunde Fugtigheden holdes ude af et Lag Maling, vilde hverken Jærn eller Staal fortæres. Forholdene maa imidlertid tages som de er, og det er umuligt at forhindre, at Malingen ikke gaar af et eller andet Sted i et Skib. Ikke destomindre eksisterer der mange Staal-skibe, der burde efterses bedre med Maling end Tilfældet er. Det kommer for en stor Del an paa Malingens Kvalitet, og Sh. Gaz. anbefaler fremfor alt andet »Blyhvidt«, som det fabrikeredes i gamle Dage, paa samme Tid som Bladet advarer mod Brugen af Farver, der ere lavede af en eller anden Substans, hvis Hovedegenskab er, at den kan rives og derefter blandes med Olie, men som i Virkeligheden ingen Beskyttelse yder Metallerne, de blive smurt paa.

Dernæst er Maaden, paa hvilken Malingen anbringes, af stor Betydning; kunde man nemlig tænke sig, at Jærn eller Staal var varmt, medens de blev malede, vilde Malingen tørre indvendig fra, i Stedet for, at den i de fleste Tilfælde trækker en Hinde udvendig først, og saaledes tørrer, uden at den bliver rigtig fast, og uden at Fugtigheden bliver helt udelukket. Idealet er derfor at male paa saa tør en Overflade som muligt; men dette er igen umuligt netop paa de Steder, hvor et Skib er mest tilbøjeligt til at fortæres, nemlig i Bundtankene. Her er det meget vanskeligt at faa Materialet tørt, før man maler, for ikke at sige umuligt; har et Skib først haft Vand i Tankene, faar man dem sjældent nogensinde saa tørre, at Maling gør nogen egentlig Gavn. Det har være foreslaaet at blæse varm Luft igennem Tankene for at tørre dem; men Bundtanke er og bliver vanskelige Steder at rense og tørre, og det bør aldrig forglemmes, at de — naar de ikke ere ordentlig udluftede — ere i høj Grad farlige at arbejde i, paa Grund af fordærvede Luftarter, der ophober sig i dem.

Skønt Staalet, som ovenfor anført, fortæres hurtigere end Jærn, vilde det dog være urimeligt at antage, at man skulde forlade dette Materiale og gaa tilbage til at bygge Jærnskibe; dertil besidder det, navnlig ved sin større Styrke og Elasticitet, altfor mange fremragende Egenskaber. Men det fordrer paa den anden Side ogsaa større Omhu end Jærnet, for at det blot tilnærmelsesvis kan vare saa længe, og navnlig maa det passes med Maling.

Frøtidens Skibe vil uden Tvivl, som hidtil, blive byggede af Staal, indtil et bedre Materiale, maaske Nikkel-Staal, kommer i almindelig Brug, og de vil temmelig sikkert for en stor Del blive byggede med Jærn-Dæk, Jærn-Tanktoppe og Jærn-Skodder i Bunkerne.

### Cape Cross (S. V. Kyst Afrika).

Vi have modtaget følgende:

Da der fra ovennævnte Plads i de sidste Par Aar har været nogenlunde gode Fragter, navnlig for Skibe, der har losset i en Havn i Kap Kolonien, har flere Redere sluttet deres Skibe dertil, uvidende om Forholdene, som endnu ere meget ukendte; De bedes derfor, Hr. Redaktør, optage disse Linjer i Deres ærede Søfartstidende, for om muligt at gøre d'Hrr. Skibsredere og Førere lidt bekendte med dem.

Cape Cross er en lille Landtunge, omtrent 60 Kml. nord for Whalfish Bay, der danner en 3 Mile dyb Bugt mod Nord, med 7 à 8 Favne Vand, til Dels god Ankerbund, dog paa flere Steder stenet. Da Bugten er aaben fra S. V. om ad Nord, staar der altid mere eller mindre

Dønning ind fra V. S. V., som i høj Grad forringer Ankerpladsen; og da Vinden som oftest er sydlig, ligge Skibene med Bredsidens mod Dønningen, som jo ikke gør det bedre. Udførslen derfra er Guano, som af et engelsk Selskab er forpagtet af den tyske Regering, som ejer Damara Landet. Guanoen tages paa nogle smaa Holme, der ligge i en udtørret Lagun, 14 à 15 engelske Mile længere mod Syd, hvorfra det føres til Kysten i smaa Jærnbanevogne. Det bringes derefter ud til Skibene i Baade, der tage 2 à 5 Tons. Da der hverken findes Bro eller Bølgebryder, men kun den nøgne Strandbred, hvor der jo altid staar Brænding, er det kun under meget gunstige Forhold, der kan udskibes, og der kan ofte gaa mange Dage, hvor al Udskibning er umulig. Denne sinkes yderligere ved, at Arbejdsstyrken i Land er meget svag, saa at der, selv i Arbejdsdage, ikke kan føres saa rask ned, som der kan udskibes. Da der altid ligger mange Skibe, og Lastningen gaar efter

Tørn, ere alle underkastede et langt Ophold; det bør bemærkes, at Selskabet intet Hensyn tager hertil, thi der befragtes stadig flere Skibe, selv om der ogsaa ligger 8 à 10 og venter. Naar et Skib, der lader 600 Tons, kan slippe med et 4 Maaneders Ophold, da kaldes det der godt, og nogen Forbedring vil næppe finde Sted, da det antages, at der kun er Guano for nogle faa Aar. Skibe, bestemte til Cape Cross, maa være godt forsynede med Vand og Proviant, da der kun findes kondenseret Vand i Land, hvoraf intet kan faas. En Dampbaad kommer fra Kapstaden en Gang hver Maaned og medbringer Vand til Skibene, men det er meget dyrt, og kan som oftest kun faas i ringe Mængde. En Del Proviant kan faas i Land til en urimelig høj Pris; ferskt Kød kan næsten daglig erholdes. Der er ingen faste Skibsudgifter; Ballasten kastes i Søen, hvor Skibene ligge.

Til Slut bør advares mod at have Whalfish Bay med i Certepartiet, thi det er kun for at blænde, da der ingen Guano findes. Et Par Skibe har mistet en Tørn ved at gaa dertil. Ligeledes tror jeg ogsaa, det er at anbefale for Skibe, bestemt til Cape Cross, at have Shaklerne i Kæden forsynede med Jærnbolte; da Kæderne arbejde meget og der paa flere Steder er Sten, hænder det ofte, at Skibe miste deres Ankre. Den almindelige Ankerplads er Cape Cross Pynt i misv. S. V. til S. V. t. S. i omtrent 7 Favne Vand. Klimaet er friskt og sundt, ikke meget varmt; der hersker næsten altid graa og taaget Luft med svag S. S. V. Kuling.

M. Jensen,  
Bark »Sørine« af Fanø.

## Klareringsforholdene i Königsberg.

Vi have modtaget følgende:

I Deres ærede Tidende af 6. Maj Nr. 18 finde vi et Referat angaaende vort Firma, undertegnet <sup>J. M.</sup><sub>A.</sub>, skal hedde J. Møller, Skib Agnete, hvorpaa vi tillade os at sende følgende Svar, som vi bede den ærede Redaktion at optage i »Dansk Søfartstidende«. Kapt. Møller af Skibet »Agnete« var med en Ladning Kul fra Skotland adresseret til vort Firma i Pillau og Königsberg, og blev saaledes af os indklareret paa disse to Pladser.

Angaaende den udgaaende Befragtning af Skibet, var vi allerede før dets Ankomst traadt i Forbindelse med dets Rederi, og havde vi i Følge dets Ordre vekslet forskellige Telegrammer. Ogsaa Kapt. Møller havde efter sin Ankomst her givet os Skibet fast paa Haanden til Befragtning med den udtrykkelige Bemærkning, at vi ikke skulde overile os hermed, saa længe Skibet ikke var udlosset. Trods denne givne Befragtnings-Ordre, og omendskønt Kapt. Møller i Følge den var bunden hos os, sluttede han dog med en af vore Naboer uden at lade os det vide. Omendskønt man vistnok næppe kan kalde en saadan Handlingsmaade lige over for os »fair play«, have vi dog ikke taget i Betænkning, ikke at beregne ham mere end der er Usance, og som vore Naboer, d'Herr Rolt Kleyenstüber & Co. og d'Herr Møller & Prentice ogsaa vilde have gjort i lignende Tilfælde.

Resultatet af vor omtalte Beregning kan altsaa udelukkende tilskrives Kapt. Møllers Handlingsmaade, og vi kunne kun give ham det Raad, i hans Rederis Interesse for Fremtiden at handle mindre overilet, end han har gjort i dette Tilfælde, hvorved han vil spare sig selv for Ubehageligheder og sit Rederi for unødvendige Omkostninger.

At Skibet er forpligtet til at bære de udlagte Telegram-Omkostninger behøver vel næppe nogen videre Belysning. Bidraget til Hospitalet er en frivillig Afgift, hvorfor Skibsmandskabet i fornødent Fald finder fri Behandling; en-

Kvittering herfor staar hvert Øjeblik til Kapt. Møllers Disposition, ligeledes Tilbagebetaling af Beløbet, dersom han ikke sanktionerer denne Afgift; men hvorfor har han ved Afregningen ikke ytret et Ord herom?! De af Kapt. Møller opførte 2 0/0 Adresseprovision er en Certeparti-Betingelse, som alle Skibe, der komme fra Skotland med Kul, har, og som saaledes aldeles intet har at gøre med de herværende Havne-Omkostninger hos Skibsmæglerne.

For Skibe, som blive befragtede udgaaende igennem os, beregne vi ogsaa kun én Gang Klarering og nominale Omkostninger for Pillau og Königsberg, ligesom vore Naboer gør, og som vi i mange Aar har gjort til Kaptajners og Rederiers Tilfredshed.

Königsberg, 12. Maj 1897.

Storrev & Scott.

## En Bjærgningssag.

For nogen Tid siden faldt der ved den engelske Admiralitetsret Dom i følgende ejendommelige Sag angaaende Bjærgningen af Dampskibet »Cambria« i Nordatlantterhavet i Februar og Marts d. A.

»Cambria«, der maaler 3,643 Bruttotons og har en Maskine paa 660 nom. H. K., var paa Rejse fra London til New York med Stykgods. Besætningen bestod ialt af 44 Mand samt 8 Skibbrudne, der var optaget under Vejs.

Den 13. Febr., paa 44<sup>1</sup>/<sub>2</sub><sup>o</sup> N. Br. og 41<sup>3</sup>/<sub>4</sub><sup>o</sup> V. Lgd., brækkede Skruerakslen under en stærk Storm af VSV. med meget høj Sø. Skibet befandt sig da i det befærdede Farvand til og fra New York. Der hejsedes Nødsignal, hvorved Dampskibet »Assyrian«, 4,017 Bruttotons, tilkaldtes. Næste Morgen lykkedes det at faa Bugsertovet fast, men det brækkede flere Gange, og en Nat kom Fartøjerne bort fra hinanden. »Assyrian« søgte forgæves at finde »Cambria«; men da Dækslet til en af Ballasttankerne under de voldsomme Rullinger sloges itu, opgav man Søgningen og satte d. 20. Febr. Kurs efter Halifax.

»Assyrian« havde imidlertid bugseret »Cambria« ca. 90 Kvartmil i Retning af Halifax.

Et andet Dampskib, »Vala«, paa c. 2,526 Tons, paa Rjsje fra Galveston til Manchester med Bomuld og Majs, observerede d. 19. Febr. »Cambria«s Nødsignal og holdt ned paa den; men det var umuligt at iværksætte nogen Forbindelse mellem Skibene. Næste Morgen forsøgte man igen ved at lade en Line drive ned til »Vala«, som havde jagt sig i Læ af »Cambria«. Man tænkte paa denne Maade at kunne overføre en Bugsertrosse; men Linen kom ind i »Vala« Skruer, hvilket forarsagede, at Maskinen standsede, og Skibet drev hjælpeløst for Vinden. Efter tre Timers livsfarligt Arbejde lykkedes det dog om Bord i »Vala« at faa Skruen klar.

Vejret var imidlertid fremdeles saa haardt, at der ikke kunde være Tale om Overføring af nogen Bugsertrosse. Man tabte saa »Cambria« af Sigte, men fandt den igen d. 21.; det lykkedes da at faa en 14" Manilla-trosse fast, hvorpaa Bugseringen begyndte. Kursen sattes SO. efter Azorerne.

Den 22. Febr. sprang Vinden om til SV. »Vala« arbejdede haardt i den høje Sø og tug meget Vand over. En Sø knækkede Maskinskyldet og oversvømmede Fyrstederne. Efter flere andre Genvordigheder sprang tilsidst Bugsertrossen, og Kaptajnen paa »Vala« maatte opgive Arbejdet, da man ikke havde tilstrækkelig Kul. »Cambria« signaliserede saa: »Hvis de opgiver os, vil vi forlade Fartøjet, naar Vejret bliver bedre«. Vala holdt sig derfor i Nærheden, for at redde Besætningen, men da Cambria tabtes af Sigte, fortsatte Vala d. 24de Febr. sin Rejse. Denne Bugsering havde bragt Cambria ca. 174 Kml. frem.

27. Febr. observeredes Cambria af Dampskibet Capenor, 2,536 Tons, paa Rejse fra Newport News til Dordrecht

med Pitchpine. Paa Grund af det haarde Vejr var den kommet betydelig sydligere end den almindelige Rute og traf derfor Cambria, der nu signaliserede efter Hjælp og bad om Proviant, hvorfor Capenor stoppede. Med stort Besvær fik man anbragt en Bugsertrosse, og Bugseringen begyndtes i sydlig Retning. Det blæste haardt fra SV., men alt gik forholdsvis godt, indtil Trossen brækkede under en orkanagtig Storm d. 2. Marts. Medens Capenor laa og ventede paa bedre Vejr for igen at tage fat, tog den en Sø over, som slog Brokompasset itu, rev det opstaaende paa Kommandobroen bort og fyldte Salonen.

Om Morgenen d. 3. Marts, da Vejret bedagedes noget, begyndte Bugseringen igen; men Trossen brækkede atter, og man ventede Natten over, til der igen begyndtes, denne Gang med det Resultat, at Skibene d. 5. Marts ankom til Punta Delgada paa Azorerne.

Capenor havde da bugseret Cambria ca. 570 Kml.

Værdien af »Cambria« med Last blev takseret til 90,000 £, af »Assyrian« med Fragt til ca. 45,000 £, af »Vala« til ca. 67,000 £ og af »Capenor« til ca. 25,000 £.

Dommerens Udtalelse var i Korthed følgende: Jeg mener, at naar Hjælp faktisk er begæret, og den virkelig er ydet, men Skibet bjærges paa anden Maade, da er de Personer, som har ydet Hjælpen, berettigede til Bjærgeløn.

Baade »Assyrian«, »Vala« og »Capenor« havde ydet Hjælp paa bedste Maade og derved ofret baade Tid og Møje samt lidt en Del Skade, og hvert af disse Skibe havde altsaa bidraget til det i Nød stede Dampskibs Bjærgning.

Da Axlen var brækket, laa Cambria aldeles hjælpeløs og kunde ikke komme i Sikkerhed, uden at blive bugseret. Stillingen var meget farefuld. Fartøjet lækkede ganske vist ikke, saa der var ingen Fare for at synke, men man kunde ikke vide, hvad der vilde hændes, hvis Lasten havde slaaet sig mere løs, end den allerede var. Provianten var dertil knap. Under saadanne Forhold er et stort Dampskib hjælpeløst i Atlanterhavet. Jeg bestemmer derfor Bjærgelønnen til 8,000 £.

Denne Sum skal nu deles imellem de tre Dampskibe. Det er vanskeligt her at handle retfærdigt, da to af Skibene udførte en Tjeneste, som ikke bragte Cambria i Sikkerhed, men kun bidrog dertil. De havde imidlertid Udgifter, udførte et betydeligt Arbejde og løb stor Risiko, men da de ikke skaffede nogen fuld Sikkerhed, fortjener de intet i Sammenligning med det Fartøj, som bragte det store Skib i Havn.

Af Hensyn hertil, tildeler jeg »Assyrian« 750 £, »Vala« 1,250 £ og »Capenor« 6,000 £. Man har ogsaa anmodet mig om at fordele denne Bjærgeløn for Vala og Capenor mellem Rederi og Besætning, og tildeler jeg Valas Rederi 940 £, Kaptajnen 110 £ og Mandskabet 200 £. Af »Capenor«s Bjærgeløn tildeler jeg Rederiet 4,800 £, Kaptajnen 400 £ og Mandskabet 800 £. Mandskabernes Andel pr. Mand bestemmes efter Hyrens Størrelse.

Sh. Gz.

## Frugtmarkedet.

Til de af den sidste Tids Foretagender paa Aktieselskabernes Omraade her hjemme, der synes anlagt i størst Stil, hører sikkert det nydannede »Østasiatiske Dampskibsselskab«.

Vi erindre det Prospekt, de indviede lod tilflyde andre dødelige, hvorefter man agtede at sætte 3 Dampere, hver paa 6,000 Tons død Vægt, i Gang paa Ruten Kjøbenhavn—Shanghai. Nu har Selskabet allerede kontraheret og truffet de foreløbige Dispositioner, og inden dette Aars Udgang vil de omhyggelige Beregninger paa Papiret allerede begynde at vise deres Bæreevne, om de ere vandtætte og kan flyde ovenpaa, eller om de trods alle optimistiske Forventninger vil rives med af Malstrømmen og

synke gradvis til Bunds, kun efterladende 3 store moderne Dampere til det almindelige aabne Frugtmarked.

Man har tænkt sig paa Vejen at anløbe Antwerpen, en engelsk Kanalhavn, Marseille eller Genua, fremdeles Port Said, Suez, Colombo, Penang, Singapore, Bangkok og Hongkong —, en i hvert Fald ret respektabel Mundfuld, sammensat af mange Ingredienser. Imidlertid ønske vi kun godt over dette Foretagende, der vil komme til at beskæftige saa mange danske Søfolk og som, i Fald Heldet, følger den kække, ogsaa vil faa en begrænset Indflydelse paa forskellige Fragtforhold her hjemme. Uden at komme nærmere ind paa Kalkulationen over det forventede Udbytte, skulle vi oplyse, at man i ovennævnte Prospekt beregnede en Gennemsnitsfragt af 20/— ud og 27/— pr. Ton hjem, den sidste kun af c. 5,000 Tons, hvilket skulde give et Overskud af c. 60,000 Kroner pr. Dampere. Den sidste Uges Fragter ere imidlertid ikke egnede til at danne Basis for ovennævnte Kalkulation. Man vil muligvis erindre de seneste, meget usle Noteringer paa Østen, hvor Raterne ere nede paa et sørgeligt Lavmaal, ja, hvor det er en stor Vanskelighed overhovedet at finde Beskæftigelse for den disponible Tonnage ud og hjem, og hvor mange Baade derfor har engageret sig i Kystfarten, afventende bedre Tider. Imidlertid vil det være uretfærdigt at dømme efter Øjeblikkets slette Kondition, hvor det drejer sig om et Foretagende, der skulde have Levedygtigheden i sig selv — nogenlunde uberørt af de momentane Svingninger, — men en Ting har unægtelig undret os, og det er den stiltiende, forsigtige gaaden udenom de egentlige kendte Afskibningspladser for Ris. Vi behøve blot at nævne Pladser som: Akyab, Rangoon og Moulmein, og man vil forstaa, at et stort Marked er bleven uberørt af alle Kalkulationer, et Marked, der altid vil være i Stand til at fylde Dampernes store Lasterum, hvor andre Varer eventuelt ikke slaar til. Vi rører maaske her ved en Stræng, der har dybere Betydning, end den rent overfladiske Behandling af Emnet kan udtrykke; udmunder den mon ikke i det Knudepunkt, der endnu skiller Kjøbenhavns gamle Havn og Frihavnen fra hinanden; findes der ikke allerede her store Lastdampere, der hovedsagelig ere beskæftigede med Risimporten — vi tør ikke komme nærmere ind herpaa i disse Linjer, frygtende for at røre ved et ømt Sted; vi maa kun slaa fast, at Knuden er der, maaske en ny Udgate af den gordiske, der kun kan løses ved et resolut Sabelhug. Der noteres blandt sidste Afslutninger, Bombay U. K. Kontinent 8/—, Kalkutta berth rates London 12/6; Saigon 17/6. O. C. for Ris, Kalkutta —Colombo 5 Rs. Kul, Kurrachee Marseilles 8/—.

Sortehavet og Azoff ligger stadig stille hen; maaske kan Tyrkiets strænge Fredsbetingelser lige over for Grækenland for et Øjeblik skabe en Forvikling, der vil bringe Liv med sig; vi sætter imidlertid ikke megen Tiltro hertil; selv om Stormagterne i et Øjeblik vil staa tvivlraadig overfor, hvad der bør gøres for at sikre Freden, vil de sikkert samtidig tænke paa, hvad de burde have gjort for at undgaa Krigen; Blodet, der er flydt, er allerede størknet, og man ønsker ikke større Aareladning denne Gang. Tyrkiet vil slaa af paa Fordringerne, Grækenland vil slaa til, og vi vil glide videre ind i den trivielle, daglige Trædemølle, i hvilken Rederierne og Købmændene vil tinge med hinanden om pence og halfpenny og hvor Mønten kun tilmaales knapt til Tonnagen for vel udført Arbejde.

De sidste Afslutninger ere: Azoff 11/— any direct, option 11/6, Hamburg; Nicolaieff og/eller Vavaroffka, Stockholm 12,000 qrs. 11/3, samme Ladepladser til 2 franske Middelhavshavne, 2,500 Tons prompt 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> frcs.; Donau Antwerp 11/—; Sulina Antwerp 4,700 Tons d. w. 8/6; Sulina L. H. A. R. eller Aberdeen 4,300 Tons d. w. 8/6. Poti, Rotterdam 3,500 Tons 10/6.

Middelhavet har ikke undergaaet nogen Forandring; der er sluttet: Alexandria U. K. 2,300 Tons 8/6 orders, 7/6 direct, 7/3 Bristol Kanalen. Elba, Cardiff 7/—, Smyrna, London eller Hull prompt 9/—, begge Lossehavne

10/—, Bona, Rotterdam eller Amsterdam 3,800 Tons, Juni Lastning 8/— Full terms.

Amerika ligger stadig stille hen med Hensyn til Kornbefragtingerne; dog spores der allerede nu Begær efter Tonnage for Efteraaret. Vi kunne opsætte følgende Skala fra »Northern range« til dansk Havn, Maj 2/6 à 2/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Juni 2/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 2/9, August 2/9 à 3/—, September 3/— à 3/11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> med 3 pence ekstra for Losning i to danske Havne, alt pr. 480 lbs. Der har i sidste Uge været livlig Befragting af Træ fra Brunswick, Nova Scotia og St. Lawrence til U. K., med Rater varierende mellem 38/9 og 40/—. Yderligere er sluttet: Fernandina, Hamburg 14/6; New-Orleans U. K. Kontinentet 11/— nett. charter, og hører vel herefter Afslutningerne op for en Tid fra denne Plads, der har bragt tilstrækkeligt Tab over vore Importører i de varme Foraarsmaaneder med de ødelagte Majs-laster. Den udgaaende Fragt til Amerika staar stadig 7/— à 7/6 fra Hamburg for Sukker.

Kulmarkedet til Østersøen er i Decadence. Fragtspekulanterne paa Firth of Forth, der have garanteret Tonnage for Kronstadt pr. f. o. w., gøre gode Forretninger, da disse Rater ere dalede for hver Uge. Rederierne holde imidlertid igen, og den ringe Fremkomst af Varer fra Ruslands Indre vil sikkert svække det endelige Resultat betydeligt, da man ikke akcepterer de lave Rater, uden samtidig at søge sig dækket Retur. Der er sluttet: 3/6 Tyne, Kronstadt, 3/9 Firth of Forth Kronstadt, og med smaa Variationer efter Baadenes Størrelse kan man vel sætte Grundfragten efter disse to Noteringer. Til danske Havne er der livlig Efterspørgsel efter Fragter, hvilket samtidig betyder Dalen i Raterne. For mindre Baade noteres 4/9, god dansk Havn, fra Firth of Forth, større ere sluttede til 3/9 Kjøbenhavn.

Østersøen viser ingen Forandring. De sidste Telegrammer melder Reval, Hull eller London 1/— Hvedebasis, 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Rotterdam, samme Rate fra St. Petersburg. Libau, Kjøbenhavn dækkes med 10 Mark pr. 2,000 Rugkilos for mindre Baade. Træmarkedet fra Golfen er ikke undergaaet nogen Forandring i den sidste Uge.

D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os den 15. Maj:

Frugtmarkedet er nogenlunde fast for Dampskibe, og i Udfragterne er der en lille Bedring. — Sejlskibsfragterne ere ogsaa nogenlunde faste.

Af de i senere Tid stedfundne Befragtinger kunne vi nævne følgende:

Dampskibe:

Fra Cardiff til Marseille 8<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Francs, Barcelona 9/, Alexandria 7/9, Galatz og Ibrail 9/, for Stykgods 1/ ekstra, Aden 17/6, Colombo 20/, Perim 18/6, Rio Janeiro 15/9, River Plate 15/9.

Bilbao til Newport 5/3, Bona til Rotterdam 8/, Elba til Cardiff 7/, Smyrna til London 9/, Poti til Rotterdam 10/6, Nicolaieff til Stockholm 11/3, Taganrog til Bremen 10/9, Azoff til Hamburg 11/6, Donau til U. K.-Kont. 11/6, Sulina 8/9 à 9/3.

Java til U. K.-Kont. eller Staterne 20/, Rangoon til London eller Liverpool 13/9.

Fernandina eller Savannah til Hamburg 14/ à 15/ prompt. Tampa til Genua 18/. Pensacola til Cardiff 98/9. Montreal til Avonmouth 40/ for 800 Stds. Miramichi til U. K. 43/9, Grindstone Island 39/6, St. John 38,9.

Sejlskibe:

Liverpool til Westerwik 4/6 Salt, Quebec 5/ Salt, Honolulu 22/6 Stykgods. Cardiff til Mauritius 18/ og 18/6, Cape Town 18/, Colombo 17/6, Iquique 14/. Tyne til Cape Town 21/. Leith til Rio Janeiro 17/.

Bayverte 43/9 for 1000 Reg.-Tons til West Britain, Schediac 46/3 for 560 Reg.-Tons. Pugwash til Liverpool 45/ for 735 Tons.

Fernandina til Antwerpen 650 Tons Skib 105/ pr. Std. P. P. Deals & Co. Mobile til Cardiff 1080 Reg.-Tons 96/3, Liverpool c. 1200 Reg.-Tons 100/. River Plate til Kanalen f. O. 14/ for Quebracho Træ.

Rosario til Valparniso 16/. Vestkysten af Syd-Amerika til Kanalen f. O. 16/6 ÷ 1/3 for prompt, 17/ à 18/ for Juli—August Afskibning. San Francisco til Kanalen f. O. 17/6, til Cape Town 21/6. Newcastle N. S. W. til San Francisco 12/6, Callao 14/.

Port Pirie til U. K.-Kont. 20/6 ÷ 6 pence direct, Albany

32/6 ÷ 9 pence direct. Brisbane til London 24/6 pr. Reg.-Ton. New-Caledonia til Kanalen f. O. 22/6 ÷ 1/3, hvis direct. Manilla til Liverpool 32/6 for Hamp. Kalkutta til U. K. 12/6.

## Til Advarsel for Søfolk.

Vi have modtaget følgende:

I afvigte Januar Maaned, da Skonnert »Union«, Kapt. Clausen af Marstal, laa i Granton og der en Aften afholdtes Basar for Søfolk i den skandinaviske Kirke i Leith, var en af »Union«s Mandskab, et ungt Menneske ved Navn Jakob Salomonsen, hjemmehørende i Skagen, med Kaptajnens Tilladelse gaaet i Land for at besøge Kirken. Da Salomonsen hermed for stedse forsvandt fra Skibet og da al Kaptajnens Søgen efter ham ikke førte til noget Resultat, ansaas han for at være forulykket, muligen ved i den mørke Aften at være falden over Bord. At Salomonsen skulde være deserteret, var der ikke nogen Rimelighed for; thi dels var han meget afholdt om Bord, grundet paa hans ædruelige og brave Opførsel, og dernæst havde han et betydeligt Hyrebæleb til Gode; ej heller havde han forlangt Penge ved sin Landgang. Det faldt derfor Kaptajnen meget tungt, da han maatte se sig nødsaget til at indberette det unge Menneskes Forsvinden til hans Forældre, og at disse herved ere blevne meget fortvivlede, kan man tænke sig; men Glæden blev desto større, da Forældrene nu for nogen Tid siden fra Amerika faar Brev fra Jakob, hvori han meddeler at være i bedste Velgaaende, og at han for Tiden opholder sig hos en Landmand i St. Georgia. Jakobs Forsvinden opklares nu; han var tilligemed 2 unge, svenske Søfolk ligefrem med Magt blevet ført om Bord i et Nova Scotia Skib, som laa sejlklar i Leith og skulde gaa i Ballast til Savannah; eller som han udtrykker sig, blevet »shanghaiet«. Han havde hverken faaet Hyre eller Klæder, men en meget slet Behandling; som Følge deraf forlod han Skibet, da dette efter 46 Dages Rejse kom til Amerika. Da man ikke nærer Tvivl om hele denne Tildragelses Rigtighed, saa maa man i Sandhed forundres over, at der indenfor det engelske Riges Grænser kan foregaa en saadan vilkaarlig Handel med Søfolk, og vilde det være i høj Grad ønskeligt, om de høje Autoriteter vilde undersøge denne Sag nærmere, for om mulig at faa den Skyldige afstraffet.

## Om Skibes Form.

Vi have modtaget følgende:

I Dansk Søfartstidende for 15. April findes refereret et Foredrag af Hr. H. C. Vogt under ovennævnte Titel; jeg har siden ventet paa, at en eller anden vilde paapege visse Punkter i nævnte Foredrag, der næppe holder stik i Praksis. Først fremhæves Fiskeformen (det cycloidale Længdesnit og elliptiske Tværnsnit), som det ideale, men Fisk lever under Vandet, medens de nu brugelige Skibe helst skulde have Dækket over Vandet. At fremhæve Kapsejlere som noget nær matematisk rigtige har heller ikke stort at sige, for Kapsejlere ligger stadigt paa deres bedste Sejlemærker, medens Koffardifartøjer snart er haardt lastede, snart igen helt tomme eller i alt Fald kun ballastede.

At et Skibs Rulninger skulde bero alene paa dets Konstruktion, og især være voldsomme, naar mange af Tværnittene er omtrent ens, saaledes som det nu er Tilfældet i en stor Del Fragtdampere, er vist urigtigt, heller ikke Teorien om, at naar Opdriftsmomentet (det Sted, hvor Vandets Bæreevne kan tænkes at virke), og Vægten ligger i et og samme Punkt, vil Skibet være i ligegyldig Ligevægt, og altsaa ikke have nogen Tilbøjelighed til at slingre, passer i det daglige Liv, thi ingen af Teorierne tager noget Hensyn til

den Del af Skibet, der er ovenfor Vandet, og dog maa Grunden til enhver Slingring søges i, at en Sø har løftet den ene Side af Skibet et Øjeblik for i det næste at lade det synke lige saa dybt, som den før var løftet. Slingring er til en vis Grad nødvendig, hvis Skibet ikke skal faa alt for meget Vand over, og altsaa en Følge af Skibets Arbejden for at svømme ovenpaa. Men maa det end erkendes, at Slingring er et nødvendigt Onde, saa maa jeg give Hr. Vogt Ret i, at der maa træffes Forholdsregler for at hindre, at Slingringerne bliver saa voldsomme og store, at de medføre Fare for enten Skib eller Ladning. De virksomste Midler herimod tror jeg, at en god Køl i Forbindelse med en fornuftig Stuvning af Ladningen vil være. Kølen med sit store Areal gør stor Modstand mod enhver Sidebevægelse af Skibet, og den større Bredde, Hr. Vogt foreslaar at give Skibene, er sikkert noget af det aller værste til at forøge Slingring.

Det af Hr. Vogt valgte Eksempel, et Skib, der er 280' langt, 27' højt, 48' bred og 18' Dybgaende med 10' Fribord Midtskibs, vil vist tage sig besynderlig ud i Praksis. Hvis der skal løbes Fart op i en høj Sø. Forskibet vil blive fuldstændig begravet, før det brede Midtparti har gjort sin Bæreevne gældende, og det samme maa blive Tilfældet med Agterskibet, naar der lænses for Vinden; hele For og Agterskibet vil blive overskyldet, saa snart det blæser en lille Smule. Vandet vil løbe op over de lave Ender, ligesom Søerne skyller op paa en Strandbred, og føres der Dækslast, hvor mon den saa vil blive af? Krigsskibene, der jo ofte have lave Ender, beviser kun alt for godt det her sagte, og der kan nævnes en Mængde Eksempler fra det praktiske Liv, der alle viser, hvor nødvendigt det er, at der er gode Ender ved et Skib. Med smaa korte Skibe kan det brede Midtparti af Skibet begynde at bære straks efter at Søen har naaet Stævnen, men naar der er Tale om Skibe paa flere hundrede Fods Længde, saa bliver Forholdet noget anderledes. Da kan en Sø godt faa Tid til at rydde hele For- eller Agterskibet, før den naar at løfte det brede Midtparti. Enhver Sømand trægter efter, at saavel For som Agterskibet har tilstrækkelig Bæreevne til at de kan løftes af Søerne saa snart som muligt, og især naar der gøres stor Fart op i høj Sø er det absolut nødvendigt, at der er god Bæreevne i Forskibet. Erfaringen viser ogsaa, at jo større tomt Rum, der findes ved Stævnene (Forpeak og Agterpeak), desto længere klarer Skibet sig og desto lettere gaar det over Søerne.

Det vil ogsaa være en Urigtighed at paastaa, at den Konstruktion, der giver det bedste Søskib, ogsaa er den bedste for Sejlads. Forholdet er ofte det modsatte, nemlig at de bedste Søskibe er de daarligste Sejlere, hvilket kan forklares ved, at de daarlige Sejlere gerne er bredbovede, gør lille Fart og derved faar Tid til at løfte Boven og komme over Søen, medens de gode Sejlere med den skarpe Bov og større Fart ikke faar Tid til at gaa over.

Der er en anden Fare forbunden med at gøre Skibene for brede midtskibs, thi naar Skibet skal opnaa en vis Fart, maa det især agter have et tilsvarende skarpt Forløb, og dette Forløb maa være finere og finere, jo større Fart, der skal opnaas. Hvis Forløbet ikke er skarpt nok, opstaar der en Sugning (Medslæb), idet der inde under Agterskibet dannes et delvis lufttomt Rum, hvorved Vandet slæbes med og det Hul, Skibet har forladt, fyldes med Vand agterfra, i Stedet for at Vandet fra begge Sider skulde udfylde Hullet, der opstaar ved Skibets Fart frem over. Er det et Dampskib, kommer Skruen uden til at arbejde i et delvis tomt Rum, hvorved dens Virkning forringes. De store Hvirvler, man ser i Kølvanet af nogle Skibe, viser kun alt for godt, at der finder en Sugning Sted. Paa Træskibe kan Roret nok frembringe mindre Hvirvler.

Spørgsmaalet om Skibets Form kan næppe løses ved en enkelt Skibstype, selv om den er matematisk rigtig, for der bygges Skibe af meget forskellig Størrelse, meget forskellig Dybgaende, bestemt til forskellig Slags Ladning og forskellig Drivkraft, saa den Skibstype, der er fortrinlig til én Fart, kan være omtrent ubrugelig til en anden. De nu bruge-

lige Skibe ere næppe saadanne Idealer, at der ikke kan tænkes noget bedre, og de Afgivelser fra det almindelige, der undertiden anvendes, viser tydeligt nok, at der er Trang til at indføre Forbedringer, og Hr. Vogts Foredrag vil sikkert nok gøre Nytte ved at vække Opmærksomheden og fremkalde Diskussion om det nævnte Æmne.

Ærbødigt

Jens Kusk Jensen.

## Ugens Havarier.

Sandal, Dpsk. af Tønsberg, kom d. 15. ds. paa Grund ved Hveen. Flot med Assistance af Svitzers. Losser og reparerer her.

Svanen, Skonnert af Marstal, er paa Rejsen til Aberdeen med en Ladning Granit d. 13. ds. indkommet til W.-Hartlepool med nogen oven Bords Skade. Reparerer i W.-Hartlepool.

Dania, Dpsk. af Esbjerg, er indbragt til Scarborough med Brud paa Maskinen.

Marie, Skonnert af Oscarshavn, kom d. 17. ds. paa Rejsen fra Rusland hertil med Træ paa Grund paa Bredegrund.

Valkyrien, Skonnert af Svendborg, blev d. 15. ds. ved Gotland oversejlet af Dpsk. »Whitehead« af Belfast. Valkyrien sank straks. Desværre druknede Kaptajn Dam; Resten af Besætningen bjærgedes om Bord i Damperen.

Laughbrow, Dpsk. af Newcastle, ankom d. 14. ds. paa Helsingør Red med Maskinskade.

Grundstødt. Skonnert »Hans«, Kapt. Hansen af Marstal, paa Rejse fra Stettin til Kolding med Cement, har været paa Grund og er løbet ind til Stralsund. Bjærgelønnen fastsættes til 400 Mark. Skibet maa losse op.

## Fra Sø og Land.

Vi have modtaget Følgende:

Det har i lang Tid været almindelig bekendt, at der altid er en lang Ladetørn her i Fowey, naar der er mange Skibe, men at der ogsaa er en lang Tørn, naar der er faa Skibe, er maaske ubekendt for de fleste, og dog er det Tilfældet nu for Tiden; her er ikke mange Skibe, men trods det ligger næsten alle 14 Dage, fra Ballasten er lossat og Skibet meldt paa Tørn, til det er lastet; undertiden er der saa først gaaet 3—6 Dage, inden Skibet er befragtet til en ussel Fragt, saa at det let kan blive et 3 Ugers Ophold, som er mere end de nu værende Fragter kan taale at bære, hvorfor det vil være at foretrække at gaa direkte, enten til Østersøen, som nu er tilgængelig overalt, eller til Kulhavn, fremfor at komme her i Haab om at faa en god Ekspedition og Fragt, og i Stedet for blive skuffet med en lang Tørn og ussel Fragt. Fowey, i Maj 1897.

Flere danske Skibsforere.

Udenrigsministeriet meddeler os, at Lodsafgiften i St. Petersborg, som tidligere betaltes af Skibenes Dybgaende (50 cop. pr. Fod for indgaende og 50 cop. pr. Fod for udgaende), ifølge Indberetning fra det derværende Kgl. Generalkonsulat fremtidigt vil være at erlægge af Skibenes Drægtighed, nemlig 6 cop. pr. Læst Netto for indgaende og med samme Beløb for udgaende, og at Lodspengene maa erlægges før Skibenes Udklarering.

Dødsfald. Dansk Konsul i Liverpool A. K. Carø er d. 15. ds. pludselig afgaaet ved Døden, medens han arbejdede paa sit Kontor. Den Afdøde har i en Aarrække med megen Interesse og Dygtighed repræsenteret danske Søfarts- og Handelsinteresser i Liverpool.



Resultat af Maskinist-Eksaminerne i Maj 1897.  
 Til 1. Afdeling indstillet 53 Eksaminander, hvoraf 26 bestode,  
 2. — — — — — 24 — — — — — 20 —  
 - Maskinpasserprøven 5 — — — — — som alle —  
 Orlogsværftet, den 11. Maj 1897.

*Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonceafdeling.*

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Alexandra, Rohde, afgik fra Norfolk 9. Maj, bestemt til Rotterdam, Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Kbhvn. 18. Maj, bestemt til Bordeaux. — Antwerpen, Caroc, pass Gibraltar 16. Maj, bestemt til Antwerpen. — Castor, Holm, afgik fra Kbhvn. 17. Maj, bestemt til Algier. — Chr. Broberg Gøtsche, ankom til Kbhvn. 17. Maj, bestemt til St. Petersburg. — Dagmar, Gade, ankom til St. Petersburg 13. Maj, bestemt til Strømfors. — Douro, Brabrand, afgik fra Methil 12. Maj, bestemt til Oporto. — Georgios I, Kihl, ankom til St. Petersburg 9. Maj, bestemt til Riga. — J. C. Jacobsen, Koføed, afgik fra Livorno 17. Maj, bestemt til Neapel, Messina. — Kiew, Rabe, afgik fra La Rochelle 15. Maj, bestemt til Kbhvn. — Kursk, Staal, ankom til St. Petersburg 16. Maj, bestemt til Riga. — Leopold II, Kruse, ankom til Algier 14. Maj, bestemt til Piræus, Konstantinopel, Sortehavet. — Louisiana, Jensen, afgik fra Kbhvn. 18. Maj, bestemt til St. Petersburg. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til St. Petersburg 10. Maj, bestemt til Riga. — Nicolai II, Jespersen, ankom til Antwerpen 11. Maj, bestemt til St. Petersburg. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Southampton 17. Maj, bestemt til Kbhvn. — Omsk, Rasmussen, pass. Gibraltar 14. Maj, bestemt til Algier, Batoum, Novorossisk, Odessa. — Tejo, Fenger, afgik fra St. Petersburg 16. Maj, bestemt til Pernau. — Vesuv, Norden, ankom til St. Petersburg 13. Maj. — Viking, Jørgensen, afgik fra Lissabon 13. Maj, bestemt til Kbhvn. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Kbhvn. 17. Maj, bestemt til Dunkirk.

Aarhus, J. Thøgersen, ankom til Stettin 15. Maj, bestemt til Kbhvn., Gøteborg. — Anglo Dane, Petersen, afgik fra Antwerpen 16. Maj, bestemt til Aarhus, Libau. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 17. Maj, bestemt til Vestnorge. — Botnia, C. Holm, ankom til Kbhvn. 17. Maj, bestemt til Hangø. — Charkow, C. Fischer, ankom til Hull 16. Maj, bestemt til Kbhvn., Libau. — Christian IX, Møllerup, afgik fra London 16. Maj, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Christianssund, Bay Schmith, ankom til Kbhvn. 18. Maj, bestemt til Stettin. — Constantin, C. Bloch, pass. Helsingør 17. Maj, bestemt til Riga. — C. P. A. Koch, M. Møller, ankom til Stettin 17. Maj, bestemt til Kbhvn., Kristiania. — Dronning Lovise, Meldahl, ankom til Kbhvn. 18. Maj, bestemt til Stettin. — Fanø, Claussen-Kaas, afgik fra Kbhvn. 15. Maj, bestemt til Danzig. — Frederik, Harboe, ankom til Kbhvn. 12. Maj, bestemt til Königsberg. — Georg, Petersen, afgik fra Klaksvig 8. Maj, bestemt til Island. — Jolantha, Lind, ankom til Kbhvn. 13. Maj, bestemt til Antwerpen. — Kasan, Mortensen, ankom til Kbhvn. 16. Maj, bestemt til London. — Laura, Christiansen, pass. Fair Isle 17. Maj, bestemt til Leith, Kbhvn. — Lion, C. Kromann, afgik fra Kbhvn. 18. Maj, bestemt til Stettin. — Louise, Brabrand, ankom til Hull 16. Maj, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — M. G. Melchior, P. Thomsen, paa Bedding. — Minsk, Olsen, ankom til Kbhvn. 16. Maj, bestemt til Manchester. Liverpool. — Morsø, Frisenette, ankom til Libau 14. Maj, bestemt til London. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 17. Maj, bestemt til Kbhvn., Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 14. Maj, bestemt til Kbhvn., Riga. — Nordjylland, Hansen, ankom til Libau 17. Maj, bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Perm, Christensen, ankom til London 16. Maj, bestemt til Havre. — Pregel, Egidiusen, ankom til Libau 14. Maj, bestemt til Kbhvn., Hull. — Romny, Harder, ankom til Kbhvn. 16. Maj, bestemt til Libau. — Ibyra, Ryder, afgik fra Kbhvn. 16. Maj, bestemt til Leith, Island. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Riga 16. Maj, bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Antwerpen 16. Maj, bestemt til Kbhvn., Libau. — Ceres, Corfitzon, ankom til Libau 17. Maj, bestemt til Kbhvn., London. — Vesta, Svensson, afgik fra Leith 23. April, bestemt til Island.

Ficaria, J. V. Fenger, afgaar fra Kbhvn. 20. Maj, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Koføed, afgaar fra Odense 20. Maj, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 19. Maj, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 18. Maj, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens, Aalborg. — Kronen, J. Borries, afgik fra Newcastle 18. Maj, bestemt

til Svendborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 18. Maj, bestemt til Aarhus. — Storebell, Bay, afgik fra Newcastle 18. Maj, bestemt til Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 19. Maj, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm, Frode, H. W. Wrisberg, afgik fra Libau 15. Maj, ankom til Rotterdam 19. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Sunderland 15. Maj, bestemt til Kronstadt. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Dublin 18. Maj, bestemt til Swansea. — Svend, Chr. Holst, afgik fra Blyth 7. Maj, ankom til Libau 13. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Ghent 12. Maj, ankom til Blyth 15. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Rotterdam 17. Maj, bestemt til Boness — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Grimsby 8. Maj, ankom til Kronstadt 15. — Ragnar, Aug. Hveysel, afgik fra Reval 11. Maj, ankom til London 17. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Sunderland 13. Maj, ankom til Stettin 18. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Libau 7. Maj, ankom til Antwerpen 13. — Magnus, M. Frantzen, afgik fra Reval 16. Maj, bestemt til London. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Rotterdam 12. Maj, ankom til Sunderland 15. — Olaf, C. A. Jørgensen, afgik fra Newcastle 13. Maj, bestemt til Kronstadt.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Sunderland 13. Maj, bestemt til Kronstadt. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Kronstadt 16. Maj, bestemt til London. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra Kronstadt 18. Maj, bestemt til Rotterdam. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Reval 10. Maj, ankom til London 16. —

Heimdal, Anine, J. Møller, afgik fra Kbhvn. 17. Maj, bestemt til Hudiksvall. — Helga, H. C. Lagesen, afgik fra Sunderland 12. Maj, ankom til Aarhus 15. — Martha, A. V. Knudsen, afgik fra Skutskær 18. Maj, bestemt til Rouen.

Thingvalla, Norge, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 17. Maj, ankom til Swinemünde 18. — Island, Skjødt, afgik fra New-York 15. Maj, paa Rejse til Kbhvn. — Hekla, Laub, afgik fra Kristianssand 30. April, ankom til New-York 15. Maj. — Amerika, Thomsen, afgik fra Kristianssand 14. Maj, paa Rejse til New-York.

**Kjøbenhavn.** Carl Hecksher, Starck, afgik fra Riga 15. Maj, bestemt til Ghent. — Dania, Troensegaard, afgik fra North Shields 24. April, ankom til Baltimore 13. Maj. — Fyen, Hansen, afgik fra Newcastle 16. Maj, bestemt til Kbhvn. — Hafnia, M. Nielsen, afgik fra Kbhvn. 15. Maj, ankom til Riga 18. — Russia, Rasmussen, afgik fra Helsingør 8. Maj, ankom til Riga 10. — Jylland, Jensen, afgik fra Rotterdam 13. Maj, ankom til Blyth 14. — Normannia, A. Rasmussen, afgik fra Riga 11. Maj, bestemt til Rouen.

Østersøen, Ella, Hansen, afgik fra Kbhvn. 12. Maj, ankom til Hamburg 14. — Maja, Storm Hansen, afgik fra Rochebernard 15. Maj, bestemt til Antwerpen. — Patria, Andersen, afgik fra Kbhvn. 26. April, ankom til Helsingør 27. — Rita, Skov, afgik fra London 18. Maj, bestemt til Hull. — Yrsa, Larsen, afgik fra Danzig 15. Maj, bestemt til Dundee.

Union, Anglia, Sørensen, afgik fra Eupatoria 11. Maj, bestemt til Rotterdam. — Gallia, Nielsen, afgik fra Sunderland 13. Maj, ankom til Stettin 17. — Frisia, Fisker, afgik fra West Hartlepool 17. Maj, bestemt til Kbhvn. — Olga, Jørgensen, afgik fra Gelle 16. Maj, ankom til Stugsund 16.

**Nordøen.** Ecliptica, Callesen, afgik fra Flensburg 7. Maj, ankom til Reval 11. — Sirius, Jensen, afgik fra Kbhvn. 11. Maj, ankom til Libau 13. — Urania, Louis Lund, afgik fra Flensburg 11. Maj, ankom til Windau 13. — Saturn, J. Hansen, ankom til Terneuzen 11. Maj. — Pallas, Christiansen, afgik fra Libau 13. Maj, bestemt til London. — Finland, Svendsen, afgik fra Boness 14. Maj, ankom til Grangemouth 15. — Skotland, Brandt, afgik fra Helsingør 11. Maj, ankom til Windau 13. — Swarland, Andresen, afgik fra Warkworth 14. Maj, bestemt til Libau.

**Danmark.** Rolf, J. G. Hahn, afgik fra Riga 15. Maj, bestemt til Rotterdam. — Thorvaldsen, P. N. Pii, afgik fra Libau 15. Maj, bestemt til Antwerpen. — Absalon, H. Predbjørn, afgik fra Riga 14. Maj, bestemt til Ghent. — Ansgar, V. Larsen, ankom til Grangemouth 16. Maj. — J. N. Madvig, H. S. A. Olsen, ankom til Rotterdam 13. Maj. — Hamlet, W. E. Sommer, afgik fra Riga 13. Maj, bestemt til Rouen. — Helge, D. G. Matthiessen, ankom til Sunderland 14. Maj.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Schmiegelow, ankom til Swinemünde 12. Maj, afgik fra Swinemünde 14., ankom til Riga 17. — Agnete, Jensen, afgik fra Kbhvn. 17. Maj, bestemt til Libau. — Hermia, Sørensen, ankom til Ghent 12. Maj, afgik fra Ghent 15., ankom til Grangemouth 17. — Alice, Kraemer, ankom til Grangemouth 11. Maj, afgik fra Grangemouth 12., ankom til Kbhvn. 16. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Kiel 15. Maj, bestemt til Reval. — Bornholm, Petersen, afgik fra Libau 11. Maj, ankom til Newcastle 17. — Ajax, Brorsen, afgik fra Königsberg 17. Maj. — Nauta, Steen, ankom til Gøteborg 14., afgik 16., bestemt til South Alloa. — Rønne, Hintze, ankom til Stornoway 13. Maj. — Marstrand, Lund, ankom til Långör 14. Maj, afgik 17., bestemt til Randers.

— Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Karlskrona 14. Maj, ankom til Riga 17. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Aarhus 15. Maj, ankom til Gøteborg 15. Maj.

**Dannebrog.** Amalienborg, Schultz, afgik fra Rotterdam 17. Maj, bestemt til Riga. — Christiansborg, Petersen, ankom til Dunkirk 19. Maj. — Frederiksborg, M. Kühl, ankom til Rauma 17. Maj. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Kbhvn. 18. Maj, bestemt til Kotka. — Rosenberg, Fischer, ankom til Frederikshavn 16. Maj. — Uranienborg, Olsen, ankom til Boness 15. Maj. — Joinsborg, Schultz, afgik fra Riga 18. Maj, bestemt til Antwerpen. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Antwerpen 18. Maj, bestemt til Tyne.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Jægersborg, Andersen, ankom til Terneuzen 17. Maj. — Klampenborg, Ewaldsen, ligger under Reparation i Antwerpen. — Skodsborg, Jensen, ankom til Kramfors 17. Maj.

**J. Lauritzen, Esbjerg.** Neptun, Jessen, afgik fra Esbjerg 12. Maj, ankom til Sunderland 14., afgik fra Sunderland 15., ankom til Esbjerg 17. — Nerma, Degn, ankom til Methil 12. Maj, afgik fra Methil 14., ankom til Esbjerg 16., afgik fra Esbjerg 17., bestemt til Warkworth. — Nordsoen, Schmidt, afgik fra Esbjerg 11. Maj, ankom til Methil 13., afgik fra Methil 14., ankom til Esbjerg 16.

**Norden.** Nordhvalen ankom til Kbhvn. 18. Maj fra Baltimore. — Nordboen afgik fra Baltimore 21. April til Kbhvn. — Norden ankom til Kbhvn 13. Maj fra Baltimore. — Nordpol afgik fra Shields 5. Maj til St. Petersburg. — Nordkap ankom til Aarhus 6. Maj fra Baltimore. — Nordvest ankom til Bilbao 13. Maj fra Lisbon. — M. C. Holm, afgik fra Blyth 13. Maj til Kbhvn

## Sejlskibe.

**Fanø. Nordby.** Mary José, Ankensen, sejlet fra Punta Delgade 30. April til St. Petersburg. — Casma, Jørgensen, ankom til Lannceston 13. Maj fra Hamburg. — Aalborg, Clausen, ankom til Melbourne 13. Maj fra Mauritius. — Elisabeth, Harreby, ankom til St. Petersburg 14. Maj fra Jalnit. — Erna, Thomsen, ankom til Ardrossan 13. Maj fra Belfast. — Sixtus, Lassen, ankom til Sourabaya 14. Maj fra Samarang. — Copley, Struckmann, ankom til Sourabaya 14. Maj fra Tandjong Priok. — Anna & Emmy, Svarrer, ankom til St. Thomas 19. April fra Uruguay, afgik 22. April til Maracaibo. — Anna Agnete, Mathiasen, ankom til Port Natal 17. Maj fra New York. — Nancy, Svarrer, prajet 2. Maj paa 44<sup>o</sup> N. Br. 23<sup>o</sup> V. Lgd. — Anna, Clausen, ankom til Rio Grande 17. Maj fra New York.

**Rønne.** Immanuel, Mortensen, ankom til Kjøbenhavn 8. Maj. — Courer, Holm, ankom til Helsingør 9. Maj. — Ane Margrethe, Andersen, ankom til Kjøbenhavn 9. Maj. — Odin, Møller, ankom til Kjøbenhavn 9. Maj. — Rolf, Jacobsen, ankom til Mønsterås 10. Maj. — Hermod, Gronwald, ankom til Holtenau 13. Maj. — Odin, Møller, ankom til Faxe Ladeplads 15. Maj. — Nestved, Larsen, ankom til Rügenwalde 15. Maj. — Ane Cathrine, Hermansen, ankom til Borgholm 15. Maj.

**Marstal.** Svanen, Møllmann, paa Rejse ra Wårnvik til Aberdeen, er 17. Maj indkommen til West-Harlepool med 8 Støtter brækkede i Skandækket og alt Opstaaende bortslaaet. — Prøven, P. L. Schmidt, var 25. April klar til at afsejle fra Sanct Francois (Guadeloupe) til Evropa. — Ceres, Claus Bager, ankom til Kotka 15. Maj. — Hebe, Fr. Clausen, ankom 9. Maj til Ipswich. — Syllid, Johs. Kromann, ankom 27. April til Barbados efter 52 Dages Rejse fra Cardiff. — Thyra, Rasmussen, ankom 13. Maj til Riga fra Antwerpen. — Freden, Eriksen, ankom 12. Maj til Grimsby. — Norden, Chr. Kromann, passerede 14. Maj Helsingør paa Rejse fra Sanct Davids til Königsberg. — Hansigne, C. Clausen, var 21. April sejlklar i Port of Spain (Trinidad, Vestindien), bestemt til Kanalen f. O. — Amor, Rasmussen, ankom 15. Maj til Königsberg.

**Chr. Simoni. Aalborg.** Kirstine, I. K. Jensen, ankom til Riga 13. Maj. Carl, Jens Andersen, afgik fra Aalborg 15. Maj til Kronstadt. — Caroline Smith, I. P. Ægidiusen, ankom til Riga 15. Maj. — Svanen, H. C. Jensen, ankom til Sandswall 15. Maj.

**Svendborg.** Diana, Falentin, ankom til London 12. Maj. — Adolphine, Sørensen, ankom til Königsberg 12. Maj. — Mine, Møller, ankom til Königsberg 13. Maj. — Venus, Jensen, ankom til Charlestown 13. Maj. — Christine, Rasmussen, ankom til Bidal 25. April. — Brockenhuus-Schack, Rasmussen, ankom til Borgaa 13. Maj. — Gylfe, Rasmussen, ankom til Warkworth 15. Maj. — Adonis, Andersen, ankom til Trebuer 11. Maj. — Vega, Rasmussen, ankom til Gelle 11. Maj. — Agnete, Møller, ankom til Guernsey 11. Maj. — Niels Juel, Henriksen, ankom til Guernsey 11. Maj. — Ane, Jørgensen, ankom til St. Petersburg 16. Maj. — Doris, Hansen, ankom til St. Petersburg 17. Maj. — Neptunus, Jensen, ankom til Pillau 18. Maj.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich 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.

**Sundet.** Paa *Saltholm-Flak* er fundet en Stenpulle, hvor paa Dybden er 13 Fod, omgivet af Dybder paa 14 à 15 Fod. Pullen ligger 7,250 Alen S. 66<sup>o</sup> Ø. fra *Middelgrunds-Fort Fyr*.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverig.** Renden til *Trelleborg* Havn er paa V.-Siden afmærket med 5 sorte Tønder, paa Ø.-Siden med 5 røde Stager med nedadvendt Kost.

I Følge Telegram fra Lodsstyrelsen i *Stockholm* er Fyrskibet *Vestra Banken* den 16de Maj 1897 udlagt paa Station.

**Finland. Finske Bugt.** Fyrskibet *Årangsgrund*, uden for *Helsingfors*, er igen udlagt paa Station.

### Tyskland. Udenrigsministeriet meddeler:

Fra 18de til 22de Maj 1897 afholdes Skydeøvelser ved *Neufahrwasser*. Naar der skydes, hejses en sort Ballon og et sort Flag paa Signalmdsten ved Lodshuset, og Havnen er da spærret for al Sejlads.

### Nordsoen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordsoen.** Den 6te Maj. 53<sup>o</sup> 34' N. Br. 5<sup>o</sup> 22' Ø. Lgd. Et Vrag kun lidt over Vandet.

Den 7de Maj. 4 Kml. NV. for Fyrskibet *Schouwenbank* et stort Vragstykke.

**Tyskland. Jade.** Paa *Wilhelmshaven* Red er Spirtønde 2 ombyttet med en Lystønde, som ligger i 6 Fv. Vand og viser røds Lys med Formærkelser. 53<sup>o</sup> 31,5' N. Br. 8<sup>o</sup> 10,6' Ø. Lgd.

**Holland. Zeegat van Terschelling.** I *Schuitengat* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Klokkebaakeskibet, paa hvis Plads endnu Spidstønde Nr. 1 ligger, er flyttet og ligger i 8½ Fv. Vand. 53<sup>o</sup> 19' 39" N. Br. 5<sup>o</sup> 8' 38" Ø. Lgd.

En Spidstønde Nr. 1 a mellem Ballon er udlagt i 16 Fod Vand. 53<sup>o</sup> 19' 47" N. Br. 5<sup>o</sup> 8' 52" Ø. Lgd.

Den sorte Kugletønde Nr. 1 med Diamant er flyttet og ligger i 25 Fod Vand. 53<sup>o</sup> 20' 5" N. Br. 5<sup>o</sup> 8' 24" Ø. Lgd.

Stumtønde Nr. 2 er flyttet og ligger i 16 Fod Vand. 53<sup>o</sup> 20' 5" N. Br. 5<sup>o</sup> 9' 18" Ø. Lgd.

Langs Spidstønde Kanten er der 12½ Fod, midt i Farvandet 13 Fod og langs Stumtønde Kanten 12 Fod Vand.

I *Zuiderzee* afholdes Skydeøvelser fra Skib mod Skiver paa V.-Kant af *Oude Vlie*, tæt ved Stumtønde Nr. 10 med afkortet Kegel over et Kors, og paa *Lutjeswaard* tæt ved rød Vager Nr. 3 med 2 Balloner.

I *Oude Vlie* er en rød og sort tærnet Tønde udlagt 2,3 Kbl. NØ. t. Ø. for Skiverne og i *Vlieter* en rød og sort tærnet Tønde ½ Kbl. Ø. t. N. for Skiverne.

Skibet, hvorfra der skydes, hejser rødt Flag. *Zwin* er igen afmærket. Paa Barren mellem *Zwin* og *Vlieter* er den mindste Dybde 7 Fod.

Fra den 19de Maj til Udgangen af September 1897 afholdes Skydeøvelser ved *Helder*. Fortet, hvorfra der skydes, hejser rødt Flag, og angiver ved Signalfag Retningen, hvori der skydes, saaledes: Et rødt og hvidt Flag betyder N., et sort Flag Ø., et hvidt og rødt Flag S., et hvidt Flag V., et hvidt og sort Flag NØ., et rødt og sort Flag SØ., et sort og hvidt Flag SV. og et sort og rødt Flag NV. Om Natten hejser Fortet *Kijkduin* to røde Lanterner, og Fartøjer ligge ude for at give Anvisning.

**Ooster Schelde.** I Farvandet mellem *Gorishoek* og *Bergen op Zoom* har Spidstønde Nr. 12 nu Ballon paa Toppen. 51<sup>o</sup> 31' 12" N. Br. 4<sup>o</sup> 8' 26" Ø. Lgd.

**England. Kingston upon Huli.** Et Fyrskib, der viser tre røde Lanterner lodret for hinanden og Ankerlanterne for og agter, er midlertidig udlagt 2 Kbl. S. for Indløbet til *Victoria* Dok. Det flyttes efterhaanden ud for Indløbene til *Albert* Dok og *William Wright* Dok. Man skal gaa rigeligt fri af Fyrskibet. *Victoria* Dok ligger paa 53<sup>o</sup> 44' 30" N. Br. 0<sup>o</sup> 18' 55" V. Lgd.

## Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**Frankrig.** Bassinet ved *Courseulles* er igen aabent.

**England.** I 1897 vil der fra *Isle of Wight* blive gjort Signaler ved Hjælp af elektrisk Lys.

**Wales.** Paa Yderenden af Bølgebryderen, som er under Bygning i Retning N. 60° Ø. fra NØ-Enden af *Mumbles Point*, er tændt et rødt, fast Fyr. 51° 34' 5" N. Br. 3° 58' 30" V. Lgd.

**Englands V.-Kyst.** En rød Stumtpønde er udlagt 1/2 Kml. Ø. for Fyrskibet *Selker*. 54° 16' N. Br. 3° 34' V. Lgd.

**Irlands V.-Kyst. Gashla Bay.** En Klippe, hvorpaa der med Springtids Lavvande er 2 Fod Vand, er funden V. for *Tonacrick Point*, 1/3 Kml. S. 22° V. fra *Ordnance Tower*. 53° 15' 0" N. Br. 9° 33' 50" V. Lgd.

## Nordlige Atlanterhav.

**Kap Verdes Øer.** Det hvide, faste Fyr paa N. Pynten af *Ilha do Sal* lyser fra S. 88° V. gjennem V., N. og Ø. til S. 72° Ø. Synsvidden: 15 Kml. Flammens Højde: 82 Fod. Det vises fra et lysegraat, cylindrisk, c. 50 Fod højt Taarn, der staar ved Fyrpasserboligen, der er hvidt med rødt Tag.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. New York.** Ved *Hudson River*, oven for *Four-Mile Point*, ere følgende Fyr tændte:

*Stockport* hvide, faste Fyr paa en sort Pæl paa V.-Siden af *Stockport East Channel*, 3/4 Kml. NØ. for *Four-Mile Point* Fyr. Flammens Højde: 10 Fod.

*Fitchs Wharf* hvide, faste Fyr paa en sort Pæl paa *Fitchs Wharf*, paa V.-Siden af Floden, c. 1 1/2 Kml. N. 5° V. fra *Four-Mile Point* Fyr. Flammens Højde: 20 Fod.

**New Jersey.** Vraget, der laa sunket 10 Kml. S. 42° Ø. fra *Barnegat*, er uskadeliggjort.

**Virginia. Hampton Roads.** En sort og hvid lodret stribet Spirtønde er i 5 Fv. Vand udlagt midt i Løbet Ø. for *Newport News Middle Ground*, fra *Craney Island* Fyr i N. 24° V. og fra *Newport News Middle Ground* Fyr i S. 82° Ø.

**Florida.** Forfyret af *Pilot Town* Ledefyr ligger 2500 Alen N. 38° Ø. fra *St. Johns River* Fyr. Afstanden mellem Fyrene er 1100 Alen. Forfyret: 30° 24' 16" N. Br. 81° 24' 49" V. Lgd.

## Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italien. Spezia.** Fyrskibet ved Yderenden af Molen *Lagora* er inddraget. Paa Molens Yderende er tændt et hvidt, fast Fyr over et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 37 og 31 Fod. Synsvidden: 3 1/2 og 2 1/2 Kml. Fyrene vises fra en Pæl.

**Østerrig-Ungarn.** Fyret, som var tændt paa Yderenden af Molen ved *San Martino della Brazza*, er borttaget.

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

## støbt Staal, saason:

Skibstævne, Skibskruer, Rorrammer, Stempler, Krumtappe, Ambolte, Tandhjul, Ankere, etc. etc.

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

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Eftf.

M. Christiansen.

## M. Christiansen, Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviertering henhørende.

Transit og Kreditplagavarer.

John Hinze.

## Flensborgs

## Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjædler

særlig hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

## Kjøbenhavns Børskurs d. 19. Maj 1897.

	Gjort til.		Køber.		Sælger.	
<b>Dampskibs Aktier.</b>						
Foren. Dampskib-Selsk.	97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		
Thingvalla	14 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> 14	13 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	14 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		
Danmark	78 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	78 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	78 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		
Norden	110		109 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	110 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		
Kjøbenhavn			89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	110		
Carl						
Dannebrog	103 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	103 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	103 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		
Skjold	69 68 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	68 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	68 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		
Helsingørs Dampsk.			25	50		
Østersøen						
Nordsøen						
Torm						
Foren. Bugser-Selsk.						
Dansk-russisk Dampsk.						
<b>Dampskibs Obligationer.</b>						
4 0/0 foren. Dampsk.	104 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	105	104 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	105		
5 0/0 — — — — —						
5 0/0 Thingvalla 1880	96		96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	97		
5 0/0 — — — — — 1894						
5 0/0 Norden			102	103 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>						
3 0/0 Stats						
3 1/2 0/0 uopsig. Stats			100	100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		
3 1/2 0/0 Husejer Kreditk.				94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	95	
3 1/2 0/0 Kbhvns Kreditf.				93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
3 1/2 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser.	95	94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	95	
4 0/0 — — — — — 6 —				97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	98	
3 1/2 0/0 Landkreditk. 3 —	95			94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
<b>Aktier.</b>						
Nationalbank			156	157 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		
Privatbank	120 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		120	120 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		
Landmandsbank				124 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	125	
Handelsbank				120 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	122	
Burm. & Wain	97	96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	97	
Helsingørs Jernsk.				105 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	107	
Sukkerfabr.	93	93 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		93	93 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
Bryggeri Aktier	111	111 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		111 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	112	

## Vekselkurseer.

	Avista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89	88,85
London	18,14	18,11
Paris	72,30	—
Amsterdam	150,45	—

## Notering paa Berlins Børs d. 18. Maj 1897.

Russiske Noter	216,80
4 0/0 Russiske Consols	103
4 1/2 0/0 — — — — — Boden Kredit	105,25
6 0/0 Mexikanske	97,60
5 0/0 Rumænske Stats	100,75
4 0/0 — — — — — 1890	88,70

Omsetningen i Dampskibs-Aktier ved Noteringen har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs, 40,000, »Thingvalla 58,000, »Danmark« 20,000, »Norden« 16,000, »Kjøbenhavn« 2,000, »Dannebrog« 30,000, »Skjold« 10,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, Ved Stranden

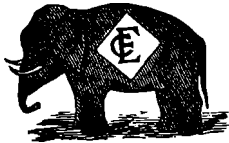
Agentur  
for udenlandske  
Søassurance-  
Selskaber.

Søforsikringselskabet  
**ØRESUND**  
Malmø,  
tegner Forsikringer ved  
**Bergh & Owen,**  
Kjøbenhavn K.  
Holmens Kanal 20.  
Telefon 97.  
Telegram-Adr. „Tonny“.

**Bjerre & Rømer,**  
Skibsmæglere.

Agenter for  
Kullens Enskilda Assurans-  
Förening.

VARE-MÆRKE.



GRUNDLAGT 1774.

Gammel  
**Kornbrændevin.**

J. EBERTH,  
Sofiegade 14.  
Christianshavn.

Sir W. Thomsons Kompas,  
Spritkompas, Sextanter,  
Marinekikkertter.  
Godt! Billigt!



Instrument- & Kompassmager.

**Ost. Ost.**  
3 St. Kirkestræde 3  
**VICTOR PETERSEN**  
(Ludv. Aagaards. Eftf.)

## Dampskibsfører.

Som saadan er Plads ledig for en flink og ædruelig Mand paa en mindre Dampers paa Limfjorden. Billet mrkt. 2000 modtager Bladets Kontor.

## Den islandske Regjerings Dampskibsselskab.

Dampskibet „WESTA“, Capt. Svensson,  
afgaar til Island via Leith den 30te Maj, medtagende Passagerer  
og Gods til alle planmæssige Havne.  
Nærmere i Expeditionen.

Telefon Nr. 556.

**Thor E. Tulinius,**  
Havnegade 43.

## Hobro og Mariager Fjord.

Det bringes herved til almindelig Kundskab, at Sejldyden  
paa Hobro og Mariager Fjord, samt paa den uden for Fjorden  
værende Barre, nu er uddybet til 12 Fod med daglig Topvande.  
Paa Fjorden findes Bugerbaad.

Hobro og Mariager fælles Havneudvalg,  
i Februar 1897.

## HÄNSCHELL & C<sup>o</sup>.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører  
Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lasteplassen  
(og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen  
i Europa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn  
Telegram-Adresse:

**HÄNSCHELL, Barbados.**

## Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og  
Pakninger til Skibsbrug.

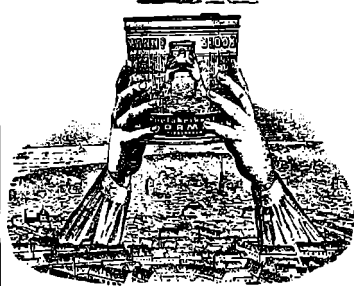
Telefon 1346.

Firma i Kjøbenhavn:  
Raadhusstræde 4.

## Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

**Kjøbenhavn og Lübeck.**



VARE-MÆRKE.

## A. FORMANN.

KJØBENHAVN K.  
TELEFON 216.

Noget nyt og enestaaende!  
!! Forsøg !!

## A. Formanns Blodbudding

(1 hermetiske Patent-Daaser)

anbefales af de fleste Læger  
for sin store Næringsværdi.  
Den er mæltende, nem at op-  
varme, billig, kan spises uden  
Tilsætning, og erstatter en  
fersk Middagsret.

Den faas hos de fleste Skibs-  
provianterere i Danmark.

## P. Otzen & Thorstenson.

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Manometre. Vacuummetre. Tællemaskiner.

Reparationer udføres.

Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpklapper etc.

Fabrik:

Ryesgade 105.

Kontor og Lager:

Gothersgade 24.

Hovedforhandler PETER BUCH, Vinhandel, Helmerhus 13.



F. ZUSCHLAG. Aquavit, Kjøbenhavn N.

## E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

Havanna-  
Cigarer

**Vilh. Sunnert**  
11  
Bredgade 11.

## N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

## EMIL SCHIOTT,

Glas- & Porcelæns-  
Forretning,

51 Store Kongensgade 51

Kjøbenhavn. K.

Telefon 4522.

Glas og Porcelæn udlejes.



Jul. Tybrings

Frimærkeforretning,

Klosterstræde 6,

KJØBENHAVN. K.

Prisliste 1897 gratis og franko.

# LANDMANDSBANKEN

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

*Carlsen, Nielsen & Co.,*

*Skibshandlere & Sejlmagere.*

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

## Fanø praktiske Sømændsskole.

Saa vel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid. Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,  
Nordby, Fanø.

## SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

De forskellige Code's benyttes, som Watkins, Scotts, A. J. & A. B. C. Breve, Telegrammer, Dokumenter etc.,

som ere adresserede til vort Firma, og som ere bestemte for Skibsførere, blive udleverede prompt ved Skibets Ankomst.

## Holm & Collerup, Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer

udføres solidt, hurtigt og billigt.

## Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon Nr. 6. **G. W. Møller, Dragør.** Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

J. A. Thiesson,  
Smør-, Æg- & Osteforretning,  
Leverandør i Skibsproviant.  
Oprettet 1881.  
Raadhuststræde Nr. 2 B,  
Kælderen  
(ikke Hjørnekælderen),  
Kjøbenhavn. K.

## Café van Zandt

St. Annæ Plads 6,  
Hjørnet af Strandstræde,  
KJØBENHAVN,  
anbefaler sin Restaurant fran-  
çais med alle Aarets  
Specialiteter.  
H. J. Pedersen.

Dr. med. Goldschmidt,  
Klinik for  
Hud- og Kønssygdomme.  
Hovedvagtsgade 8, 1. Sal,  
Kl. 12—1 og 7—8.

## Frits Ortmann,

Overretssagfører,  
Amagertorv 16. Tel. 3225.

## C. W. Buchs Kjød-Udsalg,

Slagterbutikken 6 og 7, NICOLAI TAARN,  
anbefaler sig til de ærede  
Skibsprovianteringshandlere.  
Leverandør til Marinen og til  
Kejseryacht »Standart«.

## Holger J. Nielsen.

Lager af Værktøj, Metal & Iseukram for Metal- og  
Jærindustrien.

Studiestræde 14.

Telefon 2597.

## Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

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

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

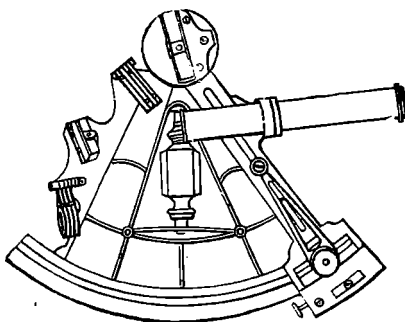
»Æolus«, »Transit Nr. 1« og »Nore«

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

## Nienstædt & Co.

(Kunstindustri-Museum):

Lager af amerik., engelske, franske og tyske Værktøjmaskiner.  
Værktøj, File, engl., svensk og tysk Staal. File ophugges.



Kikkertør,  
Compas,  
Sextanter,  
Skibsure,  
Lommeuhre,  
Barometre.

Laurits Kirkeby,  
26 Laxegade 26  
Etableret 1841.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRIS

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

Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til

Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Steder.

### AVERTISEMENTS PRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre

De øvrige Sider — — — — — 20 —

Moderation for

5 Gange

10 Gange

25 Gange

1/2 Side eller derover . . . . .

20 %

30 %

50 %

Mindre end 1/2 Side . . . . .

10 %

20 %

40 %

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

Triers Bogtrykkeri (G. L. Lind & Numa Frænkø.) Kjøbenhavn

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG

Nr. 21.


Kjøbenhavn, Torsdag den 27. Maj 1897.

4. Aarg.

INDHOLD: Den danske Skibsliste- og Rederi-Fortegnelse. — Svensk Søretsdom. — Det 4de nordiske Søfartsmøde — Belize. Honduras. — Langebros Ombygning. — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søførende. — Kjøbenhavns Børskurs.

DANISH  
Pure Condensed Milk.  
**The MILKY-WAY Brand**  
In Taste & Colour like new Milk  
Highest Medical References.

Registered TRADE MARK



Registered TRADE MARK

• NEW INVENTION •  
The Danish Milk Condensing Co.  
Factories & Head Office 8 Vestergade  
COPENHAGEN  
Telegr. Adr.: *Anglodana.* Code ABC.

**Anders Nielsen,**  
Fredericiagade 27.  
Største Lager  
af  
Fedevarer.

**P. A. Freiley,**  
Øltafningsanstalt,  
Pilestræde 18, Kjøbenhavn K,  
prøbeløbet Nakskov, Slagelse  
og senest Malmø 1896  
for god Aftapning  
anbefaler GI Carlsberg Lagerøl,  
Pilsnerøl, Porter samt alle øvrige  
Ølsorter. - Telefon 279.

**C. M. Fonnesbech.**  
Specialforretning i The.  
Fine, kraftige Kvaliteter.  
Udsalg:  
Østergade 10, Kjøbenhavn.

**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.

## Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Staal-,  
Jærn- &  
Broncestøberi.  
Dampskibe af hvilkensomhelst Størrelse.  
Stationære Dampmaskiner.  
Pumper & Muddermaskiner.  
Doktagninger og Reparationer af Skibe.  
Maskin- og Kedelreparationer.  
Patenteret Hydro Pneumatiske Aske Ejector  
for Skibe.  
Howaldts Metalpakning.  
Støbemaal efter indsendte Tegninger eller Modeller,  
saasom: Skibsstævne, Skibsskruer, Ankere etc.  
*Repræsentant for Danmark:*  
**Ingeniør Carl Holtermann,**  
Østerbrogade 22, Kjøbenhavn Ø.

Den anerkjendte  
**Originale Rahtjens Composition**  
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos  
**Martin Nilsson,**  
Telefon 120.      Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

**J. Brincks**  
**Herreekviperingsforretning,**  
St. Annaplads 14.  
Uniformer og civile Klædninger.

**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.

**Jens Emil Juhl,**  
Hovedagent for  
Dansk Livsforsikringsselskab  
**HAFNIA**  
Frederiksberggade 42. Kontortid 9-6.  
Telefon 3326.

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 24.

Telefon 1268.      Telegr.-Adr.: Nilsson 167.  
**CARL NILSSON.**  
Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.  
Amaliegade 36.      Kjøbenhavn K.  
(forhen Amaliegade 37).  
Største Lager her paa Pladsen af alle Sorter Maskin- og Cylinder-  
Oljer, Smørelser og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige  
Artikler for Dampmaskiner.  
Eneforhandling af:  
Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil.  
Zynkara. (Til Forebyggelse af Tærning, Syre- og Kjedelstensdannelse).  
Angus' Special Pakninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent  
Kamelhaars Drivremme. „Kerasha“. Patent Træ-Rømskiver

**Grand prix HOBRO AKVAVIT.**      **Aktieselskabet  
Spritfabriken FORTUNA.**

# HAMBURG.

## Prima Bunker-Kul.

*Bd. Blumenfeld.*

**HAMBURG.**

Dovenhof 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:  
Feldblume. Comptoir 38. Amt I. 1966.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d.</sup>

eneste Fabrikant af

Dick's bekendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Hoved-Depôt for Continentet: **Hamburg:**

Alte Gröningerstrasse 12<sup>1</sup>.

Telegr.-Adr. Dicotto. Telefon 3999.

Agent for Kjøbenhavn:

**Johs. Bülow, Zinnsgade 4. Ø.**

## Emil G. v. Høveling, Hamburg.

(Telegr. Adr. Composi.)

**Patentfarve**

for Skibsbunde og Jærnkonstruktioner imod Rust og imod Bevokning.  
Leverander til mange af de største Damp- og Sejskibsrederier,  
Ene-Leverander til den kejserlige tyske Marine.

NB. For Træskibsbunde særlig virksom Patentfarve imod Bevokning og imod Orm, strygefærdig til umiddelbar Brug.

Agenter og Lagre i: Bergen, Bremerhavn, Elsfleth, Flensborg, Stettin, Rotterdam, Antwerpen, Dünkirchen, Genua etc.

Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:

Kapt. **CARL HAVEMANN**, Kjøbenhavn, Amaliegade 21.

I England under Firma **British Antifouling Composition and Paint Company** Ld. 32 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik i Barking ved London.

Agenter og Lagere i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull, Southampton, New York, Rio, Huenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama, Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney, Mauritius etc.

## Knöhr & Burchard Nfl.

Telegram-Adr.  
KNÖHRHARD

**Hamburg,**

Telephon  
247.

**Damp- & Sejskibsmæglere.**  
**Køb, Salg & Kontrahering af Skibe.**  
Speciel Afdeling for  
**Assurance & Havarisager.**

Agentur  
for udenlandske  
Søassurance-  
Selskaber.

Søforsikringselskabet  
**ØRESUND**

Malme,

tegner Forsikringer ved

**Bergh & Owen,**  
Kjøbenhavn K.

Holmens Kanal 20.

Telefon 97.

Telegram-Adr. „Tonny“.

**Bjerre & Rømer,**  
Skibsmæglere.

Agenter for

**Kullens Enskilda Assurans-  
Förening.**

**Ed. Harth,**

Konservesfabrikant.

St. Kongensgade 101.

Kjøbenhavn K.

Konserves, 

tørrede og saltede


 Grøntsager

anbefales d'Herr.

Skibsprovianterere.

**TH. SIMONSEN,**  
Nyhavn 57.

Sølv Medaille i Malme  
for Lanterner.



### EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1893.      Telegraphic address „SVITZER“.

Agents for  
Great Britain.

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/ Tyne.  
telegraphic address: „Jürgenson“.

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill.  
telegraphic address: „Hobdell“.

The company maintains stations at the following ports,  
where a salvage boat will be stationed, always ready to  
leave at short notice.

<p>COPENHAGEN .....</p> <p>KASTRUP .....</p> <p>ELSNØRE .....</p> <p>KORSØR .....</p> <p>ALBUEN (LAALAND) .....</p> <p>FREDERIKSHAVN .....</p> <p>GOTHENBURG (SWEDEN) .....</p> <p>GREIFSWALD (GERMANY) .....</p>	<p>agents telegraphic address.</p>	<p>»SVITZER“.</p> <p>»HØYER“.</p> <p>»SWITZERGOTTLIEB“.</p> <p>»JØRGENSEN“.</p> <p>»GUNNERSEN“.</p> <p>»SVITZERLUND“.</p> <p>»ELFVERSSON“.</p> <p>»SPRUTH“.</p>
---	--	---

The company's boat „Em. Z. Svitzer“ — in conjunction with the boats belonging to the Northern Salvage Company of Hamburg, viz: s/s „Berthilde“, s/s „Berger Wilhelm“ and s/s „Neva“ — operates in the Mediterranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).

Telefon 2290

Telegr. Adr.: Asbest.

## H. KIRSCHNERS

tekniske Maskinhandel og Lager,

Toldbodvej 22. Kjøbenhavn K.,

anbefaler:

Olier, Pakninger og øvrige Dele til Brug for Sø- & Landmaskiner. Angus originale Pakning, den verdensberømte orig. Bjørnepakning med indregistreret Vare-Mærke samt Tucks originale Patent-Pakninger. Mangeaarg Erfaring som Iste Maskinmester i Dampskibsselskabet „Torm“ garanterer jeg for Levering af kun prima Varer. Ordres til Provinserne ekspederes fragtfrit.

**Danchells Fabriker.**  
**Linoleum.**  
**Voxdug.**



Anker-Mærke

Eneudsalg i Danmark  
for

**Delmenhorster  
Linoleumfabrik.**

Fabrikudsalg: Fabrik og Lager:  
Pilestræde 13. Matthæusgade 5.  
Telefon 545. Telefon 2680.  
Kjøbenhavn.

Anti-magnetiske

Ankergangs

Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og  
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

**PALLE SØRENSEN,**  
6, Sølvtorvet 6.

## Den danske Skibs-Liste og Rederi-Fortegnelse.

Fra Søkort-Arkivet er udgaaet »Danmarks Handelsflaade i Aaret 1897«, udgivet paa Foranstaltning af Indenrigsministeriet og Marineministeriet ved A. Schneider, Chef for Registrerings- og Skibsmaalingsbureauet.

Det er 13de Udgave af den officielle Fortegnelse over danske Krigs- og Handelsskibe, der ere tildelte Kendings-signaler, som her foreligger. Stoffet er ordnet paa samme Maade som i sidste Udgave, nemlig i tre Afdelinger: Kendingssignal-Fortegnelse, Alfabetisk Sejlskibsregister og Alfabetisk Dampskibsregister. I en Indholdsforklaring gives som sædvanlig en Række Oplysninger om Haandbogens Brug; man finder her Meddelelser om Kendings-signal-Systemet, om Kystsignal og Semafor-Stationer, om danske og engelske Signal-Stationer, om særlige danske Signaler og om Stormvarsels-Signaler; fremdeles Forklaring om de alfabetiske Skibs-Registre. Som nyt Afsnit finde vi det om »Skibsmaalets Anerkendelse i Udlandet.« Det fremgaar af dette, at ifølge de derom afsluttede internationale Skibsmaalings-Overenskomster anerkendes Netto-Register-Tonnagen efter »British Rule« nu ubetinget i følgende Stater: Danmark, Storbritannien og Irland, Norge, Frankrig, Grækenland, Tyskland, Spanien, De Forenede Nordamerikanske Stater, Østerrig-Ungarn, Tyrkiet, Japan og Den Argentinske Republik. I Italien og Finland sker derimod Anerkendelsen af »British Rule« kun med visse Modifikationer, idet der for forskellige Rum i Skibet ikke indrømmes Fradrag; i Nederlandene, som følger »Danube Rule«, indrømmes kun Fradrag for Rummene til den bevægende Kraft i Dampskibe overensstemmende med denne Regel; i Sverige, Rusland og Belgien, der følge »German Rule«, indrømmes kun Fradrag for visse Rum, væsentlig Maskin- og Kedel-Rum. Suez-Kanal-Kompagniet og den Europæiske Donau Kommission anerkende Netto-Register-Tonnage efter »Danube Rule« for Passagen gennem Suez-Kanalen samt for Farten paa Donau-Floden.

Gaa vi herefter over til selve Afdelingerne, finde vi som det første Kendings-Signal-Fortegnelsen for Krigs- og Handelsflaaden, som det andet Alfabetisk Sejlskibs-Register med dertil hørende Fortegnelse over Sejlskibs-Rederier, som eje Skibe paa af og over 50 Register-Tons Netto, som det tredje og sidste Alfabetisk Dampskibs-Register med dertil hørende Fortegnelse over Dampskibs-Rederier, som eje Skibe paa af og over 100 Register-Tons Brutto. Skibs-Registrene give som hidtil særdeles udtømmende Oplysninger: om Skibets Kendings-Signal, dets Navn og Fører, dets Art og Takling, dets Bygnings-Sted, Aar og Materiale, dets Dybde, dets Register-Tonnage, dets registrerede Ejer eller bestyrende Reder og Registrerings-Havn; for Dampskibenes Vedkommende desuden Vægt-Tons, Fradrag for Maskinrum m. m.

Det er en Sslvfølge, at en Bog af denne Art, der fremkommer regelmæssigt hvert andet Aar, giver Anledning til interessante Sammenligninger mellem Handelsflaadens Størrelse og øvrige Forhold, da den sidst fremkom, og nu. Vi skulle derfor paa Grundlag af det i Bogen samlede Materiale hidsætte en Række Oplysninger om vor Handelsflaadens Udvikling siden 1895, da Bogens tolvte Udgave fremkom.

Danmarks Handelsflaade bestod d. 1. April 1897 af 3,199 Sejlskibe med en Netto Register-Tonnage af 177,200 Tons og 442 Dampskibe med en Netto Register-Tonnage af 164,800 Tons, ialt 3,641 Skibe med 342,000 Tons. D. 1. Maj 1895 bestod Handelsflaaden af 3,035 Sejlskibe med 190,070 Tons og 390 Dampskibe med 127,700 Tons, ialt 3,425 Skibe med 317,830 Tons.

I de forløbne to Aar er Sejlskibenes Antal altsaa steget med 164, medens deres Tonnage er gaaet ned med 12,870 Tons; Dampskibenes Antal er steget med 52 og deres

Tonnage med 37,040 Tons. Ialt er Antallet af Skibe steget med 216 og Tonnagen med 24,170 Tons. I denne Sammenstilling er imidlertid medtaget alle Fartøjer lige ned til 4 Tons, altsaa ogsaa Fiskerfartøjer. Sammenlignes Fartøjerne af 4—50 Tons viser det sig, at der af disse nu findes 2,453 Sejlskibe med 36,200 Tons og 104 Dampskibe med 1,100 Tons, medens der i 1895 fandtes 2,227 Sejlskibe med 35,610 Tons og 134 Dampskibe med 2,110 Tons; Sejlskibenes Antal er altsaa her steget med 226, deres Tonnage med 590 Tons, medens Dampskibenes Antal er gaaet ned med 30, deres Tonnage med 1,010 Tons. Af Fartøjer af over 50 Tons findes nu 746 Sejlskibe med 141,000 Tons og 338 Dampskibe med 163,700 Tons, medens der i 1895 fandtes 808 Sejlskibe med 154,460 Tons og 256 Dampskibe med 125,650 Tons; Sejlskibenes Antal er altsaa her gaaet ned med 62, deres Tonnage med 3,460 Tons, medens Dampskibenes Antal er steget med 82, deres Tonnage med 38,050 Tons. Det viser sig altsaa, at Stigningen i Sejlskibenes samlede Antal udelukkende skyldes Fartøjerne under 50 Tons, hvis Forøgelse er saa stor, at den ikke opvejes af Nedgangen i Antallet af Fartøjer over 50 Tons. I Samklang hermed falder den samlede Nedgang i Sejlskibs-Tonnagen udelukkende paa Skibe over 50 Tons, og den formindskes kun lidet af den Stigning i Tonnagen, der har fundet Sted for Sejlskibe under 50 Tons. For Dampskibenes Vedkommende falder Forøgelsen i Antal og Tonnage udelukkende paa Skibe over 50 Tons.

Af Fortegnelsen over Sejlskibsrederier kan udledes en Del Oplysninger om Tonnagens Stigning eller Nedgang i de forskellige Havne. Vi meddele saadanne for de Pladers Vedkommende, hvor Skibsrederiet drives i større Omfang. Oplysningerne indbefatte saavel Damp- som Sejlskibe.

Aalborg har nu 6,390 Tons; Fremgang siden 1895 230 Tons. Aarhus 4,873 Tons; Nedgang 877 Tons. Dragør 2,898 Tons; Nedgang 622 Tons. Esbjerg 6,186 Tons; Fremgang 3,576 Tons. Faaborg 2,742 Tons; Nedgang 428 Tons. Fanø 45,421 Tons; Fremgang 951 Tons. Holbæk 1,150 Tons; Fremgang 20 Tons. Horsens 2,087 Tons; Nedgang 3 Tons. Kjøbenhavn 150,827 Tons; Fremgang 32,167 Tons. Kolding 3,756 Tons; Nedgang 514 Tons. Marstal 25,479 Tons; Nedgang 721 Tons. Nexø 1,462 Tons; Nedgang 58 Tons. Nyborg 638 Tons; Nedgang 62 Tons. Nykjøbing F. 1,062 Tons; Nedgang 78 Tons. Nykjøbing M. 949 Tons; Nedgang 251 Tons. Nykjøbing S. 960 Tons; Nedgang 190 Tons. Odense 3,403 Tons; Nedgang 257 Tons. Rudkjøbing 5,180 Tons; Fremgang 30 Tons. Rønne 5,661 Tons; Nedgang 159 Tons. Skjelskør 3,327 Tons; Nedgang 1,183 Tons. Svendborg 20,765 Tons; Nedgang 1,985 Tons. Ærøskjøbing 2,528 Tons; Nedgang 252 Tons.

Af Fortegnelsen over Dampskibsrederier fremgaar det, at Kjøbenhavn nu har 238 Dampskibe med 135,284 Reg.-Tons Netto; siden 1895 er Hovedstadens Dampskibsflaade forøget med 29 Skibe med 29,122 Tons. Byens og Landets største Rederi, »Det forenede Dampskibs Selskab«, har nu 113 Dampskibe med 50,600 Tons; det har siden 1895 forøget sin Flaade med 1 Skib med 1,740 Tons.

Disse kortfattede statistiske Oplysninger fremgaa umiddelbart af en Sammenligning mellem den ny Skibs-Liste og dens nærmeste Forgænger. Til en mere indgaaende Undersøgelse af Handelsflaadens Udvikling giver Bogen ikke direkte Anledning, saa meget mindre som Statistisk Bureaus aarlige Aaroversigter bringe de omfattende Oplysninger, der ere fornødne til en virkelig Indtrængen i dette Æmne, der har saa megen Interesse for alle Søfarts-Interesserede.



Som Haandbog for Enhver, der er knyttet til vor Skibsfart, hævder den ny Udgave af Skibs-Listen fremdeles sin fremtrædende Plads i vor maritime Literatur, og det turde være uforment at anbefale den som saadan. Med sit fortræffeligt ordnede Indhold, sin fikse og kendte Udstyrelse vil den ny Udgave i de næste to Aar være den paalidelige Vejleder for alle, der søge Oplysninger om danske Skibe, deres Ejere og Førere.

## Svensk Søretsdom.

Er Forsikreren ved Kaskoforsikring ifølge svensk Sølov forpligtet til at erstatte det Vederlag, som den Forsikrede maa yde Tredjemand i Anledning af ved Sammenstød forarsaget Tab af Menneskeliv?

Den 11. Oktober 1891 afgik Damperen Alex. Keiller fra Antwerpen med Gøteborg som Bestemmelsessted. Snart efter at den havde forladt Afgangstedet, kolliderede den med en Jagt. Ved Kollisionen druknede to Passagerer, hørende til denne sidste. Handelsretten i Antwerpen dømte Damperens Rederi til at erstatte Jagten  $\frac{3}{4}$  af den denne paadragne Skade.

Desuden fordrede Arvingerne efter de tvende druknede Passagerer, at Rederiet skulde erstatte dem med et passende Beløb Tabet af deres Slægninge. Ifølge belgisk Lov er nemlig ethvert Rederi, det være indenlandsk eller udenlandsk, saafremt Sammenstød, hvori nogen Fører af dettes Skibe har Skyld, har fundet Sted paa belgisk Søterritorium, forpligtet til at erstatte det herved foranledigede Tab af Menneskeliv eller den herved forarsagede Legemsbeskadigelse.

Førend Rederiet traf noget Arrangement med Arvingerne, henvendte det sig til Forsikringselskabet, hvori Dampskibet var forsikret paa de for dettes Kaskoforsikring almindelige Vilkaar, med Anmodning om Refusion af det Beløb, det vilde have at udrede for bemeldte Personers Død. Forsikreren vilde dog ikke anerkende nogen Forpligtelse hertil, da den ved Tiden for Sammenstødet gældende Sølov af 23. Februar 1864 i Forbindelse med den af Selskabet ved Forsikringens Tegning udstedte Police efter dets Formening kun medførte Forpligtelse for det til at erstatte den Skade, Jagten havde lidt.

Begge Parter blev dog for saa vidt enige, som Forsikreren tilbød ikke at gøre nogen Indsigelse mod Størrelsen af det Erstatningsbeløb, hvorom Rederiet og Arvingerne maatte træffe Aftale, saa at en eventuel Proces mellem dem alene skulde dreje sig om, hvorvidt Forsikreren overhovedet var pligtig eller ikke til at svare for saadan Risiko. I Henhold til denne Aftale ordnede Rederiet Forholdet til Arvingerne.

Før Sagens Indbringelse for Retten, henskød man den til den herværende Dispatchørs Afgørelse.

Rederiet paaberaabte sig til Fordel for dets Anskuelse, at den svenske Sølov af 1864 § 223 bestemte, at Forsikreren var pligtig at svare for Følgerne af enhver Fare, hvorfor den forsikrede Genstand udsattes i Forsikringstiden. Særlig bestemte § 223, 7de Stk., at Forsikreren svarede for den Skade ved Sammenstød, som hidrører fra, at Forsikringsgenstanden maa udrede Erstatning for den Skade, som tilføjes Tredjemand, samt § 224, 1ste Stk., at Forsikreren staar til Ansvar for den Skade, som hidrører fra den Tredjemand paaførte Skade, som er forvoldt ham ved Førers eller Besætnings Brøde. Rederiet gjorde endvidere gældende, at Forsikreren ifølge Søfartens og Forsikringskontraktens Natur staar til Ansvar for det Tab, den Forsikrede kan rammes af, hvor paa Jorden end det forsikrede Skib befinder sig. Heraf er Følgen da, at det Beløb, Forsikreren vil have at udrede, vil være yderst

ulige, idet Beregningen vil være at foretage efter de Kutyper og Love, som gælde i det Land, hvor Erstatningen skal fikseres.

Forsikreren gjorde paa sin Side gældende, at den i § 223 omtalte Skade ej havde saadanne Tilfælde som nærværende for Øje. Dette fremgik klart af Sølovens Kapitel: »Skade gennem Skibssammenstød.« (Skada genom fartygs ombordlægning.) I dette, som maa antages udtømmende at angive de Arter af Skade ved Sammenstød, der vil være at godtgøre, benævnes de altid som Skade paa Fartøj eller Ladning. Lovgiveren har altsaa ikke forudsat Erstatning for Skade af nogen anden Art. Den angivne Skade kan imidlertid ej henregnes hertil; den kunde være indtruffen aldeles isoleret, uden at Fartøjet havde lidt nogensomhelst Overlast. Den havde samme Natur som enhver anden, som kunde være opstaaet gennem skadegørende Handlinger fra Kaptajns eller Mandskabs Side. Havde Rederiet derfor villet sikre sig mod saadant Tab, havde det ligget nær at forsikre sig mod saadan Risiko.

Endelig gjorde Forsikreren gældende, at slig Risiko maa falde udenfor Sørettens Omraade. Dette fremgaar bl. a. deraf, at Søloven ikke omtaler den. Det vilde være urimeligt, om denne, der ellers detailleret angiver Forsikringsgenstandene, ikke særlig skulde have medtaget Risiko af bemeldte Art, især da saadanne Tab let kunne opgaa til Totalværdien af et Fartøj og kunne risikeres ved saa godt som ethvert Sammenstød.

Dispatchørens Afgørelse lød paa, at da nævnte Skade i det mindste efter Bogstaven kunde henføres under Ordene i Sølovens § 223, 7de Stk., maatte Forsikreren i Mangel af Reservation paa Grund af Sølovens Bestemmelser være pligtig at dække det til de Druknedes Arvinger af Rederiet udrede Beløb. At Søloven ej i sit Kapitel om Skade ved Skibssammenstød har fikseret nogen Regel om Erstatning for Tab af Menneskeliv — hvilket har sin Rod i, at Rederiet ifølge svensk Ret ikke er erstatningspligtigt for saadant ved Sammenstød — drager ingenlunde den Konsekvens med sig, at Erstatning for Tab af Menneskeliv ej kan indbefattes under bemeldte § 223, 7de Stk., da Rederiet, ved Spørgsmaal om Farens Omfang i Almindelighed, ofte er underkastet fremmed, fra svensk i mange Retninger afvigende Lovgivning. At Forsikreren maa svare for den Formindskelse i Fartøjets Værdi, som en dette paahvilende Erstatningspligt for Menneskeliv medfører, synes ikke i den Grad fremmed for Forsikringskontraktens Natur, at Forsikreren alene af saadan Aarsag skulde være fri for nævnte Pligt.

Raadstueretten stadfæstede Dispatchørens Afgørelse.

Ifølge den nugældende svenske og danske Sølovs §§ 249, 1. Membr., synes Resultatet ikke mindre tvivlsomt.

*Carl Salicath.*

## Det 4de nordiske Søfartsmøde

vil, som vi tidligere have meddelt, blive afholdt i Stockholm d. 1ste, 2den og 3die Juli. Om Mødets Ordning saavel som om de Sager, der ville blive Genstand for dets Behandling, se vi os i Stand til at meddele følgende Oplysninger.

De af Mødets Deltagere, der ere ankomne til Stockholm d. 30. Juni, samles om Aftenen paa Udstillingens Hovedrestaurant for at indlede Bekendtskaber m. v. Der vil her blive uddelt Frikort til Udstillingen, gældende for 6 Dage, til Deltagerne. Torsdagen d. 1. Juli aabnes Mødet i Rigsdagens 2det Kammers Plenarsal og Forhandlingerne tage deres Begyndelse. Om Eftermiddagen er der Middag paa Hasselbacken. De følgende to Dage anvendes Formiddagen ligeledes til Forhandling. Om Fredagen vil der dernæst om Eftermiddagen blive Lejlighed til at besøge »Skansen«, Udstillingen m. m.; om Aftenen er der en Sammenkomst i Tivoli. Lørdag Eftermiddag er der

Udflugt med Dampbaad til »Saltsjöbaden«, hvor Stockholms Skibsredere, Grosserer-Societet m. Fl. give en Middag for Mødets Deltagere. For Mødets Deltagere søges der om Reduktion i Billetpriiserne paa svenske Statsbaner og paa flere svenske Dampskibslinier. Indbydelsen til Mødet med det fuldstændige Program vil snart foreligge.

Mødets Arbejdskomité har, som det fremgaar af ovenstaaende, draget Omsorg for Deltagernes Velvære under Opholdet i Stockholm. Imidlertid synes det, at Komiteen ogsaa har været heldig med Valget af de Emner, der ere opførte paa Mødets Dagsorden. Denne foreligger endnu ikke officielt, men vi nævne her nogle af de Punkter, der synes os at frembyde mest Interesse:

»Have Sølovens Bestemmelser om Afgivelse af Søforklaring opfyldt deres Hensigt: at tilvejebringe fuldstændige Oplysninger om Aarsagerne til og de nærmere Omstændigheder ved Søulykker.«

»Under Henviisning til, at man i Udlandet begynder at fastslaa som Princip, at den Skade, der forarsages ved Sammenstød, hvor der er begaaet Fejl paa begge Sider, fordeles i Forhold til Omfanget af de begaaede Fejl, hen-tilles det, at Mødet tager dette Spørgsmaal under Overvejelse og eventuelt vedtager en Beslutning om det.«

»Bør Størrelsen af Skibes Besætning bestemmes ved Lov.«

»Er Indførelsen af Panteret i Skibe ønskelig for den nordiske Skibsfart.«

»Om Ønskeligheden af Tillægsbestemmelser til de internationale Søvejsregler.«

»Hvad kan og bør gøres til Forebyggelse af komdemnerede Fartøjers Anvendelse i Fragtfart, uden at deres Sødygtighed eller Reparation er godtgjort.«

»Hvad er den første Betingelse for en lønnende Rederibedrift.«

»Om Skibes Form.«

Af ovenstaaende Emner er kun det sidste opført paa Dagsordenen efter Initiativ fra dansk Side, idet det er anmeldt af Ingeniør H. C. Vogt af Kjøbenhavn. Foruden dette er fra dansk Side anmeldt en Sag, som synes os at frembyde megen Interesse, fordi den mulig kan føre til Resultat af virkelig Betydning for de tre Rigers Skibsfart. Den er paa Mødets Dagsorden foreløbig formuleret saaledes:

»Hvilke Paragrafer i de bestaaende nordiske Sølove maa fra Skibsfartens Side ønskes ændrede?« og den er anmeldt af Dampskibsrederi-Foreningen, Dansk Sejlskibsrederi-Forening og Den almindelige danske Skibsfører-Forening af 1874. I en Artikel i dette Blad for 11. Februar d. A fremhævede vi Ønskeligheden af, at netop den her omhandlede Sag blev opført paa det nordiske Søfartsmødes Dagsorden, og det er os derfor en Tilfredsstillelse, at dette er sket ved Initiativ fra tre af de største danske Søfartsforeningers Side. Vi haabe, at det vil lykkes Mødet om dette Spørgsmaal at vedtage Beslutninger, der maa vise sig at faa virkelig praktisk Betydning.

I Tilslutning til ovenstaaende anføre vi, efter Meddelelse fra Nordisk Skibsreder-Forening, at Deltagere i Mødet kan sikre sig Logis ved Henvendelse til Udstillingens Indkvarterings-Bureau, Operahuset i Arsenalgaden, Stockholm. Dagspriserne for Logis variere efter Beliggenheden indtil en Gennemsnitspris af 4 Kr. i de centrale Dele af Byen. Gennemsnitsprisen paa Udstillingens Hotel er 5 Kr. pr. Værelse. Disse Priser indbefatte Logis, Lys og Service. Henvendelse til Indkvarteringsbureauet, Rigstelefon 2316 og 2317, bør ske helst med 14 Dages og mindst med 8 Dages Varsel, og Prisen, man vil give for Logis, bør nævnes.

## Belize. Honduras.

Vi have modtaget følgende:

Tillad mig, Hr. Redaktør, gennem Dansk Søfartstidende at advare danske Redere mod at slutte deres Skibe til at laste i Belize til den meget gængse Rate 27/6 C. f. O. 2/6 »less if direct«. For det første er den Passus, »C. f. O.« skær Humbug, idet næppe 1% af Skibene bliver sendt for Ordre, men alle faa næsten uden Undtagelse direkte Ordre, selv om Ladningen ved Skibets Afgang endnu ikke er solgt. Man er imidlertid tilbøjelig til at regne Fragten ud efter 27/6, medens den i Virkeligheden kun er 25/; dernæst kan man i mange Tilfælde paaregne ca. 2/9 pr. Ton i Lægterage, hvilket yderligere reducerer Fragten til 22/3; endvidere kan man altid gøre Regning paa at ligge alle Liggedagene ud i Belize, nemlig 8 Arbejdsdage pr. 100 Tons indtaget Logwood, hvilket er en alfor enorm Tid i Forhold til den usle Fragt. Dertil er Træet som oftest saa slet, at mange Skibe kun lade et Kvantum, svarende til Register-tonnagen. Udgifterne ere store: 10/— pr. Fod i Lodspenge ind, det samme ud. Stevedore ca. 25 Cent Guld pr. Ton etc.; naar man dertil regner, at Forskud, som trækkes paa Fragten, betales med ca. 12 %, er det klart, at en saadan Forretning kun giver Underskud.

*Nauticus.*

## Langebros Ombygning.

Som vi tidligere have omtalt her i Bladet, (se Nr. 44 for 1895 og Nr. 4 for 1896), foreligger der for Kjøbenhavns Borgerrepræsentation et Forslag om at ombygge Langebro. Dette Forslag har været behandlet af et Udvalg, der nu med Direktør Hagemann som Formand og Ordfører har afgivet Betænkning. Det Resultat, som Udvalget er kommet til, vil, tro vi, blive modtaget med Tilfredsstillelse i Søfartskredse, idet man synes at have haft et aabent Øje for de Interesser, der for Skibsfartens Vedkommende ere knyttede til denne Sag, og som ses under Sagens Behandling med megen Styrke at være blevne gjort gældende fra Havneforvaltningens Side. Vi referere de Punkter, der berøre disse Interesser.

Den Indstilling fra Magistraten, som forelaa fra Udvalget, gik ud paa at bygge en ny Langebro, der i Lighed med Knippelsbro skulde være en Klapbro med en fri Gennemsejlingsaabning paa 60'. Havnekaptajn Drechsel kom imidlertid gennem en Række Undersøgelser af bevægelige Broers Indretning og Dimensioner forskellige Steder i Udlandet til det Resultat, at den fri Gennemsejlingsaabning burde være mindst 70'. Denne Fordring kunde imidlertid vanskelig ske Fyldest i den planlagte ny Langebro, der vilde blive dyrere end en Svingbro med denne Aabning. — Udvalgets Undersøgelser af dette Spørgsmaal have givet det Resultat, at alle nyere Broer over lignende Farvande som her, ere byggede med fra 65—100 Fods Aabning, i enkelte Tilfælde endog langt derover. Af Hensyn til Nutidens Krav vilde 60' dog formentlig være tilstrækkeligt. Udvalget har gennem Havnevæsenet faaet tilstillet en Række Erklæringer af erfarne Skibsførere og Lodser, der gaa ud paa, at den nuværende Langebro med sin Aabning af 42' er let at passere, fordi den ligger ret paa Strømmen, men at man, da Skibene stedse blive større og bredere, ikke burde gøre Aabningen under 60' — en enkelt Skibsfører foreslaar dog 80' — i den ny Bro. Udvalget har bøjet sig for Hensynet til Fremtidens Udvikling med Hensyn til Skibenes Dimensioner og har erkendt, at det af Havnekaptajnen mod stor Styrke hævdede Maal for den mindste Gennemsejlingsaabning, Havnevæsenet kan lade sig nøje med, 70', ikke bør formindskes af andre end rent økonomiske Grunde.

Da der nu maa udarbejdes ny Planer og Overslag, forinden Sagen kan fremmes paa det i ovenstaaende antydede Grundlag, ere alle interesserede Parter endes om et Program, som Borgerrepræsentationen i sit Møde i Mandags har godkendt. Af dette anføre vi: at Gennemsejlingsaabningen skal være 70' fri Aabning; Aabning og Lukning skal ske saavel ved Haandkraft som ved mekaniske Midler og skal ikke tage mere Tid end højest nødvendigt; at den frie Højde under Broen i Gennemsejlingsaabningen skal være c 8 $\frac{1}{2}$ '. — Magistraten foranlediger, at Havnevesenet udarbejder Planer og Overslag saavel til en Svingbro som til en Klapbro; da denne sidste formentlig vil blive kostbar med en Aabning af 70', udarbejdes ogsaa en skitsemaessig Plan af en Klapbro med en saa stor Aabning som muligt, uden at Omkostningerne overskride de til en Svingbro med 70' Gennemsejlingsaabning beregnede.

## Fragtmarkedet.

Fragterne bevæge sig stadig sendrægtigt af Sted i det gamle Leje, der findes ingen Stigen eller nævneværdig Falden, alt er Fladhedens og Roens stille Resignation, hvorhen man fæster Blikket i det store Rum, der bærer det pompøse Navn »Verdensmarkedet«. Ugens Overraskelser paa Forretningslivets Omraade bevæge sig stadig omkring det velkendte runde Tegn, der danner Grænsen mellem det negative og det positive i vort Talsystem. Vi staar ved Nulpunktet! det er dette Intet, vi skulle tage op til Behandling, og som vi til Trods for Sujettets Haableshed alligevel vil forsøge at fralukke nogen Interesse.

Der rejser sig saa ofte blandt Rederierne et Vredesudbrud mod vor Tids moderne Fragtspekulanter, der vel har deres egentlige Hovedsæde i London, men hvis Virksomhed spores i det hele almindelige Marked, ogsaa i vore hjemlige Forhold, specielt naar Eksporten fra russiske og tyske Havne tages med; vi have mange Gange i Blade og Tidsskrifter set tendentiøse Artikler mod disse Forretningsmænd, hvis Virksomhed er af en egen Art. Uden at ville forsvare deres Taktik, der vel som oftest har en skadelig Indflydelse paa Fragtmarkedet i sin Helhed, ønske vi dog med et Par Ord at kaste et noget andet Strejfly ind over en Trafik, der, forekommer det os, bliver behandlet noget for ensidigt og for strængt.

Disse Handelsmænd, der enten ejer Kapital eller slet intet, indgaar altsaa Engagements med større Køhmandshuse og garanterer Tonnage til den Minimumsfragt, der er nødvendig for at Forretningen overhovedet kan gøres; herefter begynder Spillet, thi andet end Spil kan man sikkert ikke kalde denne Handelsmetode. Daler Raterne, er der Penge at tjene, ofte store Penge, viser der sig derimod en opadgaende Tendens, da modarbejdes en saadan med alle Midler af Spekulanterne, og dette kan selvfølgelig kun skade Rederierne; men nu kommer det Øjeblik, hvor Fragterne trods alle »tricks« uafvendelig skyder i Vejret, da er Tiden kommen, hvor disse Folk gribes af Nervøsitet og løber om Kap for at redde, hvad reddes kan, og da maa man erkende, at de yder Rederierne en mægtig Tjeneste. Det er i Virkeligheden ofte Spekulanterne, der ved den indbyrdes Byden paa Tonnagen skaber den gode Konjunktur og giver Stødet til Rejsning af Fragterne. Dette maa ikke glemmes i Bedømmelsen af deres ellers saa lyssky Arbejde. Rederne tager ofte gode Stik hjem, selv om nu og da en Spekulant knækker Halsen derved — men Ordet Medlidenhed findes jo ikke i et moderne Handelsleksikon. Sluttelig skulle vi blot pointere, at disse Garantier af Tonnage i mange Tilfælde er Basis for Forretninger, den forsigtige Køhmand ellers ikke vilde have haft Mod til at gøre; derfra de mange Laster til de mange Skibe.

Ugens Fysiognomi have vi givet i Begyndelsen; vi skulle blot herefter fremkomme med de tørre Tal. Sortehavet vedbliver at være mat, der er sluttet Odessa L. H. A. R. 2500 Tons prompt 7/9, Odessa Moss og Christiania prompt 9/—, til Bergen direkte er gjort en 4200 Tons Baad 8/6. Fremdeles noteres Azoff, Aarhus eller Kjøbenhavn 3300 Tons 10/3. Azoff Vest-Italien 10 $\frac{3}{4}$  frcs., en, — 11 francs to Havne; yderligere Donau Antwerpen eller Rotterdam 11/—, Braila Rotterdam 10/6, Poti Harburg 12/— Malm. Middelhavet frembyder intet nyt af Interesse. Alexandria berth rates til London eller Hull noteres 7/— à 7/6, en mindre Baad er sluttet Alexandria U. K. 8/—, yderligere Sevilla Glasgow 3000 Tons 5/9, Bilbao Middlesbro 5/7 $\frac{1}{2}$ , option Stockton 5/9, Bilbao Cardiff og Newport 2100 Tons prompt 5/4 $\frac{1}{2}$ . Genua og Livorno London 1850 Tons lump sum Fragt £ 1050 Nedfragterne til Middelhavet fra Kulhavnene holde sig gode, som altid, hvor Returfragterne ikke virke annimerende paa Rederierne; der er sluttet 3500 Tons Damper Newcastle Venedig 8/6, Cardiff Marseilles 9 frcs., Valencia og Candia 6/9.

Amerika er elendig. Kornfragterne fra nothern range er 2/1 $\frac{1}{2}$  à 2/3 C. f. O— 2/6 à 2/7 $\frac{1}{2}$  Danmark, Begæret efter Tonnage er ringe og de fremtidige Udsigter ikke lyse. Der er sluttet Baltimore Belfast 14,000 quarters 2/—, New York Hull eller Tyne 2/—, Galveston Continentet 11/— nett charter. New-Orleans U. K. Continent ligeledes 11/— nett. Fernandina Hamburg 14/6, Tampa Rotterdam 15/6. Pensacola Newport eller Cardiff 100/—, Bristol Kanalen exclusive, Gloucester 101/3. London 103/9. Pensacola Liverpool 100/—, Pensacola Alexandria 115/—, der søges mindre Sejler til Danmark og noteres til 105/— à 110/—.

Ostindien er stadig meget mat. Bombay for Afskibning Maj/Juni bør sættes til 8/—, der noteres Calcutta til Dundee 15/—. Hamburg 15/— à 16/—. Ugen har en Befragtning at opvise, der har Interesse, idet en under norsk Flag farende, men iøvrigt dansk Damper, er fragtet Rangoon — O. C. 15/—. Calcutta Bombay noteres 6 $\frac{1}{4}$  à 6 $\frac{1}{2}$  Rs.

Kulmarkedet er som berørt fast til Middelhavet, men derimod meget flovt paa Østersøen. Der er sluttet Tyne eller Blyth Kjøbenhavn 3/6, Firth of Forth Kjøbenhavn 3/9 og man kan maaske vente sig yderligere Reduktion, dette er selvfølgelig for større Dampere; for smaa Baade gives stadig 4/9 à 5/— dansk Havn aabent Charter, og noteres 4/6 Kallundborg, 4/6 Middelfart, 4/6 à 4/9 Vejle, saa fremdeles, alt efter Pladsernes Popularitet blandt Rederne. De danske Kulkøbmand synes efterhaanden at forstaa, at den velkendte Frase »time is money« ogsaa kan have sin Betydning overfor Dampene. Vist er det, at man mere og mere kommer ind paa herhjemme at knibe Fragterne ned samtidig med at man ekspederer Baadene i forceret Tempo med 4 til 700 Tons Losning pr. Dag; og Rederne finde sig som Regel tilfredse hermed; et Afslag paa 3 pence pr. Ton kan betale sig, naar der spares 4 à 5 Dage, da man faar flere Laster paa Kølen, flere Chancer for Gevinst!

Østersøen er rolig. Petersborg muligvis en Tone fastere, Libau Riga uden Forandring. Paa Træmarkedets Omraade gaar alt sin vante Gang, dog rykker ogsaa her de store »tramps« nærmere ind paa Livet; vi have netop set, at en 2000 Standard Damper er bleven fragtet fra Nordbotten til England; hvormange Smaafartøjer ere ikke opslugte af en saadan Kolos? 2000 Standard paa en Gang i et Skib — og man øjner uvilkaarligt allerede nu Faren for vore Smaa-Dampere i den Trafik, hvor de i de sidste Aar have fundet deres Erhverv.

## Ugens Havarier.

Suomi, 3/m. Skonnert af Wiborg, kom d. 19. ds. paa Grund paa Middelgrunden. Flot med Assistance og fortsat Rejsen til Hull.

Eberstein, Dpsk. af Bremen, kom d. 20. ds. paa Grund paa Saltholmen. Flot med Assistance af Svitzers og fortsatte Rejsen til Bona.

Ann & Mary, 3/m. Skonnert af Inverness, kom d. 19. ds. paa Grund paa Middelgrunden. Flot ved egen Hjælp og fortsat Rejsen til Granton.

Ausio, Barkskib af Raumo, kom d. 24. ds. paa Rejsen fra Helsingfors med Plankelast til Grangemouth paa Grund paa Sandrevet syd for Dragør. Flot med Assistance og fortsat Rejsen.

Ajax, Dpsk. af København, er d. 23. ds. paa Rejsen fra Pillau til Newcastle indkommet til Shields ved Hjælp af Bugserdamper med Skade paa Maskinen.

Gerda, Skonnert af Marstal, er ankommet meget læk til Bergen. Skibet har nu losset Størstedelen af sin Kul-ladning. Naar Skibet er udlosset gaar det i Dok for at repareres.

## Fra Sø og Land.

Konsul Olof Hansen, Medindehaver af det bekendte Skibsreder-Firma C. K. Hansen, er afgaaet ved Døden. Han var født i Helsingør i 1842 og fik i en ung Alder Ansættelse hos Skibsmægler-Firmaet Hecksher & Søn. Allerede i 1857 blev han ansat hos Firmaet C. K. Hansen; han arbejdede sig i dette frem til en anset og betroet Stilling og ved sin Chefs Død indtraadte han i Firmaet. I den lange Aarrække, i hvilken den Afdøde har været Medlem af dette, har han ved sin Dygtighed som Forretningsmand og sit grundige Kendskab til Søfartsforhold her hjemme og i Udlandet væsentlig bidraget til at fæstne den Anseelse, Firmaet overalt nyder. Københavns Skibsreder-Stand har i den Afdøde mistet et af sine dygtigste Medlemmer.

Olof Hansen var til sin Død Viceformand i Dampskibsrederi-Foreningen.

Hr. Skibsmægler Jorge E. Peltzer, Buenos Aires, tilskriver os under 29. April:

Kaptajn J. P. Jacobsen, Fører af Bark »Richard« af Nykjøbing paa Sjælland, som i mange Aar har faret her paa den sydamerikanske Kyst, hvor han ved sin elskværdige og bramfrie Fremgangsmaade har erhvervet sig mange Venner, afgik ved Døden her d. 27. ds. og blev stedet til Jorden d. 28. ds., ledsaget af en Vennekare, som føler Tabet af ham.

Den af Skibsrederne F. & A. Nielsen i Rudkjøbing mod Transportforsikrings-Selskabet »Schweitz« i Zürich ved dets herværende Generalrepræsentant anlagte Sag til Betaling af Forsikringssummen for den Rederiet tilhørende Skonnerbrig »Nadinka«, der forliste i Nordøen i 1895, er i Gaar paadømt af Højesteret. Sø- og Handelsrettens Dom, der findes refereret i nærværende Blad for 24. September f. A., gik ud paa, at Forsikringselskabet skulde betale det paastaaede Beløb, 15,680 Kr. med Renter; Rettens Formand afgav et dissenterende Votum, i hvilket han hævdede, at Selskabet kunde frifindes. — Højesteret har stadfæstet Sø- og Handelsrettens Dom.

Erstatning for Paasejling. »Det sydfynske Dampskibsselskab« er d. 17. ds. ved Overretten i København dømt til at betale Kaptajn O. J. Olsen, nu af Stensby, 170

Kr. i Erstatning for Skade, som Dampskibet »Svendborgsund« ved Paasejling forarsagede Kaptajn O. J. Olsens Jagt »Lyra« den 25. Maj 1894 i Farvandet mellem Thurø og Torseng. (Ærø Avis).

Firmaet Budtz Müllers Efterfølgere her i Byen har udsendt et stort, illustreret Katalog over dets Udvalg af Fotografi-Apparater og alt til Fotografien henhørende.

## Fra Island, (Seydisfjord).

Vejret har været meget stormfuldt, Skibulykker meldes overalt her oppe. I Øfjord er 8 islandske Fartøjer strandede. Fra Reykjavik meldes, at det flydende, franske Hospital St. Paul, en tremastet Skonnert, kun 4 Maaneder gammel, er Vrag, desuden flere franske Fiskefartøjer havarerede eller forliste. En norsk Hvalfanger er grundstødt paa Islands Nordkyst (Thorshavn), en anden Hvaldamper, tilhørende Firmaet Amlie i Kristiania savnes aldeles med 30 Mands Besætning. Heimdal kom hertil den 15de og afgik i Morges paa Inspektionstur. Fiskeriet er begyndt enkelte Steder ganske lovende.

*Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonceafdeling.*

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra New-Orleans 2. Maj, bestemt til Rotterdam, Kbhvn., Antwerp. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Kbhvn. 18. Maj, bestemt til Bordeaux. — Antwerpen, Caroc, ankom til Antwerpen 23. Maj, bestemt til Kbhvn. — Castor, Holm, afgik fra Kbhvn. 17. Maj, bestemt til Algier. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til Kbhvn. 22. Maj, bestemt til St. Petersburg. — Dagmar, Gade, afgik fra St. Petersburg 22. Maj, bestemt til Strømfors. — Douro, Brabrand, ankom til Lissabon 24. Maj, bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Kihl, afgik fra St. Petersburg 24. Maj, bestemt til Riga. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Messina 25. Maj, bestemt til Malaga. — Kiew, Rabe, ankom til Kbhvn. 21. Maj, bestemt til Danzig, Stettin. — Kursk, Staal, afgik fra Riga 25. Maj, bestemt til Portugal. — Leopold II, Kruse, ankom til Konstantinopel 25. Maj, bestemt til Sortehavet. — Louisiana, Jensen, afgik fra Reval 22. Maj, bestemt til St. Petersburg. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til St. Petersburg 10. Maj, bestemt til Kbhvn. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Antwerpen 25. Maj, bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Kbhvn. 21. Maj, bestemt til St. Petersburg. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Algier 20. Maj, bestemt til Sortehavet. — Tejo, Fenger, afgik fra Riga 25. Maj, bestemt til Kbhvn., Oporto. — Tomsk, Andersen, afgik fra Collo 24. Maj, bestemt til Algier, Bougie. — Vesuv, Norden, afgik fra St. Petersburg 23. Maj, bestemt til Riga. — Viking, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 25. Maj, bestemt til Madeira. — Xenia, Ingerslev, ankom til Dunkirk 22. Maj, bestemt til Antwerp.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Libau 21. Maj, bestemt til Riga. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Trondhjem 24. Maj, bestemt til Kbhvn., Stettin. — Charkow, C. Fischer, ankom til Kbhvn. 24. Maj, bestemt til Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom til Pillau 23. Maj, bestemt til Kbhvn., London. — Christianssund, Bay Schmith, ankom til Stettin 20. Maj, bestemt til Kbhvn., Vestnorge. — Constantin, C. Bloch, pass. Kbhvn. 24. Maj, bestemt til Antwerpen. — C. P. A. Koch, M. Møller, ankom til Stettin 24. Maj, bestemt til Kbhvn, Kristiania. — Fanø, Clausson-Kaas, pass. Kbhvn. 24. Maj, bestemt til London. — Frederik, Harboe, ankom til Pillau 20. Maj, bestemt til Kbhvn., Hull. — Georg, Petersen, ankom til Liverpool 21. Maj, bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Lind, ankom til Antwerpen 23. Maj, bestemt til Kbhvn. — Kasan, Mortensen, ankom til London 23. Maj, bestemt til Kbhvn. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 23. Maj, bestemt til Island. — Lion, C. Kromann, ankom til Kbhvn. 23. Maj. — Louise, Brabrand, afgik fra Hull 23. Maj, bestemt til Kbhvn., Kønigsberg. — M. G. Melchior, P. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 24. Maj bestemt til Kristiania. — Minsk, Olsen, ankom til Manchester 24. Maj, bestemt til Kbhvn., Stettin. — Morsø, Frisenette, ankom til London 24. Maj, bestemt til Libau. — Moskov, Petersen, afgik fra Antwerpen 23. Maj, bestemt til Kbhvn., Riga. — Nidaros, J. Andersen, ankom til Kbhvn. 23. Maj, bestemt til Hangø. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 14. Maj, bestemt til Kbhvn., Riga. — Nordjylland, Hansen, ankom til Libau 17. Maj, bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Perm, Christensen, ankom til Havre 24. Maj, bestemt til Kbhvn., Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom til Hull 22. Maj,

bestemt til Kbhvn., Libau. — Romny, Harder, ankom til Libau 21. Maj, bestemt til Kbhvn., Hull. — Thyra, Ryder, afgik fra Leith 20. Maj, bestemt til Færøerne, Island. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Riga 15. Maj, bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 24. Maj, bestemt til Riga. — Ceres, Corfitzon, ankom til Kbhvn. 24. Maj, bestemt til London.

Ficaria, J. V. Fenger, afgik fra Newcastle 26. Maj, bestemt til Kbhvn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 27. Maj, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 25. Maj, bestemt til Nykjøbing F. — Krone'n, J. Borries, afgik fra Odense 27. Maj, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 26. Maj, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, Bay, afgik fra Nakskov 26. Maj, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens, Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 25. Maj, bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm, Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Libau 20. Maj, ankom til Rotterdam 26. — Frode, H. W. Wisberg, afgik fra Schiedam 24. Maj, bestemt til Newcastle. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Kronstadt 25. Maj, bestemt til Reval. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Swansea 21. Maj, bestemt til Stettin. — Svend, Chr. Holst, afgik fra Libau 24. Maj, bestemt til Bremen. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Blyth 18. Maj, ankom til Kbhvn. 22. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Boness 22. Maj, bestemt til Libau. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Kronstadt 19. Maj, ankom til Jakobsstad 22. — Ragnar, Aug. Hveysel, afgik fra London 21. Maj, ankom til Sunderland 23. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Stettin 21. Maj, ankom til Riga 24. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Blyth 22. Maj, bestemt til Libau. — Magnus, M. Frantzen, afgik fra Reval 16. Maj, ankom til London 22. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Sunderland 19. Maj, ankom til Stettin 23. — Olaf, C. A. Jørgensen, afgik fra Kronstadt 25. Maj, ankom til Narva 26.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Sunderland 13. Maj, ankom til Kronstadt 20. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Kronstadt 16. Maj, ankom til London 23. — Johan Siem, F. Løfler, afgik fra Kronstadt 18. Maj, ankom til Rotterdam 25. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Hull 25. Maj, bestemt til Kronstadt. — H. Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Kronstadt 25. Maj, bestemt til Archangel.

Helmdal, Anine, J. Møller, afgik fra Kbhvn. 16. Maj, ankom til Stockawiken 20. — Kamma, J. C. Jensen, afgik fra Helsingør 21. Maj, ankom til Riga 23. — Helga, H. C. Lagesen, afgik fra Aarhus 20. Maj, ankom til Sundsvall 24. — Martha, A. V. Knudsen, afgik fra Skutskær 18. Maj, ankom til Rouen 25.

Thingvalla, Norge, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 25. Maj, paa Rejse til New-York. — Island, Skjødt, afgik fra New-York 15. Maj, paa Rejse til Kbhvn. — Hekla, Laub, afgik fra New-York 22. Maj, paa Rejse til Kbhvn. — Amerika, Thomsen, afgik fra Kristianssand 14. Maj, paa Rejse til New-York.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Starck, afgik fra Riga 15. Maj, ankom til Ghent 21. — Dania, Troensegaard, afgik fra Baltimore 18. Maj, bestemt til Aarhus. — Fyen, Hansen, afgik fra Newcastle 16. Maj, ankom til Kbhvn. 19. — Hafnia, M. Nielsen, afgik fra Kbhvn. 15. Maj, ankom til Riga 18. — Russiæ, Rasmussen, afgik fra Riga 18. Maj, ankom til Amsterdam 23. — Jylland, Jensen, afgik fra Blyth 19. Maj, ankom til Kbhvn. 22. — Normannia, A. Rasmussen, afgik fra Riga 11. Maj, ankom til Rouen 18.

Østersøen. Ella, Hansen, afgik fra Kbhvn. 23. Maj, ankom til Hamburg 24. — Maja, Storm Hansen, afgik fra Rochebernard 15. Maj, ankom til Antwerpen 20. — Patria, Andersen, afgik fra Kbhvn. 26. April, ankom til Helsingør 27. — Rita, Skov, afgik fra Hull 21. Maj, bestemt til Stockholm. — Yrsa, Larsen, afgik fra Dundee 22. Maj, ankom til Peterhead 23.

Union, Anglia, Sørensen, afgik fra Eupatoria 11. Maj, bestemt til Rotterdam. — Gallia, Nielsen, afgik fra Stettin 20. Maj, ankom til Riga 23. — Frisia, Fisker, afgik fra West Hartlepool 17. Maj, ankom til Kbhvn. 21. — Olga, Jørgensen, afgik fra Stugsund 21. Maj, bestemt til Lübeck.

Danmark, Rolf, J. G. Hahn, ankom til Rotterdam 21. Maj. — Thorvaldsen, P. N. Pii, ankom til Antwerpen 21. Maj. — Absalon, H. Predbjørn, ankom til Ghent 21. Maj. — Ansgar, V. Larsen, ankom til Kbhvn. 22. Maj. — J. N. Madvig, H. S. A. Olsen, afgik fra Methil 24. Maj, bestemt til Kronstadt. — Hamlet, W. E. Sommer, ankom til Rouen 20. Maj. — Helge, D. G. Matthiessen, afgik fra Sunderland 21. Maj, bestemt til Kronstadt.

Dannebrog, Amalienborg, Schultz, ankom til Riga 23. Maj. — Christiansborg, Petersen, ankom til Blyth 25. Maj. — Frederiksberg, M. Kühl, ankom til Røfsø 19. Maj. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Frederikshavn 20. Maj. — Rosenborg, Fischer, ankom til Frederikshavn 19. Maj. — Uranienborg, Olsen, ankom til Kbhvn. 23. Maj. — Jomsborg, Schultz, ankom til Antwerpen 24. Maj. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Newcastle 21. Maj, bestemt til Sundsvall.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Andersen, ankom til Newcastle 25. Maj. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Antwerpen 20. Maj, bestemt til Riga. — Skodsborg, Jensen, ankom til Kramfors 17. Maj.

J. Lauritzen, Esbjerg, Neptun, Jessen, afgik fra Esbjerg 21. Maj, ankom til Boness 23. — Nerma, Degn, ankom til Warkworth 19. Maj, afgik fra Warkworth 21., ankom til Frederikshavn 24. — Nordsoen, Schmidt, afgik fra Middlebro 22. Maj, ankom til Esbjerg 24.

Nordsoen. Ecliptica, Callesen, afgik fra Kbhvn. 22. Maj til Rotterdam. — Sirius, Jensen, afgik fra Libau 22. Maj til Rotterdam. — Urania, Louis Lund, afgik fra Windau 19. Maj til Boness. — Saturn, J. Hansen, afgik fra Tyne 23. Maj til Kjøbenhavn. — Pallas, Christiansen, afgik fra London 22. Maj til Tyne. — Finland, Pii, afgik fra Grangemouth 19. Maj, ankom til Kjøbenhavn 22. Maj. — Rusland, Albrecht, afgik fra Cronstadt 18. Maj til Rotterdam. — England, Petersen, ankom til Grangemouth 21. Maj. — Tydskland, Jørgensen, ankom til Landskrona 24. Maj. — Skotland, Brandt, afgik fra Windau 19. Maj til Grimsby. — Swarland, Andresen, ankom til Libau 20. Maj.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Schmiegelow, afgik Riga 24. Maj til Hull. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Reval 18. og afgik 21. til Rotterdam. — Agnete, Jensen, ankom til Libau 19. Maj. — Hermia, Sørensen, afgik fra Grangemouth 19. og ankom til Kbhvn. 23. Maj. — Alice, Kraemer, afgik fra Kbhvn. 20., ankom til Kiel 21. og afgik 24. Maj til Riga. — Bornholm, Petersen, afgik fra Newcastle 24. Maj til Libau. — Ajax, Brorsen, ankom til Newcastle 22. Maj. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Gøteborg 18., ankom til Boness 22. og afgik 24. Maj til Fraserburgh. — Nauta, Steen, ankom til South Alloa 19., afgik 22. og ankom 23. til Fraserburgh. — Kjøbenhavn, Dam, afgik fra Riga 20. Maj til West-Hartlepool. — Marstrand, Lund, ankom til Randers 20. Maj. — Gøteborg, Madsen, afgik 20. Maj fra Norrkøping til London.

## Sejlskibe.

Fane, Nordby, Peruvian, Hansen, sejlet fra Altata 18. Maj til Kanalen f. O. — Dania, Nielsen, sejlet fra Goole 15. Maj til Cape Town. — Franz Schwalbe, Poulsen, præjet 9. April paa 15° S. Br. 98° Ø. Lgd. — Anna Marie Schwalbe, Brinck, sejlet fra Valparaiso 3. Maj til Kanalen f. O. — Valparaiso, Lorentzen, ankom til Falmouth 21. Maj fra River Plata. — Nordby, Christiansen, ankom til Port Natal 21. Maj fra New-York. (Ifølge Telegram har Skibet lidt Seskade og forlist 2 Mand). — H. Grohmann, Nielsen, sejlet fra Drammen 21. Maj til Leith. — Rosa, Brinck, sejlet fra Paysandu 22. April til Kanalen f. O.

Fane, Sønderho, Ane Jenssine, Øhle, afgik 15. April fra Buenos Ayres til Kanalen f. O. — Hans, Brinck, afgik 19. April fra Maracaibo til Liverpool. — Cathrine, Brinck, afgik 28. April fra Rio Grande til Falmouth f. O. — Mary, Lydom, afgik 21. Maj til Aloa fra Halmstad.

Rønne, Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Fredericia 16. Maj. — Jørgensen, Jørgensen, ankom til Jamaica 15. Maj. — Amaranth, Kyhn, ankom til Hartlepool 16. Maj. — Laurentz Emilie, Johnsen, ankom til Nyborg 18. Maj. — Anna Margrethe, Andersen, ankom til Strandmøllen 19. Maj. — Laurentz Emilie, Johnsen, ankom til Korsør 21. Maj. — Ane Cathrine, Hermansen, ankom til Kjøbenhavn 21. Maj. — Rolf, Jacobsen, ankom til Kjøbenhavn 21. Maj.

## Efterretninger for Søfarende.

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

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverige, Bottniske Bugt. I Følge Telegram fra Lodestyrelsen i Stockholm er Fyrskibet »Finngru det» den 17de Maj 1897 igen udlagt paa Station.

Ved Indløbet til Gølle er Afmærkningen nu forandret.

Rødkallen—Tjufholmssundet. Ved Rødkallens Norra Ref flyttes Stagen med Kost 1¼ Kbl. SV. hen fra 65° 19' 30" N. Br. 22° 20' 48" Ø. Lgd.

Ved Kallfjærdsgrund V.-Side udsættes en rød Væger med en nedadvendt Kost over en Ballon. 65° 21' 48" N. Br. 22° 16' 30" Ø. Lgd.

Paa Borussia's Grund udsættes en Stage med Kors. 65° 20' 54" N. Br. 22° 16' 0" Ø. Lgd.

En Stage udsættes N. for Junkö. 65° 28' 6" N. Br. 22° 22' 48" Ø. Lgd.

Ved Kallfjærdsgrundets Ø.-Side udsættes en Stage. 65° 21' 48" N. Br. 22° 18' 24" Ø. Lgd.

Ved *Sandgrundets* V.-Kant inddrages Stagen med Kost. 65° 22' 12" N. Br. 22° 21' 42" Ø. Lgd.

Ved *Östra Klippgrund* inddrages Stagen. 65° 24' 45" N. Br. 22° 19' 0" Ø. Lgd.

Ved *Junkö* S.-Spids inddrages Stagen. 65° 25' 30" N. Br. 22° 2' 6" Ø. Lgd.

Ved *Aldermansgrund* udsættes en Stage ved en 16 Fods Grund paa 65° 28' 12" N. Br. 22° 25' 12" Ø. Lgd., og Stagen ved 10 Fods Grunden inddrages. 65° 28' 30" N. Br. 22° 25' 0" Ø. Lgd.

Ved *Sandbådan* Ø.-Kant flyttes den sorte Vager  $\frac{2}{3}$  Kbl. N.  $\frac{1}{2}$  Ø. hen fra 65° 29' 0" N. Br. 22° 25' 12" Ø. Lgd.

**Esparne.** Ved *Liggskärgrund* udsættes en Stage. 65° 31' 18" N. Br. 22° 23' 36" Ø. Lgd.

Paa *Klasgrundensbådan* udsættes en Stage med Kors. 65° 25' 48" N. Br. 22° 28' 0" Ø. Lgd.

Ved *Norra Espens Utgrund* udsættes en Stage. 65° 26' 18" N. Br. 22° 30' 42" Ø. Lgd.

Ved *Nord Espgrunnan* flyttes Stagen  $\frac{3}{4}$  Kbl. NØ.  $\frac{1}{2}$  Ø. hen. 65° 25' 48" N. Br. 22° 31' 11" Ø. Lgd.

Den røde Vager med Kost over en Ballon ved *Storgrunnan* flyttes til SSV. for en 18 Fods Grund. 65° 26' 36" N. Br. 22° 35' 12" Ø. Lgd.

Ved *Storgrundets* SØ.-Side udsættes en Stage. 65° 20' 42" N. Br. 22° 38' 24" Ø. Lgd.

Ved *Storgrundets* N.-Side udsættes en Stage. 65° 21' 24" N. Br. 22° 37' 18" Ø. Lgd.

**Strömsund—Liggskär.** Ved *Flackskärgrund* inddrages Stagen med Kost. 65° 50' 24" N. Br. 22° 24' 30" Ø. Lgd.

Ved *Furuholmsgrund* inddrages Stagen med Kost. 65° 50' 48" N. Br. 22° 24' 0" Ø. Lgd.

Ved Grunden midt imellem *Häll-* og *Granholmarne* inddrages Stagen. 65° 49' 12" N. Br. 22° 25' 24" Ø. Lgd.

Ved *Gusöfjärdgrund* inddrages den sorte Vager med Ballon. 65° 45' 42" N. Br. 22° 23' 42" Ø. Lgd.

Ved *Fjärdgrundrefvet* ombyttes Stagen med en sort Vager med Ballon. 65° 43' 48" N. Br. 22° 25' 0" Ø. Lgd.

Ved *Sigfridsögrundets* NØ.-Side udsættes en Stage. 65° 42' 24" N. Br. 22° 22' 54" Ø. Lgd.

Ved *Sigfridsögrund* flyttes Stagen  $\frac{1}{2}$  Kbl. SØ. hen fra 65° 42' 0" N. Br. 22° 23' 6" Ø. Lgd.

Ved *Stangholmsgrunden* flyttes den 1ste Stage  $\frac{1}{4}$  Kbl. SØ. hen fra 65° 39' 6" N. Br. 22° 23' 6" Ø. Lgd.

Ved *Glaspålen* udsættes en Stage. 65° 37' 18" N. Br. 22° 23' 45" Ø. Lgd.

Ved *Hertsöskatans Grund* flyttes Stagen  $\frac{1}{4}$  Kbl. SØ. hen. 65° 35' 15" N. Br. 22° 23' 18" Ø. Lgd.

Ved *Lodargrund* inddrages Stagen. 65° 34' 12" N. Br. 22° 24' 0" Ø. Lgd. En Stage med Kost udsættes V. for Grunden  $\frac{1}{4}$  Kbl. SV. for Stagens Plads.

Ved *Halsgrund* inddrages Stagen med Kost. 65° 34' 0" N. Br. 22° 24' 0" Ø. Lgd.

Ved *Kälkholmsundets* Sandbanke udsættes en Stage. 65° 33' 9" N. Br. 22° 24' 6" Ø. Lgd.

Ved *Skränmärens Grund* flyttes Stagen med Kost  $\frac{1}{2}$  Kbl. V. hen fra 65° 33' 6" N. Br. 22° 25' 6" Ø. Lgd.

**Råneå—Sikundet.** Ved *Flaggrund* inddrages Stagen med Kost. 65° 45' 24" N. Br. 22° 26' 36" Ø. Lgd. En rød Vager med Kost, hvorunder en Ballon, udsættes 1 Kbl. S.  $\frac{1}{2}$  V. fra Stagens Plads.

Ved *Norra Tisteröns* V.-lige Grund Nr. 1 flyttes Stagen med Kost  $\frac{2}{3}$  Kbl. SSØ. hen fra 65° 44' 30" N. Br. 22° 32' 48" Ø. Lgd.

**Töre—Luleå.** Stagen ved *Furuholmens* Ø.-lige Landgrund inddrages. En Stage med Kost udsættes ved *Bergö* N.-Pynt.

Ved *Vestra Fjüksögrund* flyttes Stagen  $\frac{1}{2}$  Kbl. SØ. hen fra 65° 41' 24" N. Br. 22° 35' 42" Ø. Lgd.

Ved *Östra Fjüksögrund* flyttes Stagen med Kost 1 Kbl. V. t. S.  $\frac{1}{2}$  S. hen fra 65° 41' 18" N. Br. 22° 36' 0" Ø. Lgd.

**Töre—Malören.** Ved *Tolfotsgrund* NØ.  $\frac{1}{4}$  Ø. for *Lilla Fivö* N.-Pynt udsættes en Stage. 65° 49' 48" N. Br. 22° 45' 54" Ø. Lgd.

Ved *Färöholmarnes* 15 Fods Grund udsættes en Stage. 65° 48' 9" N. Br. 22° 48' 6" Ø. Lgd.

Ved *Lügenö* N.-lige Landgrund udsættes en Stage. 65° 47' 30" N. Br. 22° 48' 45" Ø. Lgd.

Ved *Nässkatans* Landgrund udsættes en Stage med Kost. 65° 47' 15" N. Br. 22° 50' 0" Ø. Lgd.

Stagen med Kost ved *Gaddsten* flyttes til SSV. for en 8 Fods Grund. 65° 46' 24" N. Br. 22° 53' 42" Ø. Lgd.

Ved *Ryssbältklubbens* S.-lige Brænding udsættes en Stage. 65° 45' 45" N. Br. 22° 56' 36" Ø. Lgd.

Stagen med Kost ved *Simpan* flyttes 3 Kbl. SØ. hen fra 65° 45' 30" N. Br. 22° 57' 24" Ø. Lgd.

Ved *Ränögrund* inddrages Stagen. 65° 45' 24" N. Br. 22° 55' 30" Ø. Lgd. Den sorte Vager med Ballon ved Grundens Ø.-Side flyttes  $\frac{1}{2}$  Kbl. NØ. hen.

Den sorte Vager med Ballon ved *Nygrund* flyttes til ØNØ. for den SØ.-ligste 16 Fods Grund. 65° 39' 30" N. Br. 23° 13' 42" Ø. Lgd.

Den sorte Vager med Ballon ved *Klamgrund* flyttes til Ø. for 23 Fods Grunden. 65° 36' 30" N. Br. 23° 22' 0" Ø. Lgd.

Ved *Sandskärs Vestra Grund* udsættes en Stage med Kost. 65° 34' 30" N. Br. 23° 39' 48" Ø. Lgd.

Den sorte Vager med Ballon SØ. for *Gunnarens Ref* inddrages. 65° 36' 12" N. Br. 23° 39' 48" Ø. Lgd.

Stagen ved *Stockgrund* inddrages. 65° 37' 42" N. Br. 23° 41' 24" Ø. Lgd.

Stagen ved *Långgrund* flyttes  $\frac{1}{2}$  Kbl. NV. hen. 65° 44' 0" N. Br. 23° 22' 18" Ø. Lgd.

Den S.-lige Stage med Kost ved *Vattögrund* inddrages. 65° 44' 30" N. Br. 23° 27' 24" Ø. Lgd.

Stagen med Kost ved *Mellangrund* flyttes  $\frac{1}{3}$  Kbl. SSØ. hen. 65° 45' 24" N. Br. 23° 28' 0" Ø. Lgd.

Stagen med Kost ved *Klackgrund* flyttes  $\frac{1}{4}$  Kbl. S. hen. 65° 45' 42" N. Br. 23° 27' 36" Ø. Lgd.

Stagen med Kost ved *Norra Sonholmsgrund* inddrages. 65° 46' 54" N. Br. 23° 26' 3" Ø. Lgd.

Stagen med Kost ved *Södra Kisögrund* flyttes  $\frac{3}{4}$  Kbl. S. hen. 65° 47' 9" N. Br. 23° 26' 0" Ø. Lgd.

Stagen med Kost ved *Rådsögrund* flyttes  $\frac{1}{2}$  Kbl. V. hen fra 65° 46' 12" N. Br. 23° 18' 12" Ø. Lgd.

Stagen ved *Djupgrund* flyttes  $\frac{2}{3}$  Kbl. SØ. hen fra 65° 46' 6" N. Br. 23° 19' 36" Ø. Lgd.

Stagen ved *Blombäckgrund* flyttes  $\frac{3}{4}$  Kbl. NV. hen. 65° 41' 0" N. Br. 23° 23' 42" Ø. Lgd.

Den røde Vager med Ballon ved *Lutskärs Grund* S.-lige Rev flyttes  $\frac{2}{3}$  Kbl. V. hen. 65° 39' 6" N. Br. 23° 20' 30" Ø. Lgd.

**Seskarön.** Stagen med Kost ved *Revogrund* flyttes  $\frac{1}{2}$  Kbl. SØ. hen fra 65° 46' 12" N. Br. 23° 46' 12" Ø. Lgd.

**Pahaluoto.** Stagen ved *Djupgrund* flyttes  $\frac{1}{2}$  Kbl. SØ. hen fra 65° 45' 12" N. Br. 23° 59' 54" Ø. Lgd.

Stagen med Kost ved *Suutarigrund* flyttes  $\frac{1}{2}$  Kbl. NV. hen fra 65° 44' 12" N. Br. 23° 55' 0" Ø. Lgd.

En Stage med Kost udsættes V. for en 14 Fods Grund,  $\frac{1}{2}$  Kbl. S. for Stagen med Kost ved *Lüpagrund*. 65° 43' 15" N. Br. 23° 48' 18" Ø. Lgd.

Den sorte Vager med Ballon ved *Puuko Yttre Grund* flyttes c. 1 Kbl. SØ. hen fra 65° 39' 18" N. Br. 23° 44' 12" Ø. Lgd.

**Tydekländ. Wismar.** Baaketønden ved V.-Sioen af *Wu-strow Riff* er ombyttes med en Klokketønde.

**Kieler Fjord.** Fra 8de Juni til 31te Aug. 1897 afholdes Sømneøvelser i den N.-lige Del af *Wiker Bugt*. Pladsen, der er spærret for al Sejlads, begrænses mod V. og N. af Kysten fra *Vossbrook* Skov til *Friedrichsort* Lazaret, mod S. og Ø. af gule Tønder med rødt Flag.

Tønden *Kiel Nr. 7* er flyttet  $\frac{2}{3}$  Kbl. N. 55° Ø. hen. 54° 20' 6" N. Br. 10° 10' 4" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordsøen.** Den 17de Maj. 53° 50' N. Br. 5° 8' Ø. Lgd. Et Vrag sunket i 20 Fv. Vand. En Mast var ca. 3 Fod over Vandet.

**Holland. Zeegat van Goeree.** I *Noordergat* ligger Spidstønde Nr. 1 med Ballon nu paa 51° 56' 4" N. Br. 3° 58' 15" Ø. Lgd. og Stumpstønde Nr. 1 b. med Ballon paa 51° 55' 42" N. Br. 4° 0' 2" Ø. Lgd.

Den rød og sort vandret stribede Kugletønde uden Numer ved *Rug van Scheelhoek* ligger nu i 16 Fod Vand. 51° 51' 56" N. Br. 4° 1' 44" Ø. Lgd.

I *Zuiderdeep* er Grunden tæt ved *Kwaden Hoek* tiltagen. Man skal derfor paa dette Sted holde *Stellendam* Fyr godt aabent N. for *Scharrezeepolder* Fyr, hvorved man har 18 Fod Vand.

I *Aardappelengat* er Dyhden nu 17 Fod.

**Zeegat van Brouwershaven.** I *Hollandsch Diep* ere de Styrbords Tønder nu mærkede Nr. 1 H D—14 H D samt Nr. 1 Z H D og 2 Z H D og de Bagbords Tønder Nr. 1 H D—13 H D samt Nr. 1 Z H D—4 Z H D.

I *Grevelingen* er en Spidstønde Nr. 5 udlagt i 24 Fod Vand. 51° 41' 48" N. Br. 4° 1' 16" Ø. Lgd.

En Spidstønde Nr. 6 med Ballon er i 33 Fod Vand udlagt paa 51° 41' 24" N. Br. 4° 2' 40" Ø. Lgd.

Tønderne Nr. 5, 6 og 7 have nu Nr. 7, 8 og 9.

**Zeegat van Vliissingen.** Den 15de Maj 1897 er paa *Zuiderhoofd*, S.-Pynten af *Westkapelschen Dige*, tændt et fast Fyr, der viser hvidt Lys fra Kysten i *Oostgat* til S. 22° Ø., grønt Lys fra S. 22° Ø. gennem S. til S. 41° V., hvidt Lys fra S. 41° V. gennem V. til N. 15° V., og rødt Lys fra N. 15° V. til Kysten. Flammens Højde: 29 Fod. Synsviddens: 6 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde og 3 Kml. for det grønne Lys. Fyret vises fra en brun Pæl ved et gult, firkantet Fyrhus. 51° 31' 33" N. Br. 3° 26' 9" Ø. Lgd.

### Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**Irland.** Ved *Quenstown* og *Cork* ere følgende Forandringer Afmærkningen foretagne:

*Fairway* Tønderne Nr. 1 og 2, som laa 6 Kbl. SØ. t. Ø. og 6½ Kbl. SØ. t. S. ½ S. fra *Spike Island* Flagstang, ere inddragne. Nr. 1 laa paa 51° 49' 45" N. Br. 8° 16' 10" V. Lgd.

*Fairway* Tønde Nr. 3, der ligger 4½ Kbl. NV. t. V. ½ V. fra *Spit Bank* Fyr, har nu Nr. 1 og *Fairway* Tønde Nr. 4, ud for *Passage*, har nu Nr. 2.

**Irlands S.-Kyst. Glandore Harbour.** Paa *Grohoque Point* er tændt et hvidt, fast Fyr, der lyser fra S. 57° Ø. til S. 1° Ø. og fra N. 67° V. til N. 48° V. Brændetid: 12te April—20de November. 51° 32' 55" N. Br. 9° 5' 46" V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Chenal du Four.** *Corsen* røde, faste Fyr lyser kun over 16°, fra S. 13° V. til S. 29° V. 48° 25' N. Br. 4° 48' V. Lgd.

Vraget i *Pertuis d'Antioche*, der laa paa 46° 3' 54" N. Br. 1° 30' V. Lgd. og Vraget paa *La Rochelle* Rhed paa 46° 6' 13" N. Br. 1° 22' 27" V. Lgd. ere uskadeliggjorte og Afmærkningen inddragen.

**Prince Edward Island.** Det bageste Ledefyr ved Indløbet til *Georgetown Harbor* ligger ½ Kml. N. 81° V. fra Fyret paa *St. Andrew Point*.

**Førene Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Merrimack River.** *North Breaker Spit* stækker sig nu tæt til den sort og hvid lodret stribede Tønde paa *Newburyport* Yderbarre, hvorfor Tønden er inddragen. En rød Spidstønde Nr. 2 er i 15 Fod Vand udlagt fra *Salisbury Beach* bageste Ledebaake i S. 36° Ø. og fra *Newburyport* Fyr i S. 68° Ø.

**New York. New York Bay. South Channel.** Ved Vraget af den sunkne Damper *Alvena* vises nu kun en rød Lanterne.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italiens V.-Kyst.** Ved *Santa Venere* er den indre firkantede Tønde inddragen og udlægges ikke mere.

**Sardiniens Ø.-Kyst.** Ved *Terranova Pausania* uddybes Løbet fra Øen *Mezzo* til Dæmningen. Uddybningsmaskinen viser et hvidt Flag paa den Side, hvor den skal passeres.

**Rusland.** En rød, 50 Fod høj Baake er opført i Ledelinien for den maalte Mil ved *Lukul*, 2750 Alen bag den hvide Baake, der holdt overet med Kirken *St. Wladimir* i *Chersonese* Kloster ved Indløbet til *Sevastopol*, angiver Ledelinien. Den hvide Baake, der altsaa er anbragt mellem den røde Baake og Kirken, ligger 3800 Alen fra Kirken.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Førene Stater i Nord-Amerika. Florida.** I *Key West* betales Lodspenge, hvad enten Lods benyttes eller ikke, for saa vidt Skibet har været prajet af Lodsartøj, før det er inde i Indløbene til Havnen.

Den første Lods, der inden for Indløbene prajer et Skib, er berettiget til fulde udgaaende Lodspenge.

De tidligere Bestemmelser ophæves.

**Britisk Honduras.** Paa *Frank Knoll* i *Belize Harbor* er der nu kun 10 Fod Vand, Lavvande.

En 12 Fods Grund ligger ud for det SV.-lige Indløb til *Southern Grennels Channel*, fra *Robinson Point* i S. 28° V., 2,5 Kml. og fra *Simmonds Cay* i N. 83° V.

**Kuba N.-Kyst.** To røde Spidstønder ere udlagte, den ene S., den anden V. for *Banc de la Caldera* paa *Caye Française* Ankerplads. Grunden, der strækker sig ud fra *Caye Française* V.-Side, er paa SØ.-Siden afmærket med en Stage. For indgaaende til Ankerpladsen skal man holde de to røde Tønder om Bagbord.

### Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

**Brasilien.** I Marts 1897 kunde Barren ved *Rio Grande do Sul* i 30 Dage passeres af Skibe med et Dybgaaende af 12 Fod.

**Argentina. Bahia Blanca.** Det hvide, faste Fyr paa *Mount Hermoso* er slukket 38° 59' S. Br. 61° 39' V. Lgd.

### Kjøbenhavns Børskurs d. 25. Maj 1897.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk.....		98 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Thingvalla .....		14 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	15
Danmark .....		78 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	79 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Norden .....		110 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	110 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn.....	89 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	90
Carl .....		49	49 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dannebrog .....		102 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	104
Skjold .....		68 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	69
Helsingørs Dampsk. ....		—	—
Østersøen .....		—	—
Nordsøen .....		—	—
Torm .....		—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....		—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....		—	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 0/0 foren. Dampsk. ....		—	—
5 0/0 — — .....		—	—
5 0/0 Thingvalla 1880.....		—	—
5 0/0 — 1894.....		—	—
5 0/0 Norden.....		—	—
<b>State og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 0/0 State .....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 uopsig. Stats .....		99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 Husejer Kreditk.....		94	95
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 Kbhvns Kreditf.....		93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		95	95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 0/0 — — 6 — ....		97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	98
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 Landkreditk. 3 — ....		94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		156	157 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Privatbank .....	120	120	120 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank .....		124 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	125
Handelsbank .....		120 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	121
Burm. & Wain .....	98	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jernsk. ....		—	—
Sukkerfabr. ....	94	93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	94
Bryggeri Aktier .....		111	112

### Vekselkurseer.

	Åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg .....	89	88,85
London.....	18,13	18,10
Paris.....	72,30	—
Amsterdam .....	150,45	—

### Notering paa Berlins Børs d. 25. Maj 1897.

Russiske Noter .....	216,85
4 0/0 Russiske Consols .....	—
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 — Boden Kredit .....	105,60
6 0/0 Mexikanske .....	97,30
5 0/0 Rumænske Stats.....	101
4 0/0 — — 1890 .....	88,90

Omsætningen i Dampskibs-Aktier ved Noteringen har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 22,000, »Thingvalla 64,000, »Danmark« 20,000, »Norden« 6,000, »Kjøbenhavn« 22,000, »Carl« 10,000, »Dannebrog« 2,000, »Skjold« 26,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, Ved Stranden 16.

# J. H. Fechtenburg & Co., Den islandske Regerings Dampskibsselskab

— St. Thomas, —

anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering henhørende.

Lørdag den 29de Maj 1897, Kl. 11 Formiddag, bliver ved offentlig Auktion, der afholdes paa Orlogsværftet, bortsolgt: 3200 Pd. Spild af Tovværk, 800 Pd. Klude, 800 Pd. Spild af Tov, 800 Pd. malet Sejldug, en Del Skafferekvisitter, 2 Fartøjer, 11 Stk. forsk. Sejl, 5 Sofahynder, Fadeværk, 21,400 Pd. Staalaffald, 42,900 Pd. gl. Jern, 729 Pd. gl. Messing, 16,405 Pd. gl. Metal og Metalspaaner, 18,830 Pd. gl. Kobber, 2500 Pd Zinkaske m. m.

Sagerne paavises i Magasinet for kasseret Gods Tirsdag den 25. Maj og følgende Hverdage fra Kl. 10—2, hvor Kataloger til den Tid udleveres.

Orlogsværftets Centralkontor, den 19. Maj 1897.

## C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

TELEPHONE NO.  
182 BROAD.

TELEGRAPHIC ADDRESS  
"RAHTJENS, NEW YORK"

RAHTJEN'S AMERICAN  
TRADE MARK.  
COMPOSITION COMPANY

MANUFACTURERS OF

THE GENUINE HARTMANN'S RAHTJEN'S ANTI-FOULING COMPOSITION FOR BOTTOMS OF IRON AND STEEL VESSELS.

RED HAND BRAND

OFFICE: 26 BEAVER STREET, N. Y. FACTORY: 69 WANDYKE ST. BROOKLYN.  
OTTO PETERSEN, PRESIDENT.



Hovedkontor for Danmark  
St. Kongensgade 24, Kjøbenhavn.

Harald O. Rist.

Ingen Ekstra-Præmie for Cycle-Kørsel.  
Agenter antages.

## A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

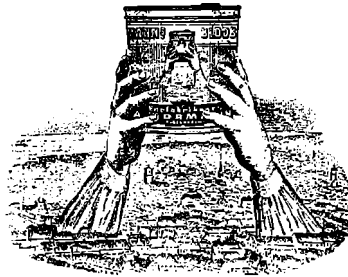
Skibsmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

Dampskibet „WESTA“, Capt. Svensson,  
afgaar til Island via Leith den 30te Maj, medtagende Passagerer  
og Gods til alle planmæssige Havne.  
Nærmere i Ekspeditionen.

Telefon Nr. 556.

Thor E. Tulinius,  
Havnegade 43.



VARE-MÆRKE.

## A. FORMANN.

KJØBENHAVN K.

TELEFON 216.

Noget nyt og enestaaende!  
!! Forsøg !!

## A. Formanns Blodbudding

(1 hermetiske Patent-Danser)

anbefales af de fleste Læger  
for sin store Næringsværdi.  
Den er mættende, nem at op-  
varme, billig, kan spises uden  
Tilsætning, og erstatter en  
fersk Middagsret.

Den faas hos de fleste Skibs-  
provianterere i Danmark.

## PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS. STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampschiffahrts Gesellschaft, Hamburg, regular line  
of steamers between Brazil and Copenhagen & vice versa.  
Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean  
Portugal and Copenhagen & vice versa.  
Hamburg and Baltic line of steamers

Telegraphic Address: „HOPPE“.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

### Signaliseringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber  
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Valdemarsg. 24. V.

## C. P. Lauritzen & Co.,

Etablissement for

UNIFORMER, UNIFORMEFFEKTER og ORDENSBAAND,  
samt de nye, af Krigsministeriet approberede, vandtætte Officers-Havelocks,  
saavel som for alt civilt Skræderarbejde.

Vesterbrogade Nr. 30. Kjøbenhavn V.

## Forlang altid

# Otto Mønsted's

## Margarine

specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet.

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne  
ved Henvendelse til Fabrikken

SOUTHALL

near LONDON.



# Nordisk Skibsrederforening.

Den ordinære Generalforsamling i Aar afholdes  
**Lørdag den 29de Maj**

**Gøteborg.**

Nærmere om Tid og Sted vil blive meddelt hvert enkelt Medlem.

Bestyrelsen.

## 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.

## Fanø praktiske Sømændsskole.

Saa vel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid.  
Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,  
Nordby, Fanø.

## Holm & Collerup, Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer

udføres solidt, hurtigt og billigt.

## Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste  
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon Nr. 6. **G. W. Møller, Dragør.** Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

**C. HANSEN,**  
Gjortler og Metalstøber,  
84 Pilestræde 84.  
Specialitet:  
**Skibsarbejde.**

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

## Café van Zandt

St. Annæ Plads 6,  
Hjørnet af Strandstræde,  
KJØBENHAVN,

anbefaler sin Restaurant français med alle Aarets Specialiteter.

H. J. Pedersen.



**Budtz Møllers Optf.,**

Amagertorv 22.

KJØBENHAVN. K.

**DENTIN**

er en Tandplumbe; nogle faa Draaber i den hule

Tand hindrer Luftens Adgang og stiller derved de heftigste Tandsmerter.

9, Kronprinsensgades nye Materialhandel.

CHE. V. MENDE, cand. pharm.

Dr. med. Goldschmidt,  
Klinik for  
Hud- og Kønssygdomme.  
Hovedvagtsgade 8, 1. Sal,  
Kl. 12—1 og 7—8.

Mahogni, Nøddetræ,  
Teaktræ, Whitewood  
samt andre fremmede saa vel som danske Træsorter forefindes i stort Udvalg i tørre Varer.

M. H. Krause.

Kjøbenhavn, Niels Ebbesenvej 6 V.  
Telefon 3206.

**Husk**

**Montys**

fotografiske Atelier  
St. Kongensgade 21

(tæt ved Kongens Nytorv).

Billigste Priser. Fineste Udførelse.  
Aabent hver Dag, ogsaa Helligdage.

Skræderetablissement,

9, Rosenborggade 9,  
anbefaler Uniformer for Sejlskibs- og Dampskibs-Marinen.  
P. Jensen, Skrædermester.

Metalspejlapparater,  
Havnesyr & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

Telefon Nr. 3681.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

## Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.

Depôt: Toldbodgade 14.

## Direkte Import en gros af amerikanske Træsorter.

Nød, Whitewood samt Eg ogsaa i spejlskaaren Vare, Mahogni i alle Dimensioner anbefales Forbrugere. Varerne ere prima og damptørrede og Priserne de billigste.

Telefon 3338.

EMIL HAMMELEV, Store Kongensgade 81, Bagb.

„Dansk Sefarstidende“ har Telegramadresse „Skibefart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN

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

Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—8, hvortil ogsaa Bidrag til

Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranetaling.

Enkelte Numre af „Dansk Sefarstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Steder.

### AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitielinie à 45 mm Bredde 25 Øre

De øvrige Sider — 20 —

Moderation for

5 Gange	10 Gange	25 Gange
20 %	30 %	50 %
Mindre end 1/2 Side	10 %	20 %
		40 %

Redigeret af L. DRECHSEL.  
I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

Triers Bogtrykkeri (G. L. Lind & Numa Frænkell) Kjøbenhavn

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORS DAG

Nr. 22.

Kjøbenhavn, Torsdag den 3. Juni 1897.

4. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Højesteretsdom. — Rigsdagssamlingen og Skibsfarten. — Fragtmarkedet. — Skibeefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

DANISH  
Pure Condensed Milk.  
The **MILKY-WAY** Brand  
In Taste & Colour like new Milk  
Highest Medical References.



• NEW INVENTION •  
The Danish Milk Condensing Co.  
Factories & Head Office 8 Vestergade  
COPENHAGEN  
Telegr. Adr.: Anglodane. Code ABC.

## AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106

Lager af Papir og 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 24.

## NORSK MARGARINE

fra **Fabriken Mercur, Christiania,**

der er anerkendt som det fineste og mest holdbare Fabrikat i Verden, taas i Hovedoplaget for Danmark

hos

**JOHANSEN & BRUUN,**

Kompagnistræde 14 & 15. Telefon 3210.

Smør i alle holdbare Kvaliteter føres til billigste Priser.

Telegramadresse: **Wm. R. Schou.** Rigstelefon: Nr. 9876  
Willechou.

31, Havnegade. Kjøbenhavn K.

Jernlager etc. paa Midtermolen i Københavns Frihavn.

Generalagent for "Pomerania".

See- und Fluss-Versicherungs Gesellschaft i Stettin,  
tegner Forsikring af Skibe, Skibeparter, Ladning og Fragt til faste billige Præmier,

modtager Ordres som Agent for Messrs. Bolling & Lowe i London, La Societé Cockerill i Seraing, Messrs. Bullivant & Co. i London samt overtager Kjøb og Salg af Dampkibe, 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 Københavns Havn.

**YOCARINI CIGARETTEN** 100 Stk. 2 Kr. Verdensberømt  
**TOBAKKEN** pr. Pd. 5 Kr. og billig.

kun ægte **Wilh. Jørgensen. Østergade 61. en gros**

## Prima røgede Skinker.

Store Parfier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker 40—60 Øre pr. Pund efter Størrelse samt alle Slags prima ferske, saltede og røgede Victualievarer anbefales til meget lave Priser.

**Højbroplads 12 ved Gammelstrand.**

Videreförhandling: **S. Johannesson, Hauserpl. 32.**

Prima Svinefedt.

Fine Spegepølser.

## Syndergaard Aquaviter.

Prisbelønnet overalt, hvor de har været udstillede.

Fabriken grundlagt

**1730.**

Ældste Brænderi i Danmark.  
6 Kvaliteter i Fabr. egen Aftapn.

## Skibsdagbøger

1/1 Aars & 1/2 Aars

med trykt Brugsanvisning

til Forbrug & Forhandling  
billigst hos

**S. Friedländer,**

Ved Stranden 14

**KJØBENHAVN.**

**Aut. Forhryringsagenter,**

Kjøbenhavn.

**F. Jepsen, Nyhavn 23.**

**W. H. Wulff, Toldbodg. 15.**

**A. C. Grell, Toldbodgade 16.**

**Ankere & Kjæder,  
Tougværk** og alle

**Skibs-Inventarier**

anbefales fra Lager.

**John Forbæchs Eftf.,**

St. Annæ Plads 19 & 21.

**AKTIESELSKABET  
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI**

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.  
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.

**Trækompagniet, Københavns Frihavn.**

Telefon 1268.

Telegr.-Adr.: Nilsson 167.

## CARL NILSSON.

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.

**Amallegade 36. Kjøbenhavn K.**

(forhen Amallegade 37).

Største Lager her paa Pladsen af alle Sorter Maskin- og Cylinder-Oljer, Smørelser og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige Artikler for Dampmaskiner.

Eneforhandling af:

Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil. Zynkara. (Til Forebyggelse af Tæring, Syre- og Kjædelstensdannelse). Angus' Special Pakninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent Kamelhaars Drivremme. "Kerasha". Patent Træ-Remskiver.

Overretssagfører **J. WESTENGAARD,**

Vestervoldgade 2, Kjøbenhavn V. Telefon 3424.

**Norsk MARGARINE** fra **Aug. Pellerin fils & Co. i Christiania** Ladegaardsvej 13.  
faas hos D'Herrer Handlende og fra Agenturet

# HAMBURG.

## Det Skandinaviske Selskab i Hamburg.

Lokalet, beliggende i Königsstrasse 14, II, er aabent hver Dag fra 11 Form. til 12 Aften.

Lesebordet er forsynet med samtlige Hovedstads-aviser, samt et større Antal Provinsblade (ca. 50 Stkr.) Endvidere forefindes Billard og Musikværelse.

Samtlige Lokaler stilles til Disposition for vore ærede tilrejsende Landsmænd og vil et eventuelt Besøg altid være os velkomment.

Besøgende have fri Adgang i 14 Dage.

Bestyrelsen.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d</sup>.

eneste Fabrikanten af

Dick's bekjendte Maskin- og Cylinder-Olier samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Hoved-Depôt for Continentet: **Hamburg:**

Alte Gröningerstrasse 12<sup>1</sup>.

Telegr.-Adr. Dicotto. Telefon 3999.

Agent for Kjøbenhavn:

**Johs. Bülow, Zinngade 4. Ø.**

## Emil G. v. Høveling, Hamburg.

(Telegr. Adr. Composi.)

Patentfarve

for Skibsbunde og Jærnkonstruktioner imod Rust og imod Bevokning. Leverander til mange af de største Damp- og Sejskibsrederier, **Eno-Leverander til den kejserlige tyske Marine.**

NB. For Trækibsbunde særlig virksom Patentfarve imod Bevokning og imod Orm, strygefærdig til umiddelbar Brug.

Agenter og Lagre i: Bergen, Bremerhavn, Elsfleth, Flensborg, Stettin, Rotterdam, Antwerpen, Dünkirchen, Genui etc.

Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:

Kapt. **CARL HAVEMANN**, Kjøbenhavn, Amaliegade 81.

I England under Firma **British Antifouling Composition and Paint Company** Ld. 32 Great St. Helen's. London E. C.

Fabrik i Barking ved London.

Agenter og Lagere i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull, Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama, Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney, Mauritius etc.

## Knöhr & Burchard Nfl.

Telegram-Adr. KNÖHRHARD

Hamburg,

Telephon 287.

Damp- & Sejskibsmæglere.  
Køb, Salg & Kontrahering af Skibe.  
Speciel Afdeling for  
Assurance & Havarisager

## W. Engelbrecht,

St. Kongensgade 61,

Frugt- & Grønthandel,  
anbefaler

Kartofler, Konserver, Frugt  
til Skibene.

## Lange & Möllers

Bødkerværksted

Kjøbenhavns Frihavn

anbefaler sig med Alt  
Udarbejde samt Alt færdigt  
Bødkerarbejde for Export.  
Alt Arbejde udføres af solide  
og øvede Folk.

## J. E. Möllers Enke & Co.

Kjøbenhavn.

ENEFORHANDLING

af

MILWARD & SONS  
Fiskekroge.

## S. Lerche,

50 — Nørrebrogade — 50

Værksted

for gode, solide og billige  
Modeller.

## Pumper,

udmærket egnede til Lastpumper.

Maskinfabrikken Rannje,  
Mathæusgade 6.



### EM. Z. SVITZER'S

#### SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1893.      Telegraphic address »SVITZER«.

Agents for  
Great Britain.

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/ Tyne.  
telegraphic address: »Jürgenson«.

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill.  
telegraphic address: »Hobdell«.

agents telegraphic  
address:

The company maintains stations at the following ports,  
where a salvage boat will be stationed, always ready to  
leave at short notice.

COPENHAGEN .....	»SVITZER«.
KASTRUP .....	»HØYER«.
ELSINØRE .....	»SWITZERGOTTLIEB«.
KORSØR .....	»JØRGENSEN«.
ALBUEN (LAALAND) .....	»GUNNERSEN«.
FREDERIKSHAVN .....	»SVITZERLUND«.
GOTHENBURG (SWEDEN) .....	»ELFVERSSON«.
GREIFSWALD (GERMANY) .....	»SPRUTHE«.

The company's boat „Em. Z. Svitzer“ — in conjunction with the boats belonging to the Northern Salvage Company of Hamburg, viz: s/s „Berthilde“, s/s „Berger Wilhelm“ and s/s „Newa“ — operates in the Mediterranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).

## 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-Propvindsbyer.

## Danchells Fabriker.

Linoleum.  
Voxdug.



Anker-Mærke

Eneudsalg i Danmark  
for

Delmenhorster  
Linoleumfabrik.

Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:  
Pilestræde 13. Mathæusgade 5.  
Telefon 545. Telefon 2680.  
Kjøbenhavn.

## Orgel-Harmoniums og alle

Musik-Instrumenter

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

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

## Paa Udkig.

Træ- og Tømmerhandlerne i England og paa Fastlandet, men i Særdeleshed Afskiberne paa Fastlandet, ere begyndte at blive ængstelige for de ny Træcertepartier og Konnossementer som »the Documentary Committee« er i Færd med at udarbejde. »Fairplay« skriver, at de maa være forberedte paa Overraskelser i den Retning, og de ærlige iblandt dem vil uden Tvivl indrømme, at Rederne ere berettigede til at gøre kraftig Modstand mod de »dirty documents«, der nu bruges i Træfarten.

Der arbejdes for Tiden paa i de ny Certepartier at udelade den hidtil gældende Bestemmelse, der gik ud paa, at det i Konnossementet indførte Kvantum var »afgørende Bevis« for at samme var tagen om Bord; fra Modpartens Side er der samtidig bleven gjort Forsøg paa at bevise, at denne Bestemmelse er billig, retfærdig og naturlig. Det er imidlertid en uomtvistelig Kendsgerning, at Rederne, med Undtagelse af de, der selv ere Trækøbmænd, betragte denne Klausul som den allerværste, der har kunnet eksistere i et Certeparti, og det er deres Mening at blive den kvit. Træhandlerne maa derfor gøre Regning paa at komme til at kæmpe en haard Kamp om dette Spørgsmaal, og det vil være nødvendigt for dem at forskaffe nyt Bevismateriale, da det, de hidtil har gjort Brug af, ikke længer strækker til.

Ved et Konnossement bør forstaaes »et Modtagelsesbevis for Gods, der er ladet om Bord i et Skib«, og Træafasterne gøre ingen Indsigelse imod denne Definition, der netop passer i deres Kram, thi har de først faaet en Kaptajn til at underskrive Konnossementer for Ladning, der er langs Siden eller maaske kun under Vejs til Skibet, gøre de øjeblikkelig Fordring paa, at Dokumentet overensstemmende med dets Indhold er »et Modtagelsesbevis for Gods, der er ladet om Bord«. Er noget af Godset dreven bort fra Skibssiden paa Grund af daarligt Vejr, sunket fordi det var vandtrukket, stjaalen eller gaaet tabt af andre Grunde, vil de straks gøre ovennævnte Definition gældende i deres Favør og sige til Kaptajnen: »Godset maa have været om Bord, da De jo selv har givet en Kvittering, der lød paa, at det var om Bord«.

Fra Damperen »Springwell«, der lastede Træ i Riga, drev i en Storm 200 Stkr. bort fra Skibssiden. Enhver om Bord var vidende derom; Kaptajnen noterede Protest og afgav Forklaring desangaaende. Dommeren, Mr. Mathew, som dømte i Sagen, udtalte som sin bestemte Mening, at de 200 Stkr. aldrig havde været taget om Bord; men Rederen maatte ikke desto mindre bære Tabet, fordi Kaptajnen havde underskrevet Konnossementerne, lydende paa, at Godset var om Bord. Modtagerens Sagfører hævdede som Bevis den almindelige Opfattelse af et Konnossement, som et Dokument, ensbetydende med en Kvittering.

Certepartiet indeholdt Klausulen, at Konnossement-Kvantumet var det »afgørende Bevis«, og Mr. Mathew sagde som en Følge deraf: »Hvad skal jeg gøre? De omtvistede 200 Stkr. har aldrig været om Bord, hvorfor der er lossat saa meget for lidt; Kaptajnen noterede Protest i Riga; men hvorfor har han kvitteret for Gods, før han har modtaget det; og hvorfor har Rederen accepteret et Certeparti, ifølge hvilket Konnossementets paalydende Kvantum samt sammes Specifikation er »af-

gørende Bevis«? »Fairplay« slutter Artiklen med Ønsket om, at det snart maa lykkes »the Documentary Committee« at faa det ny Træcerteparti, som der er i høj Grad Trang til, indført.

Skønt vi fuldt ud indse den Nytte, Indførelsen af et saadant Certeparti vil blive for Rederne, betvivler vi dog meget, at Komiteen vil være i Stand til at overvinde Modstanden, der vil blive rejst imod den saa let, som Tilfældet var med det ny Kulcerteparti, hvor det udelukkende drejede sig om engelske Afskibere. Denne Gang vil Forandringen komme til at berøre saa godt som alle Trælasthavne i hele Østersøen, hvor den gængse Kutyme næsten overalt er, at der kvitteres for Ladningen, naar den kommer langs Siden. At denne Metode, navnlig med Tømmer og Sleepers, har store Ulemper, vil vist enhver indrømme, men lige saa vanskeligt vil det blive at forandre den, især paa Steder som f. Eks. Riga, hvor en Mængde Skibe anlægges og laste flere forskellige Partier, ofte uden at der eksistere noget Certeparti. *Red.*

Ifølge det ny »Welsh Coal Charter« er Fragten betalbar, enten af det leverede Kvantum, eller af det paa Konnossementet angivne Kvantum minus 2 0/0, efter Modtagerens Valg. Klausul 8 lyder: »Befragterne foretager Losningen og Ladningen, Damperen betaler — pr. Ton«. Dersom Modtagerne nu vælge at betale Fragten efter Konnossement Kvantum'et minus 2 0/0, skal Losningen saa betales efter dette Kvantum eller efter den hele paa Konnossementet angivne Vægt? Det antages, at Fradraget af 2 0/0 er givet for at erstatte det, der spildes under Lastning og Losning, og dersom dette er rigtigt, maa der mangle noget i, at Konnossementets fulde Paalydende kan losses ud af Skibet. I Middelhavshavnene synes det at være Kutyme, at Fragten bliver betalt minus 2 0/0, medens Losningen betales efter hele Konnossement-Kvantumet. Det forekommer os retfærdigere, at Losningen og Fragten betales af samme Kvantum.

»Fairplay« svarer herpaa:

Mange Redere ere af den samme Mening som Spørgeren, at fordi Fragten er betalbar efter Konnossementvægten ÷ 2 0/0, skal Losningsomkostningerne beregnes efter den samme Skala. Dette er imidlertid en Fejlagelse. De 2 0/0 Fradrag er for at undgaa Udevejsningen, hvorved der spares Udgifter og en mulig Fordring for at levere for lidt Ladning; dette er udelukkende en Overenskomst mellem Befragteren — eller Modtageren som hans Repræsentant — og Rederen.

Den af Modtageren engagerede Stuver gør Regning paa at blive betalt for Losningen efter den i Konnossementet angivne Vægt, og det er fuldstændig rigtigt, at han bliver det. Spørgeren synes at antage, at fordi man bliver enig om, at der fra en Kulladning paa f. Eks. 2,000 Tons, skal fradrages 2 0/0 (40 Tons), for at undgaa Vejning, det saa med det samme er fastslaaet, at der kun var 1,960 Tons om Bord. Modtageren gør Regning paa at faa sine 2,000 Tons, og naar han kun betaler Fragt af 1,960 Tons, er de 2 0/0, som ovenfor sagt, en Godt-

gørelse, Rederen tilstaar ham for at slippe for Udvejningen. Ønskede Modtageren Ladningen vejet, og der viste sig at være 2,000 Tons, vilde Fragten saavel som Stuveren blive betalt af dette Kvantum; hvorfor skulde denne saa ikke ogsaa modtage Betaling af 2,000 Tons, naar den samme Ladning losses ud af Skibet uden at vejes?

I Aaret 1896 solgtes fra England til fremmede Nationer 190 Dampskibe med 261,189 Gross Tons og 141 Sejlskibe med 78,086 Gross Tons. Heraf tog Amerika 9 Dampere, af hvilke 6 vare byggede i 1895—1896, medens de 3 vare byggede før 1884. Østrig fik 8, der næsten alle vare byggede før 1884. Danmark 10, af hvilke 7 vare byggede mellem 1885 og 1889, de 3 andre var lidt ældre. Frankrig fik 33, der for største Delen var ligelig fordelte over et Tidsrum fra 1895 til 1875, 7 vare ældre end dette Aarstal. Tyskland 9, hovedsagelig byggede mellem 1889 og 1880. Italien 17, hvoraf 8 paa 16,606 Gross Tons — med dette Lands Forkærlighed for det antikke — vare byggede før 1875, og største Delen af Resten før 1884. Japan 9, hvoraf de fleste er før 1875. Norge 21, hvoraf 9 ere før 1875 og andre 9 før 1884. Rusland 5 af Mellemalderen. Spanien 10, der gaar tilbage fra 1889. Sverrig 19, der med Undtagelse af ét, alle ere fra et tidligere Aar end 1884. Andre Lande 40, med en Tonnage af 47,132 Tons, fordelte temmelig lige fra 1894 (7) til 1875 og Oldtiden, der ligger bag dette Aarstal.

Board of Trades Præsident har udnævnt en Komité til at undersøge, hvorvidt det er ønskeligt at foretage Ændringer eller Tilføjelser i de nu bestaaende Regler til Forebyggelse af Kollisioner til Søs. Navnlig med Hensyn til: 1) De Lanterner, der føres, og Signalerne, der anvendes i Sejl- og Dampskibe, saavel som i Baade, naar de benyttes til Fiskeri. 2) Hvorvidt det er nødvendigt, at alle Skibe gaa af Vejen for Dampere, der ere beskæftigede med Fiskeri. 3) De Lanterner, som bør bruges af Lods-dampere, der ligge paa Stationen med Lodser om Bord.

### Hecksher & Søn.

100 Aar.

Det bekendte Skibsmægler-Firma i Kjøbenhavn Hecksher & Søn havde i Gaar bestaaet i 100 Aar, idet det stiftedes d. 2. Juni 1797 af Samuel Siegfried Hecksher. Efter dennes Død overtoges Forretningen af hans Sønner Moritz og Gustav Hecksher i Forening med Ludvig Adolph Hecksher. I 1857 udtraadte Moritz Hecksher af Firmaet, og d. 1. Januar 1868 optoges en Søn af ovennævnte L. A. Hecksher, Carl Hecksher, i Firmaet; han var senere Konsul for Brasilien og døde i 1890, hvorefter Forretningen overtoges af de nuværende Indehavere, Enkefru Marie Hecksher, Peter L. Fisker og H. Sieh.

Firmaet Hecksher & Søn har i Aarenes Løb erhvervet sig mange Venner og nydt stor Anseelse under dets forskellige dygtige og hæderlige Chefers Ledelse. Navnlig tog Firmaet under Carl Heckshers Ledelse et stort Opsving, som de nuværende Indehavere ikke alene har forstaaet at fastholde, men yderligere har udviklet.

## Højesteretsdom.

### „Nadinka“-Sagen.

Som kortelig meddelt i vort sidste Nummer, har Højesteret afsagt Dom i den af Skibsrederne F. & A. Nielsen i Rudkjøbing mod Transportforsikrings-Selskabet »Schweitz« i Zürich ved dets herværende Generalrepræsentant anlagte Sag. Denne Dom er bleven imøde-set med megen Interesse, og vi referere derfor her paany Sagens Hovedpunkter, idet vi iøvrigt henvise til det fuldstændige Referat af Sø- og Handelsrettens Dom i nærværende Blad for 24. Septbr. f. A.

Den F. & A. Nielsen tilhørende Skonnertbrig »Nadinka«, der var c. 25 Aar gammel, var forsikret i »Schweitz« i Henhold til Konventionen af 2. April 1850, og i de Policen vedhæftede Bestemmelser var det udtalt, at Skibet maatte være sødygtigt ved hver Rejses Begyndelse. Skibet var klassificeret for 5 Aar under  $\frac{5}{6}$  G. 1. 1. i Bureau Veritas og havde faaet denne Klasse stadfæstet i Nantes i April 1894. Den 3. August 1895 ankom »Nadinka« med en Ladning Træ til Blyth. D. 5. Oktober, da det forhaledes over mod Kaj, tog det Grunden c. 20 Fv. fra denne og faldt med Lavvande over paa Banken, hvor det dog observeredes at ligge godt. Da man forsøgte at hale Skibet ind til Kajen, observeredes det, at det havde givet sig ved Skanddæk og flere Steder. Efter at Dækslasten var losset færdig, bemærkedes 4 Fod Vand i Lasten. Ved Pumpning bragtes Vandet ned til 3 Fod, og ved fortsat Pumpning blev der pumpet læns. I de følgende Dage trak Skibet mere eller mindre Vand og holdtes læns ved jævnlig Pumpen. Efterhaanden som det lossedes, trak det mindre, saaledes at det d. 8. Oktober kun trak 1" i Timen. D. 14., 15. og 16. Oktober staar intet anført i Logbogen. Den 17. Oktbr. tilendebragtes Losningen fra Skibets Rum, Skibet blev forhalet over paa Banken, Bunden rengjort og Kalfatring foretagen ved Stødene og Agterstævnen samt hvor det fandtes nødvendigt, og Skibet forhaledes om Aftenen ind i flot Vand igen. Den 18. Oktbr. indtoges fuld Ladning af 307 Tons Kul, saa at Skibet laa 12' 8" agter og 12' for; der var da 17" Vand ved Pumpen, som blev slaet læns. D. 19. Oktbr. afsejlede Skibet, bestemt til Frederiksstad i Norge. Den 19. Oktbr. Aften trak Skibet 6" à 7" Vand i Timen; der pumpedes læns hver Time. Søndag d. 20. Oktbr. trak Skibet 12" Vand i Timen; der pumpedes læns hver  $\frac{1}{2}$  Time; Vandet observeredes at være i Tiltagende. Kl. 4 sattes begge Pumper i Gang og der holdtes af med Søen. Kl. 5 styredes V. S. V. for Landet. Søndag Eftm. gik hele Mandskabet, efter at have pejlet 28" Vand ved Pumperne, om Bord i en Fiskekutter. Næste Morgen gik 4 Mand fra Kutteren om Bord i »Nadinka«; der var da 6' til 7' Vand ved Pumperne. Kl. 1 samme Eftermiddag saas det fra Kutteren, at »Nadinka« gik til Bunds.

Under Søforklaringen i Rudkjøbing erklærede Kaptajnen, at Skibet ikke var blevet saa lækt ved at komme til at ligge paa Banken i Blyth, at der var Grund til særlige Foranstaltninger, og at Skibet ved det af ham og Styrmanden efter Losningen foretagne Eftersyn viste sig i behørig Stand, samt at det laa flot, medens Kulladningen indtoges, uden at vise sig utæt. Saavel Kaptajn og Styrmand som to Matroser henførte ikke Aarsagen til, at Skibet sprang læk i Søen, til at det havde taget Grunden i Blyth, og de havde ikke haft nogen Betænkelighed ved at gaa til Søs med det. — Fremdeles oplystes det under Sagen, at »Nadinkas« Rederi senest 10. Oktbr. modtog et Brev fra dets Kaptajn fra Blyth, der straks meddeltes Forsikrings-Selskabets Agent i Rudkjøbing, der derefter straks skriftligt meddelte Selskabets Generalrepræsentant, at »Nadinka« var bleven læk og trækker 3" Vand i Timen samt at Rederiet forespurgte, om Selskabet vilde godtgøre sin Andel i, hvad rimeligt er for at undgaa Havari. Generalrepræsentanten svarede, at Kaptajnen ikke burde gaa til

større Omkostninger end strængt nødvendigt, at det var tilstrækkeligt, naar han reparerede billigst muligt og at han ikke behøvede at foretage Besigtigelse eller andre be- kostelige Forholdsregler.

Det indstævnte Selskab har støttet sin Frifindelses- paastand paa, at »Nadinka« var usødygtigt, da det afgik fra Blyth\*) og at Skibet burde være vendt om i Tide, medens Sagsøgerne have hævdede, at Skibet var fuldkommen sødygtigt, da det afgik, at det ikke kunde bebrejdes det, at det ikke var vendt om før, da det først var Forandringen af Vind og Sø d. 20. Oktbr., der bevirkede, at Skibet sprang læk, samt at det ikke, jfr. Sølovens § 248, kan frigøre Assurandørerne, om Skibet maatte være vendt om lidt for sent; endelig at Kaptajnen kun havde fulgt Generalrepræsen- tantens Instruktion, og at Selskabet følgelig i ethvert Fald ikke kunde være frigjort derved, at Skibet gik til Søs, uden at der foretoges yderligere Foranstaltninger.

Sø- og Handelsrettens Dom gik ud paa, at »Schweitz« til Sagsøgerne, F. & A. Nielsen, skulde betale de paastaede 15,680 Kr. med Renter og Sagens Omkost- ninger med 200 Kr., fordi det omtalte Brev fra Generalrepræsentanten maatte være afgørende for Kaptajnen med Hensyn til, hvad der af denne vilde være at foretage i Henseende til Reparation af Skibet og til ikke at tilkalde sagkyndig Assistance, hvorved det umuliggjordes for ham at fremskaffe Sødygtigheds- Erklæring, samt fordi han derfor kun var henvist til sin egen og Styrmandens Bedømmelse af, om Skibet var sødygtigt. Dommen udtalte sig ikke om Spørgsmaalet, om Skibet havde været sø- dygtigt eller ikke, men fandt, at det ikke kunde lægges Rederiet til Last, at Skibet afgik, uden at der blev foretaget mere end oplyst.

Rettens Formand afgav et dissentierende Votum, hvori han hævdede, at Selskabet burde frifindes, fordi »Nadinka« ikke var i sødygtig Stand ved Afgangen fra Blyth.

Sagen blev derefter af Forsikrings-Selskabet appelleret til Højesteret.

#### Højesterets Dom lyder saaledes:

»Da den i den indankede Dom anførte Skrivelse af 12. Oktober 1895 ikke blot fritog Kaptajnen for at lade foretage Besigtigelse, men tillige paalagde ham ikke at an- vende større Omkostninger end strængt nødvendigt, maa der tillægges Kaptajnens Skøn over, hvad der krævedes til en forsvarlig Reparation, en væsentlig Betydning, og da der, i alt Fald under Hensyn hertil, ikke ved de af Appellanten tilveje- bragte Oplysninger findes at være ført et til- strækkeligt Bevis for, at Skibet ved Afrejsen fra Blyth ikke var sødygtigt, maa det billiges, at de Indstævntes Paastand ved Dommen er tagen til Følge. Denne, hvis Bestemmelse om Sagens Omkostninger til- trædes, bliver derfor efter Indstævntes Paastand at stad- fæste, hvorhos Appellanten vil have at betale de Ind- stævnte Sagens Omkostninger for Højesteret med 300 Kr.

Den Interesse, hvormed denne Sag har været fulgt, er væsentlig knyttet til Spørgsmaalet om, hvorvidt »Nadinka« ved Afrejsen fra Blyth kunde siges at have været i sø- dygtig Stand, idet det aabenbart kunde have haft vidt rækkende Følger, om Paastanden herom, paa Grundlag af de foreliggende Oplysninger var bleven godkendt af Dom- stolene. Sagens Udfald ved Højesteret vil derfor blive modtaget med Tilfredsstillelse i Søfartskredse, der ikke uden Betænelighed vilde have set et Skib blive erklæret for usødygtigt i et Tilfælde som dette. Der blev under

Proceduren for Højesteret af Rederiets Sagfører, Højesterets- sagfører Arntzen, fremlagt en Erklæring fra »Dansk Sejlskibsrederi-Forenings« Bestyrelse, der ude- lukkende omhandler dette Spørgsmaal om Sødygtigheden. Vi gengive derfor Hovedindholdet af denne Erklæring:

Efter at have gjort os bekendte med de i denne An- ledning fremsendte Dokumenter — Ekstrakt i Genpart af »Nadinka«s Logbog og af den i Rudkjøbing af Skibet af- lagte Søforklaring, bekræftet Oversættelse af Klassificerings Certifikat for Nadinka af 21. November 1893 samt Ud- skrift af den af Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn d. 9. September 1896 afsagte Dom i Sagen »F. & A. Nielsen« ktr. Forsikrings-Selskabet »Schweitz« tilligemed det afgivne dissentierende Votum — skulle vi udtale følgende:

Efter at »Nadinka«, der er bygget i Aaret 1870, i November 1893 var blevet reklassificeret i Bureau Veritas med Klasse  $\frac{5}{6}$  G. 1. 1. for et Tidsrum af 5 Aar og senere, i April 1894, besigtet efter Reparation og Kal- fatring i Tørdok og erklæret i god Stand til Opretholdelse af sin Klasse, maa det siges, at der her vel er Tale om et gammelt Skib, men ikke om noget daarligt Skib. Af Journalen fremgaar det, at Skibet, ved Forhaling i Blyth, tog Grunden, og at det ved Lavvande faldt over mod Banken, hvorved det begav sig ved Skandækket og flere Steder. Det synes dog at fremgaa af Journalens Udtryk, at Skibet ikke havde begivet sig saa meget, at de faste Dele havde forskudt sig synligt mod hinanden, men at Forholdet maa opfattes som hvad man almindelig kalder, at Naaderne vare sprængte, hvilket jo ogsaa forudsætter en Forskydning, selv om den er saa ringe, at den ikke kan ses eller maales. Efter atter at være bragt flot, havde Skibet, som det saa at sige altid er Tilfældet med Træ- skibe, efterhaanden givet sig tilbage, saa at det kun trak 1" Vand i Timen.

Bestyrelsen kan ikke anse det for konstateret, at »Nadinka« ved Grundstødningen i Blyth har taget nogen større Skade. Det maa her erindres, at lignende Tilfælde som det her foreliggende — hvor et Træskib ved Grund- stødning eller af anden Aarsag begiver sig, saa at det faar flere Fod Vand i Lasten — ingenlunde ere usæd- vanlige, og at det da meget hyppigt er Tilfældet, at saa- danne Skibe efter Udlosning og et mindre Eftersyn kunne fortsætte Rejsen, uden at have taget Skade. Et Træskib bliver meget let læk, naar det ligger tørt og med Last inde, men atter tæt og fuldt sødygtigt i flot Vande. Dels under Hensyn hertil, dels i Henhold til det ovenfor om det her foreliggende Tilfælde anførte, skønner Bestyrelsen ikke rettere, end at »Nadinka«, for igen at kunne gaa til Søs med Ladning, kun tiltrængte et Eftersyn i Bunden og eventuelt Kalfatring der og ovenom paa saadanne Steder, hvor Skibet havde givet sig i Naader og Stød, og da et saadant Eftersyn og Kalfatring ogsaa fandt Sted, inden Ladningen blev indtaget, maa Bestyrelsen efter sin bedste Overbevisning erklære, at »Nadinka« har været i sødygtig Stand, da det d. 19. Oktober 1895 afgik fra Blyth. Naar Skibet paa Rejsen blev lækt og forlodes af Mandskabet i synkefærdig Stand, saa skyldes dette efter Bestyrelsens Skøn Omstændigheder, som ved Afgangen fra Blyth ikke kunde forudses, lige saa lidt som det har kunnet paavises, eller nogen Sinde vil kunne paavises, hvad Aarsagen har været til den stærkt tiltagende Lækage.

#### Rigsdagssamlingen og Skibsfarten.

Den Rigsdagssamling, der i Forgaars afsluttes, har været ualmindelig lang og særdeles fattig paa positive Resultater. Aarsagerne hertil og om dette er heldigt eller ikke, ligger det udenfor vor Opgave at undersøge; vi have

\*) Udhævelserne ere foretagne af os.

kun den Hensigt med disse Linier at paavise, i hvilket Omfang de Forhaabninger, der ved Samlingens Begyndelse fra Skibsfartens Side knyttedes til den, ere gaaede i Opfyldelse.

Desværre er der ikke Anledning til at bruge mange Ord om den Rolle, som Skibsfarten har spillet i Rigsdagens Forhandlinger. Selvfølgelig maa denne altid blive underordnet. Det siger sig selv, at i et saa agerdyrkende Land som vort, bliver det altid Landbruget og de Interesser, der ere knyttede til det, der spiller første Violih. Bag efter komme saa de øvrige Næringsveje, væsentlig efter den Rangforordning, der er etableret under Hensyn til det Antal Stemmer, som de mønstre ved de politiske Valg. At Sønæringen i en Rangforordning af denne Art indtager en saare beskeden Plads, er en Selvfølge. Men hvis Sømandsstanden vilde organisere sig stærkt og hvis den i fuldt Maal vilde bruge den Smule Indflydelse i det offentlige Liv, der er den tildelt, saa vilde ogsaa den kunne hævde sig en Stilling, der noget bedre end dens nuværende svarer til dens Betydning for Landet. Saa vilde det hælde, at de politiske Partier af og til fik det Indfald, ved de mærkelige Forretninger, de afslutte med hinanden i Rigsdagen, ogsaa lejlighedsvis at tænke paa Løttelser for Skibsfart samtidig med at de handle med Avlscentre for Svin.

Der var én Reform, Skibsfarten havde haabet paa at se gennemført i denne Samling. Det var Toldreformen. I Toldkommissionens Betænkning var man uenig om mange Ting, men ét var man enig om: det var at imødekomme de af Søfartens Organisationer opstillede Krav om at faa hævet Tolden paa Skibe og Skibsbygningsmaterialer. Dette Krav kunde altsaa ikke hindre Gennemførelsen af en Toldlov. Desto beklageligere var det, at en saadan ikke gennemførtes, særlig da Haabet herom maatte vinde i Styrke, efter at Regering og Folkething vare enedes om en Affattelse af Loven, der for Skibsfartens Vedkommende ganske stillede sig paa Toldkommissionens Standpunkt. Herved er jo imidlertid intet andet at gøre, end at haabe paa næste Samling, i hvilken Sagen atter kommer til at foreligge. Det var ønskeligt, om Hensynet til, at den nuværende Toldlovgivning i ganske særlig Grad er uretfærdig mod Skibsfarten, da vilde være noget medvirkende til, at denne Reform blev til Virkelighed. Vi høre jo daglig i Skrift og Tale alle Grundene, hvorfor Landbruget vil have en Toldreform og hvorfor Industri og Haandværk ikke vil have den; mulig kunde der da ogsaa blandt alle de Røster, der højlydt forkynde dette, blive Plads for en enkelt Stemme, der mindede om, hvorfor Skibsfarten vil have den. Men i det mangestemmede Kor, der snart lokkende, snart truende har fulgt Rigsdagens Toldforhandlinger, var der ingen, der blot nævnte Skibsfarten; selv de af Pressens politiske Organer, man efter gammel Skik plejer at regne med, naar Talen er om Søfarts-Interesser, vidste, mærkelig nok, intet bedre, end at syngede med i det Kor, der stedse raaber paa Beskyttelse og mere Beskyttelse — uden at de skændte Skibsfartens Ønsker en Tanke.

Den eneste Reform, Skibsfarten vedrørende, der blev gennemført i Rigsdagssamlingen, var en lille Lov om et Tillæg til Sølovens § 294, ved hvilket der fastsattes Bøder for, hvad der efter § 219 skal iagttages om Bord til Undgaaelse af Sammenstød. Dette Forslag kunde man, som vi tidligere have fremhævet, roligt have ladet hvile,

indtil der en Gang bliver Tale om en almindelig Revision af Søloven. Det lykkedes dog, sikkert væsentlig ved at man saavel fra Skibsfører-Foreningens som fra dette Blads Side paatalte det uretfærdige i de foreslaede Bøder, at faa disse nedsatte, saa at de bleve adskilligt rimeligere end i det oprindelige Forslag.

Der førtes under Finanslovens 1ste Behandling en ret indgaaende Debat om Krydstoldvæsenet, under hvilken Skibsfartens Ønsker om at blive fri for de Byrder, der paalægges den gennem denne Institutions Virksomhed, bleve klart og dygtigt fremstillede. Hverken af denne Diskussion eller i Finansudvalgets Betænkning sporede man dog praktiske Resultater; forhaabentlig har Diskussionen dog bidraget til at forberede Stemningen for fremtidige Forsøg paa Reformen paa dette Omraade. Det eneste praktiske Resultat af de senere Aars Bestræbelser for at reformere Krydstoldvæsenet, skyldes de ved »Dansk Sejlskibsrederi-Forenings« Initiativ og under dens Medvirkning i Aar gennemførte Løttelser ved Viseringen af Skibe af Toldkrydsere.

Rigsdagen modtog en Adresse med et meget stort Antal Underskrifter om Anlæg af Havne paa Jyllands Vestkyst og Bornholms Østkyst. Den henvistes af Folkethinget til Indenrigsministerens Overvejelse. Hvad enten Regeringen nu paatænker at udarbejde og søge gennemført en samlet Plan for Anlæg af nye Havne eller den vil foreslaa en stykkevis Gennemførelse, var det ønskeligt, at der snart kom Liv i denne Havnesag, der arbejder sig unødigt langsomt frem, saa vist som flere af de ønskede Havne utvivlsomt ere modne til nu at blive til Virkelighed. Den nye Indenrigsminister vilde vinde megen Anerkendelse ved at tage et Initiativ i denne Sag.

Dette er altsaa, hvad der her i Bladet er at berette om den afsluttede Rigsdagssamling. Lad os haabe, at de kommende Samlinger maa faa flere Søfarts-Problemer at beskæftige sig med og at de maa modtage Skibsfartens Krav med Velvillie og Forstaaelse.

## Fragtmarkedet.

Sidste Uges blege Farve har endnu ikke forladt Fragtmarkedets Fysiognomi — kun af og til synes Pulsen at slaa en Smule raskere og Blodet at komme lidt mere i Fart; men Helhedsindtrykket bliver det samme som for 8 Dage siden.

Vi ere nu i Juni; denne Maaned i Forbindelse med den næstfølgende har jo altid været de to af de tolv Søkende, hvem Forældrene har haft størst Bekymringer for, som har staaet længst tilbage i Udviklingen, og af hvem man ikke venter sig noget stort eller mindeværdigt Arbejde; ja man er vel oven i Købet tilfreds, slipper man af med dem uden større Skandaler, og uden at blive tvungen til at lukke Pungen for højt op, for at dække over dette hæderlige Søkendepars mange Dumheder. Vi spaa derfor ikke vore Læsere nogen glædelig Fremgang i Juni-Juli, og længes blot efter — selvfølgelig set med rent kommercielle Øjne — at faa Lov til at rive » $\frac{31}{7}$ « af vor Kalender.

Er nu en Gang disse to Maaneders Lediggang og Sultekur uundgaaelig, skærpes dog netop derved Appetitten til Efteraarets rige Bytte — efter Vandringen i Ørkenen staar man ved August Maanedes Begyndelse paa Grænsen af det forjættede Land. Forhaabningerne for

dette Efteraar synes store; et godt Tegn herpaa er det, at Rederne med et overraskende Sammenhold nægter at udbyde Tonnage for denne Termin, og netop ved at holde igen skabes Grundlaget for en opadgaende Konjunktur. Vi berørte i vor sidste Artikel, hvorledes Masseovertagelse af Tonnage som oftest virkede deprimerende paa Fragtmarkedet, og vi kritiserede nærmere Fragtspekulanternes Arbejde i det skjulte; den samme Konklusion fremkommer selvfølgelig, hvor Rederne selv besørger Spekulanternes Forretning og kaster Tonnagen paa et fremtidigt Marked, for at redde en shilling højere Fragt end de nu gældende Rater, og derved afskærer sig selv og andre fra den forventede større Gevinst. Vi behøver ikke at gaa længere tilbage end til i Fjor; man havde det triste Syn at se Dampere af samme Størrelse ladende paa samme Plads (f. Eks. i New Orleans), om end med en Difference i Fragten af 7/8 pr. nett. form; de første sluttedes for tidligt af forsigtige Redere, de sidste kastedes netop i Markedet i det rette aktuelle Øjeblik og gik derved af med en glimrende Profit. Vi kunne derfor kun tilraabe Rederierne et velment »Hold igen!« — Forholdene ere ikke daarligere end paa samme Tid i Fjor, ja snarere bedre, og Chancerne ere der til et godt Efteraar, naar man giver sig Tid og løber Linen ud, inden nye Engagements afsluttes. Lad Kornet først modnes paa Markerne, da er Øjeblikket kommet til Kampsignalet, og Sejren bliver sikkert Redernes, hvad enten saa Hovedslaget føres i Sortehavet eller i Amerikas Havne.

Sortehavet har ikke undergaaet nogen nævneværdig Forandring; der er sluttet Nicolaieff L. H. A. R. større Damper 8/6, Komplettering i Odessa 7/6, Odessa Antwerpen 8/. Fremdeles Azoff U. K. direkte 10/6, Azoff U. K. Continent 3300 Tons Damper 10/ any direct, 10/6 Elben, 11/ Bergen, 11/3 Bergen/Stavanger, 11/6 Bergen/Kjøbenhavn. Azoff Vest-Italien eller Marseilles 10,75 frs., 25 Centimer ekstra til Havne, 50 Centimer ekstra tre Havne. Donau U. K. Kont. 11/ any direct, 11/6 Elben. Donau Antwerpen eller Rotterdam 20. Aug.—20. Septbr. 12/9. Donau Antwerpen 4200 Tons Baad 10/6 River draft, Komplettering Sulina 8/. Middelhavet har blandt andet følgende Befragtninger at opvise: Alexandria U. K. 1.—31. Juli, 1/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Ordre, 1/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> direct, option Picked Ports Continent 1/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Karthagena Middlesbro 2350 Tons 8/, Cagliari og Carloforte Antwerpen 1600 Tons prompt 13 frs. full terms. Kulfragterne ud noteres med Cardiff Neapel 7/6 à 7/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Genua 7/3, Alexandria 7/. Swansea Civita Vecchia 8/3 Kul, 8/ Fuel. Swansea Neapel 7/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Newcastle Genua 6/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 7/, Savanna 7/ à 7/3, Venedig 8/ à 8/6, og ere altsaa fremdeles faste; dog har den sidste Uge ikke saa mange Befragtninger som tidligere.

Amerika holder sig stille. Der er rigelig Efterspørgsel efter Tonnage pr. September, men som berørt indtage de fleste Redere en afventende Holdning; der noteres allerede nu Baltimore C. f. O. 3/ à 3/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> for August. Prompte Dampere sluttes Juni Lastning C. f. O. 2/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Fremdeles noteres Montreal Bristol og Cardiff 40/ Juni. Pensacola U. K. Cont. 105/, og er der fra sidste Plads livlig Efterspørgsel efter Tonnage.

Kulmarkedet holder sig, som alt berørt, fast til Middelhavet, men er derimod svagt paa Østersøen og Danmark. Der noteres Firth of Forth dansk Haven 4/6 for mindre Dampere, 4/3 for større og 4/ til Havne som Aarhus. Newcastle Kjøbenhavn vurderes til 3/6 à 3/9 for større Dampere. Sunderland Kjøbenhavn giver lignende Rater; en 3000 Tons Damper er just sluttet saaledes.

Østersøen synes ret livlig i Træmarkedet; der er sluttet Luleå Grimsby 23/6 for en 1100 Standard Damper, og flere Laster udbydes, saa her synes Forholdene ret normale. Petersborg har ikke forandret sig de sidste Dage. Sejlere sluttes til Østkysten 8/ pr. Ton Oliekager. Paa Danmark ligger Forretningen fuldstændig stille. Riga og Libau ere ligeledes uforandrede; der noteres London 9<sup>3</sup>/<sub>4</sub> à 10<sup>1</sup>/<sub>3</sub> pence, altsaa temmelig lav Rate.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Alexandra, Rohde, ankom til Rotterdam 26. Maj, bestemt til Antwerpen, Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Bordeaux 25. Maj, bestemt til La Rochelle, Kbhvn. — Antwerpen, Caroc, ankom til Antwerpen 23. Maj, bestemt til Kbhvn. — Castor, Holm, ankom til Algier 29. Maj, bestemt til Tarragona, Barcelona, Italien. — Chr. Broberg Gøtsche, ankom til St. Petersburg 29. Maj, bestemt til Kotka. — Dagmar, Gade, afgik fra Kbhvn. 31. Maj, bestemt til Malaga. — Douro, Brabrand, afgik fra Lissabon 27. Maj, bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Kihl, afgik fra Riga 30. Maj, bestemt til Antwerpen. — J. C. Jacobsen, Bech, bestemt til Kbhvn. 26. Maj — Kiew, Rabe, ankom til Danzig 31. Maj, bestemt til Riga. — Kursk, Staal, afgik fra Kbhvn. 28. Maj, bestemt til Oporto, Lissabon. — Leopold II, Kruse, ankom til Konstantinopel 24. Maj, bestemt til Samsoun, Trebizonde, Batoum, Novorossisk, Odessa. — Louisiana, Jensen, ankom til St. Petersburg 24. Maj, bestemt til Rotterdam. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra St. Petersburg 31. Maj, bestemt til Riga, Kbhvn. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Antwerpen 25. Maj, bestemt til St. Petersburg. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Kbhvn. 27. Maj, bestemt til St. Petersburg. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Pera 28. Maj, bestemt til Batoum, Novorossisk, Odessa. — Tejo, Fenger, afgik fra Kbhvn. 31. Maj, bestemt til Oporto, Lissabon. — Tomsk, Andersen, ankom til Cadiz 31. Maj, bestemt til Kbhvn — Vesuv, Norden, ankom til Kbhvn. 28. Maj. — Viking, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 28. Maj, bestemt til St. Petersburg. — Xenia, Ingerslev, ankom til Antwerpen 27. Maj, bestemt til St. Petersburg.

Anglo Dane, Petersen, afgik fra Riga 29. Maj, bestemt til Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 30. Maj, bestemt til Stettin. — Ceres, Corfitzon, ankom til London 30. Maj, bestemt til Kbhvn., Libau. — Charkow, C. Fischer, ankom til Libau 28. Maj, bestemt til Kbhvn., Hull. — Christian IX, Møllerup, ankom til Kbhvn. 31. Maj, bestemt til London. — Christianssund, Bay Schmith, ankom til Arendal 31. Maj, bestemt til Vestnorge. — Fanø, Clausson-Kaas, ankom til Antwerpen 31. Maj, bestemt til Kbhvn. — Frederik, Harboe, ankom til Hull 31. Maj, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Jolantha, Lind, afgik fra Antwerpen 30. Maj, bestemt til Kbhvn. — Kasan, Mortensen, afgik fra London 30. Maj, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Laura, Christiansen, afgik fra Kbhvn. 1. Juni, bestemt til Færøerne, Island. — Louise, Wiborg, ankom til Kbhvn. 26. Maj, bestemt til Königsberg. — Minsk, Olsen, afgik fra Liverpool 30. Maj, bestemt til Kbhvn., Stettin. — Morsø, Frisenette, afgik fra London 26. Maj, bestemt til Libau. — Moskov, Petersen, afgik fra Kbhvn. 27. Maj, bestemt til Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Kbhvn. 30. Maj, bestemt til Riga. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Kbhvn. 28. Maj, bestemt til Antwerpen. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 29. Maj, bestemt til Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom til Kbhvn. 30. Maj, bestemt til Libau. — Romny, Harder, ankom til Hull 31. Maj, bestemt til Kbhvn., Libau. — Thyra, Ryder, afgik fra Leith 20. Maj, bestemt til Færøerne, Island. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Antwerpen 30. Maj, bestemt til Kbhvn., Libau. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Riga 30. Maj, bestemt til Antwerpen. — Vesta, Svensson, afgik fra Kbhvn. 30. Maj, bestemt til Færøerne, Island.

Ficaria, J. V. Fenger, afaar fra Kbhvn. 3. Juni, bestemt til Newcastle. — Esb. Snare, Paaske, afgik fra Newcastle 4. Juni, bestemt til Odense. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Odense 3. Juni, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 2. Juni, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 2. Juni, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens, Aalborg. — Kronen, J. Borries, afgik fra Newcastle 2. Juni, bestemt til Nakkov. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 2. Juni, bestemt til Odense. — Storebelt, Bay, i Newcastle. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 2. Juni, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Rotterdam 29. Maj, bestemt til Blyth. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Reval 29. Maj, bestemt til Rotterdam. — Frode, H. W. Wisberg, afgik fra Newcastle 26. Maj, bestemt til Onega. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Stettin 1. Juni, bestemt til Riga. — Svend, Chr. Holst, afgik fra Libau 24. Maj, ankom til Bremen 30. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Kbhvn. 29. Maj, ankom til Riga 1. Juni. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Boness 22. Maj, ankom til Libau 28. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Riga 28. Maj, bestemt til London. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Blyth 22. Maj, ankom til Libau 27. — Magnus, M. Frantzen, afgik fra London 29. Maj, ankom til Blyth 30. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Stettin 27. Maj.



ankom til Skellefteå 30. — Olaf, C. A. Jørgensen, afgik fra Narva 1. Juni, bestemt til Zaandam.

**Det dansk-russiske Dampskibelskab.** Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Kronstadt 26. Maj, bestemt til Rotterdam. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra London 29. Maj, ankom til Methil 31. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra Rotterdam 29. Maj, ankom til Hull 30. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Hull 25. Maj, ankom til Kronstadt 1. Juni. — H. Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Kronstadt 25. Maj, bestemt til Archangel.

**Helmdal.** Anine, J. Møller, afgik fra Hudiksvall 26. Maj, bestemt til Rouen. — Kamma, J. C. Jensen, afgik fra Riga 28. Maj, bestemt til Ghent. — Helga, H. C. Lagesen, afgik fra Sundsvall 1. Juni, bestemt til Rouen. — Martha, A. V. Knudsen, afgik fra Rouen 30. Maj, ankom til Tyne 1. Juni.

**Thingvalla.** Norge, Knudsen, afgik fra Kristianssand 28. Maj, paa Rejse til New-York. — Island, Skjødt, afgik fra Kristiania 31. Maj, ankom til Kbhvn. 1. Juni. — Hekla, Laub, afgik fra New-York 22. Maj, paa Rejse til Kbhvn. — Amerika, Thomsen, afgik fra Kristianssand 14. Maj, ankom til New-York 25.

**Kjøbenhavn.** Carl Hecksher, Starck, afgik fra Sunderland 29. Maj, ankom til Kbhvn. 1. Juni. — Dania, Troensegaard, afgik fra Baltimore 18. Maj, bestemt til Aarhus. — Fyen, Hansen, afgik fra Kbhvn. 26. Maj, ankom til St. Petersburg 30. — Hafnia, M. Nielsen, afgik fra Riga 25. Maj, ankom til Ghent 31. — Russia, Rasmussen, afgik fra Amsterdam 29. Maj, ankom til Newcastle 30. — Jylland, Jensen, afgik fra Kbhvn. 30. Maj, bestemt til Riga. — Normannia, A. Rasmussen, afgik fra West Hartlepool 31. Maj, bestemt til Sundsvall.

**Østerseen.** Ella, Hansen, afgik fra Kbhvn. 29. Maj, bestemt til Hamburg. — Maja, Storm Hansen, afgik fra Antwerpen 26. Maj, ankom til Kbhvn. 30. — Patria, Andersen, afgik fra Helsingør 27. Maj, ankom til Riga 30. — Rita, Skov, afgik fra Stockholm 29. Maj, ankom til Norrkøping 30. — Yrsa, Larsen, afgik fra Peterhead 24. Maj, ankom til Lerwick 28.

**Union.** Anglia, Sørensen, afgik fra Eupatoria 11. Maj, bestemt til Rotterdam. — Frisia, Fisker, afgik fra Kbhvn. 25. Maj, ankom til Riga 28. — Gallia, Nielsen, afgik fra Riga 30. Maj, bestemt til Dordrecht. — Olga, Jørgensen, afgik fra Danzig 31. Maj, bestemt til Stockholm. — Scotia, Nielsen, afgik fra Methil 25. Maj, ankom til Svendborg 28.

**Danmark.** Rolf, J. G. Hahn, afgik fra Grangemouth 29. Maj, bestemt til Kbhvn. — Thorvaldsen, P. N. Pii, afgik fra Methil 30. Maj, bestemt til Kbhvn. — Absalon, H. Predbjørn, ankom til Kbhvn. 1. Juni. — Ansgar, V. Larsen, ankom til Libau 31. Maj. — J. N. Madvig, H. S. A. Olsen, ankom til Kronstadt 30. Maj. — Hamlet, W. E. Sommer, ankom til Newcastle 30. Maj. — Helge, D. G. Matthiessen, afgik fra Kronstadt 30. Maj, bestemt til Wiborg.

**Dannebrog.** Amalienborg, Schultz, afgik fra Riga 1. Juni, bestemt til Bremen. — Christiansborg, Petersen, ankom til Gustafsberg 31. Maj. — Frederiksborg, M. Kühl, ankom til Rotterdam 1. Juni. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Frederikshamn 31. Maj, bestemt til Dunkirk. — Rosenborg, Fischer, afgik fra Frederikshamn 28. Maj, bestemt til Calais. — Uranienborg, Olsen, ankom til Helsingfors 1. Juni. — Joinsborg, Schultz, ankom til Antwerpen 24. Maj. — Skandeborg, v. Deurs, ankom til Sundsvall 27. Maj.

**Dampskibelselskabet af 1896.** Jægersborg, Andersen, afgik fra Newcastle 27. Maj, bestemt til Kronstadt. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Riga 27. Maj. — Skodsborg, Jensen, afgik fra Kramfors 26. Maj, bestemt til Bremen. — Guldborg, Schmidt, ankom til Sundsvall 29. Maj.

**J. Lauritzen, Esbjerg.** Neptun, Jessen, afgik fra Esbjerg 29. Maj, bestemt til Riga. — Nerma, Degn, ankom til Hernøsand 30. Maj. — Nordsøen, Schmidt, afgik fra Blyth 28. Maj, ankom til Esbjerg 30.

**Nordseen.** Ekliptika, Callesen, afgik fra Rotterdam 29. Maj, ankom til Sunderland 30. — Sirius, Jensen, ankom til Rotterdam 27. Maj. — Urania, Louis Lund, ankom til Grangemouth 28. Maj. — Saturn, J. Hansen, afgik fra Kbhvn. 29. Maj, ankom til Riga 1. Juni. — Pallas, Christiansen, afgik fra Tyne 26. Maj, ankom til Kbhvn. 29. — Finland, Pii, afgik fra Kbhvn. 29. Maj, bestemt til Stugsund. — Holland, Smidt, afgik fra Kbhvn. 29. Maj, bestemt til London. — Rusland, Albrechtsen, afgik fra Rotterdam 28. Maj, ankom til Warkworth 30. — England, Petersen, afgik fra Grangemouth 25. Maj, ankom til Kjøge 28. — Tydskland, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 29. Maj, ankom til Windau 30. — Skotland, Brandt, ankom til Tees 27. Maj. — Swarland, Andresen, afgik fra Libau 25. Maj, ankom til Ipswich 31.

**Dampskibelselskabet Torm.** Helene, Warming, ankom til Hull 31. Maj. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Rotterdam 26. Maj, ankom til Blyth 31. — Agnete, Jensen, afgik fra Libau 26. Maj, bestemt til London. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 29. Maj, ankom til Riga 1. Juni. — Alice, Kraemer, afgik fra Riga 27. Maj, ankom til West Hartlepool 1. Juni. — Bornholm, Petersen, ankom til Libau 29. Maj. — Ajax, Brorsen, afgik fra Newcastle 29. Maj, bestemt til

Kiel. — Göteborg, Madsen, afgik fra London 29. Maj, ankom til Hull 31. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Fraserburgh 25. Maj, ankom til Shelland 26. — Nauta, Steen, afgik fra Fraserburgh 24. Maj, bestemt til Shelland. — Kjøbenhavn, Dam, afgik fra West-Hartlepool 26. Maj, ankom til Newcastle 28., afgik fra Newcastle 29., ankom til Stornoway 1. Juni. — Rønne, Hintze, afgik fra Stornoway 25. Maj, bestemt til St. Petersburg. — Marstrand, Jensen, afgik fra Randers 25. Maj, ankom til Stornoway 29.

## Sejlskibe.

**Fane.** Nordby, H. Grohmann, Nielsen, afsejlet fra Drammen 21. Maj, ankom til Leith 29. Maj. — Rosa, Brinck, afsejlet fra Paysander 23. April til Falmouth, passeret Montevideo 29. April. — Doris Brodersen, Nielsen, ankom til Rio Janeiro 11. Maj fra Rangoon. — Dania, Nielsen, afsejlet 21. Maj fra Humber til Cape Town. — Afma, Ankensen, afsejlet fra Rio Grande 20. April til Falmouth f. O. — Dorane, Rødgaard, ankom til Port Natal 26. Maj fra Kalkutta. — Gladstone, Christiansen, afsejlet fra Rotterdam 26. Maj til Helsingør f. O. — Cito, Christensen, afsejlet fra Gorontala 1. April til Amsterdam. — Medor, Svarrer, ankom til St. Pierre 23. Maj fra Havre. — Emilie, Thomsen, ankom til Banda 1. April, afgik 6. April til Amboine. — Mærdor, Brinck, afsejlet fra Liverpool 25. Maj til Rio Grande og Pelotas. — Valparaiso, Lorentzen, fik Ordre i Falmouth 30. Maj at afgaa til Gloucester. — Kronprinsesse Lonise, Jepsen, prajet 23. April paa 11° S. Br. 32° W. Lgd. fra New York til Port Natal.

**Rønne.** Ansgar, Lerche, ankom til Dublin 22. Maj. — Kastor, Clausen, ankom til Paskallavik 26. Maj. — Odin, Møller, ankom til Karrebæksminde 26. Maj. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Fredericia 26. Maj.

**J. L. Schouboe & Søn.** Barkskib Alexandra af København er ankommen til Acapulco fra Newcastle N. S. W.

**Svendborg.** Phoenix, Rasmussen, ankom til Lossiemouth 19. Maj. — Jørgen Larsen, ankom til Ipswich 19. Maj. — Brage, Jørgensen, ankom til Shoreham 19. Maj. — Solon, Jensen, ankom til St. Helier 20. Maj. — Galathea, Bom, ankom til Rafsø 19. Maj. — Thetis, Hansen, ankom til Høganæs 21. Maj. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Otterham 22. Maj. — Christine, Mortensen, ankom til Kotka 22. Maj. — Confidentze, Mauritzen, ankom til St. Petersburg 23. Maj. — Hansine, Frandsen, ankom til Helsingfors 24. Maj. — Hertha, Hansen, ankom til Dünkirkchen 24. Maj. — Roska, Møller, ankom til Åbo 22. Maj. — Feron, Dam, ankom til Rafsø 24. Maj. — Maren Kirstine, Jensen, ankom til Wara 25. Maj. — Odin, Strøm, ankom til Kotka 25. Maj. — Casper, Hansen, ankom til Rafsø 25. Maj. — Flora, Nielsen, ankom til Unseå 25. Maj. — Hanne, Rynitz, ankom til Swinemünde 26. Maj. — Johanne, Jensen, ankom til Christianstad 27. Maj. — J. M. Nielsen, Nielsen, ankom til Truro 26. Maj. — Grethe, Hansen, ankom til Fowey 27. Maj. — Martin, Mortensen, ankom til London 28. Maj. — Agnete, Møller, ankom til London 31. Maj. — Gylfe, Rasmussen, ankom til Mariager 29. Maj. — Valdemar, Andreasen, ankom til Charlestown 29. Maj. — Kirstine, Dam, ankom til Høganæs 29. Maj. — Helge, Hansen, ankom til Sundsvall 29. Maj. — Skjold, Larsen, ankom til Hernøsand 30. Maj. — Niels Juel, Henriksen, ankom til London 31. Maj. — Niord, Svennevig, ankom til Svendborg 1. Juni. — Fortuna, Christiansen, ankom til København 31. Maj. — Adonis, Andersen, ankom til Middlesborough 31. Maj.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich 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.

**Nordseen.** Fane. Ø. Det fredede Vandareal Ø. for Fuglekøjerne paa Fane S. Ende afmærkes paa sædvanlig Maade fra 1ste Juli til 1ste Novbr. 1897.

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

Paa Havrevlen 11 Fod.

I Kanalen 10½ Fod.

Paa Fjordgrunden 10½ Fod.

**Sundet.** Kjøbenhavn. Den paa Stubben tidligere liggende Stendæmning er helt borttagen. Paa den V. lige Del af Dæmningsens Plads findes dog Sten med 1 à 1½ Fod mindre Vand end de omgivende Dybder.

Afmærkingen af Stendæmningen er inddragen.

**Østersøen, Sundet og Lille Bælt.**

**Sverig.** Naar Dampfærge ankommer til *Malmö*, vises fra en Pæl paa det Ø-lige Molehoved følgende Signaler for Strømmen tæt uden for Indløbet:

Om Dagen: En vandret Arm viser i den Retning, Strømmen sætter. Er der ingen Strøm, viser Armen nedad.

Om Natten: En rød Lanterne naar Strømmen sætter mod V, en grøn Lanterne naar Strømmen sætter mod Ø, og en hvid Lanterne, naar der ingen Strøm er.

I Følge Telegram fra Overlodsens i *Sundswall* er Fyrskibet »*Sydostbrotten*» den 30te Maj 1897 udlagt paa Station.

**Rusland. Fineke Bugt.** Løbet over Barren uden for *Narva* skal uddybes til 14 Fod. Paa *Narva* Red ligge 4 store Fortøjtønder.

**Kattegat og Skagerrak.**

**Sverig.** Ved N.-Siden af *Kollingebådan* er udlagt en sort Vager med Ballon. 56° 25' 47" N. Br. 12° 35' 36" Ø. Lgd.

Ved *Torekov Rev* er udlagt en Vager med Ballon hvor under en nedadvendt Kost. 56° 26' 16" N. Br. 12° 37' 29" Ø. Lgd.

**Norge.** I 1897 tændes følgende nye Fyrlamper:  
*Kaholmen* ved *Drøbak*. 59° 40' 40" N. Br. 10° 37' 0" Ø. Lgd.

*Smørberg, Tønsberg, Vestfjord*. 59° 16' 5" N. Br. 10° 23' 15" Ø. Lgd.

*Munkerække, Tøns erg, Vestfjord*. 59° 15' 0" N. Br. 10° 23' 20" Ø. Lgd.

*Furuodden, Tønsberg, Vestfjord*. 59° 13' 15" N. Br. 10° 23' 5" Ø. Lgd.

*Kausen, Tønsberg, Vestfjord*. 59° 12' 45" N. Br. 10° 22' 25" Ø. Lgd.

*Tenvikskjær, Tønsberg, Vestfjord*. 59° 10' 15" N. Br. 10° 22' 15" Ø. Lgd.

*Vadholmen* ved *Frederiksværn*. 58° 59' 30" N. Br. 10° 3' 0" Ø. Lgd.

*Oterøen* ved *Larvik*. 59° 1' 40" N. Br. 10° 4' 10" Ø. Lgd.

*Saastensund* ved *Langesund*. 58° 57' 50" N. Br. 9° 42' 5" Ø. Lgd.

*Kvasholmen* ved *Gamle Hellesund*. 58° 8' 35" N. Br. 8° 17' 15" Ø. Lgd.

*Nibesund østre*. 58° 7' 55" N. Br. 8° 15' 45" Ø. Lgd.

*Nibesund vestre*. 58° 7' 40" N. Br. 8° 15' 30" Ø. Lgd.

*Stokken* ved *Randsund*. 58° 6' 45" Ø. Lgd. 8° 6' 35" Ø. Lgd.

I 1897 indsættes i *Saltholmen Fyr* ved *Lillesand* en rød Sektor, der lyser over *Nebgrunden*. 58° 13' 50" N. Br. 8° 24' 35" Ø. Lgd.

**Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.**

**Norge.** I 1897 tændes følgende Fyrlamper:  
*Olssæter* ved *Askevold*. 61° 20' 5" N. Br. 5° 4' 35" Ø. Lgd.

*Hegø, Stavfjorden*. 61° 23' 10" N. Br. 4° 55' 35" Ø. Lgd.

*Stavenes, Stavfjorden*. 61° 24' 50" N. Br. 4° 58' 45" Ø. Lgd.

*Søndre Botten, Frøisøen*. 61° 43' 15" N. Br. 4° 58' 30" Ø. Lgd.

*Teigesund, Ulfsten*. 62° 19' 25" N. Br. 5° 46' 20" Ø. Lgd.

*Vennesodden, Trondhjemsfjorden*. 63° 52' 50" N. Br. 11° 3' 30" Ø. Lgd.

*Beitstadsund, Trondhjemsfjorden*. 64° 1' 40" N. Br. 11° 14' 45" Ø. Lgd.

*Knarlagsund, Hitteren*. 63° 39' 50" N. Br. 9° 1' 35" Ø. Lgd.

*Dolsøen, Hitteren*. 63° 48' 30" N. Br. 8° 49' 55" Ø. Lgd.

*Lurø, Helgeland*. 66° 24' 40" N. Br. 12° 48' 0" Ø. Lgd.

*Svolvær, Lofoten*. To Fyr. c. 68° 13' 30" N. Br. 14° 36' 30" Ø. Lgd.

*Lyngvær, Lofoten*. 68° 12' 35" N. Br. 14° 14' 0" Ø. Lgd.

*Stene* i *Bø, Vesteraalen*. 68° 36' 25" N. Br. 14° 28' 0" Ø. Lgd.

*Aasanfjord, Vesteraalen*. 68° 44' 15" N. Br. 14° 18' 45" Ø. Lgd.

*Fladneset, Bergsfjorden, Senjen*. 69° 25' 30" N. Br. 17° 18' 30" Ø. Lgd.

*Lille Teistholmen, Berysfjorden, Senjen*. 69° 27' 0" N. Br. 17° 8' 50" Ø. Lgd.

I 1897 forandres følgende Fyrlamper saaledes:  
*Kvaløklubben*, Fyr med Formærkelser, skal lyse over *Ona* og *Sandø*. Brændetid: 1ste Aug. - 15de Maj. 62° 48' 50" N. Br. 6° 31' 10" Ø. Lgd.

*Gjesnakken*. Brændetid: 1ste Januar - 31te Marts. 66° 13' 0" N. Br. 12° 4' 40" Ø. Lgd.

**Tyskland. Elben.** I *Glückstadt Farvand* ligger en sort Spidstønde paa 53° 48' 29" N. Br. 9° 23' 46" Ø. Lgd.

**Holland. Zeegat van Terschelling.** I *Blanwe Slenk* ere følgende Tønder flyttede saaledes:

Spidstønde Nr. 7 i 17 Fod Vand. 53° 13' 22" N. Br. 5° 17' 29" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 8 i 13 Fod Vand. 53° 13' 11" N. Br. 5° 17' 53" Ø. Lgd.

Stumtønde Nr. 7 i 17 Fod Vand. 53° 13' 32" N. Br. 5° 17' 18" Ø. Lgd.

Stumtønde Nr. 8 i 20 Fod Vand. 53° 13' 14" N. Br. 5° 18' 0" Ø. Lgd.

**Hollandsch Diep.** Den 24de Maj 1897 slukkes *Strijensas* røde og hvide Fyr. Samtidig tændes paa samme Plads et midlertidigt hvidt Fyr. Flammens Højde: 35 Fod. 51° 42' 48" N. Br. 4° 35' 8" Ø. Lgd.

**Scheide.** I Farvandet ovenfor *Bat* er Spidstønde Nr. 27 inddragen.

Baaken paa Ø.-Kant af *Slikken van Saaftege*, i Farvandet ovenfor *Bat*, er ombyttet med en rød Vager. 51° 22' 20" N. Br. 4° 13' 6" Ø. Lgd.

**Belgien.** I *Pas van Krankeloon* ere Spidstønde Nr. 37 og Stumtønde K Nr. 5 inddragne og i deres Sted i 19 Fod Vand udlagt en rød og sort vandret sribet Kugletønde, mærket Nr. 37 PK med Kors.

Stumtønde K Nr. 3 er inddragen og Stumtønde K Nr. 4 nu mærket K Nr. 3.

**Frankrig.** Føreren af Dampskibet »*Xenia*«, Kaptajn *Ingerslev*, meddeler under 24de Maj 1897, at ifølge Lodsens Udsagn er Fyrskibet »*Dyck*« flyttet V. hen, saa at Linjen *Gravelines* faste Fyr overet med nævnte Fyrskib ikke gaar fri Ø. om Grunden *Ydre-Ruyting*.

**Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.**

**Frankrig.** Paa *Dieppe* V.-Mole gives nu kun Taagesignal med Klokke, hver 3 Minutter kimes i 2 Minutter.

Tidevands-Signalerne paa den V.-lige Bølgebrøder angive fremtidig Højden over Nulpunktet for hver 1/4 Meter, naar disse Højder ere over 4,5 Meter.

**Nordlige Atlanterhav.**

**Gironde.** I det indre *Passe Médoc* have Grundene forandret sig, hvorfor følgende Forandringer i Afmærkning og Belysning skulle foretages:

By Fyrskib inddrages. 45° 23' 45" N. Br. 0° 49' 15" V. Lgd.

Den rødmaalede Lystønde *Sud de Mapon*, der viser hvidt, fast Lys. inddrages. 45° 16' 55" N. Br. 0° 45' 35" V. Lgd.

Den røde Spidstønde med Kegel S. for *Platin de Richard* ombyttes med en rødmalet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys. 45° 24' 34" N. Br. 0° 52' 7" V. Lgd.

En sortmalet Lystønde, der viser rødt Lys, udlægges paa 45° 14' 17" N. Br. 0° 51' 13" V. Lgd.

Nærmere Meddelelse senere.

**Førene Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Harbor.** Der er nu 18 Fod Vand i *Chelsea River* fra Munden til den første Bro mellem *Chelsea* og *East Boston*.

I Munden af *Mystic River* er udgravet et Bassin med 27 Fod Vand ud for Dokkerne.

17 Fods Pladen S. for sort Spirtønde Nr. 15 er borttagen til 24 Fod.

18 Fods Pladen ud for Dokkerne S. for *East Boston*, og V.-Enden af *Bird Island Flats* er borttagen til 26 Fod.

**New York. New York Upper Bay. Tompkinsville.** Skonerten »*A. Jennings*« er sunken 120 Alen S. 31° Ø. fra *Seawanhaka* Yacht Klubs Bro. En sort Spirtønde er udlagt tæt uden for Vraget.

**Georgia.** I *Savannah* gives fra *Cotton Exchange* Tidssignal. En Kugle falder Kl. 12 Middag paa 75° V. Lgd., altsaa Kl. 5t. Om. Os. Em. i *Greenwich*.

**Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**

**Siciliens N.-Kyst.** Omtrent 2400 Alen Ø. for *Capo d'Orlando*, i Nærheden af *San Gregorio*, er udlagt Fiskeredskaber.

som strække sig c. 4000 Alen ud mod N. til c. 18 Fv. Dybde. Inderenden: 38° 10' 42" N. Br. 14° 45' 53" Ø. Lgd.

**Italiens Ø. Kyst.** Den 12te Juni 1897 slukkes det røde Blinkfyrr paa *Manfredonia* gamle Mole. Den 18de Juni tændes det samme Fyrr paa Yderenden af Molen, 160 Alen uden for den tidligere Plads. Iøvrigt bliver Fyret uforandret.

**Tunis.** Sfax røde, faste Havnefyrr, som stod paa den gamle Kaj, er flyttet 320 Alen S. 38° Ø. hen paa den nye Kaj i Midtlinien af den nye Kanal og c. 5000 Alen fra Baakerne ved Indløbet til Kanalen. 34° 43' 44" N. Br. 10° 46' 5" Ø. Lgd.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Mexiko. Champeche Bugt.** Klokketønde Nr. 1 ved det V.-lige Indløb til *Laguna de Terminos* mangler. Udkigstaarnet paa *Vigia Point* er borttaget.

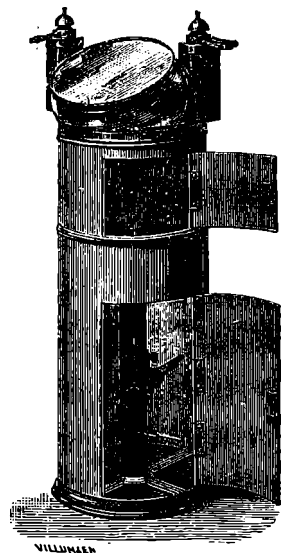
### Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

**Uruguay. Rio de la Plata.** S.-Siden af Løbet ind til *Colonia Red* er afmærket med fem sorte Spirtønder med rødt Flag. Ved *Laja Bank* ligger en sort Stumpstønde ved S.-Kanten og en sort Bøje ved N.-Kanten. Ved S.-Enden af Grunden ud for *Laja Bank* ligge to Spirtønder med hvidt Flag.

### Karantænebestemmelser m. m.

*Tyrki.* — Fuglefyrr kunne kun indføres, naar de er ledsagede af Oprindelsesattest.

## Cornelius Knudsens Etabl.,

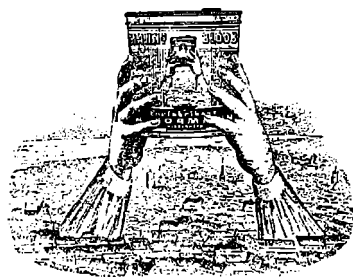


Kjøbmagergade 37. Kjøbenhavn.  
**NØRHOLMS**  
 Patent Multiplicator Kompasser,  
 Sprit- og Baadskompasser,  
 Patent Tideglas. Saltmaalere.  
 Sextanter og Oktanter.  
 Kaptejn Rungs  
**Universal-Bathometer.**  
 Logge og Loddemaskiner.  
 Dybhavsthermometre  
 med Vendeapparat.  
 Barometre, Thermometre, Manometre,  
 Indicatorer. Tegnebestikker.  
 Parallelinealer.  
 Marinekikkerter.  
 Complete Dykkerdragter  
*Premierlejtant Clausens*  
**Patent Universal Deflektor.**

Reparationer udføres med Omhu.

Sølv-Statsmedalje og Guldudstillingsmedalje: Lübeck 1895.

Guldmedalje Industriudstillingen Malmø 1896.



VARE-MÆRKE.

## A. FORMANN.

KJØBENHAVN K.  
 TELEFON 216.

Noget nyt og enestaaende!  
 !! Forsøg !!

## A. Formanns Blodbudding

(I hermetiske Patent-Daaser)

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mæltende, nem at opvarme, billig, kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.

Den faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark.

## Kjøbenhavns Børskurs d. 2. Juni 1897.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk.....		98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	99
Thingvalla .....	10 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	10
Danmark .....	80 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	<sup>3</sup> / <sub>4</sub>	81
Norden .....		111 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	111 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Kjøbenhavn.....	91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	91	91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Carl .....	50 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	50 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	51
Dannebrog .....		108 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	108 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Skjold .....	70	69 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	70
Helsingørs Dampsk. ....		38	43
Østersøen .....		—	—
Nordsøen .....		72	—
Torm .....		—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....		86	91
Dansk-russisk Dampsk. ....		—	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 0/0 foren. Dampsk. ....		—	—
5 0/0 — — .....		—	—
5 0/0 Thingvalla 1880.....	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	97	98
5 0/0 — 1894.....		—	—
5 0/0 Norden.....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 0/0 Stats .....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 uopsig. Stats .....		100 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 Husejer Kreditk.....		94	95
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 Kbhvns Kreditf.....		93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		95	95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 0/0 — — 6 — .....		97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	98
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 Landkreditk. 3 — .....		97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....	155 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	155	155 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Privatbank .....	122 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	123	123 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank .....		124 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	125
Handelsbank .....		120 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	122
Burm. & Wain .....	99	99	99 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jernsk. ....		—	—
Sukkerfabr. ....	93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	<sup>3</sup> / <sub>4</sub> 94	93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier .....	112	112 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	112 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>

### Vekselkurser.

	Åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg .....	89	88.85
London.....	18.12	18.09
Paris .....	72.30	—
Amsterdam .....	150.30	—

### Notering paa Berlins Børs d. 1. Juni 1897.

Russiske Noter .....	216.85
4 0/0 Russiske Consols .....	108.20
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 — Boden Kredit .....	105.10
6 0/0 Mexikanske .....	97.60
5 0/0 Rumænske Stats.....	101.20
4 0/0 — — 1890.....	89

Omsætningen i Dampskibs-Aktier ved Noteringen har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 68,000, »Thingvalla 82,000, »Danmark« 10,000, »Norden« 2,000, »Kjøbenhavn« 2,000, »Carl« 10,000, »Skjold« 4,000.

**Møller & Réé,**  
 Bankforretning, Ved Stranden 16.

Agentur  
for udenlandske  
Søassurance-  
Selskaber.

Søforsikringselskabet  
**ØRESUND**

Malmø,

tegner Forsikringer ved

**Bergh & Owen,**

Kjøbenhavn K.

Holmens Kanal 20.

Telefon 97.

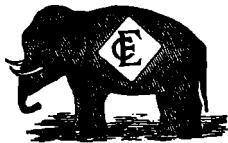
Telegram-Adr. „Tonny“.

**Bjerre & Rømer,**  
Skibsmæglere.

Agenter for

**Kullens Enskilda Assurans-  
Förening.**

VARE-MÆRKE.



GRUNDLAGT 1774.

Gammel  
**Kornbrændevin.**

**J. EBERTH,**

Sofiegade 14.

**Christianshavn.**



Sir W. Thomsons Kompas,  
Spritkompas, Sextanter,  
Marinekikkertter.

Godt!

Billigt!



Instrument- & Kompasmaker.

**Ost. Ost.**

3 St. Kirkestræde 3

**VICTOR PETERSEN**

(Ludv. Aagaards. Eftf.)

**J. H. Fechtenburg & Co.,**

St. Thomas,

anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering  
enhørende.

Det af forhv. Skibsfører Laurenberg i Korsør i 22 Aar drevne  
betydelige Fiskeri, hovedsagelig Bundgarn og Aalefiskeri i  
Store Belt, ønsker Ejeren paa Grund af Alder og Svagelighed  
at afhænde. Til Fiskeplads kan erholdes privilegeret Bundgarns-  
stade, ca. 3/4 Mil fra Byen. Fiskeriet er forsvnet med prima  
Redskaber af alle Slags. Forretningen er i udmærket Drift og  
fortrinlig indarbejdet paa det bedste Marked.

En midaldrende, driftig og intelligent Skibsfører eller Mand  
i lignende Stilling med Kapital vil kunne erholde en uafhængig  
og sikker Levevej ved at overtage Forretningen. Den af Ejeren  
f. T. beboede Ejendom i Korsør, der afgiver en pæn Bolig  
for Familien, Stald til Hestehold, og iøvrigt er indrettet for  
Forretningen, vil kunne erholdes til Leje eller kan medfølge i  
Købet.

Nærmere Oplysning erholdes ved Henvendelse til Ejeren  
eller Hr. Sagfører C. G. Thiesen i Korsør og Liebhaveere vil  
indtil omkring 1. Juli kunne tage Foraarsbundgarnsfiskeriet, der  
er i fuld Gang, i Øjesyn.

Paa Søkort-Arkivet sælges: **Officiel Fortegnelse**  
over **Danske Krigs- og Handels-Skibe**, der ere til-  
delte Kendings-Signaler, samt alfabetisk Register  
over Handels-Skibene. 13. Udgave. Maj 1897.

Udgivet paa Foranstaltning af Indenrigs-Mini-  
steriet og Marineministeriet ved A. Schneider.  
Pris Kr. 1,20.

**Hobro og Mariager Fjord.**

Det bringes herved til almindelig Kundskab, at Sejldybden  
paa Hobro og Mariager Fjord, samt paa den uden for Fjorden  
værende Barre, nu er uddybet til 12 Fod med daglig Topvande.  
Paa Fjorden findes Bugeerbaad.

Hobro og Mariager fælles Havneudvalg,  
i Februar 1897.

**HÄNSCHELL & Co.**

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører  
Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastepladsen  
(og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen  
i Europa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

**HÄNSCHELL, Barbados.**

**Svendborg Margarinefabrik.**

Jes Jensen & Søn.

Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og  
Pakninger til Skibsbrug.

Firma i Kjøbenhavn:

Telefon 1346.

Raadhustræde 4.

**P. Otzen & Thorstenson.**

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Manometre. Vacuummetre. Tællemaskiner.

Reparationer udføres.

Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpekapper etc.

Fabrik:

Kontor og Lager:

Ryegade 105.

Gothersgade 24.

Hovedforhandler **PETER BUCH, Vinhandel, Helmerhus 13.**



**F. ZUSCHLAG. Aquavit, Kjøbenhavn N.**

**E. Husted & Co.**

Merchants & Ship Brokers.

Newcastle on Tyme.

Telegrams: Husted.

Havanna-  
Cigarer

**Vilh. Sunnert**

11

Bredgade 11.

**N. Chr. Rønnes**

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

**EMIL SCHIOTT,**

Glas- & Porcelæns-  
Forretning,

51 Store Kongenegade 51

Kjøbenhavn. K.

Telefon 4522.

Glas og Porcelæn udlejes.



**Jul. Tybrings**

Frimærkeforretning,

Klosterstræde 6,

KJØBENHAVN. K.

Prisliste 1897 gratis og franko

# 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.

## Fanø praktiske Sømandsskole.

Saa vel Begyndere som unge Sømand optages til enhver Tid. Nærmere Oplysninger ved

**P. H. Clausen.**  
Nordby, Fanø.

## Holm & Collerup, Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer

udføres solidt, hurtigt og billigt.

## Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon Nr. 6. **G. W. Møller, Dragør.** Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

## Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

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

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

»Æolus«, »Transit Nr. 1« og »Nore«

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

## Til Salgs. Café van Zandt

St. Annæ Plads 6,

Hjørnet af Strandstræde,

KJØBENHAVN,

aubefaler sin Restaurant fran-

çais med alle Aarets

Specialiteter.

H. J. Pedersen.



Telefon 1220.

## Frits Ortmann,

Overretssagfører,

Amagervej 16. Tel. 3225.

## J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning.

Leverandør i Skibsproviant.

Oprettet 1881.

Raadhusstræde Nr. 2 B,

Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),

Kjøbenhavn. K.

Dr. med. Goldschmidt,  
Klinik for  
Hud- og Kønssygdomme.

Hovedvagtsgade 8, 1. Sal,

Kl. 12—1 og 7—8.

## C. W. Buchs Kjød-Udsalg,

Slagterbutikken 8 og 7, NICOLAI TAARN,  
anbefaler sig til de ærede

Skibsprovianteringshandlere.

Leverandør til Marinen og til  
Kejseryacht »Standart«.

## Holger J. Nielsen.

Lager af Værktøj, Metal & Isenkram for Metal- og  
Jærindustrien.

Studiestræde 14.

Telefon 2597.

## Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

## Nienstædt & Co.

(Kunstudustri-Museum):

Lager af amerik., engelske, franske og tyske Værktøjmaskiner.  
Værktøj. File, engl., svensk og tysk Staal. File ophugges.

## Flensborgs

## Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

„Dansk Sefartstidende“ har Telegramadresse „Skibefart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN

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

Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til  
Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranmeldning.

Enkelte Numre af „Dansk Sefartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Stæder.

### AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre

De øvrige Sider — 20 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover . . . . . 20 0/10 80 0/10 50 0/10

Mindre end 1/2 Side . . . . . 10 0/10 20 0/10 40 0/10

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

Triers Bogtrykkeri (G. L. Lind & Numa Frænkel.) Kjøbenhavn

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG

Nr. 23.

Kjøbenhavn, Torsdag den 10. Juni 1897.

4. Aarg.

INDHOLD: Søfarten og Toldreformen. — Om vore Sørretter. — Nordisk Skibsrederforening. — Om Skibes Form. — Fragtmarkedet. — Sø- og Handelsrettsdom. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibeefterretninger. — Efterretninger for Søfærende. — Københavns Børskurs.

DANISH  
Pure Condensed Milk.  
The **MILKY-WAY** Brand  
in Taste & Colour like new Milk  
Highest Medical References.



• NEW INVENTION •  
The Danish Milk Condensing Co.  
Factories & Head Office 8 Vestergade  
COPENHAGEN  
Telegr. Adr.: Anglodane. Code ABC.

**Anders Nielsen,**  
Fredericiagade 27.

**Største Lager**  
af  
**Fedevarer.**

**P. A. Freilev,**  
Ølaffapningsanstalt,  
Pilestræde 18, Kjøbenhavn K,  
prisbelønnet Nakskov, Slagelse  
og senest Malmø 1896  
for god Aftapning  
anbefaler GI Carlsberg Lagerøl,  
Pilsnerøl, Porter samt alle øvrige  
Ølsorter. — Telefon 279.

**C. M. Fønnesbech.**  
Specialforretning i The.  
Fine, kraftige Kvaliteter.  
Udsalg;  
Østergade 10, Kjøbenhavn.

## 4de Nordiska Sjöfartsmötet i Stockholm 1.—3. Juli 1897.

De, som önska deltaga i detta möte, uppmanas härmed at derom insända anmälan till sjöfartsmötets byrå, 42 Stora Nygatan, Stockholm, snarast möjligt och i hvarje fall icke senare än den 23. innevarande Juni.

Hittills tryckta inledande föredrag till mötesförhandlingarne erhållas portofritt efter anmälan till byrån.

Mötesafgiften är bestämd till 5 kronor.

Medlemskort, berättigande till reduktion i biljettprisen å svenska och norska statsbanor samt vissa ångbåtsliniar, erhållas i Stockholm genom mötets byrå i Kristiania genom Bestyreren i Nordisk Skippredareförenings Centralbyrå F. Fredericksen, Kongens Gade 2,

i Köpenhamn genom Grossereren Carl H. Melchior, i Helsingfors » Konsuln Lars Krogius.

Den anerkjendte

## Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nisson,**  
Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

## J. Brinchs Herreekviperingsforretning,

St. Annaplads 14.

Uniformer og civile Klædninger.

## J. H. Fechtenburg & Co.,

— St. Thomas, —

anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering henhørende.

## 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.

**Jens Emil Juhl,**

Hovedagent for  
Dansk Livsforsikringsselskab

**HAFNIA**

Frederiksberggade 42. Kontortid 9-5  
Telefon 3326.

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 24.

Telefon 1268.

Telegr.-Adr.: Nilsson 167.

## CARL NILSSON.

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.

Amaliegade 36. Kjøbenhavn K.

(forhen Amaliegade 37).

Største Lager her paa Pladsen af alle Sorter Maskin- og Cylinder-Olier, Smørrelser og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige Artikler for Dampmaskiner.

Eneforhandling af:

Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil. Zynkara. (Til Forebyggelse af Tæring, Syre- og Kjedelstensdannelse). Angus' Special Pakninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent Kamelhaars Drivremme. „Kerasha“. Patent Træ-Remskiver.

## 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.

**Grand prix HOBRO AKVAVIT.**

**Aktieselskabet  
Spritfabriken FORTUNA.**

# HAMBURG.

## Prima Bunker-Kul.

*Bd. Blumenfeld.*

**HAMBURG.**

Dovenhof 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephone:  
Feldblume. Comptoir 38. Amt I. 1966.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d</sup>.

eneste Fabrikanten af

Dick's bekjendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Hoved-Depôt for Continentet: **Hamburg:**

Alte Gröningerstrasse 12<sup>1</sup>.

Telegr.-Adr. Dicotto. Telefon 3999.

Agent for Kjøbenhavn:

**Johs. Bülow, Zinnsgade 4. Ø.**

## Emil G. v. Høveling, Hamburg.

(Telegr. Adr. Composi.)

**Patentfarve**

for Skibsbunde og Jærnkonstruktioner imod Rust og imod Bevokning. Leverandør til mange af de største Damp- og Sejlskibsrederier, Ene-Leverandør til den kejserlige tyske Marine.

NB. For Træskibsbunde særlig virksom Patentfarve imod Bevokning og imod Orm. strygefærdig til umiddelbar Brug.

Agenter og Lagre i: Hergen, Bremerhavn, Elsfleth, Flensborg, Stettin, Rotterdam, Antwerpen, Dünkirchen, Genua etc.

Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:

Kapt. CARL HAVEMANN, Kjøbenhavn, Amaliegade 31.

I England under Firma British Antifouling Composition and Paint Company Ld. 32 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik i Barking ved London.

Agenter og Lagere i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull, Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama, Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney, Mauritius etc.

## Knöhr & Burchard Nfl.

Telegram-Adr. KNÖHRHARD.

**Hamburg,**

Telephon 287.

**Damp- & Sejlskibsmæglere.**

**Køb, Salg & Kontrahering af Skibe.**

Speciel Afdeling for

**Assurance & Havarisager**

Sir W. Thomsons Kompas & Spritkompas med „Kew“ Certifikat, Sextanter & Kikkerter med „Kew“ Certifikat, Skibs-Lanterner med Certifikat.



Instrument- & Kompasmager.

## Til Salgs.

Ny Staaldamper, som bærer ca. 1600 Tons Dødvægt paa omtrent 14<sup>3</sup>/<sub>4</sub> straks færdig, komplet. Dimensioner 228 Fod × 33 Fod × 16<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Fod. 3 Wincher. Vand-Ballast. tripple Maskiner. Dampstyre-Apparat. stuver udmærket Trælast. Skibet kan overleveres straks. For nærmere Oplysninger og Pris behage man at henvende sig til Eneagenterne

**Pile & Co.,**

34 Greet St. Helens, London.

## DENTIN

er en Tand-plumbe; nogle faa Draaber i den hule Tand hindrer Luftens Adgang og stiller derved de heftigste Tandmerter.

9, Kronprinsensgades nye Materialhandel.

CHR. V. MENDE, cand. pharm.

## EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1893.

Telegraphic address »SVITZER«

Agents for Great Britain.

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street, Newcastle o/ Tyne.

telegraphic address: »Jürgenson«.

R. W. SHEPARD & Co. London E. C. 70 Cornhill.

telegraphic address: »Hobdell«.

The company maintains stations at the following ports, where a salvage boat will be stationed, always ready to leave at short notice.

COPENHAGEN	»SVITZER«.
KASTRUP	»HØYER«.
ELSINØRE	»SWITZERGOTTLIEB«.
KORSØR	»JØRGENSEN«.
ALBUEN (LAALAND)	»GUNNERSEN«.
FREDERIKSHAVN	»SVITZERLUND«.
GOthenBURG (SWEDEN)	»ELFVERSSON«.
GREIFSWALD (GERMANY)	»SPRUTH«.

The company's boat „Em. Z. Svitzer“ — in conjunction with the boats belonging to the Northern Salvage Company of Hamburg, viz: s/s „Berthilde“, s/s „Berger Wilhelm“ and s/s „Nowa“ — operates in the Mediterranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).

Telefon 2290.

Telegr. Adr.: Aæbst.

## H. KIRSCHNERS

tekniske Maskinhandel og Lager,

Toldbodvej 22. Kjøbenhavn K.,

anbefaler:

Olier, Pakninger og øvrige Dele til Brug for Sø- & Landmaskiner. Angus originale Pakning, den verdensberømte orig. Bjørnepakning med indregistreret Vare-Mærke samt Tucks originale Patent-Pakninger. Mangeaarig Erfaring som Iste Maskinmester i Dampskibsselskabet „Torm“ garanterer jeg for Levering af kun prima Varer. Ordres til Provinserne ekspederes fragtfrit.

## Danchells Fabriker.

Linoleum.

Voxdug.



Anker-Mærke

Eneudsalg i Danmark

for

Delmenhorster  
Linoleumfabrik.

Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:  
Pilestræde 13. Matthæusgade 5.  
Telefon 545. Telefon 2680.  
Kjøbenhavn.

Anti-magnetiske

Ankergangs

Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og  
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

**PALLE SØRENSEN,**  
6, Sølvtorvet 6.

## Søfarten og Toldreformen.

Hr. Redaktør! I Deres iøvrigt saa korrekte Oversigt i sidste Nr. af »Dansk Søfartstidende« over »Rigsdags-samlingen og Skibsfarten« findes følgende Passus: »Her-ved (o: Toldreformens Stranding i Aar paa Grund af Landstingets Modstand) er jo imidlertid intet andet at gøre end at haabe\*» paa næste Samling, i hvilken Sagen (o: Toldreformen) atter kommer til at foreligge.« Heri er jeg ikke ganske enig med den ærede Redaktion. »At haabe« er jo saare priseligt, og »Haabet beskæmmer ingen«; men ved Behandlingen af praktiske Spørgsmaal, særlig politiske og aller mest toldpolitiske, er det langt fra nok »at haabe«; der maa handles — og det i Tide.

Selv om Skibsfarten ikke kan lægge noget stort Lod i Vægtskaalen ved Behandlingen af den ommeldte, meget omdebatterede Sag, bør man ikke forholde sig passiv; noget kan og bør der dog gøres.

Jeg skal — til Begrundelse heraf — tillade mig at minde om, at Fabrikanternes mægtige Ring har rejst en ihærdig Agitation mod den af Folkethinget vedtagne og af den forrige (og formentlig ogsaa af den nuværende) Regering tiltraadte Toldreform, ligesom ogsaa Ringens talrige Venner i Landstinget have bidraget af al Evne til at styrte det Reedtz-Thott'ske Ministerium — ikke mindst paa Grund af dets Stilling til Toldsagen.

Som bekendt foreslog Regeringen — i Henhold til Indstilling fra hele Toldkommissionen og støttet af det folkevalgte Thing — fuldt ud at imødekomme Skibsfartens og Skibsbyggeriets ofte gentagne og fuldt ud berettigede Ønsker om fuldstændig Toldfrihed for:

- I. Skibe, Baade og Fartøjer, der nu svare 2 à 3 % af Værdien;
- II. Jærn og Staal (nu  $\frac{1}{4}$  Sk. pr. Pd.);
- III. Skibsankere, Kættinger o. desl., samt Jærn- og Staaltraad (nu 1 Sk. pr. Pd.).

Endvidere skulde Toldvæsenet være bemyndiget til at godtgøre 2 pCt. af et Skibs Salgssum for den Told, der ved Nybygninger af Skibe, Baade og Fartøjer er betalt af de anvendte Materialier. Desuden var Tolden paa Jærntraadstov nedsat med 75 % (fra 6 Øre til  $1\frac{1}{2}$  Øre) og paa Kobbersøm (fra 16 Øre til 2 Øre), hvorhos Tolden paa Tømmer og Træ ogsaa blev nedsat.

Muligvis er der endnu flere Nedsættelser, som er undgaet min Opmærksomhed.

\*) Udhævet af Indsenderen.

Hvad havde nu været rimeligere, end at Skibsfartens Organisationer — i Betragtning af de foran anførte betydelige og fuldt ud retfærdige Toldnedsættelser — havde udtalt sig til Gunst for Regeringens og Folkethingets Toldreform og der igennem bidraget i det mindste lidt til at støtte det afgaaede, reformvenlige Ministerium? Det maa beklages, at man intel har hørt til Sømandsstanden i den omhandlede Retning; men det forsømte kan endnu indhentes.

I Følge Konsejlspræsident Hørrings Erklæring forleden i Folkethinget agter det nye Ministerium til Efteraaret paany at forelægge Toldloven i den af Folkethinget vedtagne Skikkelse, og Kampen om denne, saa mange Erhverv vedrørende Reform vil da atter bryde ud i lys Lue.

Var der nu ikke Grund til ved Møderne i Sommer, f. Eks. ved »Dansk Sejlskibsrederi-Forening«s forestaaende Generalforsamling, at udtale sig til Gunst for Gennemførelsen af Regeringens og Folkethingets Toldlov og der igennem støtte disse Statsmagter i deres Bestræbelser for at tilvejebringe en, særlig for Skibsfartens Vedkommende, retfærdig Toldreform? Lader man Sagen gaa sin skæve Gang, glemmer man sine egne, ofte haardt trukede Interesser, kan det ikke hjælpe, man bagefter beklager sig over, at der ikke tages tilbørligt Hensyn til Skibsfartens berettigede Krav. Særlig i Sammenligning med de store Begunstigelser, Søfarten nyder i andre Lande, med hvis Handelsmarine den danske Sømand skal konkurrere paa det internationale Fragtmarked.

Det gælder om at tale med i Tide. Er en Lov først vedtagen eller forkvaklet, kan — det maa Søændene have lært af Søloven — det ofte vise sig ugørligt at faa Fejlene rettede eller mangelfulde Bestemmelser udfyldte og forbedrede.

Altsaa endnu en Gang:

Da Søfarten — særlig Sejlskibsfarten — for Tiden er alt andet end lønnende, glem saa ikke Toldreformen, men støt af al Evne de politiske Faktorer, som ville befri Søfarten for dens nuværende store og uretfærdige Toldbyrdel

H. P.

Vi maa, paa Grund af Pladsmangel, opsætte til næste Nummer at komme ind paa den ærede Indsenders Udtalelser, med hvis Slutninger vi iøvrigt ganske samstemme.

Red.

### Om vore Søretter.

Vi have modtaget følgende:

I »Dansk Søfartstidende« for d. 27. f. M. ser Under tegnede, at et af Emnerne, der agtes behandlede paa det forestaaende 4de nordiske Søfartsmøde, lyder saaledes:

»Have Sølovens Bestemmelser om Afgivelse af Søforklaring opfyldt deres Hensigt: at tilvejebringe fuldstændige Oplysninger om Aarsagerne til og de nærmere Omstændigheder ved Søulykker?«

Jeg spørger: Er dette Emne ikke et Udslag af et Cirkulære, som skal være udsendt en Gang i Vinter af Indenrigsministeriet til samtlige Søretter i Riget? Man har nemlig fortalt mig — skønt Sørretsmedlem véd jeg intet bestemt — at Indenrigsministeriet efter Foranledning af nogle Bemærkninger i en Statistik over Søulykker, udgiven officielt og fremstillet af Chefen for Registrerings- og Skibsmaalingskontoret — jeg har aldrig set den Statistik

— maatte anse det for nødvendigt at henlede Søretternes Opmærksomhed paa Søforklaringernes Mangelfuldhed. Sagt rent ud uden Omsvøb, er vistnok Ministeriets Mening den: Søforklaringerne hverken sige, forklare eller oplyse noget af Betydning og ere hidtil uden nogen Værdi. Det er sikkert Ønsket om, at Søforklaringerne helst skulde blive noget ganske andet end det, de have vist sig at være, som har fremkaldt Cirkulæret. De Søretter, jeg sidder i, fik som sagt ikke noget at vide om dette Cirkulære, det vil sige Retternes Formænd have vel ikke anset det for nødvendigt at lade det komme videre end til dem selv, og nu, saa længe efter, har jeg for mit Vedkommende ingen Lyst til at spørge dem om det.

Som det gaar til, vil det vare længe, inden vore Søretter faa synderlig Betydning. Sagerne kende Rettens Medlemmer som Regel ikke; de vide ikke det ringeste om, hvad Søforklaringen skal omhandle, førend Dommeren læser Sagens Akter op i Mødet. Ingen foreskreven Forretningsorden bestemmer, hvorledes Gangen skal være i Rettens Møder; Formanden forer Ordet, stiller Spørgs-



maalene og dikterer til Protokollen; de faglige Medlemmer sidde pænt stille, høre til og ende med at underskrive Protokollen. Drister et Soretsmedlem sig en enkelt Gang til at gøre et Spørgsmaal, naar den Søforklarende røber Tilbøjelighed til at afvige fra Sandheden, eller til at fremføre en Bemærkning, naar Rettens Formand løber sig fast i Nautiken, synes denne, at der gøres Indgreb i hans Viden og Værdighed som Formand og misbilliger i Mine og Adfærd »Indblandingen«. Der maa holdes Ret paa anden Maade i en Soret end i Civilret, Politiret eller hvad Retterne alle sammen hedde. Der er ingen Mening i at have den særlige Ordning for Soretten, naar det ikke medfører, at der i denne Ret virkes og handles efter andre Regler og under andre Former, end hvor en Ene-dommer administrerer.

»Indblandingen« medfører anden »Ulempe« for Sorettens Formand; den hæmmer »den hurtige Retsfølgelse«. Thi hurtig skal det altid gaa, om ogsaa Søforklaringen bliver derefter. Det faar saa være. Der er saa mange andre Embedspligter og Gærninger, som hvile paa Formanden. Soretten, og hvad dens er, kan ikke fremfor andre Retter stille Fordringer om en særlig omhyggelig, indgaaende Behandling af Sagerne. Soretten er ikke bedre end dens mange Søkende, og saa er den tilmed den yngste af dem og som Sildefodning ikke velset af Landets Underøvrigheder, der vistnok i Soretten med dens Meddommere se noget af et Omsvøbsapparat. I Stedet for at være tilfredse ved at have erfarne Mænd ved deres Side, se de ærede juridiske, men selvfølgelig usøkyndige Formænd, overlegent paa Sorettens faglige Medlemmer og omfatte ikke den ny Retsordning med synderlig Interesse. Den gamle Maade at optage Søforklaringer og deslige paa, er antagelig i deres Øjne langt at foretrække fremfor den nuværende, da man skal have Ulejlighed af de to »Retsvidner« af noget finere Kvalitet, som Retten er bleven belempret med.

Sorettens Medlemmer, Formanden som de øvrige, bør holdes bekendte med og en og hver af dem blive personlig tildelt alle udkommende Sølove, ministerielle, reglementariske Bestemmelser, saasom Søfartsregler o. desl., Cirkulærer angaaende Søsager, o. s. v. Som det nu gaar til, ere de læge Soretsmedlemmer, naar de indtage Dommersædet, i for høj Grad henviste alene til deres faglige Erfaring og sunde Sans i Forbindelse med Dommerens mer eller mindre heldige Vejledning, ikke til noget skrevet eller trykt Ord. Lidt juridisk og officiel Ballast var ingen Skade til for dem. Mangt et Soretsmedlem er maaske ikke en Gang Ihændelever af, eller har gennemlæst, end sig gennemtænkt Sølov af 1. April 1892.

Sluttelig en Beklagelse over, at der ikke i Soretterne, i det mindste ikke i de, jeg kender til, findes Søkort, Lineal, Passer og deslige højst fornødne Hjælpepidler til Undersøgelse og Paakendelse af Skibes Færd paa Søen.

*Et Soretsmedlem.*

## Nordisk Skibsrederforening

har afholdt sin ordinære Generalforsamling i Gøteborg. Af Bestyrelsens danske Medlemmer var mødt Direktør Peter L. Fisker, Kjøbenhavn. Desuden var til Stede Bestyreren, Hr. F. Fredericksen, og Sekretæren, Hr. J. Jantzen.

Mødet aabnedes af Formanden, Hr. Torbjørnsen, paa hvis Forslag Generalkonsul Bersén valgtes til Dirigent. Der forelaa Aarsberetning for 1896, efter hvilken vi meddele følgende:

Der har i 1896 ialt været registreret 247 Henvendelser til Foreningen, dels Spørgsmaal til Besvarelse, dels Anmodninger om at træde hjælpende til ved Ordningen af Disputer. Af endnu ej ordnede Sager resterer fra 1896 c 40; Resten er ordnet dels i Mindelighed, dels ad retslig Vej; der er herved

i Aarets Løb indkommet c. 106,000 Kr. — Beretningen refererer derefter de Sager af mere almindelig Interesse, som Foreningen har beskæftiget sig med, saaledes om Losning af Logwood i Håvre, om den bekendte Ratata-Sag, om Santosaffærerne, om Søvejsreglerne og om den af adskillige Sejlskibsførere indgivne Klage over Toldklareringen af Sejlskibe i Krönstadt. Disse og andre Sager saa vel som de i flere af dem afsagte Domme have efterhaanden været omtalte i Foreningens Cirkulærer, efter hvilke vi have refereret dem her i Bladet, saa vi skulle ikke nu paany komme ind paa en Omtale af dem.

Foreningen repræsenterede d. 31. December 1896 i alt 756,353 Tons. Forøgelsen i Aarets Løb har været c. 41,000 Tons, men da der ved Forlis og Salg er udgaaet c. 40,500 Tons, bliver den effektive Forøgelse kun ubetydelig. — I Kontingenter er i 1896 indkommet Kr. 36 994,32. Restancerne udgør Kr. 650,95. Aaret sluttede med en Kassebeholdning af Kr. 33,334,53. I Procesafdelingen var der pr. 31. Decbr. 1896 indtegnet i alt 344,225 Tons, hvilket viser en Forøgelse i Aarets Løb af 56,990 Tons. Afdelingen har i Indtegningsafgift og Kontingent haft en Indtægt af Kr. 8,471,48. Restancerne udgør Kr. 32,34. Ved Aarets Slutning var Afdelingens Kassebeholdning Kr. 11,291,45.

Regnskaberne for Hovedforeningen og Procesafdelingen oplæstes, og der gaves Decharge for samme.

Derpaa skred man til Valg. Formanden, Hr. Thorbjørnsen, der fratraadte efter Tur, ønskede ikke at modtage Genvalg. I hans Sted valgtes Konsul M. Oppen, tidligere Suppleant i Bestyrelsen. I Stedet for Konsul Oppen valgtes Grosserer Gustav Conrad Hansen, Christiania, som Suppleant. Ifølge Generalforsamlingens Beslutning skal der fremtidig være 4 Suppleanter i Bestyrelsen (i Stedet for som hidtil 2), i Norge. I Henhold til denne Beslutning valgtes som nye Suppleanter Skibsreder Bull Kjøsterud, Drammen, og Skibsreder Halfdan Wilhelmsen, Tønsberg.

Alle de øvrige efter Tur fratrædende genvalgtes, nemlig Skibsreder N. Petersen, Marstal, Skibsreder John E. Olson, Gøteborg, Revisorerne D'Herrer Skibsreder J. Westergaard og W. Holby, Christiania, samt Revisorsuppleanten, Skibsreder And. Jacobsen, Christiania.

Paa Bestyrelsesmødet den foregaaende Dag havde man drøftet Spørgsmaalet om Oprettelse af en Protection & Indemnity Afdeling. Der havde været nogen Diskussion angaaende dette Spørgsmaal, og man havde tilsidst mod 4 Stemmer, nemlig D'Herrer Thorbjørnsens, Zernichows, Berséns og Petersons (Moss) vedtaget at forelægge Generalforsamlingen følgende Forslag:

Bestyrelsen foreslaar Generalforsamlingen at fatte Beslutning om, at en særlig Afdeling, som omhandlet i Lovenes § 1 f, (Protection & Indemnity Afdeling), oprettes og træder i Virksomhed 1. Januar 1898 under Forudsætning af, at der indmeldes mindst 100,000 Tons, og at overdrage Bestyrelsen at udarbejde Love og træffe alle andre nødvendige Anordninger for en saadan Afdelings Ikrafttræden til nævnte Tid.« Generalforsamlingen fattede derpaa Beslutning overensstemmende med Bestyrelsens Forslag. Bestyrerens foreløbige Udkast til Love for en saadan Afdeling oplæstes for Generalforsamlingen uden dog at give Anledning til nogen Bemærkning eller Diskussion.

I et efter Generalforsamlingen afholdt Bestyrelsesmøde valgtes Konsul Oppen til Formand i Bestyrelsen.

## Om Skibes Form.

Vi have modtaget følgende:

Da der er adskillige, fra individuel Erfaring hentede Bemærkninger i Hr. Jens K. Jensens Indlæg mod mit

Foredrag over Skibes Form, saa beder jeg om Tilladelse til at dvæle ved enkelte af dem.

At Handelsdampernes store Længde, flade Sider og Bund er i høj Grad uøkonomisk, hidrører fra, at man, som paavist, ved en saadan Form bruger en i overordentlig Grad forøget Materialmasse, ud over det nødvendige, for at indeslutte et ønsket Lasterum med Vægge af størst mulig Styrke; tilmed synes det indlysende, at man, da Hovedmodstanden, ved almindelige Handelsdampers Hastighed, bestaar i Friktion, de 80—90 %, bør stræbe hen til en Reduktion af Overfladen, saavel for Modstandens, som for Styrkens Skyld; at dette kan opnaas ved Benyttelse af visse bestemte matematiske Linjer, fortrinnsvis Ellipsen, er paavist. Dernæst Sødygtigheden: Aarsagen til, at varierede Tværsnit forringe Rulningernes Voldsomhed, er fremhævet og skal derfor ikke gentages; den proponerede Form tillader en overordentlig høj Kassekøl agter, omkring Skruesakslen, og jeg er selvfølgelig enig med Hr. J. om Betydningen af en høj Køl til at forringe Rulningerne; Bredden gør ingen Skade, hvis Formen er korrekt, de bredeste af alle eksisterende Skibe have haft fortrinlige Bevægelser i Søen det er som sagt Formen, det kommer an paa. Jeg har intet sagt om »Opdriftsmodstand« og »Vægt« i samme Punkt etc.; Begrebsbetegnelsen er ukorrekt; Hr. Jensen synes at have misforstaaet et eller andet.

Min meget stærke Hævdelse af de lette Enders Betydning bifaldes ikke ganske af Hr. J., men vil man have meget tyldige og dermed tunge Ender, endog bestemte til at bære Last, saa kommer Skibet i Længdesvingninger eller Duvninger, ud over det ønskelige; en tyldig Bov kan ganske vist i flere Tilfælde bringes til at hæve sig op over Søerne, men plasker derefter, ligesaa uundgaeligt, ned i Bølgedalen og Skibet kommer i voldsomme Længdesvingninger; Fart er der ikke Tale om. Ved en Model af ret betydelig Størrelse, rigelig 24 Fod lang og henved 4 Fod bred, der prøvedes ved Sejlads mellem Bølger, meget større i Forhold til Modellen end Atlanterhav-bølger i Forhold til et 2000 Tons Skib, blev det paavist, at et Skib, med tilstrækkelig Fyldighed over Midten i Forhold til Enderne, kan bringes til at hæve sig næsten horisontalt op og ned; at Enderne overskylls er jo i Virkeligheden ganske og aldeles ligegyldigt, men det er sandelig ikke ligegyldigt, om en Handelsdamper kommer i saadanne Længdesvingninger, at den taber sin Fart ved blot at støvne den Søgang, som i det aabne Hav rejser sig ved Middelvindhastigheden (friisk Bramsejlskuling). Hvor der her tales om fine Ender forstaas omtrent ægdannede Ender, over Vandet, hvor Højde og Bredder ere reducerede, altsaa ikke høje, skarpe og tunge Ender.

H. C. Vogt.

## Fragtmarkedet.

Den Tid er forbi, hvor det hvide, bugnende Sejl dominerede paa vore Have. Vi mindes endnu det stolte Syn: en sommerfrisk Morgen ude ved Helsingør, naar de hundrede Sejlere lettede med alle Kludene satte til, og ved Roret stod den Sømand, der i vore hjemlige Sange har faaet sin berettigede Plads, ham med det solbrændte Ansigt og de muskelstærke Arme. Nu sværter Dampskibenes Skorstene Himlens Farve og Skrubladene piskes gennem Vandet uden at tage Notits af Medbør eller Modvind, men fra de ophedede Fyrpladser dukker af og til et blegt Ansigt frem, for i et Minut paa Dækket at indaande den friske Luft, der i gamle Dage var Sømandens halve Ration. Dampere har sejret, men Dampen har krævet sine Ofre!

Der findes Nationer, som brutalt har sveget Sejlerne og ubetinget underordnet sig den moderne Udvikling paa Søfartens Omraade; — der lægges for Eksempel ikke

mange Køle i England til Sejlere. Herhjemme ere vi endnu delvis Traditionerne tro, og vor Sejlskibsflaade, der ganske vist ikke formerer sig stærkt, indtager dog bestandigt en Position, man maa respektere, og som har et Ord at sige i det store Fragtmarked. Vi behøve blot at nævne Ordene Marstal, Thuro, Svendborg, Fanø, og enhver, der er inde i Forholdene, vil bøje sig for disse i hele vor Handelsverden kendte Pladser for Skibsfart, Rederiforretning og Skibsbyggeri.

Det er ganske karakteristisk at se, med hvilken Konservatisme vore Sejlskibsredere fastholder den en Gang hævdvundne Forretningssang. Skibene gaar som Regel i de samme Ruter Aar efter Aar, først i Korn- og Foderstofbranchen, saa længe de ere nye med den fine Klasse, og derefter i Kul og Trælasttrafikken indtil deres Dages Ende.

Vi skulle i Dag notere enkelte Rater, der vil kunne paaregne nogen Interesse hos Sejlskibsrederierne. Der er sluttet med Kul ud Swansea—Victoria (Brasilien) 19/6, Tyne—San Francisco 16/6, Cardiff—Rio 17/6; fremdeles London—New Zealand og hjem igen 42/6 paa D. W. for hele Rundturen; Sharpness Queensland 22/— Salt, Liverpool—Port Natal 24/6, Newport—Para 15/3 og yderligere fra Vestkysten af Syd Amerika til U. K. Continent 17/6. Der noteres Cardiff—Pernambuco 15/—, Bahia 15/—, Santos 17/6, Rosario 19/—, Rio Janeiro 17/—. Hamburg—Rangoon 14/— pr. Ton Salt; Calcutta 11/—, Hamburg—Pernambuco 3/400 Register 30/— à 32/6 pr. Reg. Ton. Santos 22/6 pr. Ton. d. w.

Fra Østersøen er der livlig Efterspørgsel efter Sejlere, der noteres Hudiksvall—London 27/6 à 30/—, Hernøsand—Guernsey 32/6 à 35/—, Umeå—Plymouth 30/—, Piteå—Tyne 30/—, Kemi—Weymouth 35/—, Kronstadt—Dover 27/6, Tyne 22/6, Grimsby 23/—. Fra Petersborg er sluttet 8— pr. Ton Oliekager til E. C. Great Britain. — Fra Libau og Riga er der kun ringe Efterspørgsel efter Sejlertonnage.

I de danske Farvande gaar Smaatrafikken ret livlig, om end den sidste Uge har været noget mattere end tidligere, men Smaasejlerne finde dog Beskæftigelse, specielt med Mais til tyske Havne og til vore mindre Søkøbstæder.

Fra Vestsverrig noteres Firth of Forth Props 14/— à 15/— til Cardiff 18/— à 18/6, Groeningen 12/13 hfl., Bordeaux 35/37 frcs., sidste Laster D. B.

Endelig noteres Archangel—Perth 45/—, Portsmouth 42/6 à 45/— og synes der her at være ret livlig Efterspørgsel efter Sejltonnage.

Fragtmarkedet har ellers ikke, set under et, gennemgaaet nogen Forandring i den sidste Uge; skulde man gaa strengt til Værks, maatte man vel nærmest erklære, at vi ere en Tone lavere overalt, men vi have jo alt tidligere bebudet denne Kalamitet og finder derfor ikke Anledning til i Dag paany at begrunde den.

Sortehavet er totalt demoraliseret, og mange Redere have endog Vanskelighed ved at finde Beskæftigelse for Baadene; der er sluttet Nicolaieff—Rotterdam 8/6, Komplettering Odessa 7/6, Nicolaieff Genua 9 frcs. Fremdeles Azoff og Novorossisk London eller Rotterdam 10/— eller 8/— Azoff Falmouth, 8/9 Byg, Eupatoria—Pernau 11/6, Donau—Antwerpen 9/3, Sulina Antwerpen 7/6. I Middelhavet er der ingen nævneværdig Forandring; kun synes Kulfrakterne dertil en Smule lavere og hjælper altsaa derved til den almindelige Misère.

Amerika staar omtrent uforandret; — der udbydes nu Laster per September Northern range C. F. O. 3/3, saa vore Profetier synes at ville gaa i Opfyldelse, naar vi først naa Esteraarsmaanederne. — Der er forøvrigt sluttet Baltimore C. F. O. August Aflastning 3/—. Option en dansk Havn 3/— to 3/1½, det bliver sikkert fra Amerika at den friske Brise kommer, der vil bringe Stigning ind over hele Fragtmarkedet. — Østersøen frembyder intet af Interesse og Raterne staa omtrent som i sidste Uge.

## Sø- og Handelsretsdom.

(Forsinket af Mangel paa Plads).

S/S. Nr. 12/97.

Skonnert »Jørgen Ring«, Kaptajn E. Fisker, af Svendborg, kom d. 26de November 1896 Kl. 2 F. M. paa Grund paa Revsnæs i en gisset Afstand af omtrent 200 Fv. fra Fyret. Skibet var paa Rejse fra Dysart til Sækkjøbing med Kul. Efter forgæves at have forsøgt at komme af Grunden ved egen Hjælp engageredes en af Svitzers Dampere og Skibet kom nu flot, efter at der var bleven kastet en 60 à 70 Tdr. Kul over Bord. Da det ikke havde taget videre Skade, fortsattes Rejsen til Sækkjøbing, hvor der ved Sørøtten afholdtes Søforhør.

Ifølge Sørøttens Indstilling til Lolland Falsters Stiftamt frikendtes Skibsføreren for videre Tiltale, hvorimod Sagen for Styrmandens Vedkommende gennem Justitsministeriet blev henvist til videre Behandling og Paakendelse af Sø- og Handelsretten. Ifølge sit udviste Forhold tiltalte »Jørgen Ring«s Styrmand til at lide Dom efter Sølovens § 306, jfr. 293, og den af Politidirektøren beskikkede Aktor har, ved at paastævne nærværende Sag, paastaaet den omtalte Styrmand dømt til at lide Straf for Overtrædelsen af ovennævnte Lovbestemmelser, og derhos erklæret uskikket og uberettiget til at gøre Tjeneste som Styrmand samt tilpligtet at betale Aktionens Omkostninger. Den for Tiltalte beskikkede Defensor har derimod paastaaet ham frifunden, saaledes at Aktionens Omkostninger paalægges det Offentlige, og subsidiært indstillet ham til Rettens mildeste Dom, idet Defensor for alle Tilfælde har protesteret imod, at Tiltalte kendes uberettiget til at bruge og frakendes det ham meddelte Bevis som Styrmand.

Ifølge de i Sækkjøbing og ved Sø- og Handelsretten optagne Forhør foreligger der Følgende med Hensyn til den omhandlede Grundstødning.

Vinden var den paagældende Morgen S. O., flov Kuling; det var skyet, men sigtbart med sydlig Strøm.

Kl. 12 Nat havde Jørgen Ring passeret Hatter-Barns Lystønde i 1/2 Kmls. Afstand og styrede videre Syd efter. Kaptajnen, som havde haft Vagt, overdrog nu denne til Styrmanden, der havde en Matros og en Ungmand paa sin Vagt. Ungmanden stod til Rors, og han har forklaret, at han ved Vagten Overlevering har hørt Kaptajnen ytre til Styrmanden, »at dér saa de Lysbojen paa Revsnæs Rev, og at den skulde Styrmanden holde i Læ af;« han (Ungmanden) havde ikke hørt Styrmanden svare noget hertil, og han havde ikke inden Kl. 1 set Styrmanden gaa ned. Kaptajnen gik derefter ned, og Skibet løb omtrent 1 1/2 Time efter paa Grund.

Efter Kaptajnens Forklaring fik han Lysbojen paa Revsnæs Rev i Sigte kort før, at han gik ned; han sagde da til Styrmanden, der stod en 10 Alen fra ham: »Nu ser vi Lysbojen paa Revet,« uden at han dog særlig pegede paa den, fordi det ikke faldt ham ind, at Styrmanden, om hvem han dog ikke vidste, om han kendte den forinden, ikke skulde have lagt Mærke til nævnte Lystønde, som da havdes lidt i Læ. Kaptajnen sagde i Forbindelse hermed til Styrmanden, at denne skulde lade Skibet gaa lidt endnu i samme Kursretning (bidevind), for ikke at miste Luven, før han skulde bære af i Læ af Bøjen (Lystønden), tæt op til samme, samt at Styrmanden, naar den var passeret, skulde styre Syd efter, men ellers, hvis der var noget, kalde paa ham, hvortil Styrmanden svarede »Ja«. Han tog derefter Styrmanden med ned i Kahytten og viste ham paa Kortet, hvorledes der skulde styres. Kortet var fra 1875, og der fandtes hverken Lystønden ved Revsnæs eller Hatter-Barns fandsatte paa det. Da Kaptajnen antog, at Styrmanden vidste, at der paa de nævnte Steder fandtes Lysbojer, faldt det ham ikke ind at fremhæve, at den Bøje, der fandtes i Kortet, senere var forandret til en Lysboje. Da Fyrene var i Sigte, og Kaptajnen havde forklaret for Styrmanden, hvad der kunde tjene til Vejledning under Sejladsen, gik han til Køjs i sit Lukaf, hvortil Døren stod aaben ind til Kahytten.

Efter at Skibet var løbet paa Grund og Kaptajnen kommen paa Dækket, gjorde han Styrmanden opmærksom paa, at de havde Lystønden i Læ, hvortil denne svarede, at han ikke vidste, der var nogen Lystønde paa Revsnæs Rev.

Styrmandens Forklaring gik ud paa Følgende:

Han havde kun én Gang tidligere passeret det paagældende Farvand for sydgaaende om Natten, og da havde han ikke været paa Dækket. Da han den her omhandlede Nat kom paa Dækket Kl. 12, havde han slet ikke lagt Mærke til Hatter-Barns Lystønde, hvorimod han ikke længe efter, at han var kommen op, saa Landet ved Revsnæs. Naar han havde underskrevet den af Kaptajnen i Logbogen givne Fremstilling af det Passerede, uden at gøre nogen Indvending, var det fordi han ikke betvivlede, at den var rigtig, og naar han for Sørøtten i Sækkjøbing havde erkendt, at Kaptajnen havde sagt: »Der ser vi Lysbojen paa Revet,« havde han ogsaa kun gjort det, fordi han var overbevist om Rigtigheden af Kaptajnens Udtalelse; i Virkeligheden havde han slet ikke hørt Kaptajnens Udtalelser om Lysbojen, lige saa lidt som han havde set den. Han har derimod erklæret at have modtaget Kaptajnens Ordre om, hvorledes der skulde styres, samt at dette er bleven ham vist i Kortet, dog uden at han ved denne Lejlighed har hørt Ordet »Lysboje« nævne. Kort Tid efter at Kaptajnen var gaaet ned, saa Styrmanden et Lys forude lidt i Læ, men troede det var Lanternen paa et Skib, og gjorde sig ingen videre Ulejlighed for at udfinde, hvad det egentlig var for et Lys. Han gik senere gentagne Gange ned for at raadføre sig med Kortet, efter at være kommen i Tanker om, muligvis at have misforstaaet Kaptajnens Ordre, men i det ældre Kort var der kun en almindelig Bøje angivet i Stedet for Lysbojen. Fyrbogen, som han derefter vilde se i, kunde han ikke finde, og Skibet løb paa Grund nogle Minutter efter at han var kommen paa Dækket igen. Han havde, trods Kaptajnens Ordre, holdt samme Kurs hele Tiden og ikke styret lægere for at komme udenom Lysbojen, som han, skønt han havde set Lyset, ikke antog for at være en Lysboje.

Sø- og Handelsrettens Dom lød som følger:

Selv om Styrmandens sidste Forklaring lagdes til Grund for Sagens Paadømmelse, og selv om Retten altsaa gik ud fra, at Kaptajnen ikke udtrykkelig havde gjort ham opmærksom paa Lystønden, der ikke fandtes i Kortet, havde Styrmanden dog efter samtlige Omstændigheder gjort sig skyldig i Uforsigtighed og Forsømmelse, i Særdeleshed ved ikke at henvende sig til Kaptajnen. Da han ved dette Forhold maatte siges at have foranlediget Grundstødningen, vilde han være at anse for Straf efter Sølovens § 306, jfr. § 293, men Straffen fandtes efter Omstændighederne kun at burde fastsættes til en Bøde af 120 Kr. til Statskassen, og der fandtes ikke at kunne blive Spørgsmaal om at berøve ham Adgang til fremtidig at fare som Styrmand; derimod vilde han have at udrede Sagens Omkostninger, desuden Salær til de beskikkede Sagførere med 20 kr. til hver: Der har ikke været rejst Spørgsmaal om Erstatning.

### Ugens Havarier.

Hekla, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 27. Maj paa Rejsen fra New-York til Hjemstedet via Norge været i Kollision med Dpsk. »Mississippi«. Hekla, der fik en Del Skade paa Stævnen, fortsatte Rejsen og ankom til Christiania d. 7. ds. Kollisionen foregik i Taage.

Luna, Skonnert af Svendborg, kom d. 3. ds. paa Rejsen fra Bjørneborg med Trælast paa Grund ved Tynes Munding.

Dora, Galease af Rensborg, er d. 6. ds. paa Rejsen fra Landskrona til Hamburg med ildfaste Sten indkommen læk til Kjøge.

Fredrique, Skonnert af Tønsberg, kom Natten til d. 2. ds. paa Rejsen fra Sundswall til Isle of Mann paa Grund paa Saltholmen. Flot med Assistance af Svitzers og forstøt Rejsen.

Mount Castle, Dpsk. af Rotterdam, er d. 5. ds. paa Rejse fra Oxeløund til Hjemstedet indkommet til Helsingør med Forrummet fuld af Vand, efter Grundstødning i Flintetenden.

## Fra Sø og Land.

Den norske Regering har, meddeler Udenrigsministeriet os, forelagt Stortinget Forslag til Ophævelse af Skibsafgiften for Udgaende, nu 50 Øre pr. Ton, hvilken Afgift i de sidste 5 Aar gennemsnitlig har indbragt 600,000 Kroner aarlig.

Russisk Søløv. Times' Korrespondent i St. Petersburg telegraferer, at der i Aaret 1900 vil træde en overmaade vigtig Lov i Kraft, ifølge hvilken Fragtfart forbydes fremmede Skibe mellem alle russiske Havne i Østersøen, Sortehavet og den russiske Stillehavskyst. Kun Skibe, der føre under russisk Flag, kunne deltage i denne Fart. Lovens Bestemmelser ville i den nærmeste Fremtid blive offentliggjorte. Korrespondenten udtaler, at naar Loven først skal træde i Kraft i Aaret 1900, da er det af Hensyn til Afsendelsen af Jærnbanemateriel m. m. til Wladivostok i fremmede Skibe.

Vi have fra Formanden for »Bornholms Fiskeri-Forening«, Hr. Toldkontrollør Stub, modtaget et Cirkulære, i hvilket Befolkningen i Kjøbenhavn opfordres til kun at købe røget Sild, som virkelig er fanget af bornholmske Fiskere, og ikke som nu røget Sild fra Bornholm, som ikke er fanget af danske Fiskere. Til Vejledning oplyses, at enhver Kasse, hvori er nedlagt ægte bornholmske Sild, er mærket »B×H« med Billedet af en Sild under disse Bogstaver.

Fra Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri er der d. 3die Juni sat et nyt Skib i Vandet.

Skibet, hvis Navn er »Kentucky«, er bygget for Det forenede Dampskibs Selskab til New Orleans Farten og er med Hensyn til Bæreevne det største Skib, som endnu er bygget paa Værftet. Skibets Længde er 330 Fod, dets største Brede 45 Fod, Dybden 23 Fod 11 Tommer; paa 21 Fods Dybgaaende skal Skibet kunne bære 4,500 Tons død Vægt; det skal have en Hastighed af mindst 10 Knob.

Et Søsterskib til »Kentucky« ligger under Bygning paa Værftets Bedding.

Verdens største Sejlskib, Hamburger 5-masteren »Potosi«, der lader 6200 Tons d. w. og hvis Bedrifter vi tidligere har omtalt her i Bladet, har igen gjort en overordentlig hurtig Rejse. Den 12. November 1896 afsejlede den fra Cuxhavn til Valpariso med en Ladning Stykgods, og er d. 11. Maj atter ankommen til Cuxhavn fra Iquique med en fuld Ladning Salpeter. Hele Ud- og Hjemrejsen, med Ophold, Losning og Forsejling paa Kysten, har ialt taget 180 Dage. Den 2. Maj blev Skibet prajet paa 46° N. Br. og 37° V. Lgd.; det har dcrefter i de paafølgende 9 Dage udsejlet en Distance af 2400 Kml., hvilket giver en Gennemsnitsfart af 11 Kml. i Timen.

Ifølge Meddelelse fra Flensburg Schiffsbau-Gesellschaft har Dampskibet »Nordland«, tilhørende Dampskibsselskabet Nordøen, afholdt Prøvetur d. 4. ds., hvilken forløb til den tilstedeværende Reders fulde Tilfredshed. Skibet er først for en Maaned siden løbet af Stabelen og har følgende Dimensioner: 250' × 36' × 16' 10"; det er bygget til Bureau Veritas højeste Klasse og føres af Kaptajn Svendsen, der efter endt Prøvetur afsejlede til St. Petersburg.

Samme Dag løb et for Regning af die Deutsch Australische Dampschiffs Gesellschaft i Hamburg bygget Skib af Stabelen; det fik Navnet »Meissen« og har følgende Dimensioner: 390' × 47' 8" × 31'.

Vi henlede Opmærksomheden paa omstaaende Bekendtgørelse, efter hvilken »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen d. 10. Juli førstkommande i Marstal. — Foreningens Bestyrelse afholder, som vi erfare, Dagen forinden Møde samme Sted.

Almindeligt dansk Vare- og Industrierlotteris 3. Trækning begynder Onsdag den 16 Juni. I Henhold til den nye Plan, der er traadt i Kraft med indeværende Series Begyndelse, vil der, paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 100,000 Lodder, blive fordelt et Antal af ialt

52,000 Gevinster, saaledes at gennemsnitlig ikke alene Halvdelen af samtlige Lodder, men yderligere 2,000 Stk. derover faar Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Lodder i tvende forskellige Rækkefølger, efter en stedse stigende Skala, erholde Gevinst i hver Trækning, hvorom for 3. Træknings Vedkommende henvises til Lotteriets Bekendtgørelser.

Som sædvanlig kunne Gevinsterne ombyttes efter de Vindendes Ønske med andre Genstande af dansk Tilvirkning og af lige Værdi.

Lotteriets nye Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

*Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonceafdeling.*

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Antwerpen 4. Juni, bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra La Rochelle 8 Juni, bestemt til Kbhvn. — Antwerpen, Caroc, ankom til Kbhvn. 5. Juni, bestemt til St. Petersburg. — Castor, Holm, ankom til Marseille 7. Juni, bestemt til Genua, Livorno, Neapel, Messina. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til Kotka 7. Juni, bestemt til Kbhvn., Barcelona. — Dagmar, Gade, afgik fra Kbhvn. 1. Juni, bestemt til Malaga. — Douro, Brabrand, ankom til Kbhvn. 4. Juni. — Georgios I, Kihl, afgik fra Riga 30. Maj, bestemt til Antwerpen. — J. C. Jacobsen, Kofoed, pass Ouessant Creach 7. Juni, bestemt til Kbhvn. — Kiew, Rabe, ankom til Riga 4. Juni, bestemt til Bordeaux. — Kursk, Staal, ankom til Lissabon 6. Juni, bestemt til Oporto, Bordeaux. — Leopold II, Kruse, ankom til Odessa 7. Juni. — Louisiana, Jensen, ankom til St. Petersburg 24. Maj, bestemt til Rotterdam. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Riga 9. Juni, bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Nicolai II, Jespersen, ankom til St. Petersburg 1. Juni. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til St. Petersburg 1. Juni. — Omsk, Rasmusen, ankom til Odessa 7. Juni. — Tejo, Fenger, afgik fra Kbhvn. 31. Maj, bestemt til Oporto, Lissabon. — Tomsk, Andersen, pass Ouessant Creach 7. Juni, bestemt til Kbhvn. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Antwerpen 8. Juni, bestemt til St. Petersburg.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Antwerpen 3. Juni, bestemt til Libau. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 6. Juni, bestemt til Vestnorge. — Ceres, Corfitzon, ankom til London 30. Maj, bestemt til Libau. — Charkow, C. Fischer, ankom til Hull 8. Juni, bestemt til Kbhvn., Libau. — Christian IX, Møllerup, afgik fra Kbhvn. 3. Juni, bestemt til London. — Christianssund, Bay Schmith, afgik fra Trondhjem 4. Juni, bestemt til Kbhvn., Stettin. — Fanø, Clausson-Kaas, afgik fra Antwerpen 6. Juni, bestemt til Kbhvn. — Frederik, Harboe, afgik fra Hull 6. Juni, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Jolantha, Lind, afgik fra Kbhvn. 5. Juni, bestemt til Antwerpen. — Kasan, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 4. Juni, bestemt til Königsberg. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 5. Juni, bestemt til Island. — Louise, Wiborg, ankom til Pillau 2. Juni, bestemt til Kbhvn., Hull — Minsk, Olsen, ankom til Kbhvn. 4. Juni, bestemt til Stettin. — Morsø, Frisenette, afgik fra Libau 4. Juni, bestemt til London. — Moskov, Petersen, afgik fra Riga 6. Juni, bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Riga 2. Juni, bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, ankom til Antwerpen 1. Juni, bestemt til Riga. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 7. Juni, bestemt til London. — Pregel, Egidiusen, ankom til Libau 4. Juni, bestemt til Kbhvn., Hull. — Romny, Harder, ankom til Kbhvn. 6. Juni, bestemt til Libau. — Thyra, Ryder, afgik fra Leith 20. Maj, bestemt til Island. — Valdemar, Sørensen, ankom til Libau 5. Juni, bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Antwerpen 6. Juni, bestemt til Kbhvn. — Vesta, Svensson, afgik fra Leith 4. Juni, bestemt til Island.

Ficaria, J. V. Fenger, afgik fra Newcastle 9. Juni, bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Therkildsen, afgik fra Odense 9. Juni, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Primula, Th. Thomsen, afgaar fra Kbhvn. 10. Juni, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 8. Juni, bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, J. Borries, afgik fra Nakskov 9. Juni, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens, Aalborg. — Lolland, A. Ankersen, afgaar fra Odense 10. Juni, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 8. Juni, bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm, Frode, H. W. Wrisberg, afgik fra Newcastle 26. Maj, ankom til Onega 4. Juni. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Reval 29. Maj, ankom til Rotterdam 6. Juni. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Stettin 1. Juni, ankom

til Riga 4. — Svend, Chr. Holst, afgik fra Bremen 3. Juni, ankom til Blyth 5. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Libau 1. Juni, bestemt til Dunkirk. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Libau 1. Juni, bestemt til Rotterdam. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Jakobsstad 4. Juni, bestemt til Rouen. — Ragnar, Aug. Hveysel, afgik fra Sunderland 5. Juni, bestemt til Stettin. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Riga 28. Maj, ankom til London 2. Juni. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Libau 6. Juni, bestemt til Hull. — Olaf, C. A. Jørgensen, afgik fra Narva 1. Juni, ankom til Zaandam 7.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Rotterdam 5. Juni, bestemt til Methil. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Methil 3. Juni, bestemt til Kronstadt. — Johan Siem, F. Løffer, afgik fra Hull 1. Juni, ankom til Kronstadt 8. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Kronstadt 7. Juni, ankom til Reval 8. — H. Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Kronstadt 25. Maj, bestemt til Archangel.

**Heimdal.** Anine, J. Møller, afgik fra Hudiksvall 26. Maj, ankom til Rouen 3. Juni. — Kamma, J. C. Jensen, afgik fra Ghent 5. Juni, ankom til Sunderland 7. — Helga, H. C. Lagesen, afgik fra Sundsvall 1. Juni, bestemt til Rouen. — Martha, A. V. Knudsen, afgik fra Newcastle 4. Juni, bestemt til Stockholm.

**Thingvalia.** Norge, Knudsen, afgik fra Kristianssand 28. Maj, paa Rejse til New-York. — Island, Skjødt, afgik fra Swinemünde 5. Juni, ankom til Kbhvn. 6. — Hekla, Laub, afgik fra Kristiania 8. Juni, ankom til Kbhvn. 9. — Amerika, Thomsen, afgik fra New-York 5. Juni, paa Rejse til Kbhvn.

**Kjøbenhavn.** Carl Hecksher, Starck, afgik fra Kbhvn. 4. Juni, ankom til Riga 6. — Dania, Troensegaard, afgik fra Baltimore 18. Maj, bestemt til Aarhus. Fyen, Hansen, afgik fra St. Petersborg 6. Juni, bestemt til Rotterdam. — Hafnia, M. Nielsen, afgik fra Ghent 6. Juni, ankom til Sunderland 7. — Russia, Rasmussen, afgik fra Newcastle 2. Juni, ankom til Kbhvn. 5. — Jylland, Jensen, afgik fra Riga 8. Juni, bestemt til Antwerpen. — Normannia, A. Rasmussen, afgik fra West Hartlepool 31. Maj, ankom til Sundsvall 6. Juni.

**Østersøen.** Ella, Hansen, afgik fra Kbhvn. 8. Juni, bestemt til Hamburg. — Maja, Storm Hansen, afgik fra Kbhvn. 2. Juni, ankom til Helsingør 2. — Patria, Andersen, afgik fra Riga 6. Juni, bestemt til Amsterdam. — Rita, Skov, afgik fra Norrkøping 3. Juni, bestemt til London.

**Union.** Anglia, Sørensen, afgik fra Rotterdam 6. Juni, bestemt til Tyne. — Frisia, Fisker, afgik fra Riga 4. Juni, bestemt til Rotterdam. — Gallia, Nielsen, afgik fra Riga 5. Juni, bestemt til Dordrecht. — Olga, Jørgensen, afgik fra Stockholm 5. Juni, ankom til Vestervik 6. — Scotia, Nielsen, afgik fra Svendborg 4. Juni, bestemt til Archangel.

**Danmark.** Rolf, J. G. Hahn, ankom til Riga 8. Juni. — Thorvaldsen, P. N. Pii, afgik fra Kbhvn. 9. Juni, bestemt til Libau. — Absalon, H. Predbjørn, ankom til Riga 7. Juni. — Ansgar, V. Larsen, afgik fra Libau 4. Juni, bestemt til Rotterdam. — J. N. Madvig, H. S. A. Olsen, ankom til Kronstadt 30. Maj. — Hamlet, W. E. Sommer, afgik fra Newcastle 3. Juni, bestemt til Riga. — Helge, D. G. Matthiesen, ankom til Wiborg 1. Juni.

**Dannebrog.** Amalienborg, Schultz, ankom til Bremen 8. Juni. — Christiansborg, Petersen, ankom til Trangsund 6. Juni. — Frederiksborg, M. Kühl, afgik fra Rotterdam 7. Juni, bestemt til Newcastle. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Dunkirque 7. Juni. — Rosenborg, Fischer, ankom til Calais 4. Juni. — Uranienborg, Olsen, ankom til Frederikshavn 2. Juni. — Joinsborg, Schultz, afgik fra Antwerpen 5. Juni, bestemt til Skutskær. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Sundsvall 8. Juni, bestemt til Garston.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Jægersborg, Andersen, afgik fra Kronstadt 5. Juni, bestemt til Skellefteå. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Riga 9. Juni, bestemt til Dunkirque. — Skodsborg, Jensen, ankom til Bremen 2. Juni. — Guldborg, Schmidt, afgik fra Sundsvall 9. Juni, bestemt til Havre.

**J. Lauritzen, Esbjerg.** Neptun, Jessen, afgik fra Riga 5. Juni, bestemt til Methil. — Norma, Degn, afgik fra Hernøsand 3. Juni, bestemt til Treport. — Nordsoen, Schmidt, afgik fra Newcastle 5. Juni, ankom til Esbjerg 7.

**Nordsoen.** Ekliptika, Callesen, afgik fra Sunderland 2. Juni, ankom til Kbhvn. 5. — Sirius, Jensen, afgik fra Rotterdam 3. Juni, ankom til Blyth 5. — Urania, Louis Lund, afgik fra Grangemouth 2. Juni, ankom til Kbhvn. 5. — Saturn, J. Hansen, afgik fra Riga 6. Juni, bestemt til Antwerpen. — Pallas, Christiansen, afgik fra Kbhvn. 5. Juni, ankom til Reval 8. — Nordland, Svendsen, afgik fra Flensburg 4. Juni, bestemt til St. Petersborg. — Finland, N. Pii, ankom til Stugsund 1. Juni. — Holland, Schmidt, afgik fra London 5. Juni, ankom til Grangemouth 8. — Rusland, Albrechtsen, afgik fra Warkworth 2. Juni, ankom til Kjøge 6. — England, Petersen, afgik fra Kjøge 3. Juni, ankom til Lappvik 6. — Tydskland, Jørgensen, afgik fra Windau 2. Juni, ankom til Frederiksværk 5. — Skotland, Brandt, ankom til Warkworth 7. Juni.

**Dampskibsselskabet Torm.** Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Blyth 4. Juni, ankom til Libau 9. — Agnete, Jensen, ankom til London 1. Juni, afgik 7. til Burntisland. — Hermia, Sørensen, afgik fra Riga 5. Juni, bestemt til Dunkirk. — Alice, Kraemer, afgik fra Riga 1. Juni, ankom til West Hartlepool 7. — Bornholm, Petersen, afgik fra Libau 7. Juni, bestemt til Plymouth. — Ajax, Brorsen, ankom til Kiel 2. Juni. — Gøteborg, Madsen, afgik fra Hull 2. Juni, ankom til Stockholm 8. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Peterhead 6. Juni. — Rønne, Hintze, ankom til St. Petersborg 4. Juni. — Marstrand, Jensen, afgik fra Stornoway 6. Juni, bestemt til St. Petersborg.

## Sejlskibe.

**Fanø. Nordby.** Claus, Hansen, afsejlet fra Hamburg 30. Maj til St. Thomas. — Mathilde, Strømberg, ankom til Port Elisabeth 27. Maj fra Hamburg. — Nancy, Svarrer, ankom til Bristol 29. Maj fra River Plate. — Valparaiso, Lorentzen, ankom til Kings Road 30. Maj fra River Plate. — Gladstone, Christiansen, passeret Kings Road fra Rotterdam til Sundsvall. — Prinds Valdemar, Winther, afsejlet fra Iquique 1. Juni til Rotterdam. — Erna, Thomsen, afsejlet fra Ardrossan 1. Juni til Santos. — Johanne, Nielsen, afsejlet fra Hamburg 1. Juni til Guayaquil. — Ines Røhl, Jessen, afsejlet fra Monte Christe 14. Maj til Hamburg.

**Rønne.** Freja, Beck, ankom til Viborg 31. Maj. — Ane Cathrine, Hermansen, ankom til Swinemünde 1. Juni. — Næstved, Larsen, ankom til Stolpmünde 1. Juni. — Courer, Holm, ankom til Windau 1. Juni. — Ane Magrethe, Andersen, ankom til Kjøbenhavn 4. Juni. — Immanuel, Mortensen, ankom til Kjøbenhavn 4. Juni.

**Fanø. Sønderho.** Martha, Nissen, afgik den 30. April fra Naridad til Bremen. — Ribe, Schou, er den 8de Maj prajet paa 2<sup>o</sup> N. Br. og 39<sup>o</sup> V. Lgd. — Fortuna, Jensen, ankom 31. Maj til Rio Grande fra Hamburg.

**Chr. Simon, Aalborg.** Kirstine, J. K. Jensen, afgaaet fra Riga 30. Maj, bestemt til Methil, ankom 7. Juni til Halmstad med knækket Mersestang.

**Svendborg.** Phoenix, Rasmussen, ankom til Warkworth 3. Juni. — Ellen Kirstine, Pedersen, ankom til Raumo 3. Juni. — Christine, Rasmussen, ankom til Solamboe 3. Juni. — Brage, Jørgensen, ankom til Fowey 4. Juni. — Dannebrog, Børgesen, ankom til Newcastle 4. Juni. — Solon, Hansen, ankom til Fowey 4. Juni. — Urda, Nielsen, ankom til Newhaven 4. Juni. — Psyke, Hansen, ankom til Helsingfors 4. Juni. — Jørgen Rung, Fisker, ankom til Petersborg 4. Juni. — Petrine, Jensen, ankom til Kotka 5. Juni. — Bellona, Petersen, ankom til Hernøsand 6. Juni. — Hans Emil, Hansen, ankom til Trangsund 6. Juni. — Lilli, Rasmussen, ankom til Gibraltar 7. Juni. — Niels, Hansen, ankom Ipswich 7. Juni. — Svend, Andersen, ankom til Fleetwood 7. Juni. — Venus, Jensen, ankom til Helsingborg 2. Juni. — Brødrene, Jørgensen, ankom til Kings-Lynn 1. Juni. — Frejr, Christensen, ankom til Kotka 2. Juni.

Undertegnede Fører af Sk. Emanuel af Svendborg, som d. 5te Juni ankom paa Kjøbenhavns Red fra Fowey, passerede den 25de Maj Bark »Dania« af Fanø 20 Km. Øst for Start Pt., krydsende Vest efter, med alt vel om Bord.

C. V. Petersen.

## Efterretninger for Søfarende.

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

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

**Kattegat. Sjællands N.-Kyst.** En lille 16 Fods Pulle er funden NNØ. for Spodsbjerg. Den ligger i 5 Fv. Vand, N. 26<sup>o</sup> Ø., 4,125 Alen fra Spodsbjerg Fyr. 55<sup>o</sup> 59' 52" N. Br. 11<sup>o</sup> 52' 40" Ø. Lgd.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Finland. Bottniske Bugt.** Den 25de Maj 1897 er Fyrskibet »Helsingkallen« udenfor Nykarleby igen udlagt paa Station.

**Rusland.** Lystønden, der laa ved N.-Enden af Grunden ved Karlø, er ombyttet med en hvid Klokketønde med en sort nedadvendt Kost. 59<sup>o</sup> 30' 7" N. Br. 24<sup>o</sup> 41' 38" Ø. Lgd. Fyret paa S.-Enden af den S.-lige Bølgedyder ved Libau er midlertidig slukket.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland. Slesvig.** I *Falsches Tief* er Anduvningstønden flyttet c. 2 Kbl. N. hen, og Tønde Nr. 4 c. 3 Kbl. V. t. S.  $\frac{3}{4}$  S. hen.

**Elben.** Den 16de Juni 1897 forandres *Brunshausen* Fyr. saa at det formørkes fra S. 65° Ø. til S. 58° Ø. Denne sidste Retning gaar 130 Alen S. om Høfderne fra *Juelssand*, medens S. 65° Ø gaar over *Juelssand* Fyrbaake.

I *Weser* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

I det nedre *Fedderwarder* Farvand er rød Stumpstønde D flyttet og ligger i 16 Fod Vand, fra *Hoheweg* Fyr i S. 62° Ø og fra *Langwarden* Kirke i N. 26° Ø. 53° 40' 26" N. Br. 8° 22' 13" Ø. Lgd.

Sort Spidstønde Nr. 3 ligger nu i 24 Fod Vand, fra *Hoheweg* Fyr i S. 64° Ø. og fra *Langwarden* Kirke i N. 26° Ø. 53° 40' 37" N. Br. 8° 22' 24" Ø. Lgd.

Rød Stumpstønde FB ligger nu i 14 Fod Vand, fra *Hoheweg* Fyr i S. 54° Ø. og fra *Langwarden* Kirke i N. 26° Ø. 53° 39' 41" N. Br. 8° 21' 36" Ø. Lgd.

I det øvre *Fedderwarder* Farvand er Dybden paa Sandgrunden, der har dannet sig mellem de røde Tønder FD og FE c. 4 Fod, Lavvunde.

I det V.-lige *Wurster* Farvand ligger sort Spidstønde Nr. 7 nu i 16 Fod Vand, fra *Blæxen* Kirke i N. 22° V. og fra *Lehe* Kirke i N. 62° V. 53° 36' 8" N. Br. 8° 29' 46" Ø. Lgd.

I *Rother Sand* Fyr er Grænsen for Et-Blink flyttet fra S. 16° Ø. til S. 3° Ø. Denne Forandring angaar udelukkende Besejlingen af *Jade*.

Det elektriske Kabel er ved *Rother Sand* Fyr afmærket med to grønne Tønder T1 og T2. Det skal yderligere afmærkes.

I *Dwarsgat* er der tæt ved *Wremen* ndlagt flere Tønder til Brug for Uddybningsmaskinen.

I *Inner Jade* er et Fartøj sunket i 16 Fv. Vand, c. 5 Kbl. N. 20° Ø. fra Tønde X. En Vragtønde er ndlagt tæt Ø. for Vraget. 53° 33', N. Br. 8° 10' Ø. Lgd.

**Holland. Zuiderzee** Vraget, som laa sunket ved *Knar*, er borttaget. Afmærkningen er inddragen. 52° 25' 29" N. Br. 5° 24' 54" Ø. Lgd.

**Zeevat van Vliessingen.** I *Sloe*, S. for Jernbanedæmningen, er Topbetegnelsen borttagen af Spidstønde Nr. 4 med Ballon, og Spidstønde Nr. 3 har nu Ballon.

**Ooster Schelde.** I *Witte-Tonnemolje* er sort Kugletønde Nr. 1 med Kegle ombyttet med en rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 1 med Kegle.

**Schelde.** I *Zuidergat* er Topbetegnelsen borttagen af Stumpstønde Nr. 26 a med afkortet Kegle.

I *Bat* Fyr lyser den grønne Sektor nu over Spidstønde Nr. 26 med Kegle til omtrent midt imellem Spidstønde Nr. 26 a og 27 a.

### Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**Frankrig.** Fra den 7de Juni 1897 lukkes Portene for Bassinet i *Morlaix* midlertidig ikke. Dette varer omtrent til Begyndelsen af 1898.

**England. Spithead.** Fra den 15de Juni 1897 skulle paa Grund af Flaaderevuen Skibe til og fra *Southampton*, der passere *Solent Channel*, gaa S. om *Ryde Middle*. og S. om Linjen af Krigsskibe. Følgende Tønder ere derfor udlagte:

Paa N.-Kant af *Sturbridge Banc* en Tønde.  
En Lystønde paa Ø.-Kant og en Lystønde paa V.-Kant af S.-Siden af *Ryde Middle*.

Mellem *Cowes* og *Fort Noman* maa intet Skib gaa med over 8 Mils Fart.

**Englands S.-kyst. Fowey.** Om kort Tid paabegyndes Uddybning af Kanten af Grunden N. for *Upper Corn Point*. Uddybningsmaskinen skal passeres langsomt og om fornødent med støttet Maskine og paa den Side, hvor den viser to Balloner eller to hvide Lanterner.

Intet Skib maa uden Tilladelse gaa ovenfor Tønden, som ligger paa 50° 20' 15" N. Br. 4° 37' 45" V. Lgd. uden for *Primes Cellars*, med mindre det har *Trinity* Lods.

En Tønde er udlagt ud for *Primes Cellars* paa Ø.-Siden af Løbet lige over for *Fowey*,  $1\frac{1}{3}$  Kbl. NØ. t. Ø.  $\frac{1}{4}$  Ø. fra *Fowey* Toldbygning og fra *Lower Carn Point* i SØ.  $\frac{3}{4}$  S.

### Nordlige Atlanterhav.

**Atlanterhavet.** Paa Grund af at Isen i Aar træffes i *Atlanterhavet* i store Mængder S.-ligere end sædvanlig, have de vigtigste Dampskibsselskaber bestemt midlertidig at forlægge Røuterne S.-ligere, saa at de for V.-gaaende passere

49° V. Lgd. paa 41° N. Br., og for Ø.-gaaende passere 49° Ø. Lgd. paa 40° 10' N. Br.

**Frankrig. Gironde. Pasaee Nord.** Den sorte Spidstønde med Cylinder *S. E. de Barre à l'Anglais* er ombyttet med en sortinalet Lystønde Nr. 2, der viser rødt, fast Lys. Lysevnen  $4\frac{1}{2}$  Kml. 45° 39' 56" N. Br. 1° 11' 8" V. Lgd.

Den røde Spidstønde med Kegle *Intermédiaire de Montreuil* er ombyttet med en rødmalet Lystønde Nr. 2, der viser hvidt, fast Lys. Lysevnen: 6 Kml. 45° 38' 52" N. Br. 1° 10' 37" V. Lgd.

**Nova Scotia SØ-kyst. Mahone Bay. Hobsons Nose** Fyr er nu af 5te Orden. Fyret er uforandret rødt, fast. Flammens Højde: 66 Fod. Synsviddens 8 Kml. Fyret lyser Horisonten rundt. 44° 25' N. Br. 64° 13' 46" V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Portland Harbor.** Omtrent den 24. Maj 1897 tændes paa Yderenden af *Spring Point Ledge*, V.-Siden af *Main Channel*, et Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 5 Sekunder. Lyset er rødt undtagen fra S. 31° Ø. til S. 24° Ø., hvor det er hvidt. Ø.-Kanten af den hvide Vinkel leder fri af *Catfish Rock*, ud for *Cushing Island* og Ø.-Kanten gaar klar Ø. om *Portland Head*. Flammens Højde 52 Fod. Fyret vises fra et rødt Taarn paa sort Fundament, som staar i 14 Fod Vand, Lavvande.

Taagesignal gives med en Klokke, hvorpaa hver 12 Sekunder slaas Et-Slag.

Beliggenhed: 43° 39' 9" N. Br. 70° 13' 28" V. Lgd.

**Massachusetts. Boston Harbor.** Omtrent den 20de Maj 1897 tændes paa N. og Ø.-Pynterne af den N.-lige Del af *Spectacle Island* et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 52 og 27 Fod. Fyrene vises fra hvide, ottekantede, pyramideformede Bygninger. Bagfyret staar 180 Alen S. 52° Ø. fra Forfyret. Holdte overet lede de i N. 52° V. op ad *Main Channel* til *Boston* fra *South Boston* Ledefyrilinje.

Forfyrets Beliggenhed: 42° 19' 41" N. Br. 70° 59' 7" V. Lgd.

**Rhode Island.** Omtrent fra den 1. Juni 1897 gives Taagesignal fra Fyrtaarnet, som er under Bygning paa N.-Kanten af *Plum Beach Shoal* paa V.-Siden af Løbet gennem det V.-lige Farvand til *Narragansett Bay*. Paa en Klokke slaas hver  $\frac{1}{2}$  Minut To-Slag.

**New York.** De fem hvide Spidstønder, som vare udlagte i *Long Island Sound* til Brug ved Hastighedsprøver, ere inddragne.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italien. Sant Eufemia Bugt.** Ved *Santa Venere* har en Grund dannet sig fra Molehovedet og c. 1 Kbl. udad.

**Ponza.** Fyret paa Pynt *Guarilia* viser nu igen hvidt Fyr med Et-Blink hver 30 Sekunder.

**Rusland. Bug.** V.-Siden af Grunden *Ojarski* er afmærket med en sort Tønde, der ligger 2,9 Kml. N. 3° Ø. fra *Voloshki* øvre Fyr. Den Del af samme Grund, som paa Kortene er angivet 3 Kbl. N. herfor, findes ikke.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nordamerika. Florida. Key West Harbor.** Karantæne-Tønden, som ved *Key West* laa ud for Marine-Hospitalet, er inddragen.

En hvid Fortøjtønde, mærket P. til Brug for Lodserne, er udlagt i 32 Fod Vand,  $\frac{1}{4}$  Kml. N. 63° V. fra Fløjetønden ud for *Pensacola Bay*, fra *Pensacosa* Fyr i S. 15° Ø. og fra Rednings-Stationen i S. 44° V.

**Mississippi.** Den rød og sort vandret stribede Tønde ved Vraget af *Bark Bruce*,  $\frac{3}{4}$  Kml. N. 45° Ø. fra *Ship Island* Fyr, er inddragen.

**Louisiana. Chandeleur Sound.** Den sorte Stumpstønde Nr. 1 ved N.-Enden af *Chandeleur Island* er inddragen.

**Texas. Galveston** Fyrskib ligger fra *Bolivar Point* Fyr i S. 67° Ø., fra *Fort Point* Fyr i N. 83° Ø. og fra *North Breaker* Baake i N. 33° Ø. Omtrent den 1ste Juni flyttes Fyrskibet c. 1 Kml. V. hen fra denne Plads.

**Guadeloupe. Ponte-à-Pitre.** *Gozier* Fyrtaarn er stærkt beskadiget ved Jordskælv. Ved et nyt Jordskælv vil det sandsynligvis styrte sammen. 16° 11' 57" N. Br. 61° 28' 59" V. Lgd.

### Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

**Fransk Guyana. Sinnamari** Fyr er et hvidt, fast Fyr ved Ø.-Siden af Indløbet til Floden. Flammens Højde: 40 Fod. Synsviddens 9 Kml. Det vises fra en hvid Pæl. Beliggenheden er ikke bestemt.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
<b>Dampskibe Aktier.</b>				
Foren. Dampskib-Selsk.....	98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	<sup>1</sup> / <sub>4</sub>	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Thingvalla .....	9 8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	<sup>3</sup> / <sub>4</sub>	8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	9
Danmark .....			80	80 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Norden .....	112 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		112	112 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Kjøbenhavn.....			91	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Carl .....	51 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	<sup>1</sup> / <sub>4</sub>	51 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	51 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog .....			104 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	104 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Skjold .....			70	70 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Helsingørs Dampsk.....			35 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	41
Østersøen .....			40	—
Nordsøen .....			—	—
Torm .....			—	—
Foren. Bugser-Selsk.....			85 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	93
Dansk-russisk Dampsk.....			—	95
<b>Dampskibe Obligationer.</b>				
4 0/0 foren. Dampsk.....			—	—
5 0/0 — — .....			—	—
5 0/0 Thingvalla 1880.....			—	—
5 0/0 — 1894.....			—	—
5 0/0 Norden.....			—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>				
3 0/0 Stats .....			—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 uopsig. Stats .....			99 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	100 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 Husejer Kreditk.....			94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 Kbhvns Kreditf.....			93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser.....	95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 0/0 — — 6 — .....			97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 Landkreditk. 3 — .....			94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	95
<b>Aktier.</b>				
Nationalbank.....	155		154 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	155 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Privatbank .....	123	122 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	122 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	123
Landmandsbank .....			124 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	125
Handelsbank .....			121 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	122 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Burm. & Wain .....			98 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jernsk.....			106 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	108
Sukkerfabr.....	93 92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	<sup>1</sup> / <sub>4</sub>	92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Bryggeri Aktier .....			110 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	112

**Vekselkuraer.**

	Åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg .....	89	88.85
London.....	18.11	18.08
Paris .....	72.30	—
Amsterdam .....	150.30	—

**Notering paa Berlins Børs d. 8. Juni 1897.**

Russiske Noter .....	216.65
4 0/0 Russiske Consols .....	103.20
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 — Boden Kredit .....	105.50
6 0/0 Mexikanske .....	98
5 0/0 Rumænske Stats.....	101.20
4 0/0 — — 1890.....	89.75

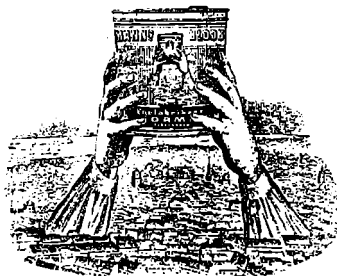
Omsætningen i Dampskibs-Aktier ved Noteringen har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 10,000, »Thingvalla 32,000, »Danmark« 2,000, »Norden« 4,000, »Kjøbenhavn« 18,000, »Carl« 18,000, »Dannebrog« 2,000, »Skjold« 12,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, Ved Stranden 16.

# Ny Carlsberg Øl.

**Bryggeriets Aftapning.**  
Produktets naturlige Holdbarhed gør det særligt egnet til Forsendelse.  
Kontor: Pileallé 5.  
Depôt: Toldbodgade 14.



VARE-MÆRKE.

**A. FORMANN.**  
KJØBENHAVN K.  
TELEFON 216.

Noget nyt og enestaaende!  
!! Forsøg !!

## A. Formanns Blodbudding

(I hermetiske Patent-Daaser)

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig, kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.

Den faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark.

# Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

## Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon Nr. 6. **G. W. Møller, Dragør.** Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Det af forhv. Skibsfører Laurenberg i Korsør i 22 Aar drevne betydelige Fiskeri, hovedsagelig Bundgarn og Aalefiskeri i Store Belt, ønsker Ejeren paa Grund af Alder og Svagelighed at afhænde. Til Fiskeplads kan erholdes privilegeret Bundgarnstade, ca. <sup>3</sup>/<sub>4</sub> Mil fra Byen. Fiskeriet er forsvnet med prima Redskaber af alle Slags. Forretningen er i udmærket Drift og fortrinlig indarbejdet paa det bedste Marked.

En midaldrende, driftig og intelligent Skibsfører eller Mand i lignende Stilling med Kapital vil kunne erholde en uafhængig og sikker Levevej ved at overtage Forretningen. Den af Ejeren f. T. beboede Ejendom i Korsør, der afgiver en pæn Bolig for Familien, Stald til Hestehold, og iøvrigt er indrettet for Forretningen, vil kunne erholdes til Leje eller kan medfølge i Købet.

Nærmere Oplysning erholdes ved Henvendelse til Ejeren eller Hr. Sagfører C. G. Thiesen i Korsør og Liebhavere vil indtil omkring 1. Juli kunne tage Foraarsbundgarnsfiskeriet, der er i fuld Gang, i Øjesyn.

## Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Foreningens ordinære Generalforsamling afholdes Lørdagen d. 10. Juli d. A. Kl. 10 Form. i Marstal. Forslag, der maatte ønskes fremførte paa denne, maa indsendes til Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., inden d. 1. Juli d. A.

P. B. V.  
**John Hintze,**  
Formand.

Paa Søkort-Arkivet sælges: **Officiel Fortegnelse** over Danske Krigs- og Handels-Skibe, der ere til- delte Kendings-Signaler, samt alfabetisk Register over Handels-Skibene. 13. Udgave. Maj 1897.

Udgivet paa Foranstaltning af Indenrigs-Mini- steriet og Marineministeriet ved A. Schneider. Pris Kr. 1,20.

## Ludvig Lund,

Mekanisk og elektroteknisk Etablissement.

*Enerrepræsentant*

for Elektricitäts-Aktiengesellschaft

vorm. Schuckert & Co.

Autoriseret Installateur af elektriske Belysnings- og Kraft- overdragningsanlæg. Elektromotorer og Dynamoer. Skibsinstallationer, Hejseapparater og Ventilatorer. Galvanoplastiske Anlæg.

St. Regnegade 26. Kjøbenhavn K. Telefon 992.

## C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

TELEPHONE NO.  
182 BROAD.

TELEGRAPHIC ADDRESS  
„RAHTJENS, NEW YORK“

RAHTJEN'S AMERICAN  
TRADE MARK.  
COMPOSITION COMPANY

MANUFACTURERS OF

THE GENUINE HARTMANN'S RAHTJEN'S ANTI-FOULING COMPOSITION  
FOR BOTTOMS OF IRON AND STEEL VESSELS.

RED HAND BRAND

OFFICE:

26 BEAVER STREET, N. Y.

FACTORY:

69 WANDYKE ST. BROOKLYN.

OTTO PETERSEN, PRESIDENT.



Hovedkontor for Danmark  
St. Kongensgade 24, Kjøbenhavn.

Harald O. Rist.

Ingen Ekstra-Præmie for Cycle-Kørsel.

Agenter antages.

A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibsmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

## Bekendtgørelse

# Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

## 21. Series

3. Trækning begynder Onsdag den 16. Juni 1897.

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	— " 450 -	1	— " 900 -	1	— " 450 -
1	— " 300 -	1	— " 600 -	1	— " 300 -
5	— " à 150 -	5	— " à 300 -	5	— " à 150 -
40	— " 100 -	40	— " 200 -	40	— " 100 -
65	— " 50 -	65	— " 100 -	65	— " 50 -
85	— " 25 -	85	— " 50 -	85	— " 25 -
100	— " 10 -	100	— " 20 -	100	— " 10 -
1702	— " 8 -	1702	— " 10 -	1702	— " 8 -

[10.] Desuden: 300 Extragevinster à 10 Kr.

Ialt: 6,300 Gevinster.

I denne Trækning vil henholdsvis mindst 200 og 100 Nummere i Rækkefølge faa Gevinst.

Lodsedler til Trækningen sælges og fornyes overalt à 2 Kr. Stykket hos Lotteriets autoriserede Kollektorer og i Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19, hvor Planen paa Forlangende udliveres gratis.

## PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg, regular line of steamers between Brazil and Copenhagen & vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean, Portugal and Copenhagen & vice versa.

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaliseringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Valdemarsg. 24. V.

## C. P. Lauritzen & Co.,

Etablissement for

UNIFORMER, UNIFORMEFFEKTER og ORDENSBAND, samt de nye, af Krigsministeriet approberede, vandtætte Officers-Havelocke, saavel som for alt civilt Skræderarbejde.

Vesterbrogade Nr. 30. Kjøbenhavn V.

## Forlang altid

# Otto Mønsted's

## Margarine

specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet.

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken

## SOUTHALL

near LONDON.



Dr. med. Goldschmidt,  
Klinik for  
Hud- og Kønssygdomme.  
Hovedvagtsgade 8, 1. Sal,  
Kl. 12—1 og 7—8.

Mahogni, Nøddetræ,  
Teaktræ, Whitewood  
samt andre fremmede saa vel som  
danske Træsorter forefindes i stort  
Udvalg i tørre Varer.  
**M. H. Krause.**  
Kjøbenhavn, Niels Ebbesenvej 6 V.  
Telefon 3205.

**Husk**   
**Montys**  
fotografiske Atelier  
St. Kongensgade 21  
(tæt ved Kongens Nytorv).  
Billigste Priser. Finessede Udførelse.  
Aabent hver Dag, ogsaa Helligdage.

Skræderetablisement,  
9, Rosenborggade 9,  
anbefaler Uniformer for Sejl-  
skibs- og Dampskibs-Marinen.  
P. Jensen, Skrædermester.

Metalspejlapparater,  
Havnefyrr & Lanterner.  
Fabrik:  
Læderstræde Nr. 9.  
Kjøbenhavn.  
Telefon Nr. 3681.  
G. W. FRYDENLUND & SØN.

TH. SIMONSEN,  
Nyhavn 57.  
Sølv Medaille i Malmø  
for Lanterner.



Budtz Møllers Eftf.,  
Amagertorv 22.  
KJØBENHAVN. K.

# Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Staal-,  
Jærn- &  
Broncestøberi.

Dampskibe af hvilken som helst Størrelse.  
Stationære Dampmaskiner.  
Pumper & Muddermaskiner.  
Doktagninger og Reparationer af Skibe  
Maskin- og Kedelreparationer.  
Patenteret Hydro Pneumatiske Aske Ejector  
for Skibe.

Howaldts Metalpakning.  
Støbemaal efter indsendte Tegninger eller Modeller,  
saasom: Skibsstævne, Skibsskruer, Ankere etc.

Repræsentant for Danmark  
Ingeniør Carl Holtermann,  
Østerbrogade 22, Kjøbenhavn Ø.

Agentur  
for udenlandske  
Søassurance-  
Selskaber.

Søforsikringselskabet  
**ØRESUND**  
Malmø.  
tegner Forsikringer ved  
**Bergh & Owen,**  
Kjøbenhavn K.  
Holmens Kanal 20.  
Telefon 97.  
Telegram-Adr. „Tonny“.

**Bjerre & Rømer,**  
Skibsmæglere.

Agenter for  
Kullens Enskilda Assurans-  
Förening.

Hotel Toldboden,

Toldbodvejen 40,  
anbefaler sin hyggelige Café & Restau-  
rant samt sine ny monterede Værel-  
ser i et æret Publikums velvillige  
Erindring.  
Ærbødigst  
Daniel Rasmussen.



**Café van Zandt**

St. Annæ Plads 6,  
Hjørnet af Strandstræde,  
KJØBENHAVN,  
anbefaler sin Restaurant fran-  
çais med alle Aarets  
Specialiteter.  
H. J. Pedersen.

**C. HANSEN,**  
Gjertler og Metalstøber,  
84 Pilestræde 84.

Specialitet:  
Skibsarbejde.  
Anbefaler sig med alt til Faget hørende  
til Nutidens billigste Priser.  
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

**Ed. Harth,**  
Konservesfabrikant.

St. Kongensgade 101.  
Kjøbenhavn. K.  
Konserves,   
tørrede og saltede  
 Grøntsager  
anbefales d'Hrr.  
Skibsprovianterere.

## LANDMANDSBANKEN

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

*Carlsen, Nielsen & Co.,*

Skibshandlere & Sejlmagere.  
PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

## Fanø praktiske Sømandsskole.

Saa vel Begyndere som unge Sømand optages til enhver Tid.  
Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,  
Nordby, Fanø.

**Holm & Collerup,**  
Skibssmedie og Maskinfabriker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.  
(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)  
og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer  
udføres solidt, hurtigt og billigt.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibstort, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.  
Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—8, hvortil ogsaa Bidrag til  
Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.  
Bladet omdeler ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Steder.

### AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitionline à 45 mm Bredde 25 Øre			
De øvrige Sider	—	20	—
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end 1/2 Side	10 %	20 %	40 %

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

Tryks Bogtrykkeri (G. L. Lind & Numa Frænkel.) Kjøbenhavn

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG

Nr. 24

Kjøbenhavn, torsdag den 17. Juni 1897.

4. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Forhold paa Hayti. — Kutyme ved Ladepladserne i Søderhamns Distrikt. — Fragtmarkedet. Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

DANISH  
Pure Condensed Milk.  
The **MILKY-WAY** Brand  
in Taste & Colour like new Milk  
Highest Medical References. &



Registered TRADE MARK  
Registered TRADE MARK  
• NEW INVENTION •  
The Danish Milk Condensing Co.  
Factories & Head Office 8 Vestergade  
COPENHAGEN  
Telegr. Adr.: Anglodans. Code ABC.

**AXEL E. AAMODT.**

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106

Lager af Papir og 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 24.

**NORSK MARGARINE**

fra **Fabriken Mercur, Christiania,**

der er anerkendt som det fineste og mest holdbare Fabrikat i Verden, faas i  
Hovedoplaget for Danmark

hos  
**JOHANSEN & BRUUN,**

Kompagnistræde 14 & 15. Telefon 3210.

Smør i alle holdbare Kvaliteter føres til billigste Priser.

Telegramadresse: **Wm. R. Schou.** Rigstelefon: Nr. 3876.  
Willehou.  
**31, Havnegade. Kjøbenhavn K.**  
Jernlager etc. paa Midtermolen i Kjøbenhavns Frihavn.  
Generaliagent for »Pomerania«,  
See- und Fluss-Versicherungs Gesellschaft i Stettin,  
tegner Forsikkring af Skibe, Skibsparter, Ladning og Fragt til faste billige Præmier,  
modtager Ordres som Agent for Messrs. Bolling & Lowe i London, La Societé Cockerill i Seraing, Messrs. Bullivant & Co. i London samt overtager Kjøb og Salg af Dampskibe, Bugærdampere, Uddybalagemateriel, 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.

**YOCARINI CIGARETTEN** 100 Stk. 2 Kr. Verdensberømt og billig.  
**TOBAKKEN** pr. Pd. 5 Kr.

kun ægte **Wilh. Jørgensen. Østergade 61. en gros**

**Prima røgede Skinker.**

Store Parfier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker 40—60 Øre pr. Pund efter Størrelse samt alle Slags prima ferske, saltede og røgede Victualievarer anbefales til meget lave Priser.

**Højbroplads 12 ved Gammelstrand,**  
Videreförhandling: **S. Johannesson, Hauserpl. 32.**

Prima Svinefedt.

Fine Spegepølser.

**Syndergaard  
Aquaviter.**

Prisbelønnet overalt, hvor de har været udstillede.  
Fabriken grundlagt

**1730.**

Ældste Brænderi i Danmark.  
6 Kvaliteter i Fabr. egen Aftapn.

**Skibsdagbøger**

1/1 Aars & 1/2 Aars

med trykt Brugsanvisning  
til Forbrug & Forhandling  
billigst hos

**S. Friedlænder,**  
Ved Stranden 14  
K J Ø B E N H A V N.

**Aut. Forbyringsagenter,**  
Kjøbenhavn.

**F. Jepsen, Nyhavn 23.**  
**W. H. Wulff, Toldbodg. 15.**  
**A. C. Grøll, Toldbodgade 16.**

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

**John Forbæchs Eftf.,**  
St. Annæ Plads 19 & 21.

Teaktræ Teaktræ

**AKTIESELSKABET  
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI**  
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.  
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.  
**Trækompagniet, Københavns Frihavn.**

Telefon 1268. **CARL NILSSON.** Telegr.-Adr.: Nilsson 167

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.  
**Amaliegade 36. Kjøbenhavn K.**  
(forhen Amaliegade 37).

Største Lager her paa Pladsen af alle Forter Maskin- og Cylinder-Olier, Smørrelser og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige Artikler for Dampmaskiner.

**Eneforhandling af:**  
Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil. Zynkara. (Til Forebyggelse af Tøring, Syre- og Kjedelstensdannelse). Angus' Special Pakninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent Kamelhaars Drivremme. „Kerasha“. Patent Træ-Rømskiver

**Overretssagfører J. WESTENGAARD,**  
Vestervoldgade 2, Kjøbenhavn V. Telefon 3424.

**Norsk MARGARINE** fra **Aug. Pellerin fils & Co. i Christiania** faas hos D'Herrer Handlende og fra Agenturet **Ladegaardsvej 13.**

# HAMBURG.

## Det Skandinaviske Selskab i Hamburg.

Lokalet, beliggende i Königsstrasse 14, II., er aabent hver Dag fra 11 Form. til 12 Aften.

Læsebordet er forsynet med samtlige Hovedstads-aviser, samt et større Antal Provinsblade (ca. 50 Stkr.) Endvidere forefindes Billard og Musikværelse.

Samtlige Lokaler stilles til Disposition for vore ærede tilrejsende Landsmænd og vil et eventuelt Besøg altid være os velkomment.

Besøgende have fri Adgang i 14 Dage.

Bestyrelsen.

## W. B. Dick & Co. L<sup>de</sup>.

eneste Fabrikanter af

Dick's bekjendte Maskin- og Cylinder-Olier samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Hoved-Depôt for Continentet: **Hamburg:**

Alte Gröningerstrasse 12<sup>a</sup>.

Telegr.-Adr. Dicotto. Telefon 3999.

Agent for Kjøbenhavn:

**Johs. Bülow, Zinnsgade 4. Ø.**

## Emil G. v. Høveling, Hamburg.

(Telegr. Adr. Composi.)

### Patentfarve

for Skibsbunde og Jærnkonstruktioner imod Rust og imod Bevokning. Leverandør til mange af de største Damp- og Sejlskibsrederier, **Eno-Leverandør til den kejserlige tyske Marine.**

**NB.** For Trækibebunde særlig virksom Patentfarve imod Bevokning og imod Orm, strygefærdig til umiddelbar Brug.

Agenter og Lagre i: Bergen, Bremerhavn, Elsfleth, Flensborg, Stettin, Rotterdam, Antwerpen, Dünkirchen, Genu etc.

Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:

Kapt. **CARL HAVEMANN**, Kjøbenhavn, Amaliegade 31.

i England under Firma **British Antifouling Composition and Paint Company** Ld. 92 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik i Barking ved London.

Agenter og Lagere i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull, Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama, Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney, Mauritius etc.

## Knöhr & Burchard Nfl.

Telegram-Adr. KNÖHRHARD.

Hamburg,

Telephon 297.

Damp- & Sejlskibsmæglere.  
Køb, Salg & Kontrahering af Skibe.

Speciel Afdeling for  
Assurance & Havarisager

## W. Engelbrecht,

St. Kongensgade 61,

Frugt- & Grønthandel,  
anbefaler

Kartofler, Konserves, Frugt  
til Skibene.

## Lange & Møllers

Bødkerværksted

## Kjøbenhavns Frihavn

anbefaler sig med Alt  
Udarbejde samt Alt færdigt  
Bødkerarbejde for Export.

Alt Arbejde udføres af solide  
og øvede Folk.

## J. E. Møllers Enke & Co.

Kjøbenhavn.

ENEFORHANDLING

af

MILWARD & SONS  
Fiskekroge.

## S. Lerche,

50 — Nørrebrogade — 50

Værksted

for gode, solide og billige

Modeller.

## Pumper.

udmærket egnede til Lastpumper.

Maskinfabrikken Rannje,  
Mathæusgade 6.

## EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1893.

Telegraphic address »SVITZER«.

Agents for  
Great Britain.

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/ Tyne.  
telegraphic address: »Jürgenson«.

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill.  
telegraphic address: »Hobdell«.

The company maintains stations at the following ports,  
where a salvage boat will be stationed, always ready to  
leave at short notice.

COPENHAGEN .....	»SVITZER«.
KASTRUP .....	»HØYER«.
ELSINORE .....	»SWITZERGOTTLIEB«.
KORSØR .....	»JØRGENSEN«.
ALBUEN (LAALAND) .....	»GUNNERSEN«.
FREDERIKSHAVN .....	»SVITZERLUND«.
GÖTHENBURG (SWEDEN) .....	»ELFVERSSON«.
GREIFSWALD (GERMANY) .....	»SPRUTH«.

The company's boat „Em. Z. Svitzer“ — in conjunction with the boats belonging to the Northern Salvage Company of Hamburg, viz: s/s „Berthilde“, s/s „Berger Wilhelm“ and s/s „Neva“ — operates in the Mediterranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).

## HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastpladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Europa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

## Danchells Fabriker.

Linoleum.

Voxdug.



Anker-Mærke

Eneudsalg i Danmark  
for

Delmenhorster  
Linoleumfabrik.

Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:  
Pilestræde 13, Matthæusgade 5.  
Telefon 545. Telefon 2680.

Kjøbenhavn.

## Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

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

Peterson & Støenstrup,  
Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

## Paa Udkig.

En æret Indsender har i sidste Nummer af dette Blad taget Ordet for, at Skibsfartens Organisationer med Hensyn til det stadig brændende Spørgsmaal om Toldlovens Revision burde slaa et Slag for at støtte de politiske Faktorer, der ikke alene ville imødekomme Skibsfartens Krav — det ville de alle, — men som ogsaa virkelig kunne det, idet de have godtgjort at kunne enes om en ny Toldlov. Vi ere heri ganske enige med den ærede Indsender, og vor Udtalelse i vor Rigsdags-Oversigt om, at der i denne Sag intet andet var at gøre, end at haabe paa næste Samling, maa kun forstaas saaledes, at praktiske Resultater af sine Bestræbelser kan man ikke vente forinden. Vi maa derimod tage lidt Afstand fra den ærede Indsender, naar han bebrejder Skibsfartens Organisationer, at de ikke under Toldforhandlingerne i Vinter have udtalt sig til Gunst for Regeringens og Folkethingets Toldreform. Disse Organisationer have i sin Tid gjort deres Indflydelse gældende overfor Toldkommissionen, for at dennes Betænkning kunde tilfredsstille Skibsfartens Ønsker, og deres Bestræbelser i saa Henseende lykkedes fuldstændigt. Da det derefter under Forhandlingerne i Rigsdagen viste sig, at den daværende Regering og Folkethinget enedes om en Affattelse af Toldloven, der ogsaa helt imødekom Skibsfartens Krav, var der ikke nogen direkte Anledning for Skibsfartens Organisationer til offentlig at fremsætte en Udtalelse »til Gunst for Regeringens og Folkethingets Toldreform«, forinden denne kom til Behandling i Landstinget og det dér viste sig, at dens Gennemførelse mødte Vanskeligheder. Det er nu en Gang saaledes her i Verden, at de utilfredse gøre mere Spektakel, end de, der ere tilfredse, og det er for saa vidt naturligt, at Modstanderne af den ny Toldlov talte højere end dens Venner.

Imidlertid mene vi ganske vist med den ærede Indsender, at efter at det nu har vist sig, at en baade skjult og aabenbar Modstand er saa stærk, at den endogsaa hindrede, at Toldreformen blev behandlet i Landstinget, maa Skibsfartens Organisationer ikke forsømme at tage til Orde — ikke alene for en Toldreform i Almindelighed, men netop for Regeringens og Folkethingets Toldreform, der har mere Udsigt til at blive gennemført, end noget andet Toldlovsforslag i en lang Aarrække har haft. Det er overhovedet en ikke ualmindelig Misforstaaelse, at den Omstændighed, at Skibsfartens Organisationer ere »upolitiske«, skulde bevirke, at de aldrig nogen Sinde grebe ind i den praktiske Politik. At være »upolitisk« betyder, at man indtager et Standpunkt, uafhængig af de bestaaende politiske Partiforhold, men det betyder ikke, at man slet ikke beskæftiger sig med Politik. Det er tværtimod fuldt foreneligt med det »upolitiske« Standpunkt, som Skibsfartens Organisationer selvfølgelig maa indtage, at de støtte de politiske Faktorer, som de i et givent Øjeblik kunne have Fordel af at støtte. Dette maa ikke glemmes, og vi vente derfor med den ærede Indsender, at Skibsfartens Organisationer ville lade høre fra sig, naar der nu formodentlig ogsaa mod det ny Ministeriums Toldreform-planer skal rejses den voldsomme Agitation, der standsede det sidste Toldlovsforslag paa dets Vej til at blive til Lov.

Der er dog ingensomhelst fornuftig Mening i, at Spørgsmaalet om Gennemførelsen af Regeringens og Folkethingets Toldreform slet ikke skal kunne paavirkes af de Ønsker, man fra Skibsfartens Side nærer herom, fordi Skibsfarten i saa ringe Grad er repræsenteret i Rigsdagen.

Vi give altsaa den ærede Indsenders Udtalelser om en aktiv Optræden fra Skibsfartens Side vor fulde Tilslutning. Den vil mulig bevirke, at det Haab for denne Sags Skæbne i næste Rigsdagssamling, som vi have udtalt, ikke gøres til Skamme.

Det engelske Admiralitet har for nylig udgivet en Samling Strømkort for hver Maaned over det atlantiske Ocean, udarbejdede af det meteorologiske Institut under Admiral W. J. L. Whartons Ledelse. Kortene indbefatte baade det nordlige og sydlige atlantiske Ocean og vise Strømmene saavel rundt »Kap det gode Haab« som rundt »Kap Horn« og langs med Vestkysten af Syd-Amerika. Skønt det længe har været bekendt, at Strømmene forandre sig i de forskellige Sæsoner, har Navigatorerne dog hidtil maattet hjælpe sig med et Strømkort, der for det atlantiske Oceans Vedkommende gjaldt for hele Aaret; og da Golfstrømmens Virkninger og dens Indflydelse paa Skibe, der sejle over Atlanterhavet, har været kendt endnu længere, er det mærkeligt, at der er gaaet saa lang Tid, inden de Forandringer ere blevne paaviste, som Strømmen undergaar i de forskellige Sæsoner. Dømmer man efter de vestlige Vinde, som ere fremherskende over det nordlige Atlanterhav om Vinteren, skulde man antage, at Golfstrømmen paa den Aarstid satte stærkest mod Øst; de nye Kort udviser derimod det modsatte, idet Strømmen om Sommeren opnaar sin Maksimums-Bredde saavel som sin Maksimums-Styrke. I Florida-Strædet har Strømmen sin største Hastighed i Juni Maaned, paa hvilken Tid den undertiden naar en Fart af 100 Kml. i 24 Timer. I August naar Farten som oftest en Hastighed af 90 Kml. i Døgnet, medens den i Oktober og November ikke overskrider 70 Kml. Det hænder imidlertid ofte, at Strømmens Sætning i Strædet ikke beløber sig til mere end 15 à 20 Kml. i Etmaalet. Næsten hele Aaret sætter Strømmen øster i, imod Portugals Kyst, hvorfor Skibsførere, der paa deres Rejser syd i kommer i nær Berøring med Kysten, skulde raadføre sig med Kortene, for at kunne tage det tilbørlige Hensyn til Strømforholdene i de forskellige Maaneder, saa meget mere som det er almindelig bekendt, at mange Skibe i Aarenes Løb paa Grund af Strømsætning ere strandede paa denne Kyst.

De Oplysninger, Kortene giver nord for 50° N. Br., ere meget sparsomme, dog ere de tilstrækkelige til at paavise den arktiske Strøms Retning, især i Sommermaanederne. Nogle Kml. øst for Grønland er Strømmens Sætning tilsyneladende S. V. hele Aaret rundt, medens dens Sætning langs Grønlands Vestkyst, i det mindste om Sommeren, er N. V. Langs med Kysten af Labrador er Strømmens Sætning som Regel S. O., og i Davis-Strædet er den om Sommeren sydlig.

Ækvatorial-Strømmen er tydelig vist, og man ser,

hvorledes Guinea-Strømmen fuldkommen forandrer sig med Aarstidene. Hele Cirkulationen i det atlantiske Ocean kan ved Hjælp af de ny Maanedes-Kort studeres paa en Maade, som tidligere, før Kortenes Udgivelse, var umulig. Det Kendskab, man hidtil har haft til Strømforskelene i Atlanterhavet, er hovedsagelig opnaaet ved Hjælp af ud-kastede Genstande, som Flasker og lignende, og har som Følge deraf været meget upaalideligt. De ny Kort ere derimod aflagte efter de Resultater, man har faaet ved at sammenligne Skibes observerede Plads med Bestikkets og derved udfinde Strømmen i de forløbne 24 Timer; skønt denne Metode jo langt fra er nøjagtig, forøges dens Paa-lidelighed ved Anvendelsen af et stort Antal Observationer. For at give en Ide om, hvilket Arbejde Udgivelsen af disse Kort har krævet, skulle vi anføre, at de ere Resultatet af Undersøgelserne af 5,500 Logbøger, der frivilligt ere blevne førte for det Meteorologiske Institut, og af 13,000 Logbøger, førte i den engelske Marine siden 1830, i hvilket Aar Kronometerne blev almindelig indførte i denne. Fire Mennesker har i 8 Aar arbejdet paa Værkets Udgivelse.

Sh. Gz.

## Forhold paa Hayti.

Vi have modtaget følgende:

For nogle Aar siden blev der i »Norges Søfartstidende« skrevet flere Artikler om de uheldige Forhold for Skibene i Monte Christi, særlig de høje Skibsafgifter, som der maatte betales, og da der maaske ogsaa paa andet Sted har været anket derover, har det vel bidraget til, at Fragter fra Monte Christi nu i Reglen noteres og afsluttes saaledes, at Afladeren betaler alle faste Skibsafgifter, imod at Fragten saa reduceres derefter; dog er der ogsaa andre Forhold paa Hayti, som langt fra ere, som de burde være, særlig for Sejlskibenes Vedkommende, og for muligt at bidrage til at afhjælpe en i Port-au-Prince værende uheldig Kutyme, skal jeg i efterfølgende tillade mig at oplyse følgende:

Jeg kom til Port-au-Prince den 18de Jan. 1897 med en Ladning Stykgods fra Marseille og var konsigneret til en Hr. N. N. Samme Dag meldte jeg mig paa Toldboden og afleverede den fra den haytianske Konsul i Marseille medbragte forseglede Konvolut, indeholdende blandt andet ogsaa et Manifest med en fuldstændig Fortegnelse over hele Ladningen, samt over de forskellige Modtagere; desforuden afgav jeg ogsaa et Manifest, stemplet af den haytianske Konsul paa Afgangsstedet.

Derefter fik jeg Lov til at hale Skibet ind til Toldbodbroen og troede saaledes, at Losningen kunde paabegyndes den næste Dag; da der imidlertid ikke kom nogen og gjorde Tegn til at ville begynde, gik jeg i Land til Konsignatarius og spurgte »Om vi ikke skulde losses«, hvorpaa der blev mig svaret, at der vistnok vilde hengaa 4 à 5 Dage, før de paa Toldboden fik udfærdiget et Slags Manifest, nødvendigt for Toldpersonalet ved Losningen. Den tredje Dags Morgen kom et norsk Dampskib ogsaa med Stykgods fra Halifax, og der begyndte Losningen, saa snart Skibet var fortojet. Da jeg gjorde Bemærkning herover, blev der kun svaret, at med Dampskibe vare Forholdene noget anderledes. Endelig den 22. Jan. om Aftenen var det omtalte Dokument færdigt; men da næste Dag var en Lørdag, og Toldboden kun var aaben 1 Time, vilde Losningen først kunde paabegyndes om Mandagen den 25. Jan. I mit Certeparti stod, at der skulde losses efter Skik og Brug paa Pladsen, men saa hurtigt, som Skibet kunde levere, og Losningen gik derefter særde'es

godt, saa at Skibet var udlosset om Lørdagen den 30. Jan. Naar det hele regnes, selv med det lange Ophold før Losningen, var det jo alligevel en nogenlunde god Ekspedition til endt Udlosning; men saa kommer det værste, da jeg derefter spurgte Konsignatarius, naar jeg kunde faa min Fragt og blive udklareret, svarede han, at i Reglen maatte Sejlskibe vente 15 Dage eller derover, før alt var ordnet paa Toldboden, hvorfra der nu først skulde udstedes Regninger paa Tolden til de forskellige Modtagere, og det kunde gjerne tage flere Dage.

Konsignatarius var en særdeles flink og imødekommende Mand, men som han sagde, »jeg kan jo ikke arbejde imod de her gældende Kutyper og Love;« dog utilfreds med den Besked, henvendte jeg mig til den danske Konsul, som ogsaa lovede at yde mig den Bistand, han kunde, og der blev jeg underrettet om, hvorledes Forholdene vare, og hvorfor Sejlskibe holdtes saa længe baade før og efter endt Udlosning.

Varer, som komme med Dampskib, blive lige som Sejlskibets Varer bragte ind i den store, rummelige Toldbod; dog er der den Forskel, at Varer, indførte pr. Dampskib, ikke kunne fjernes derfra, før Told og Fragt ere betalte, hvorimod enhver Modtager af Varer pr. Sejlskib kan afhente sine Ting, saa snart Toldvæsenet er færdig dermed, uden at betale Told; Konsignatarius er ansvarlig for Tolden, og de beholde desforuden Skibet som Pant, indtil Tolden er betalt.

Hvis nu en eller flere Modtagere var i Pengeforlegenhed, kunde man jo godt tænke sig, at Skibet blev opholdt endnu længere, da de jo kunde sige, jeg maa først sælge en Del af Varerne, for at skaffe Penge til at betale Told og Fragt med. Og saadanne raadne Forhold skal Sejlskibene ligge og vente paa.

Jeg havde 23 forskellige Konnossementer, og næsten lige saa mange Modtagere; de fleste af dem erklærede, at de i Løbet af Ugen, fra 1ste til 6te Marts, vilde betale, dog enkelte, og især en sagde, »at han endnu ikke vidste, naar han betalte, og iøvrigt var det med Konsignatarius og ikke med mig, han havde at gøre.« Konsulen gik derefter med mig hen til Konsignatarius og foreholdt ham det uretfærdige i at opholde Skibet, og at min Fragt efter Certepartiet var betalbar ved Udlosning (on delivery), og ved et længere Ophold af Skibet vilde der blive gjort Fordring paa Overliggedagspenge; det blev derfor i Overværelse af Konsulen bestemt, at selv om de forskellige Modtagere ikke betalte Tolden og Fragten, vilde Konsignatarius gøre Udlæget og gøre mig færdig Torsdag den 4de Febr., hvilket ogsaa skete. Mit Ophold efter Udlosningen blev saaledes ikke saa langt, og det blev sagt, at det var første Gang, et Sejlskib var blevet færdig saa hurtigt.

Jeg vil derfor anbefale ved Befragtning til Port-au-Prince med Stykgods, at det bliver indført i Certepartiet, at der paa Lossepladsen skal være en Konsignatar, og hvis Befragteren vil indgaa derpaa, at Konsignatarius senest 2—3 Dage efter endt Udlosning skal betale Fragten og faa Skibets Papirer fra Toldboden, da der ellers maa betales Overliggedagspenge.

Det nytter nemlig ikke meget, at Fragten alene bliver betalt, naar de saa dog ikke vil udklarere Skibet paa Toldboden, før Tolden er betalt.

Hvis ovennævnte ikke kan faas indført i Certepartiet, var det maaske godt, før Paabegyndelse af Losningen at give Konsignatarius en skriftlig Meddelelse og deri gøre ham opmærksom paa, hvis han befrygter, at de forskellige Modtagere ikke vil betale Tolden og Fragten straks efter Udlosningen, at han da gør Forbud imod Varernes Udløvelse fra Toldboden.

Varerne der paa Stedet maa jo altid være mere værd end Fragten og Tolden, og saaledes bliver det vel lettere at formaa Konsignatarius til at udklarere Skibet og gøre Udlæget, saa længe han har Varerne i Pant, hvis Modtagerne fandt paa ikke at ville afhente Varerne.

Mit Skib, 246 Reg. Tons, blev ikke maalt i Port-au-Prince, og jeg tror nok, at de der som Regel tage Skibenes Maalebrev gyldige, idet jo ogsaa Størrelsen staar anført i de forskellige af den haytianske Konsul undertegnede Manifeste; derimod er det vistnok almindeligt at maale Skibene i de mindre Havne paa Kysten, naar de komme udenrigs fra.

I Saint Marc var jeg sammen med en norsk Bark, som kom fra Martinique, og i hvor vel Skibet 18 Maaneder forud havde losset i Port-au-Prince og lastet i Grande Saline, blev det dog i Saint Marc efter endt Ballastløsning maalt og tilmed 60 Tons større end Skibets Register-tonnage; i Port-au-Prince var Skibet 250 Reg. Tons, nu derimod efter den ny norske Maaling kun 484 Reg. Tons, og Toldvæsenet fik det til 544 Tons. Der maaes som om et Skib var en firkantet Kasse, uden at tage Hensyn til de forskellige Skibes Konstruktioner; den største Længde, Bredde og Dybde tages og multipliceres med hverandre og divideres med et bestemt Tal, hvorved de mene, at Erfaringen har lært dem, at de faa Skibets R. T.

Imod den Maaling, at Skibet blev 60 Tons større, protesterede naturlig Kaptajnen, thi det var ensbetydende med en forøget Tonnageafgift af ca. 120 Dollars; dog imod at give Toldvæsenet 70 Dollars i Gratifikation vilde de tage Størrelsen som efter Maalebrevet; da Kaptajnen imidlertid ikke vilde indgaa derpaa, blev det ved det en Gang maalte.

Kort før Afsejlingen blev Kaptajnen af den norske-svenske Generalkonsul i Port-au-Prince underrettet om, at der imellem den haytianske og norske Regering var en Traktat, og at de som Følge deraf skulde tage det norske Maalebrev gyldigt; i Saint Marc vilde de imidlertid ikke tage Hensyn dertil, og Kaptajnen maatte ogsaa ved Udklarering betale for de ekstra 60 Tons; om de Penge nu blive tilbagebetalte, vil »Norges Sjøfartstidende« vel en Gang give Oplysninger om.

*Emil Holm,*

Fører af Skonnerbrig »Henriette« af Marstal.

## Kutyme ved Ladepladserne

### Söderhamns Distrikt,

tiltraadte af Ljusne—Woxna Aktiebolag, Ljusne. Bergvik & Ala Nya Aktiebolag, Djupvik & Nyhamn. Kälsskärs Aktiebolag, Källskär. James Dickson & Co. (Svartsviks Aktiebolag), Sandarne. Olof Wijk & Co. (Långgrörs Aktiebolag), Långgrör. Åsbacka Trävaru Aktiebolag, Åsbacka. Marma Sägverks Aktiebolag, Stugsund. Ad. F. Hillman, do. Herr G. Schöning, do. Kilafors Jernverks Aktiebolag, do. Söderhamns Trävaru Aktiebolag, do. Wallsta Ångsågs Aktiebolag, do.

### Dampskibs-Lastning.

*Forsinket Ankomst.* Ankommer et Dampskib mere end 3 Dage efter den Tid, som Rederiet eller Kaptajnen har opgivet, skal denne betale Aflasteren i Leje af Prammene og for Tilsyn med det i disse indlastede Træ, 5 Kr. pr. Dag for hver Pram, der ved Damperens Ankomst ligger færdig med Last til denne. Tiden beregnes fra 3 Dage efter den opgivne Ankomsttid til Lastningen paabegyndes. Der gøres altid Undtagelser, dersom Damperen er forsinket paa Grund af Ulykkestilfælde eller Vejrforhindringer.

*Rengjøring.* Førend Lastningen paabegyndes, skal Damperens Laster være ordentlig fejede og rengjorte.

*Lastning.* Anmeldelse om, at Damperen er klar til at modtage Ladning, skal, i Overensstemmelse med den

svenske Lov, indgives til Aflasteren imellem Kl. 9 F. M. og 4 E. M.

Ladningen udleveres efter som Damperen kan modtage og stuve samme, i den paa Pladsen gængse Arbejdstid, med mindre daarlig Vejr eller Is ved Kajerne og i Prammene lægge Hindringer i Vejen. Dog er Aflasteren ikke forpligtet til at udlevere Ladning senere end Kl. 6 E. M., og i intet Tilfælde mere end 90 Str. (Petersbg. Standards) pr. Dag.

*Dækslast.* Kaptajnen skal indgive skriftlig Rekvisition paa den ønskede Dækslast, med Angivelse af Standard-Antallet; og i Tilfælde af, at der forlanges og udleveres mere end 10 % af den Dækslast, der i Virkeligheden tages om Bord, og det tiloversblevne saaledes efterlades af Kaptajnen, er denne forpligtet til at betale Aflasteren 5 Kr. pr. Stand. i Godtgørelse for igen at modtage det, som er afleveret for meget.

Naar Ladningen indtages ved Hjælp af Dampspil, skal der anvendes Tougstropper eller Lossekæderne skulle være klædte. Dampspil maa ikke bruges til at indtage høvlede Brædder med. For at beskytte uhøvlede Brædder, der lastes med Dampspil, skal Skibssiden være forsynet med Platforme eller Planker.

Under Regn og Snevejr skal Lugerne være tildækkede. Aflasterens Arbejdere maa — uden dennes Tilladelse — under ingen Omstændigheder benyttes af Kaptajnen. Til Skibets Udklarering kan der gøres Fordring paa 12 Timer efter endt Lastning.

*Nord. Skibsrederforenings Cirk.*

## Fragtmarkedet.

Ugen har ikke bragt nogen Overraskelse af Betydning. Overalt er der rigelig Tilbud af Tonnage, kun synes enkelte Kullaster fra Østkysten til danske Havne at være ret presserende, hvorfor der bydes 3 pence højere Fragt, saaledes noteres Grimsby—Kjøbenhavn  $4/3$  à  $4/4\frac{1}{2}$  imod  $4/$  sidste Uge for Dampere indtil 1000 Tons, og Firth of Forth—Kjøbenhavn en lignende Rate med samme Stigning. Befragtingernes Antal er imidlertid ringe, og Rederierne har, i ethvert Fald i det store Marked, betydelig Vanskelighed ved at finde nogenlunde lønnende Beskæftigelse for prompt Tonnage, ja de tvinges ofte til at acceptere tabbringende Fragter blot for at komme videre, maaske til nye Skuffelser. Imidlertid er Haabet til Efteraaret paa ingen Maade svækket, vil blot Tilstrømningen kunne reguleres noget, tegner Aarets sidste Maaneder godt. En Ting, der paa vort hjemlige Marked alligevel vil komme til at indvirke uheldigt, er den tidligere omtalte kolossale Invasion af Majs. Der maa lang Tid til at fordøje disse Bjærg af Korn og Foderstoffer, og Købelysten hos vore Købmænd er som Følge deraf ringe. Vi spaa for Eksempel vore mindre Sejlere en uheldig Sæson i Oliekagetransporten, specielt fra de franske Kanalhavne, hvor man dog tidligere har fundet meget lønnende Beskæftigelse; dertil kommer, at de franske Møller ikke udbyder større Partier og næppe, selv om Købelysten skulde stige, vil se sig i Stand til at effektuere større Ordre; denne Branche maa derfor lades ude af Betragtning i vore Sejlskibsrederes Kalkulationer. Tilbage bliver da som Retur hjemefter Clayfragterne og Kullene. Vi tilraade derfor Sejlskibsrederne at have Bikket rettet paa Lasterne fra Østersøen til britiske Havne og kombinere Returfragterne hjem derfra. For Sejlere noteres 80/100 Std. Kalmar—Folkstone 27/, 160/230 Std. Norrkøping—Yarmouth 26/, 2/225 Std. Kortprops, Sundswall—Cardiff 27/6, 250/300 Std. Firewood, Hernösand—London 29/, Grimsby 29/, Hartlepool 26/ à 27/, 200 Std. D. B. Wiborg—Plymouth 30/ à 31/, 140 Std. Ræfse—

Grimsby 25/ à 26/. Fra Uleåborg slutes mindre Sejlere med Tjære 1/9 til Østkyst London. Af Returfragterne kan f. Eks. nævnes Kul Newcastle—Flensborg 5/6 à 5/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, fra Firth of Forth til Østersøens nedre Havne 6/— à 6/6, efter Pladsernes Beliggenhed og Lasternes Størrelse, med Udsigt til yderligere Stigning. Fra Middlesbro kan opnaas til Wiborg 5/3 à 5/6 Salt, Åbo 5/6; fremdeles noteres Middlesbro—Wisby, 200 Tons Fosfat 6/ à 7/6, Norrkøping 5/6 à 6/, Hudikswall 5/6 à 6/; Middlesbro—Königsberg 6/ pr. Ton Salt. Clayfragterne. Fra Charlestown eller Fowey kunne Raterne sættes: til Petersborg ovenfor Broerne 8/ à 9/, nedenfor Broerne 7/6 à 8/, til Stettin 6/6 à 7/, Gefle 6/, Norrkøping 6/6, fra Plymouth til Stettin 7/ à 7/3. Fragterne ere ikke store, men Udsigterne gennemgaaende gode, og Befragtingerne til de dyre franske Havne vil kun medføre Ballastforsejling til over Kanalen.

Fra det større Sejlskibsmarked kunne vi i Flæng gribe følgende Rater: Glasgow—Capetown 19/6 à 20/; Leith—Rio 16/6 à 17/, Swansea—San Francisco 17/, Firth of Forth—Montevideo, Buenos Ayres, Boca eller La Plata 17/, Santos 20/. Jamaica—Havre 25/, Hamburg 25/ à 25/6, Laguna U. K. Continent 28/9 og 38/9. Trinidad—Stettin 18/, Asfalt i Tønder. NewOrleans, Østersøen 19/ Oliekager, Pensakola U. K. Continen 100/, Halifax Cardiff 38/9 à 40/, Bridgewater (N. S.) Cardiff 40/ à 41/3, Rochefort 53 à 54 frcs.; Mobile U. K. Continent 100/ og 102/6; Quebec Greenock eller Liverpool 18/ à 19/, St. Thomas Vestbritannien 2/500 Std. 42/6, St. John Østkyst Irland 42/6 à 45/, Miramichi Newport 44/, Bankok til U. K. Continent 60/ pr. Load Teaktræ, Oktober November Lastning. Der er forøvrigt sluttet talrige større Sejlere ud til Rio, La Plata, Capetown, og de vigtigste Ordre synes dækkede, hvorfor man sporer er mindre Tilbagegang i Raterne.

Dampskibs trafikken paa Østersøen gaar ret livlig. I de større Kornafskibningspladser begynder nu Magasinerne at fylde, og fra Floderne kommer Transport paa Transport af Korn og Træ. Riga fører endnu an blandt de russiske Østersøhavne, og herfra er allerede afskibet talrige Bjælkelaster til Kontinentet, ligesom Æggeafloadningerne nu ere i fuld Gang til gode Rater; man fylder imidlertid ikke de store »Tramps« saa let med Æg; trods Hønen er et flittigt Dyr, overstiger dog denne Opgave dens Kræfter, og Æggeeksporten foregaar da hovedsagelig i mindre Partier, der altid modtages med Glæde af Rederne, men ligesaa ofte maa vore Redere ved Manifestets Udfærdigelse erkende, at de ved Befragtingens Afslutning af russiske Mæglere lovede store Æggepartier kun figurerede som Løkkemad; den lovede Gevinst blev til et stort Vindæg, og de Baade, der bleve »anlagte« dernede uden bestemt Rate, faa da et ret tarveligt Udbytte af Spekulationen. Petersborg noterer London 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Rotterdam eller Amsterdam 1/3, Antwerpen, Ghent og Dunkirk samme Rate, Rouen 1/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, alt Hvedebasis. Reval holder omtrent samme Fragt. Libau, London giver 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 11<sup>1</sup>/<sub>4</sub> pence, samme Fragt til Hull eller Rotterdam, som sædvanlig paa Havrebasis. Fra Petersborg til Danmark noteres rent nominelt 12/13 Rmk. Rug. Fra Kronstadt til Grangemouth eller Leith søges Tonnage for Træ til 20/ à 20/6 per Standard D/B, 21/6 Boards. London eller Hull er 1/ højere, og Rotterdam eller Amsterdam giver 13 Hfl. Træmarkedet til Danmark fra Botten har ikke undergaaet nogen Forandring; her gaar det kun smaat, og Udsigterne ere ikke lovende førend i Saisonens sidste Maaned, der tegner livlig; det gaar her som overalt, det er først i sidste Kvarter, man tager sin Beslutning og dækker sig ind for Vintermaanederne.

Kulmarkedet staar, med de faa Undtagelser, berørte i Begyndelsen, omtrent som for 8 Dage siden. Fra Cardiff noteres til Kronstadt 4/6, Stockholm 4/9, Danmark 4/6 à 4/9; til Middelhavet er sluttet Valencia 7/, Genua 7/, Port Said samme Fragt, Venedig 8/, Marseilles 8<sup>1</sup>/<sub>4</sub> francs. Fra Firth of Forth bydes 8/9 til Venedig eller

Triest for Damper paa circa 2000 Tons, Boness Genua giver 7/6, Tyne Marseilles noteres til 7/3. Cardiff Singapore giver 17/. Returfragterne fra Middelhavet ere livløse som i den seneste Tid og Udsigterne til Stigning kun ringe; fra Alexandria tør kun noteres 6/ à 6/3 per Ton Frø, 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 1/3 per quarter Korn paa berth terms, mindre Baade slutes til 7/6 og 1/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> til U. K. Forøvrigt kunne vi notere Salonica Antwerpen eller Rotterdam 7/6 for en 11000 quarters Baad.

Sortehavet og Azoff ere matte, som ventet er i disse Sommermaaned; der er sluttet Odessa, Kjøbenhavn 2200 Tons Damper 8/6, 20/30 Juni, Odessa L. H. A. R. 7/3, Option Hamburg 7/9, Azoff U. K. Cont. 10/ any, 10/3 Hamburg, Taganrog Bremen 9/. Sulina any direct 8/, Hamburg 8/6, Sulina Belfast 8/, Donau Antwerpen eller Rotterdam 9/3 prompt.

Amerika, der har tilført Europa og ikke mindst Danmark saa store Tab ved daarlige Kornlaster, ligger for Øjeblikket stille hen med nominelle Rater af 2/3 fra Northern range til U. K. Cont. men samtidig synes det som der til Efteraaret forberedes den store Eksport, og endnu holder Tiltroen hertil sig blandt Rederierne; der søges fremdeles Tonnage per August til 3/3, og vilde man allerede nu kaste Tonnage paa Markedet, opnaaedes sikkert 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> pence mere; imidlertid holdes der igen og kun faa Afslutninger have fundet Sted per Efteraaret, sikkert til Held for det store Hele. Forøvrigt er sluttet New Orleans O. C. 10/6 prompt paa nett charter, Northern range Danmark 2/6 Juli Lastning. Pensacola Genua 107/6 Juni og noteres Pensacola U. K. Cont. 100/ à 102/6 any size.

Vi have modtaget følgende, dateret Kronstadt d. 8. Juni.

Medens Skibsfarten i Aar hidtil har bevæget sig, og ogsaa for nærværende bevæger sig, inden for forholdsvis snævre Grænser, er der stor Sandsynlighed for, at der længere hen paa Sommeren vil blive en meget livlig Afskibning af Kornvarer og Trælast; idet store Afslutninger, i Særdeleshed i sidst nævnte Artikel, allerede paa Forhaand ere gjorte.

Idet jeg tillader mig at henlede Rederiernes Opmærksomhed herpaa, tror jeg at turde forudsige, at Raterne heroppe henimod Efteraaret ville blive ret antagelige, hvorfor jeg navnlig tør anbefale de Sejlskibsrederier, som have Skibe under Vejs til St. Petersburg, ikke at forhaste sig med Afslutning af udgaaende Fragter, men helst at oppebie Skibenes Fremkomst.

I de sidste Dage har jeg sluttet større Sejlskibe fra St. Petersburg og herfra til resp.

21/— direkte Boness

og 21/6 d. Firth of Forth always afloat og tror jeg snart at kunne komme lidt højere.

Hans Smith.

## Ugens Havarier.

Ribe, Barkskeib af Ribe, er d. 9. ds. ankommet til Falmouth med en Del Skade paa Rigningen.

Eugène Rouzel, af Nantes, er indslæbt til Thorshavn meget havareret. Skibet, der maa repareres, var paa Rejsen fra Nordfjord til Hjemstedet.

Hartburn, Dpsk. af W. Hartlepool, kom d. 11. ds. paa Rejsen fra Kwik til Brest med Plankelast paa Grund paa Nordre Røse. Flot efter at en Del af Dækslasten var kastet over Bord.

Ingeborg Elisabeth, Galease af Marstal, er sunken udfor Fredericia efter Kollision med Dpsk. Sønderjylland. Besætningen bjerget. Ladningen bestod af Mursten.

Albis, Dpsk. af Hamburg, er d. 14. ds. ankommet hertil fra Liverpool med Stykgods. Skibet har været inde i Stornoway for at faa en Maskinskade udbedret.

## Fra Sø og Land.

Meddelelse fra Udenrigsministeriet.

Det henstilles til den ærede Redaktion gennem »Dansk Søfartstidende« at henlede danske Skibsrederes Opmærksomhed paa, at samtlige Trælasthandlere i Kragerø ere blevne enige om at benytte den i Fjor i Laurvig og Skiensfjorden vedtagne ny Beregningsmaade for en Laurvig Standart »kort Props«. I Følge Beretning fra Generalkonsulen i Christiania er Forholdet mellem den ny og den gamle Beregning følgende:

	Gammel Beregning.	Ny Beregning.
1 Laurvig Std. af $2\frac{1}{2}$ " Top	= 2750 løb. Fod	= 2700 løb. Fod.
3"	= 1650	= 1800
$3\frac{1}{2}$ "	= 1300	= 1400
4"	= 1100	= 1100
$4\frac{1}{2}$ "	= 920	= 950
5"	= 750	= 800
$5\frac{1}{2}$ "	= 620	= 650
6"	= 500	= 550

Fra Skagen skrives til os:

Den 30. Maj d. A. er paa Skagen Nordstrand fundet indlevet et Venstreunderarmsben med vedhængende Bendele af Haanden, paa hvis Ringfinger sad en glat Guldring af 20 Karats Guld med indgraveret T. A. 18  $29\frac{1}{2}$  88. Paa Armbenet fandtes Rester af Tøjet af en graa blaalig Flonelsekjorte.

Ifølge »Norsk Veritas« er der paa norske Værfter i 1896 bygget 8 Sejlskibe paa 2,840 Reg. Tons, hvoraf et var et Staaletskib paa 349 Reg. Tons. I samme Aar anskaffedes fra Udlandet 28 Træ- og 23 Jærn-Sejlskibe paa respektive 17,227 og 19,455 Reg. Tons. Af Dampskibe blev 2 af Træ paa 376 Reg. Tons og 25 af Staal paa 3,663 Reg. Tons byggede i Norge; 18 af Staal paa 18,213 Reg. Tons bleve bestilte byggede uden for Norge af norske Redere, medens 2 Træ-, 25 Jærn- og 3 Staal-Dampere bleve købte færdige i Udlandet, disse sidstes respektive Tonnage er 399, 15,917 og 3,024 Reg. Tons. Den norske Handelsflaade forøgedes i Aarets Løb med 50 Dampskibe paa 28,952 Tons, medens Sejlskibsflaaden aftog med 139 Skibe, 57,402 Tons. I Begyndelsen af 1897 var der paa norske Værfter 14 Sejlskibe og 24 Dampskibe paa Beddingen.

Imellem Bestyrelsen af Nord-Østersø-Kanalen og et større Antal Skibsredere og Købmænd har der i den forløbne Uge fundet Konferencer Sted i Stettin, Königsberg og Danzig. Resultaterne af disse var, at Rederne udtalte, at Kanaltrafikken næppe vil tiltage betydeligt, med mindre Taksterne blive yderligere reducerede, hvortil Formanden i Kanalbestyrelsen svarede, at de nuværende Takster maatte forsøges i længere Tid, førend man atter forandrede dem.

Den 12te ds. afholdtes i Sø- og Handelsretten Søforhør angaaende Sammenstødet mellem Dampskibene »Hekla« og »Mississippi«, der fandt Sted i Atlanterhavet d. 27de Maj d. A. Ifølge Skibsdagbogen og Vidnernes Forklaring var det den nævnte Dag taaget og Hekla gik med mindsket Fart, til der 5,35 E. M. hørtes en Dampers Sirene forude, hvorefter Maskinen stoppedes. Da Damperen, der viste sig at være Mississippi, kort efter kom til Syne, blev der givet Ordre til at »bakke fuld Kraft« i Heklas Maskine. Da man fra Hekla fik Øje paa Mississippi, antages Afstanden fra denne at have været 3 à 4 Kabellængder. Mississippi, der kom lidt fra Styrbord, krydsede Heklas Bort under bagbords Ror og svingede derved med sin Agterende ned mod Heklas Stævn, saa at denne traf Mississippis bagbords Laaring omtrent ud for den 4de Mast. Hekla gjorde næsten ingen Fart i Kollisionsøjeblikket. Efter at have fundet Mississippi, der var bleven horte i Taagen, og forvissat sig om, at den ikke trængte til Hjælp, besluttede Kapt. Laub, efter Samraad med sine Officerer, at fortsætte Rejsen.

I Hekla, der havde faaet Stævnen og Boven knust over Vandgangen, gik man i Gang med at afstive Forskoddet, hvormed 6 norske Tømmermænd, der vare om Bord som Passagerer, vare behjælpelige. Rejsen fortsattes derpaa uden særlige Begivenheder, og Skibet ankom d. 7de ds. til Christiania og den 9de ds. hertil.

*Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonceafdeling.*

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Antwerpen 4. Juni, bestemt til St. Petersburg. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Le Havre 12. Juni, bestemt til Kbhvn. — Antwerpen, Caroc, ankom til St. Petersburg 15. Juni. — Castor, Holm, ankom til Messina 15. Juni, bestemt til Malaga, Cadiz. — Chr. Broberg Harder, afgik fra Kbhvn. 16. Juni, bestemt til Malaga, Barcelona, Genua, Livorno, Messina. — Dagmar, Gade, afgik fra Southampton 8. Juni, bestemt til Malaga. — Douro, Brabrand, ankom til Pernau 13. Juni, bestemt til Kbhvn., Oporto, Lissabon. — Georgios I, Kihl, ankom til Antwerpen 6. Juni, bestemt til Piræus, Smyrna, Konstantinopel, Batoum, Odessa. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Kbhvn. 16. Juni, bestemt til St. Petersburg. — Kiew, Rabe, afgik fra Kbhvn. 14. Juni, bestemt til Bordeaux. — Kursk, Staal, ankom til Oporto 12. Juni, bestemt til Bordeaux. — Leopold II, Kruse, ankom til Odessa 6. Juni, bestemt til Antwerpen. — Louisiana, Jensen, ankom til St. Petersburg 24. Maj, bestemt til Rotterdam. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Kbhvn. 15. Juni, bestemt til Piræus, Trebizonde, Batoum, Novorossisk, Odessa. — Nicolai II, Jespersen, ankom til St. Petersburg 1. Juni, bestemt til Riga. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til St. Petersburg 1. Juni, bestemt til Antwerpen. — Omsk, Rasmussen, ankom til Odessa 7. Juni, bestemt til Smyrna, Antwerpen, Kbhvn. — Tejo, Fenger, afgik fra Lissabon 16. Juni, bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, afgik fra Kbhvn. 15. Juni, bestemt til St. Petersburg. — Viking, Jørgensen, afgik fra Reval 13. Juni, bestemt til Kbhvn. — Xenia, Ingerslev, ankom til St. Petersburg 16. Juni.

Anglo Dane, Petersen, afgik fra Antwerpen 13. Juni, bestemt til Libau. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Frondhjem 14. Juni, bestemt til Kbhvn., Stettin. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom til Antwerpen 8. Juni, bestemt til Riga. — Ceres, Corfitzon, afgik fra London 10. Juni, bestemt til Libau. — Charkov, C. Fischer, pass. Hanstholm 13. Juni, bestemt til Libau. — Christian IX, Møllerup, afgik fra London 13. Juni, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Christiansund, Bay Schmith, ankom til Stettin 13. Juni, bestemt til Kbhvn., Vestnorge. — Constantin, Bloch, ankom til Riga 11. Juni, bestemt til Antwerpen. — Fanø, Clausson-Kaas, ankom til Libau 14. Juni, bestemt til London. — Frederik, Harboe, ankom til Pillau 13. Juni, bestemt til Kbhvn., Hull. — Georg, Petersen, pass. Skagen 13. Juni, bestemt til London. — Jolantha, Lind, ankom til Antwerpen 9. Juni, bestemt til Kbhvn. — Kasan, Thomsen, ankom til Kbhvn. 13. Juni, bestemt til London. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 5. Juni, bestemt til Island. — Louise, Wiborg, afgik fra Kbhvn. 12. Juni, bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, ankom til Kbhvn. 15. Juni, bestemt til Manchester, Liverpool. — Morsø, Frisenette, ankom til London 10. Juni, bestemt til Hamburg, Kbhvn. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 13. Juni, bestemt til Kbhvn., Riga. — Nishnij Novgorod Harder, afgik fra Riga 13. Juni, bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, ankom til Kbhvn. 14. Juni, bestemt til Riga. — Perm, Christensen, ankom til London 13. Juni, bestemt til Hamburg, Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom til Hull 14. Juni, bestemt til Kbhvn., Libau. — Romny, Kromann, ankom til Libau 11. Juni, bestemt til Kbhvn., Hull. — Thyra, Ryder, afgik fra Leith 20. Maj, bestemt til Island. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 14. Juni, bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Antwerpen 13. Juni, bestemt til Kbhvn. — Vesta, Svensson, afgik fra Leith 4. Juni, bestemt til Island.

Ficaria, J. V. Fenger, afaar fra Kbhvn. 17. Juni, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Paaske, afgik fra Leith 15. Juni, bestemt til Odense. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 16. Juni, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 16. Juni, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens, Aalborg. — Kronen, J. Borries, afgik fra Newcastle 15. Juni, bestemt til Aalborg. — Esbjerg, C. Bentzen, afgik fra Odense 16. Juni, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 17. Juni, bestemt til Newcastle via Frederikshavn.



**Thingvalla.** Norge, Knudsen, afgik fra Kristianssand 28. Maj, ankom til New-York 11. Juni. — Island, Skjødt, afgik fra Kristianssand 13. Maj, paa Rejse til New-York. — Amerika, Thomsen, afgik fra New-York 5. Juni, paa Rejse til Kbhvn.

**Kjøbenhavn.** Jylland, H. Jensen, afgik fra Riga 8. Juni, ankom til Antwerpen 14. — Fyen, P. Hansen, afgik fra Rotterdam 14. Juni, bestemt til Blyth. — Hafnia, H. E. Neergaard, afgik fra Kbhvn. 15. Juni, ankom til Helsingør 15. — Russia, A. Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 12. Juni, ankom til Riga 14. — Carl Hecksher, A. G. Starck, afgik fra Riga 12. Juni, bestemt til Dortrecht. — Dania, C. Troensegaard, afgik fra Baltimore 18. Maj, ankom til Aarhus 9. Juni. — Normannia, A. Rasmussen, afgik fra Sundsvall 14. Juni, ankom til Ljusne 14.

**Østersøen.** Maja, Storm Hansen, afgik fra Kbhvn. 2. Juni, ankom til Helsingør 2. — Ella, C. F. Hansen, afgik fra Hamburg 12. Juni, ankom til Kbhvn. 13. — Rita, A. P. Skov, afgik fra London 13. Juni, ankom til Hull 14. — Patria, C. Andersen, afgik fra Riga 6. Juni, ankom til Amsterdam 11.

**Union.** Olga, P. J. Jørgensen, afgik fra Vestervik 12. Juni, bestemt til Antwerpen. — Anglia, E. Erichsen, afgik fra Newcastle 12. Juni, bestemt til Neufahrwasser. — Scotia, H. Nielsen, afgik fra Svendborg 4. Juni, bestemt til Archangel. — Frisia, N. N. Fisker, afgik fra Riga 4. Juni, ankom til Rotterdam 10. — Gallia, N. L. Nielsen, afgik fra Riga 30. Maj, ankom til Dordrecht 5. Juni.

**Danmark.** Rolf, J. G. Hahn, afgik fra Kbhvn. 5. Juni, ankom til Riga 8. — Thorvaldsen, P. N. Pii, afgik fra Kbhvn. 9. Juni, ankom til Libau 11. — Absalon, Skjødt, afgik fra Riga 12. Juni, passeret Kbhvn. 14., bestemt til Dunkirk. — Ansgar, V. Larsen, afgik fra Rotterdam 12. Juni, bestemt til Grangemouth. — J. N. Madvig, H. S. A. Olsen, afgik fra Kronstadt 12. Juni, bestemt til Dunkirk. — Hamlet, W. E. Sommer, afgik fra Newcastle 3. Juni, ankom til Riga 8. — Helge, D. G. Matthiessen, afgik fra Wyborg 10. Juni, passeret Kbhvn. 14., bestemt til Nantes.

**Dannebrog.** Amalienborg, Schultz, afgik fra Bremen 15. Juni, bestemt til Wiborg. — Christiansborg, Petersen, ankom til Strømfors 12. Juni. — Frederiksborg, M. Kühl, ankom til Kbhvn. 14. Juni. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Dunkirque 14. Juni, bestemt til Blyth. — Rosenborg, Fischer, ankom til Blyth 13. Juni. — Uranienborg, Olsen, ankom til Frederikshavn 12. Juni, bestemt til Terneuzen. — Joinsborg, Schultz, ankom til Skutskær 11. Juni. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Garston 16. Juni.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Jægersborg, Andersen, ankom til Skellefteå 9. Juni. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Riga 11. Juni, bestemt til Dunkirque. — Skodsborg, Jensen, afgik fra Bremen 11. Juni, bestemt til Åbo. — Guldborg, Schmidt, afgik fra Sundsvall 11. Juni, bestemt til Havre.

**J. Lauritzen, Esbjerg.** Neptun, Jessen, afgik fra Methil 15. Juni, bestemt til Frederikshavn. — Nerma, Degn, ankom til Treport 10. Juni. — Nordsoen, Schmidt, afgik fra Methil 11. Juni, ankom til Esbjerg 13.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, afgik fra Hull 12. Juni, bestemt til St. Petersburg. — Agnete, Jensen, afgik fra Burntisland 12. Juni, ankom til Kiel 15. — Hermia, Sørensen, ankom til Dunkirk 11. Juni. — Alice, Kraemer, afgik fra West Hartlepool 11. Juni, ankom til Newcastle 11. — Bornholm, Petersen, ankom til Plymouth 14. Juni. — Gøteborg, Madsen, afgik fra Stockholm 13. Juni, ankom til Nørkøping 14. — Rønne, Hintze, afgik fra St. Petersburg 13. Juni, bestemt til England. — Marstrand, Jensen, ankom til St. Petersburg 13. Juni.

**Nordsoen.** Ekliptika, Callesen, afgik fra Kbhvn. 12. Juni, bestemt til St. Petersburg. — Sirius, Jensen, afgik fra Blyth 5. Juni, bestemt til St. Petersburg. — Urania, Louis Lund, afgik fra Kbhvn. 11. Juni. — Saturn, J. Hansen, afgik fra Riga 6. Juni, ankom til Antwerpen 15. — Pallas, Christiansen, afgik fra Reval 11. Juni, bestemt til Hull. — Nordland, Svendsen, afgik fra St. Petersburg 13. Juni, bestemt til Rotterdam. — Finland, N. Pii, afgik fra Stugsund 11. Juni, bestemt til Honfleur. — Holland, Schmidt, afgik fra Grangemouth 9. Juni, ankom til Kbhvn. 12. — England, Petersen, afgik fra Helsingfors 14. Juni, bestemt til Rotterdam. — Tydskland, Jørgensen, ankom til Grangemouth 14. Juni. — Skotland, Brandt, afgik fra Frederiksværk 12. Juni, ankom til Libau 14. — Swarland, Andresen, afgik fra Warkworth 12. Juni, bestemt til Vejle.

## Sejlskibe.

**Fano.** Nordby, Mary José, Ankensen, ankom paa Kjøbenhavns Red 7. Juni fra Sydhavet, bestemt til St. Petersburg. — Anna & Emmy, Svarrer, ankom til Maracaibo 4. Juni. — Maracaibo, Svarrer, ankom til Maracaibo 5. Maj fra Hamburg. — Elisabetha, Fischer, afsejlet fra Maracaibo 3. Maj til Falmouth f. O. — Johanne, Nielsen, passeret Dungeness 7. Juni fra Hamburg til Guayaquil. — Anita, Lybecker, ankom til London 9. Juni fra Rio Gallegos. — Union, Svarrer, afsejlet fra New-York 10. Juni til Kap. — Amete, Nielsen, prajet 3. Maj paa 9° N. Br. 28° V. Lgd. fra Hamburg til Tahiti.

— Bertha, Nørholm ankom til Falmouth 9. Juni fra Maracaibo, beordret til Liverpool. — Wilhelmine, Oldefar, ankom til Falmouth 11. Juni fra Rosario, beordret til Barrow. — Doris Brodersen, Nielsen, afsejlet fra Rio Janeiro 13. Juni til Fernandino (Florida). — Esmeraldo, Pedersen, ankom til Brunsvig 10. Juni fra Vestkysten af Amerika. — Gladstone, Christiansen, ankom til Sundsvall 13. Juni fra Rotterdam.

• **Rønne.** Odin, Møller, ankom til Faxe Ladeplads 5. Juni. — Næstved, Larsen, ankom til Rügenwalde 6. Juni. — Tordenskjold, Larsen, ankom til Kjøbenhavn 6. Juni. — Hermod, Grønvald, ankom til Rendsburg 6. Juni. — Rolf, Jacobsen ankom til Kjøbenhavn 9. Juni. — Prøven, Bidstrup, ankom til Stockholm 10. Juni. — Bornholm, Grønnegaard, ankom til Kronstadt 10. Juni. — Camtoos, Petersen, ankom til Archangel 11. Juni. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Kjøbenhavn 11. Juni.

**Fano.** Sønderho, Anna, Mortensen, ankom 5. Juni til Rochester fra Søderhamn. — Ribe, Schou ankom 9. Juni til Falmouth fra Rosario. — Else, Thomsen, ankom 9. Juni til Plymouth fra Rosario. — Alerida, Petersen, ankom 12. Juni til New York fra Rio Grande. — Hans, Binch, ankom 12. Juni til Liwerpool fra Maracaibo.

**Chr. Simoni, Aalborg.** Svanen, H. C. Jensen, afgaaet fra Sundsvall 2. Juni, bestemt til Irvine. — Carl, Jens Andersen, ankom til Kronstadt 11. Juni. — Caroline Smith, J. D. Ægidiussen, afgaaet fra Riga 10. Juni, bestemt til Newcastle.

**Marstal.** Saga, H. Clausen, ankom til Sundsvall 12. Juni. — Niels Juel, A. Nielsen, ankom til North Shields 13. Juni. — Henriette, Emil Holm, ankom til Gefle 12. Juni. — Hildur, Lauritz Schmidt, ankom til Sundsvall 13. Juni. — Freden, Eriksen, ankom til Vestervig 10. Juni. — Norden, Chr. Kromann, ankom til Gefle 11. Juni. — Hosanna, Hay, ankom til London 10. Juni. — Juliane, Christensen, ankom til Apple dore Devon 10. Juni. — Livingstone, W. Christensen, ankom til Dysart 9. Juni. — Argus, H. A. Svane, ankom til Dysart 9. Juni. — Aurora, J. R. Raahauge, ankom til Kbhvn. 5. Juni. — Thyra, Rasmussen, ankom 7. Juni paa Kbhvns Red paa Rejse fra Riga. — Ingeborg, R. Svane, ankom til Rønne 7. Juni. — Eden, P. K. Mikkelsen, som 18. Maj ankom til Falmouth f. O. fra Port of Spain er 9. Juni beordret at afsejle til London. — Agent Petersen, J. Frederiksen, var ifølge Brev til Rederiet 19. Maj sejlklar i St. Ann's Bay (Jamaica) bestemt til London med en Lading Rom. — Fylla, J. H. Christensen, ankom til Mullerup 8. Juni. — Kodan, P. K. Hansen, ankom til Præstø 9. Juni. — Hebe, F. Clausen, ankom til Riga 9. Juni. — Elise Marie, H. H. Hermansen, ankom til Kjædeby (Langeland) 10. Juni. — Sirius, R. A. Hansen, ankom til Kramfors (Hernøsand Distrikt) 10. Juni. — Sylfid, Johs. Kromann, var 18. Maj sejlklar i Puerto Cabello (Vestindien) bestemt til Hio Hacka Granada. Sydamerika) for at indtage en Lading Divi Divi til Kanalen for Ordre — Sylfiden, Chr. Bøje, ankom til Hjortholm (Langeland) 9. Juni.

**Svendborg.** Guldborg, Rasmussen, ankom til Råfsø, 9. Juni. — Elise Bay, Petersen, ankom til Riga 9. Juni. — Skirner, Nielsen, ankom til Plymouth 8. Juni. — Mine, Møller, ankom til Shoreham 8. Juni. — Kirstine, Dam, ankom til Libau 9. Juni. — Peter, Jørgensen, ankom til Libau 9. Juni. — Athene, Frederiksen, ankom til Lorient 9. Juni. — Fides, Nielsen, ankom til Fowey 9. Juni. — Triton, Nielsen, ankom til Nedre Kalex 10. Juni. — Ludvig, Larsen, ankom til Helsingfors 11. Juni. — Vega, Rasmussen, ankom til Lybæk 11. Juni. — Concordia, Henriksen, ankom til Omeå 11. Juni. — Saga, Hansen, ankom til Åbo 12. Juni. — Fortuna, Christiansen, ankom til Drøbak 13. Juni. — Carmen, Hansen, ankom til Råfsø 13. Juni. — Klaus, Iversen, ankom til Kotka 13. Juni. — Insulaneren, Hansen, ankom til Hernøsand 13. Juni. — Hauber, Andreasen, ankom til Stetin 14. Juni. — Hertha, Hansen, ankom til Esbjerg 14. Juni. — Fremad, Brandt, ankom til Skellefteå 14. Juni. — Thetis Pihl, ankom til Wasa 14. Juni.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyr 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.

## Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverig.** Øland. Løbet, der fører til *Byxelkrokens* Havn, skal paa N.-Siden afmærkes med en rød Stage med Kost, 57° 19' 46" N. Br. 17° 0' 16" Ø. Lgd., paa S.-Siden med en Stage, 57° 19' 45" N. Br. 17° 0' 15" Ø. Lgd.

**Stockholms Skjærgaard.** En 14 Fods Grund, der hedder *Erosgrund*, er funden mellem *Husarö* og *Furusund* midt ud for *Östra Langö*. Grunden skal afmærkes med en Stage med Kryds. 59° 33' 14" N. Br. 18° 50' 30" Ø. Lgd.

**Baggenfjärden.** Ved Løbet fra *Neglingeön* til Farvandet fra Søen ved *Hufvudskär* til *Gustafsberg* ere følgende Sømærker udsatte i 19 Fod Vand:

En rød Stage med Kost tæt S. for *Saltsücken*. 59° 16' 40" N. Br. 18° 20' 0" Ø. Lgd. En Stage tæt N. for *Karls holmen*. 59° 16' 41" N. Br. 18° 19' 46" Ø. Lgd.

**Bottniske Bugt. Söderhams Skjærgaard.** I Farvandet, som fra Søen fører N. om *Ottergrund* til *Brandthälls* Red, udsættes midlertidig nogle Stager med røde og hvide Flag.

**Finland. Bottniske Bugt.** Den 1ste Juni 1897 er Fyrskibet »*Nahkiainen*» og den 3die Juni Fyrskibet »*Plevna*» igen udlagt paa Station.

**Tyskland.** Paa *Karusche Nehrung* er til Brug ved Opmaaling opført 7 Baaker mellem *Rossitten* og *Sarkau*. De ere Skibsfarten uvekkommende.

**Friesches Haff.** Vraget af Dampren »*Anna*», der laa sunket mellem *Rosenberg* og *Möwenhaken*, er borttaget.

**Kieler Fjord.** Paa *Stoller Grund* Fyrskibs Station ligger endnu Reservefyrskibet, som viser rødt, fast Fyr.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordsøen.** Den 2den Juni 1897. 54° 3' N. Br. 5° 43' Ø. Lgd. Et Vrag, med en Mast c. 25 Fod over Vandet.

**Tyskland.** I *Falsches Tief* er en rød Spirtønde F med Ballon udlagt fra *Cuxhaven* Fyr i N. 16° V. og fra *Neuwerk* Fyr i N. 60° Ø. Tønde F. er nu mærket G. En sort Spidstønde Nr. 6 er udlagt fra *Cuxhaven* Fyr i N. 14° V. og fra *Neuwerk* Fyr i N. 57° Ø.

**Holland. Zuiderzee.** Vraget, som laa S. for *Enkhuizen* paa *Slijk*,  $\frac{3}{4}$  Kbl. fra Stumptønde Nr. 4, er borttaget. Afmærkningen er inddragen. 52° 41' 16" N. Br. 5° 17' 2" Ø. Lgd.

Vraget, som laa sunket i *Oude Hoornsche Gat*, tæt ved Stumptønde Nr. 7 med afkortet Kegle, er borttaget. Afmærkningen er inddragen. 52° 39' 32" N. Br. 5° 18' 41" Ø. Lgd.

Vragtønden, som laa ved Vragstykket paa *Vrouwezand*,  $\frac{1}{2}$  Kbl. S. 60° Ø. for Stumptønde Nr. 6 b, er inddragen, da Vragstykket er forsvundet. 52° 49' 58" N. Br. 5° 25' 8" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 13 vsd *Schokland* Havnehoved er inddragen. 52° 39' 25" N. Br. 5° 47' 4" Ø. Lgd.

Fra den 15de Juni 1897 foretages Skydeøvelser fra Fort *Hoek van Holland*. Skydepladsen begynder af Linier fra Fortet til et rødt Flag paa *Voorne* og til et Fartøj med rødt Flag, begge c. 14,000 Alen fra Fortet. I disse Linier er anbragt et rødt Flag paa *Hoek van Holland* og et Fartøj med rødt Flag c. 8,300 Alen fra Fortet. Over *Nieuwe Rotterdamschen Waterweg* er Pladsen almærket med røde Flag. Naar der skydes, hejser Fortet rødt Flag, og Dampere ligge ude for at vejlede Skibe.

**Nieuwe Maas.** Vraget, som laa sunket ud for *Rotterdam*, mellem Tønde Nr. 8 og Nr. 9, tværs af *Veerhaven*, er optaget.

**England. Thomsen.** *Coldharbour* hvide, faste Fyr med Formærkelser er forandret. Det viser nu hver 6 Sekunder Lys i 3 S., Mørke i 3 S.

**Yarmouth.** Et Udkigstaarn, der bliver 135 Fod højt, opføres omtrent 1 Kbl. N. for Inderenden af *Britannic Pier* ved *Yarmouth*. 52° 36' 40" N. Br. 1° 44' 20" Ø. Lgd.

**Wash Bay.** I Sommeren 1897 forandres *Hunstanton* Fyrtaarns Farve fra hvidt til rødt med hvide Bælter. 52° 56' 54" N. Br. 0° 29' 50" Ø. Lgd.

### Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**England.** En Dampner ligger sunken Ø. t. N.  $\frac{1}{2}$  N., 4  $\frac{1}{2}$  Kml. fra Fyrskibet »*Royal Sovereign*», som ligger paa 50° 42' 40" N. Br. 0° 26' 50" Ø. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Vrag i Atlanterhavet.** Den 23. Maj 1897. 44° 40' N. Br. 20° 0' V. Lgd. Vraget af et stort Skib, kun lidt over Vandet.

**Frankrig. Gironde.** Fyrskibet »*By*», der laa paa 45°, 23' 45" N. Br. 0° 49' 15" V. Lgd., er midlertidig inddraget.

Lystønden *Sud de Maçon*, der laa paa 45° 16' 55" N. Br. 0° 45' 35" V. Lgd., er midlertidig inddraget.

I *Passe Méloc* ere følgende Forandringer midlertidig foretagne:

Den røde Spidstønde med Kegle S. for *Platin de Richard* er ombyttet med en rødmalet Lystønde, der viser hvidt Lys. 45° 24' 30" N. Br. 0° 51' 27" V. Lgd.

En sortmalet Lystønde, der viser rødt Lys, er udlagt paa 45° 24' 33" N. Br. 0° 50' 25" V. Lgd.

Den rødmaled Lystønde *By*, der viser hvidt Lys, er flyttet til 45° 23' 39" N. Br. 0° 50' 15" V. Lgd.

Den sortmalede Lystønde *St. Christoly*, der viser rødt Lys, er flyttet til 45° 22' 55" N. Br. 0° 49' 14" V. Lgd.

**Spanien.** Paa *Las Puercas*, ved S.-Siden af Indløbet til *Cadiz*. er opført et nyt, 36 Fod højt, sort og hvidt vandret sribet Fyrtaarn, c. 40 Alen NØ. for det gamle. Fyret viser hvidt Et-Blink hver  $\frac{1}{2}$  Minut; Blink 10 S., Mørke 20 S. Flammens Højde: 36 Fod. Synsviddens: 6 Kml. 36° 32' 40" N. Br. 6° 18' 15" V. Lgd.

Det gamle Fyr er slukket og Fyrtaarnet borttaget.

**Førene Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Narragansett Bay.** Omtrent den 1ste Juni 1897 forandres Taagesignalet paa N.-Enden af *Conanicut Island*. Paa Klokkeren slaas da To-Slag hver 10 Sekunder.

**New York. Long Island Sound. Larchmont Harbor.** Omtrent d. 25de Maj 1897 ombyttes sort Spidstønde Nr. 1, der laa i 18 Fod Vand ved *Hen and Chicken Shoal* NØ.-Ende, med en sortmalet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys. Om Vinteren ombyttes Lystønden med en Spirtønde.

Omtrent den 15de Juni 1897 ombyttes *Sandy Hook* Fyrskib Nr. 51 med Reservefyrskib Nr. 16, der viser hvidt Et-Blink hver 15 Sekunder. Synsviddens: 10 Kml. Kommer Blinkfyret i Uorden, vises et hvidt, fast Fyr. Taagesignal gives med en 12 Tomme Dampfløjte, hver 15 Sekunder Et-Stød af 3 S. Varighed. Skroget er gult, mærket »*Relief*» og Nr. 16 med sort paa begge Sider.

**North Carolina.** Omtrent den 15de Juni 1897 slukkes i *Cape Fear River* følgende Fyr:

*Upper Drum Shoal* Nr. 7 røde, faste Fyr paa Løbets Ø.-Side, c.  $\frac{1}{2}$  Kml. nedenfor *Old Brunswick*.

*Second Eastern Jetty* Nr. 13 røde, faste Fyr paa Løbets Ø.-Side og paa V.-Enden af Broen.

*Third Western Jetty* Nr. 14 hvide, faste Fyr paa Løbets V.-Side og paa Ø.-Enden af Broen.

Samtidig tændes følgende nye Fyr ved den uddybede Rende i Floden:

*Midnight Channel* Fyr Nr. 1, et hvidt, fast Fyr, der vises fra en sort Baake tæt ved Tønde Nr. 17 paa Løbets V. Side c.  $\frac{1}{4}$  Kml. N. 42° Ø. fra *Reeves Point*.

*Logs and Big Island Channel* Fyr Nr. 9, et hvidt, fast Fyr, der vises fra en sort Baake tæt ved Tønde Nr. 27 paa Løbets V.-Side i Hjørnet af den anden Bøjning.

*Brunswick Channel* Fyr Nr. 6, et rødt, fast Fyr, der vises fra en rød Baake tæt ved Tønde Nr. 26 paa Løbets Ø.-Side ved den nedre Indgang til *Brunswick Channel*.

Samtidig forandres følgende Fyrs Nr. saaledes, at de hvide Fyr paa Bagbords Side faa ulige Nr. og de røde Fyr paa Styrbords Side lige Nr. *Lower Swash Channel* Fyr Nr. 4 faar Nr. 2; *Old Brunswick* Fyr Nr. 8 faar Nr. 3; *Orton Point* Fyr Nr. 9 faar Nr. 5; *Lilliput* Fyr Nr. 10 faar Nr. 4; *Campbell Island* Fyr Nr. 11 faar Nr. 7; *First Western Jetty* Fyr Nr. 12 faar Nr. 11; *Fourth Eastern Jetty* Fyr Nr. 15 faar Nr. 8 og *Hospital Point* Fyr Nr. 16 faar Nr. 10.

**Georgia.** En sort Fløjtetønde, mærket S, er i 6 Fv. Vand udlagt c.  $\frac{3}{4}$  Kml. udenfor *Sapelo* Anduvningstønde, ud for *Sapelo Sound*, fra *St. Catherines Island* venstre Side i S. 83° Ø., og fra *St. Catherines Island* højre Side i S. 28° Ø.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Siciliens Ø.-Kyst.** V. for Kap *Murro di Porco*, tæt ved *Terrauzza*, er udlagt Fiskeredskaber, som strække sig S. t. V. c. 3 Kbl. ud fra Land. 37° 0' 45" N. Br. 15° 18' 20" Ø. Lgd.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Britisk Honduras.** Ved Opmaaling af Indløbet til *Belize* og i Havnen er der fundet saa mange Grunde, som ikke ere aflagte i Kaartene, at man ikke kan stole paa dem, før de ere rettede.

Rettelse: I »Efterretninger for Søfarende« i Nr. 23 staar: »Ø.-Kanten gaar klar Ø. om *Portland Head*«, læs: »V.-Kanten gaar klar Ø. om *Portland Head*«.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
<b>Dampskibe Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk.....		98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Thingvalla .....	9	8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	9
Danmark .....		82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	82 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Norden .....	113 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	114	113 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn.....		91 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	92
Carl .....		51 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	52
Dannebrog .....		105	106
Skjold .....	72 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	72	72 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Dampsk. ....		35 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	39 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østersøen .....		50	70
Nordsøen .....		73	76 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Torm .....		—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....		85 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	90
Dansk-russisk Dampsk. ....		—	95
<b>Dampskibe Obligationer.</b>			
4 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> foren. Dampsk. ....		—	—
5 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — — .....		—	—
5 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Thingvalla 1880.....		—	—
5 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — 1894.....		—	—
5 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Norden.....		—	—
<b>State og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Stats .....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>10</sub> uopsig. Stats .....		100	100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Husejer Kreditk. ....		94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Kbhvns Kreditf. ....	94	93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — — 6 — .....		97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Landkreditk. 3 — .....		94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	95
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....		155 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	157
Privatbank .....		121 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	121 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank .....		125 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	125 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Handelsbank .....		122	124
Burm. & Wain .....	98	97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	98 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jernsk. ....		106 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	108
Sukkerfabr. ....		87 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	88 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier .....	112 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	112 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>

**Vekselkurseer.**

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg .....	88.95	88.80
London.....	18.10	18.07
Paris .....	72.25	—
Amsterdam .....	150.15	—

**Notering paa Berlins Børs d. 15. Juni 1897.**

Russiske Noter .....	216.45
4 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Russiske Consols .....	103.20
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — Boden Kredit .....	105.50
6 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Mexikanske .....	97.90
5 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Rumænske Stats .....	101.10
4 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — — 1890 .....	89.80

Omsætningen i Dampskibs-Aktier ved Noteringen har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs, 32,000, »Thingvalla 12,000, »Danmark« 34,000, »Kjøbenhavn« 12,000, »Carl« 10,000, »Norden« 20,000, »Skjold« 36,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, Ved Stranden 16.

**Holm & Wonsild,**

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

**Kjøbenhavn og Lübeck.**

**Nienstædt & Co.**

(Kunstindustri-Museum):

Lager af amerik., engelske, franske og tyske Værktøjmaskiner. Værktøj, File, engl., svensk og tysk Staal. File ophugges.

M. Christiansen.

**M. Christiansen,**

Rønne.

Billigete og største Lager af alt til Skibsproviertering henhørende.

Trænet og Kreditoplagvarer.

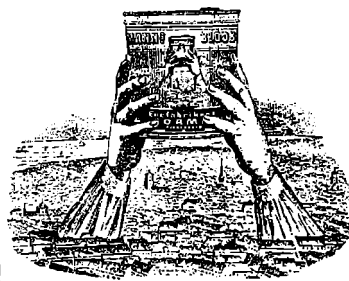
John Hintze.

**Direkte Import en gros af amerikanske Træsorter.**

Nød, Whitewood samt Eg ogsaa i spejlskaaren Vare, Mahogni i alle Dimensioner anbefales Forbrugere. Varerne ere prima og damptrerede og Priserne de billigste.

Telefon 3338.

**EMIL HAMMELEV, Store Kongensgade 81, Bagb.**



VARE-MÆRKE.

**A. FORMANN.**

KJØBENHAVN K.

TELEFON 216.

Noget nyt og enestaaende!  
!! Forsøg !!

**A. Formanns  
Blodbudding**

(I hermetiske Patent-Daaser)

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig, kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.

Den faas hos de fleste Skibsprovierterere i Danmark.

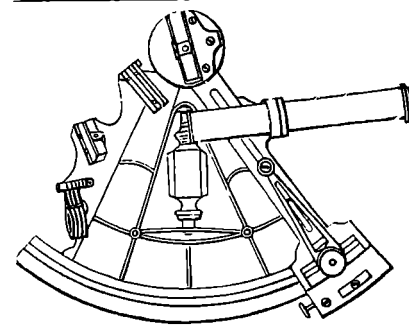
**Dansk Sejlskibsrederi-Forening.**

Foreningens ordinære Generalforsamling afholdes Lørdagen d. 10. Juli d. A. Kl. 10 Form. i Marstal. Forslag, der maatte ønskes fremførte paa denne, maa indsendes til Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., inden d. 1. Juli d. A.

P. B. V.

**John Hintze,**

Formand.



Kikkertør,

Compas,

Sextanter,

Skibsuhrer,

Lommeuhrer,

Barometre.

**Laurits Kirkeby,**  
26 Laxegade 26

Etableret 1841.

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

**støbt Staal,** saasom:

Skibsstævne,  
Skibsskruer,  
Rorrammer,

Stempler,  
Krumtappe,  
Ambolte,

Tandhjul,  
Ankere,  
etc. etc.

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smeddeligt saant i Styrke og Seighed fuldt jævnførligt med det bedste smeddede Staal af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn,

**Jørgen Jensens Eftf.**

Agentur  
for udenlandske  
Søassurance-  
Selskaber.

Søforsikringselskabet  
**ØRESUND**

Malmø,

tegner Forsikringer ved

**Bergh & Owen,**  
Kjøbenhavn K.

Holmens Kanal 20.

Telefon 97.

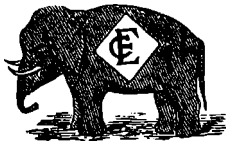
Telegram-Adr. „Tonny“.

**Bjerre & Rømer,**  
Skibsmæglere.

Agenter for

**Kullens Enskilda Assurans-  
Förening.**

VARE MÆRKE.



GRUNDLAGT 1774.

Gammel  
**Kornbrændevin.**

**J. EBERTH,**

Sofiegade 14.

**Christianshavn.**



**Ost. Ost.**

3 St. Kirkestræde 3

**VICTOR PETERSEN**

(Ludv. Aagaards. Eftf.)

**Frits Ortmann,**

Overretsaagfører,

Amagertorv 16. Tel. 3225.

**J. A. Thiesson,**

Smør-, Æg- & Osteforretning,  
Leverandør i Skibproviand.

Oprettet 1881.

Raadhusstræde Nr. 2 B,  
Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),  
Kjøbenhavn. K.

## 4de Nordiska Sjöfartsmötet

i Stockholm 1.—3. Juli 1897.

De, som ønske deltage i detta möte, uppmanas härmed at derom insända anmälan til sjöfartsmötets byrå, 42 Stora Nygatan, Stockholm, snarast möjligt och i hvarje fall icke senare än den 23. innevarande Juni.

Hittills tryckta inledande föredrag till mötesförhandlingarne erhållas portofritt efter anmälan till byrån.

Mötesafgiften är bestämd till 5 kronor.

Medlemskort, berättigande till reduktion i biljettpreisen å svenska och norska statsbanor samt vissa ångbåtsliniar, erhållas i Stockholm genom mötets byrå i Kristiania genom Bestyreren i Nordisk Skippsredareförenings Centralbyrå F. Fredericksen, Kongens Gade 2,

i Köpenhamn genom Grossereren Carl H. Melchior, i Helsingfors » Konsuln Lars Krogius.

## Nexø Tørdok, Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde.

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysning meddeler Dokmesteren.

## J. H. Fechtenburg & Co.,

— St. Thomas, —

anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering  
enhørende.

Det af forhv. Skibsfører Laurenberg i Korsør i 22 Aar drevne betydelige Fiskeri, hovedsagelig Bundgarn og Aalefiskeri i Store Belt, ønsker Ejeren paa Grund af Alder og Svagelighed at afhænde. Til Fiskeplads kan erholdes privilegeret Bundgarnstade, ca. 3/4 Mil fra Byen. Fiskeriet er forsvnet med prima Redskaber af alle Slags. Forretningen er i udmærket Drift og fortrinlig indarbejdet paa det bedste Marked.

En midaldrende, driftig og intelligent Skibsfører eller Mand i lignende Stilling med Kapital vil kunne erholde en uafhængig og sikker Levevej ved at overtage Forretningen. Den af Ejeren f. T. beboede Ejendom i Korsør, der afgiver en pæn Bolig for Familien, Stald til Hestehold, og iøvrigt er indrettet for Forretningen, vil kunne erholdes til Leje eller kan medfølge i Købet.

Nærmere Oplysning erholdes ved Henvendelse til Ejeren eller Hr. Sagfører C. G. Thiesen i Korsør og Liebhaveere vil indtil omkring 1. Juli kunne tage Foraarsbundgarnsfiskeriet, der er i fuld Gang, i Øjesyn.

Paa Søkort-Arkivet sælges: Officiel Fortegnelse over Danske Krigs- og Handels-Skibe, der ere tildele Kendings-Signaler, samt alfabetisk Register over Handels-Skibene. 13. Udgave. Maj 1897.

Udgivet paa Foranstaltning af Indenrigs-Ministeriet og Marineministeriet ved A. Schneider. Pris Kr. 1,20.

**Enhver Kaptajn,** som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

**Skibsinventarie- og Provianteringshandel.**

Telefon Nr. 6. **G. W. Møller, Dragør.** Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prisliester sendes paa Forlangende.

Hovedforhandler **PETER BUCH,** Vinhandel, Helmerhus 13.



F. ZUSCHLAG. Aquavit, Kjøbenhavn N.

## E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers.

Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

Havanna-  
Cigarer

**Vilh. Sunnert**  
11  
Bredgade 11.

## N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1786.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

## EMIL SCHIOTT,

Glas- & Porcelæns-  
Forretning,

51 Store Kongensgade 51

Kjøbenhavn. K.

Telefon 4522.

Glas og Porcelæn udlejes.



**Jul. Tybrings**

Frimærkeforretning,

Klosterstræde 6,

KJØBENHAVN. K.

Prisliste 1897 gratis og franko.

# Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

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

## Hobro og Mariager Fjord.

Det bringes herved til almindelig Kundskab, at Sejldybden paa Hobro og Mariager Fjord, samt paa den uden for Fjorden værende Barre, nu er uddybet til 12 Fod med daglig Topvande. Paa Fjorden findes Buggerbaad.

Hobro og Mariager fælles Havneudvalg,  
i Februar 1897.

## Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og Pakninger til Skibsbrug.

Firma i Kjøbenhavn:  
Raadhusstræde 4.

Telefon 1346.

## P. Otzen & Thorstenson.

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Manometre. Vacuummetre. Tællemaskiner.

Reparationer udføres.

Eneforhandler af vulkaniseret Fiber til Pumpeklapper etc.

Fabrik: Kontor og Lager:

Ryesgade 105.

Gothersgade 24.

## LANDMANDSBANKEN

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

## Fanø praktiske Sømandsskole.

Saavel Begyndere som unge Sømand optages til enhver Tid. Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,  
Nordby, Fanø.

## Holm & Collerup, Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer

udføres solidt, hurtigt og billigt.

## Café van Zandt

St. Annæ Plads 6,  
Hjørnet af Strandstræde,  
KJØBENHAVN,

anbefaler sin Restaurant français med alle Aarets Specialiteter.

H. J. Pedersen.

## C. W. Buchs Kjød-Udsalg,

Slagterbutikken 6 og 7, NICOLAI TAARN,  
anbefaler sig til de ærede Skibsprovanteringshandlere.  
Leverander til Marinen og til Kejseryacht »Standart«.

Dr. med. Goldschmidt,  
Klinik for  
Hud- og Kønssygdomme.  
Hovedvagtsgade 8, 1. Sal,  
Kl. 12—1 og 7—8.

Læge H. C. Lund,  
Hud- og Kønssygdomme  
Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg.  
gennem Porten. Tr. 10—11, 7—8  
Aften. Søn- og Helligdage 1—2.

J.S.V. WEILBACH  
& Vimpler. Börsig. 52.K

Telefon 1220.

## Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

## Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

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

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

»Æolus«, »Transit Nr. 1« og »Nore«

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

## Holger J. Nielsen.

Lager af Værktøj, Metal & Isenkram for Metal- og Jærindustrien.

Stuðiestræde 14.

Telefon 2597.

Flensborgs

## Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4838.

### ABONNEMENTSPRISEN

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

Abonnement modtages St. Annæ Plads 28, 10—8, hvortil ogsaa Bidrag til

Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Steder.

### AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Pettillnie à 45 mm Bredde 25 Øre

De øvrige Sider — 20 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover . . . . . 20 % 30 % 50 %

Mindre end 1/2 Side . . . . . 10 % 20 % 40 %

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

Triers Bogtrykkeri (G. L. Lind & Numa Frænkel.) Kjøbenhavn

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG

Nr. 25.

Kjøbenhavn, Torsdag den 24. Juni 1897.

4. Aarg.

INDHOLD: Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — De ny internationale Søvejs-Regler og Nød-Signaler. — Dampskibet „Minerva“ Forlis. — Spørgsmaal og Svar. — Søfartsmødet i Stockholm. — Fragtmarkedet. — Skibshygning i det første Kvartal af 1897. — Free on the Rail. — Verdens Kulproduktion. — Ugens Havarier. Foreningsmeddelelser. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

DANISH  
Pure Condensed Milk.  
The **MILKY-WAY** Brand  
in Taste & Colour like new Milk  
Highest Medical References.



Registered TRADE MARK  
Registered TRADE MARK  
• NEW INVENTION •  
The Danish Milk Condensing Co.  
Factories & Head Office 8 Vestergade  
COPENHAGEN  
Telegr. Adr.: Anglodane. Code ABC.

**Anders Nielsen,**  
Fredericiagade 27.

**Største Lager**  
af  
**Fedevarer.**

**P. A. Freilev,**

Ølaftapningsanstalt,  
Pilestræde 18, Kjøbenhavn K,  
prisbelønnet Nakov, Slagelse  
og senest Malmø 1896  
for god Aftapning  
anbefaler Gl. Carlsberg Lagerøl,  
Pilsnerøl, Porter samt alle øvrige  
Ølsorter. — Telefon 279.

**C. M. Fønnesbech.**

Specialforretning i The.  
Fine, kraftige Kvaliteter.  
Udealg;  
Østergade 10, Kjøbenhavn.

## Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Staal-,  
Jærn- &  
Broncestøberi.

Dampskibe af hvilken som helst Størrelse.  
Stationære Dampmaskiner.

Pumper & Muddermaskiner.  
Doktagninger og Reparationer af Skibe.  
Maskin- og Kedelreparationer.

Patenteret Hydro Pneumatiske Aske Ejector  
for Skibe.

Howaldts Metalpakning.

Støbestaal efter indsendte Tegninger eller Modeller,  
saasom: Skibsstævne, Skibsskruer, Ankere etc.

Repræsentant for Danmark

**Ingeniør Carl Holtermann,**  
Østerbrogade 22, Kjøbenhavn Ø.

Den anerkjendte

### Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nisson,**  
Nyhavn 53, Kjøbenhavn.  
Telefon 120.

## J. Brinchs

### Herreekviperingsforretning,

St. Annaplads 14.

Uniformer og civile Klædninger.

## Linoleum

og  
**Voxdug**  
til

Kahytter og Trapper,  
bedste Fabrikata.

**E. Meyer,**  
St. Kjøbmagergade 26.

## 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.

**Jens Emil Juhl,**

Hovedagent for  
Dansk Livsforsikringselskab

### HAFNIA

Frederiksberggade 42. Kontortid 9-5  
Telefon 3326.

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 24.

Telefon 1266.

Telegr.-Adr.: Nilsson 167

## CARL NILSSON.

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.

Amaliegade 36. Kjøbenhavn K.

(forhen Amaliegade 37).

Største Lager her paa Pladsen af alle Sorter Maskin- og Cylinder-  
Oljer, Smørelser og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige  
Artikler for Dampmaskiner.

Eneforhandling af:

Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil.  
Zynkara (Til Forebyggelse af Tæring, Syre- og Kjedelstensdannelse).  
Angus' Special Pakninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent  
Kamelhaars Drivremme. „Kerasha“. Patent Træ-Remskiver.

## Kjøb, Salg og Nybygning

af Søjl- 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. Norrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

## Grand prix HOBRO AKVAVIT.

Aktieselskabet  
Spritfabriken FORTUNA.

# HAMBURG.

## Prima Bunker-Kul.

*Bd. Blumenfeld.*

**HAMBURG.**

Dovenhof 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephone:  
Feldblume. Comptoir 38. Amt I. 1966.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d.</sup>

eneste Fabrikanten af

Dick's bekendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Hoved-Depôt for Continentet: **Hamburg:**

Alte Gröningerstrasse 12<sup>1</sup>.

Telegr.-Adr. Dicotto. Telefon 3999.

Agent for Kjøbenhavn:

**Johs. Bülow, Zinnsgade 4. Ø.**

## Emil G. v. Høveling, Hamburg.

(Telegr. Adr. Composi.)

**Patentfarve**

for Skibsbunde og Jærnkonstruktioner imod Rust og imod Bevoksning. Leverandør til mange af de største Damp- og Sejskibsrederier, **En-Leverandør til den kejserlige tyske Marine.**

**NB.** For Træskibsbunde særlig virksom Patentfarve imod Bevoksning og imod Orm, strygefærdig til umiddelbar Brug.

Agenter og Lagre i: Bergen, Bremerhavn, Elsfleth, Flensburg, Stettin, Rotterdam, Antwerpen, Dünkirchen, Genua etc.

Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:

Kapt. **CARL HAVEMANN**, Kjøbenhavn, Amaliegade 81.

I England under Firma **British Antifouling Composition and Paint Company** Ld. 92 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik i Barkling ved London.

Agenter og Lagere i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull, Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama, Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney, Mauritius etc.

## Knöhr & Burchard Nfl.

Telegram-Adr.  
KNÖHRHARD

**Hamburg,**

Telephone  
237.

**Damp- & Sejskibsmæglere.**  
**Køb, Salg & Kontrahering af Skibe.**

Speciel Afdeling for  
**Assurance & Havarisager**



Kompas med Kew Certifikat.

**Læge H. C. Lund,**  
**Hud- og Kønssygdomme**  
Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg.  
gennem Porten. Tr. 10-11, 7-8  
Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

### O. Larsen,

Kunsthvæverier & Illuminator,  
**ERIKSGADE 7, STUEN,**  
KJØBENHAVN V.  
anbefaler sig med Skibs-Signal,  
**Lys, Raketter og Kanonslag,**  
**Festfyrværkerier og**  
**Illuminationer.**



er en Tand-  
plumbe;  
nogle faa  
Draaber i  
den hule  
Tand hindrer Luitens Adgang  
og stiller derved de heftigste  
Tandmerter.

**9, Kronprinsensgades nye  
Materialhandel.**

**CHR. V. MENDE,** cand. pharm.

### C. W. Buchs Kjød-Udsalg,

Slagterbutikken 6 og 7, **NICOLAI TAARN,**  
anbefaler sig til de ærede  
**Skibsprovianteringshandlere.**  
Leverandør til Marinen og til  
Kejseryacht »Standart«.

## EM. Z. SVITZER'S

**SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.**

Founded 1893.

Telegraphic address »SVITZER«.

Agents for  
Great Britain.

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/ Tyne.  
telegraphic address: »Jürgenson«.

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill.  
telegraphic address: »Hobdell«.

The company maintains stations at the following ports,  
where a salvage boat will be stationed, always ready to  
leave at short notice.

<b>COPENHAGEN</b> .....	»SVITZER«.
<b>KASTRUP</b> .....	»HØYER«.
<b>ELSINORE</b> .....	»SWITZERGOTTLIEB«.
<b>KORSØR</b> .....	»JØRGENSEN«.
<b>ALBUEN (LAALAND)</b> .....	»GUNNERSEN«.
<b>FREDERIKSHAVN</b> .....	»SVITZERLUND«.
<b>GOTHENBURG (SWEDEN)</b> .....	»ELFVERSSON«.
<b>GREIFSWALD (GERMANY)</b> .....	»SPRUTH«.

The company's boat „Em. Z. Svitzer“ — in conjunction with the boats belonging to the Northern Salvage Company of Hamburg, viz: s/s „Berthilde“, s/s „Berger Wilhelm“ and s/s „Neva“ — operates in the Mediterranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).

## J. D. Flügger. Hamburg.

LAK- OG FARVEFABRIK (grundlagt 1787).

Kontor: Rödingsmarkt 19.

Telefon: 2786.

Telegr.-Adr: Farblack.

Fabrikker:

Billhörner Canalstrasse 5/7.

Billhörner Röhrendamm 33/35.

Filialer: **KIEL:** Faulstr. 9. **KJØBENHAVN:** Møntergade 21.

**Specialiteter:**

Oliefarver og Lak til Skibsbrug.

Patent Jærngrau (Patent Eisengrau), anerkendt som den fortrinligste og mod Rust bedst beskyttende Farve indvendig i Skibe. Victoria-Hvidt (Victoria Weiss), snehvid Lakfarve til udvendig Brug. Concentreret Sæbelud (Concentrirte Seifenlauge) i Daaser å 1/2

Kilo (1 Ø) for Skibsmaskiner, indført hos de betydeligste Rederier. Bølgeolie (Wellenöl), det eneste sikre Middel til Bølgedæmpning.

## 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.

## 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.

## Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Paa et her i Byen d. 9. ds. afholdt konstituerende Møde oprettedes, som vi erfare, under Navn af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart en Institution, hvis Formaal vil være at værne om de til dansk Skibsfart knyttede Interesser, at varetage Skibsfartens og Sømandsstandens offentlige Anliggender og at sikre Skibsfartens Organisationer en vejledende Indflydelse paa Behandlingen af de dem vedrørende Spørgsmaal. De Foreninger, der, med Opretholdelse af hver enkelt Forenings fulde Selvstændighed, danne Fællesrepræsentationen, ere:

Dampskibsrederi-Foreningen,  
 Dansk Sejlskibsrederi-Forening,  
 Den almindelige danske Skibsfører-Forening af 1874,  
 Foreningen til Søfartens Fremme,  
 Maskinmester-Foreningen,  
 Skipper-Foreningen i Kjøbenhavn og  
 Sømands-Foreningen.

Andre Foreninger, hvis Hovedformaal er at virke for Skibsfarten eller Sømandsstanden, kunne optages i Repræsentationen, naar mindst  $\frac{2}{3}$  af dennes Medlemmer stemme derfor.

Repræsentationens Medlemmer bestaa af 2 Delegerede for hver indtraadt Forening og et af Repræsentationen valgt juridisk Medlem.

Til Forretningsudvalget, der leder Repræsentationens Anliggender udadtil, valgtes som Formand, Kommandør N. J. Jespersen, Næstformand, Grosserer Ad. Carl, og juridiske Medlem, Professor ved Universitetet, Dr. jur. Viggo Bentzon, samt de to Delegerede: Direktør for »Det Forenede Dampskibsselskab,« Konsul J. Brandt, og Kaptajn V. Hein.

Repræsentationens Sæde og Hjemsted er Kjøbenhavn.

Der er ikke Tvivl om, at ovenstaaende Meddelelse om Oprettelse af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart overalt i danske Søfartskredse vil blive modtaget med levende Interesse. Der er jo i de sidste Aar fra flere Sider udført et betydeligt Arbejde, for at give den danske Sømandsstand en saa stærk Organisation, at den — i Modsætning til, hvad hidtil har været Tilfældet — efterhaanden kan komme til at indtage en ledende Stilling ved og at faa virkelig Indflydelse paa Behandlingen af de Sager, der vedrøre den. Den Stand, der i vor Tid ikke forstaar, at det gælder at tage sine egne Sager i sin egen Haand, vil ikke i Længden kunne bevare sin Stilling i det offentlige Liv usvækket; den vil i stedse stigende Grad se sine vigtigste Interesser prisgivne Tilfældigheder og uvedkommende Indflydelser. Erkendelsen heraf synes da ogsaa, om end langsomt, at være trængt saa stærkt igennem i Sømandsstandens forskellige Lag, at man nu er villig til at bringe de Offre af forskellig Art, der ere nødvendige for at sikre Standens Position i det offentlige Liv. De sidste Aars Bevægelser indenfor Sømandsstanden og deres Resultater ere et Vidnesbyrd herom. Men Maalet var ikke naaet, Organisationen var ikke fuldkommen, saa

længe der ikke fandtes et Organ for Standens fælles Interesser, et Organ, der dannede et Bindeled mellem de enkelte Foreninger, der saa at sige stod i Spidsen for den hele Stand som dens Leder i det offentlige Liv. Et saadant Organ er nu skabt ved Oprettelsen af den ny Fællesrepræsentation, der, uden i mindste Maade at indskrænke de enkelte Foreningers Selvstændighed, danner det Sammenknytningspunkt mellem dem, der forhaabentlig vil tjene til at forøge deres Indflydelse væsentligt.

Fællesrepræsentationen er dannet ved Initiativ af Formændene for »Foreningen til Søfartens Fremme«, »Dampskibsrederi-Foreningen« og »Dansk Sejlskibsrederi-Forening«, og dens Program findes saa tydeligt angivet i den Indbydelse til de forskellige Foreninger, der i Februar Maaned udgik fra de tre Herrer Formænd, at vi ikke kunne fremstille det bedre, end ved at gengive de Punkter af Indbydelsen, i hvilke Programmet formuleres. De Opgaver, der i første Række ville paahvile Fællesrepræsentationen, fremstilles her som værende:

- at tage Initiativet til Gennemførelse af Foranstaltninger, der ere af Interesse for Skibsfarten i Almindelighed, baade for saa vidt de kræve Lovgivningsmagtens Medvirkning og for saa vidt de kunne gennemføres blot ved en Samvirken mellem de Fællesrepræsentationen underlagte Foreninger;
- at søge at formaa Administrationen til at indhente Repræsentationens Betænkning over saadanne Lovforslag eller administrative Foranstaltninger, Skibsfarten vedrørende, som denne maatte paatænke at fremsætte eller iværksætte, og at tilbyde sin Assistance ved Udarbejdelsen af de Lovforslag, der ad privat Vej indbringes i Rigsdagen;
- at fremsætte og motivere sine Ønsker og Krav ved Behandlingen i Rigsdagen af de Skibsfarten vedrørende foreliggende Lovforslag;
- at søge at erhverve Indstillingsret eller blive raadspurgt ved Valg af søkyndige Dommere til Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn og at erhverve den størst mulige Indflydelse paa Sættelsen af de Kommissioner, Udvalg m. v., der nedsættes for at forberede Foranstaltninger, Skibsfarten vedrørende;
- ved fornødent Samarbejde med forskellige politiske Partiers Foreninger at søge at skaffe Skibsfarten en fyldigere Repræsentation i Rigsdagen;
- ved passende Foranstaltninger at fremme Interessen i Sømandsstanden for dens offentlige Anliggender.

Vi ledsage Oprettelsen af Fællesrepræsentationen for Skibsfarten med vore bedste Ønsker for dens Fremtid. Den er kommet til Verden som et Udtryk for Trangen til ved forenede Kræfter at sikre vor Skibsfart og vor Sømandsstand den Stilling i det offentlige Liv, som de have Krav paa at indtage. En væsentlig Betingelse for, at dens Arbejde skal kunne lykkes, vil det være, at man overalt i de Organisationer, der ere indtraadte i den, erkender, at dens Betydning beror paa, at disse Organisationer, paa hvilke den støtter sig, vinde saa megen Fasthed og Styrke som muligt.



## De ny internationale Søvejs-Regler og Nød-Signaler.

Opmærksomheden henledes herved paa, at Anordningen af 22de Januar 1897 angaaende »internationale Søvejs-Reglers og Nød-Signalers Anvendelse af danske Skibe« træder i Kraft den 1ste Juli d. A., fra hvilket Tidspunkt Anordningerne af 18de Februar 1887 og 10de December 1892 angaaende internationale Søvejs-Reglers Anvendelse paa danske Fartøjer samt Anordning af 3die Maj 1888 om Dag- og Natsignaler for danske Skibe i Havsnød ophæves.

Da vi tidligere udførligt har omtalt de ny Regler, ser vi ingen Grund til atter her at fremstille dem; men henviser til Bladets Nr. 51 for 17de December 1896 i hvilket de ere optagne i deres Helhed.

### Dampskibet „Minerva“s Forlis.

De for Søretten i Glasgow for nylig afholdte Forhør over den engelske Damper »Minervas« Forlis har vakt stor Opmærksomhed i engelske Søfartskreise, hvorfor vi efter »Hansa« gengive et Uddrag af dem:

Den omtalte Damper havde en Størrelse af 428 R. T. og var bygget i Aaret 1867. Den sejlede fra Swansea i Slutningen af Januar d. A., bestemt til Middelhavet. I Swansea og en anden engelsk Havn havde Skibet indtaget et større Parti svovlsurt Kobberoxyd i Underlasten, som havde været godt forsynet med Garnering; Resten af Ladningen bestod af Kul.

Nogle faa Dage efter Afgang fra Swansea viste der sig ved Pejling af Lasterne at være Vand i disse; trods stadig Pumpen vedblev Vandet at stige. Efter forgæves Forsøg paa at udfinde, hvor Lækken kom fra, besluttede Kaptajnen at gaa ind til nærmeste Havn, Lissabon, for der at undersøge Skibet. Resultatet heraf var, at der i Midten af en under Vandlinjen værende Plade fandtes et 10" langt og 4" bredt Hul. Kaptajnen meddelte straks sit Rederi telegrafisk om Ulykken, samt bemærkede, at Skaden var ham uforklarlig, da Skibet ikke havde været i Berøring med nogen Genstand, der kunde have forarsaget Hullet. Herpaa modtog han følgende Telegrafsvaer: »Minerva« maa, skønt det ikke er bleven bemærket, have stødt et eller andet Sted; en Indførsel i Journalen overensstemmende hermed vil være ønskelig. »Som Følge heraf blev den ønskede Journaltilførsel foretaget.

Dommeren, der havde med Sagen at gøre, udtalte sig i høj Grad dadlende om den paa ovennævnte Maade skete Tilførsel i Journalen, og erklærede Kaptajnens Adfærd ved denne Lejlighed for lovstridig. Han (Dommeren) fremhæver derefter udtrykkeligt, at det, der skal tilføjes Journalen, efter at der har fundet en Ulykke Sted, bør skrives snarest muligt i sin Helhed, og helst af den Skibs-officer, der var nærværende, da Tildragelsen fandt Sted. Efter hans Mening er det Hul, der fandtes i Pladen, efter al Sandsynlighed ikke fremkommen ved at støde mod nogen Genstand, thi i saa Fald maatte nogen af Besætningen have mærket Stødet. Han gjorde dernæst opmærksom paa en anden Omstændighed, som han forsvarede, nemlig at naar der kommer Fugtighed til Kobberoxyd, hvad enten det sker i Form af Regn under Indlastningen eller som Slagvand under Rejsen, saa danner det derved opløste Metal en i høj Grad ætsende Masse, der i Løbet af faa Dage vil kunne opløse de underneden liggende Jærnplader. Skønt en tilkaldt Kemiker tilskrev en Oxydopløsning en høj Grad af ætsende Kraft, især lige over for Jærn, vilde efter hans Mening en Opløsnings-

proces, navnlig af Plader af de Dimensioner, her var Tale om, tage betydelig længere Tid end nogle Dage. Dommeren fastholdt imidlertid trods Kemikerens Udtalelse sin Paastand.

Efter Rederens Ønske blev Reparationen paaskyndet saa meget som muligt, da det var hans Hensigt at lade Skibet returnere til England for at gaa i Dok og blive besigtiget. En til Lissabon sendt Skibsinspektør i For- ening med Rederiets Agent gjorde alt for imødekomme Rederens Ønske; og de sørgede for, at Skibet, efter at Hullet var lappet og en Besigtigelse af Ikke-Fagmænd havde fundet Sted, forlod Havnen og gik til Søs. Kaptajnen handlede, eller var tvungen til at handle, overensstemmende hermed, og forlod Lissabon, under Ledsagelse af en anden Damper, med frisk sydlig Vind. Den næste Dag blæste det op til en Storm, som de paafølgende Dage antog en orkanagtig Karakter. Skibet arbejdede meget haardt i den høje og uregelmæssige Sø. Den 3die Dags Eftermiddag sprang Hoveddampbrøret; og medens man var i Færd med at udbedre Skaden, trængte Vandet ind i Maskinrummet. Skibet var altsaa igen sprunget læk. Pumperne arbejdede med fuld Kraft, men vare ikke i Stand til at standse de indtrængende Vandmasser, der snart slukkede Fyrene. »Minerva« befandt sig i en kritisk Tilstand, da den ledsagende Damper paa Grund af den høje Sø var tabt af Syne. Heldigvis blev Minervas Nødsignaler set af en anden Damper, »Bengar«, som reddede Mandskabet fra at gaa til Bunds med den.

»Minervas« Besætning blev af Dommeren rost for dens Mod og Udholdenhed; derimod blev Skibsinspektørens Handlemaade, der hovedsagelig var Skyld i, at Skibet gik til Søs, underkastet en meget skarp Kritik, og det blev fremhævet, at hverken han eller Rederiets Agent kunde fritages for Bebrejdelser paa Grund af den utilstrækkelige Besigtigelse, de havde ladet taget paa Skibet i Lissabon.

### Spørgsmaal og Svar.

1) Naar Konnossement er udstedt til Ordre og Skibet ankommer til Bestemmelsesstedet, kan Skipperen da fordre at skrive paa Modtagerens Konnossement »Anmeldt til Losning«. Og naar Modtageren nægter, at der skrives paa hans Konnossement, kan Skipperen da nægte at udlevere Ladningen?

2) I Sølovens § 136 staar: »ved Losning har Skipperen at levere Godset ved Skibets Side.« Hvad forstås ved Skibets Side? Kan Modtageren af Ladningen, f. Eks. Mel i Sække, fordre, at Skibet skal hive Sækkene saa højt, at de kan svinges paa Vogne, eller kan Skipperen sætte Sækkene paa Lønningen?

#### Svar:

1) Skipperen har i et saadant Tilfælde ingen Fordel af at paategne Modtagerens Konnossement, da intet opnaas derved. Han skal ved skriftlig Meddelelse underrette Modtageren om, naar Skibet er klar til Losning, og dette er fuldt ud juridisk tilstrækkeligt.

Førøvrigt tror vi ikke, at Skipperen i vort hjemlige Marked kan fordre at paategne Konnossementet, da dette er stridende imod Kutyme og ikke omtales i dansk Sølov.

Nægtelse af Lastens Udlevering kan af ovennævnte Grunde ikke tilraades.

2) Svaret herpaa kan ikke gives fyldestgørende. Da det er en Sag, der bestandig har givet Anledning til Disputer i de forskellige Havne, maa den for en stor Del rette sig efter Kutymerne i disse.

Ved Skibets Side forstås Lønningen; ved Mellosning leverer Skipperen i Reglen Sækkene paa Vægten.

## Søfartsmødet i Stockholm.

De danske Forslag.

Vi have modtaget følgende:

Af »Dansk Søfartstidende« Nr. 21 for 27. Maj d. A. fremgaar det, at tre af de større danske Søfarts-Foreninger til Behandling paa Mødet have anmeldt følgende Spørgsmaal: »Hvilke Paragrafer i de bestaaende nordiske Sølove maa fra Skibsfartens Side ønskes ændrede? og af de indledende Foredrag, der ere trykte og af hvilke et er kommet mig i Hænde, ses det, at to af de omtalte Foreninger have forud motiveret deres Stilling til dette Spørgsmaal.

Der kan ikke være nogen Tvivl om, at de Foreninger, der saaledes have bragt denne Sag paa Bane, derved have rejst et Spørgsmaal af den største Interesse for vor hele Søfartsstand, og selv om deres Bestræbelser ikke føre til de ønskede Resultater, fortjene de megen Anerkendelse, fordi de have rejst denne Sag. Men forhaabentlig bliver deres Arbejde ikke resultatløst. Imidlertid synes det mig, at det, det først og fremmest gælder om, er, at man forud overvejer, hvorledes man paa Søfartsmødet bedst og sikkest naar et praktisk Resultat, og her synes det mig, at den Vej, de ærede Foreninger have valgt, ikke er helt igennem heldig; men paa den anden Side tror jeg, at naar Sagen paa selve Mødet gribes praktisk og fornuftigt an, vil de Fejl, der mulig ere begaaede, kunne rettes. Jeg skal søge at begrunde denne min Formening.

Naar, som det altsaa maa antages, vore to største Rederi-Foreninger og største Skibsfører-Forening vare enige om at bringe denne Sag paa Bane paa Søfartsmødet, hvad var da naturligere, end at man forud havde drøftet og var enedes om det Forslag, man vilde stille paa Mødet saavel som om dets Motivering, saaledes at Forslaget forelagdes som udgaende fra alle tre Foreninger. Der var herved vundet to Ting: for det første, at Forslaget paa Mødet fremtraadte med mere Vægt, for det andet, at man paa dette undgik en Diskussion imellem de tre Foreningers Repræsentanter, om de Forskelligheder, der kunne være i deres Standpunkt. Dette er nu imidlertid ikke sket og lader sig vel ikke forandre. Der foreligger nu, som det ses, en indledende Udtalelse fra Formanden for »Den alm. danske Skibsfører-Forening«, i hvilken han fremhæver de Ændringer i Søloven, som han særlig lægger Vægt paa at faa gennemførte, og et positivt Forslag fra Bestyrelsen for »Dansk Sejlskibsrederi-Forening«, der gaar ud paa at faa nedsat en Kommission, for at søge ændret de Punkter i Søloven, der have vist sig mest uheldige i Praksis, uden derved at forrykke det Grundlag, hvorpaa Loven i det hele hviler.

Den først nævnte Udtalelse vil i mange Punkter finde Sympati hos danske Redere og Skibsførere, om end ikke i alle, og selv om man i den kunde ønske medtaget flere vigtige Punkter, hvis Ændring er ønskelig. Imidlertid er det efter min Mening af største Betydning, at man ikke paa Søfartsmødet fortaber sig i en akademisk Diskussion om Sølovens Paragrafer og om de Forandringer, de tiltrænge. Det er alene af den Grund unyttigt, at man kunde behøve hele Resten af Sommeren, hvis man skulde blive færdig med en saadan Diskussion, i Stedet for de faa Timer, der kan være Tale om. Hvad det gælder om, er at naa et praktisk Resultat af disse faa Timers Arbejde, og Vejen hertil synes mig at være klart anvist i det Forslag og de Udtalelser, der fremsættes af »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« Bestyrelse. Det er her angivet, baade hvad man kan vente at opnaa, og hvorledes man kan vente det, idet det foreslaas at søge en Kommission nedsat, hvis Opgave skal være at søge gennemført de Ændringer i de nordiske Rigers Sølove, der maa siges af praktiske Hensyn at være ønskelige, og som kunne foretages uden i væsentlig Grad at forrykke Grundlaget for de bestaaende Sølove. Ved at vedtage den herom foreslaaede Resolu-

tion, udtaler Mødet, at praktiske Hensyn gøre Ændringer i Sølovene i høj Grad ønskelige, og at det haaber, at de nordiske Regeringer ville søge saadanne foretagne ved foreløbig at nedsætte en Kommission i hvilken der sikkes Søfartens Organisationer i de tre Lande en fyldig Repræsentation. Vedtagelsen af dette Forslag vilde derfor, synes det mig, være den eneste praktiske Losning af Mødets Forhandlinger om denne Sag.

Det er jo nu saa heldigt, at de Udtalelser, der foreligger fra Skibsfører-Foreningen, ikke synes at kunne være nogensomhelst Hindring for, at denne Forening støtter det omtalte Forslag fra Sejlskibsrederi-Foreningen. Om der ogsaa foreligger Forslag og Udtalelser i denne Sag fra andre Foreninger, er mig ikke bekendt. Men derom er jeg ikke i Tvivl, at det vilde være i højeste Grad uheldigt, om de danske Delegerede paa Søfartsmødet optraadte imod hinanden, og at det vilde gavne Sagen og forhaabentlig føre til det af alle ønskede praktiske Resultat, om de optraadte enige og derved mulig vandt Stemningen for deres Standpunkt. Jeg tror, at det af »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« fremsatte Forslag er vel egnet til at samle alle om sig, og jeg tillader mig derfor at henstille til samtlige danske Delegerede paa Mødet at yde det deres kraftigste Støtte.

W.

## Fragtmarkedet.

»Den store spiser den lille« — saaledes har Parolen altid lydt og saaledes vil den vel endnu i lange Tider lyde, naar man beskæftiger sig med vor Tids sociale Spørgsmaal. Det er Drivremmen, der har indskrænket Haandens Arbejde, Dampen, der kæmper med Held mod Atmosfærens Luft, og det er endelig, hvad der ligger os nærmest, de store Lastdampere, der i en betænkelig Grad tager Pusten fra vore mindre, veltjente Baade. Den Tid ligger ikke langt tilbage, da man herhjemme kaldte en Lastdamper paa 3000 Tons Dødvægt for en stor Baad — nu er vi betydelig videre fremme. De moderne kolossale Kornslæbere paa 6—8000 Tons har sat den tidligere Maalestok i Skygge. Størrelsen vokser; højere og højere skal man frem for at følge med Tiden og indvinde det størst mulige Udbytte af det lunefulde Fragtmarkeds flygtige Konjunkturer, og Begreberne om en moderne Lastdampers Længde, Bredde, Dybde og Lastedygtighed veksler med Dagene. Der rejser sig saa ofte vrede Røster mod disse ny Kolosser, hvis Arbejde nærmest kaldes et Rov fra de mindre Dampers lovlige Næring; selv Fagmænd lade sig til Tider henrive til indignerede Udbrud mod disse Fredsforstyrre. Vi se noget anderledes paa Sagen. Enhver Tid har sit eget Fysiognomi. De, der følger med i Udviklingen, tager Gevinsten hjem, de konservative, der ikke rettidig slipper de gamle Vaner, maa ligge under i Konkurrencen; men er der egentlig noget uretfærdigt heri? Er ikke netop det Handelsmandens første Opgave, at spore Tidens Strømkæntning og hvorfra Vinden blæser, og at være blandt de første til Udvildelse og Forbedringer. Vor Tid gaar nu en Gang i Retning af stor Tonnage, der med kolossale Lastrum kan slæbe uhyre megen Last med sig og sejle langt billigere end de smaa Skibe, man maa derfor følge med og Kappelstriden bliver ikke vanskeligere for den energiske Reder nu end i gamle Dage, Vaabnene ere blot lidt forandrede. Vi kan derfor ikke rette Beskyldninger mod de store »tramps«, de ere maaske komne lidt for tidligt bag paa de mange, der ikke stod rustede tilstrækkeligt, men de ere der nu en Gang og med samme Berettigelse, som enhver Skude i Fragtfarten. — Hvor er den Domstol, der har dømt Katten fra Livet, fordi den kvalte en Mus? Lad os blot følge med i Konkurrencen og tage vor Del af Byttet, ellers maa vi nøjes med de triste Konsekvenser.

— Af større Baade er sluttet 4000 Tons Nicolaieff L. H. A. R. 8/3 Komplettering Odessa 7/3, 4500 Odessa, Antwerpen eller Rotterdam 7/6 prompt, 5000 Tons Odessa —Hamburg 7/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> — som man ser, elendige Rater, og i hvert Fald tabbringende for mindre Baade; nu balancerer de store sig igennem og faar maaske endog lidt Overskud, dersom Rejsen ellers gaar heldig og Ekspeditionen bliver god, og det i den døde, ulyksalige Juni Maaned, hvor man kun har Lov til at regne med Tab.

I hele det store Fragtmarked er vi forøvrigt saa langt nede, at man skulde tro, Bunden var naaet. Sortehavet er komplet ødelagt og prompte Baade i aabent Marked maa omtrent acceptere, hvad der overhovedet bydes. Denne øjeblikkelige Misère synes desværre at indvirke noget paa Efteraarsraterne, der noteres noget lavere nu, saaledes er der per Oktober sluttet Nicolaieff L. H. A. R. 3800 Tons 11/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> B. D. Komplettering Odessa 10/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 6 pence ekstra for Hamburg. Donau—U. K.-Continent, 13/ any, 13/6 Hamburg ligeledes Oktober-Lastning. For prompte Baade have vi allerede ovenfor givet nogle Befragtninger, som vi kunne supplere med: 4300 Tons Nicolaieff, Odessa, Djarilgatsky, 2 Pladser til 2 Havne mellem Kristiania og Kristianssand 9/, Odessa—Kjøbenhavn 2,200 Tons prompt 8/6. Odessa og/ eller Novorrosisk—Danmark (3 Havne) 4000 Tons 10/, Donau—Antwerpen eller Rotterdam 9 3, Donau U. K. Cont. 9/6 any, 10/ Hamburg. I Middelhavet gøres kun faa Forretninger, der er sluttet Genua og Livorno—London 2000 Tons Lump sum £ 1000, Carthagera—Barrow 8/, Sevilla—Glasgow 6/9, Option Ardrossan eller Troon 6/6, fra Cardiff til Marseilles er sluttet 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> frcs., Algier 8<sup>1</sup>/<sub>4</sub> frcs., Messina 7/6, Barcelona 9/, Malta 5/9, Aleksandria 7/6, fra Newcastle til Aleksandria 5400 Tons Damper 6/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kul, 9/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Cokes, Civita Vecchia 7/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Genua 7/, Neapel 7/3. Amerika ligger for Øjeblikket stille hen, hvad prompte Afskibninger angaar, Raterne ere vel rent nominelle, Northern range C. f. O. 2/ à 2/3; per August/September søges livligt Tonnage og de amerikanske Købmænd kaste deres Ordre fast ind paa Londons Marked, et godt Tegn paa, at de gerne ser Forretningen afgjort allerede nu. Forøvrigt er sluttet: Baltimore—Danmark 2/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> én, 2/6 to Havne, prompt Afskibning, og søges per September a. s. 3/ én, 3/3 to Havne. Bomuld fra Galveston til U. K. Cont. giver 35/ à 36/ September-Oktober. Fosfatfragterne ere langt nede, der noteres Fernandina—Hamburg 14/, Genua 14/6, Rotterdam 14/, Tampo—Antwerpen 15/, Helsingborg 16/, Stettin 17/. Fra Nova Scotia til Vestkysten England noteres 40/ à 41/6.

Østersøen holder sig omtrent uforandret. Libau noteres: London 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Antwerpen 11<sup>1</sup>/<sub>4</sub> à 1/, altsaa samme Fragter som i sidste Uge, og det samme kan siges om Riga, Reval og Petersborg. I Træmarkedet har en Del Befragtninger fundet Sted, hovedsagelig til Kontinentet, saaledes Sørnäs—Antwerpen 580 Std. D. B. <sup>1</sup>/<sub>2</sub> Boards 35<sup>1</sup>/<sub>2</sub> frcs., Åbo—Antwerpen samme Rate, Lapvik—Antwerpen 36 frcs. Der noteres bl. a.: Søderhamn—Amsterdam eller Rotterdam 13 Hfl., Kronstadt samme Destination 13 à 13<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Hfl., og per September Umeå—Amsterdam 14<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 14<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Hfl. Råfsø—Sharpness giver 31/3 per Juli, Hudiksvall og Kalmar—Newport 30/. For Sejlere noteres: Rælsø—Grimsby 25/, Gese—Hull 21/. Fra Helsingborg—Hogånæs noteres flere mindre Sejlerlaster op til Botten til de gængse Rater og her gøres ikke faa Forretninger i denne Branche.

## Skibsbygning i det første Kvartal af 1897.

Ifølge Lloyds Register var der under Bygning i Storbritannien i det første Kvartal af 1897 — med Undtagelse af Krigsskibene — 428 Skibe paa 828,481 Gross Tons; i det tilsvarende Tidsrum i 1896 beløb Antallet sig til 400

Skibe paa 769,264 Tons. Af Bygningerne i Aar vare 388 Dampskibe med en Tonnage af 810,439 Tons og 40 Sejlskibe med 18,042 Tons, hvilket i Sammenligning med det første Kvartal af 1896 giver en Forøgelse af 47 Dampskibe og en Formindskelse af 19 Sejlskibe. Indberetningen for i Aar udviser 44,000 Tons mere end de for tidligere Kvartaler og er den største siden 1892. Af de Skibe, der var under Bygning i Storbritannien i Slutningen af Marts, vil 349 med 623,671 Tons blive klassificeret i Lloyds og bygges altsaa under Tilsyn af dets Besigtigelsesmænd. Af de 428 Skibe, der var under Bygning, blev 327 bygget til Storbritannien og Kolonierne, Resten til andre Lande, deriblandt 12 til Rusland og 11 til Japan. Hvad Størrelsen angaar, var 165 Dampskibe under 1000 Tons, 181 fra 1000 til 5000 Tons, Resten over 5000 Tons og 3 af disse over 10,000 Tons. Af Sejlskibene var 34 under 1000 Tons og de 6 øvrige under 4000 Tons. Bygningerne vare fordelte paa de forskellige Værfter paa følgende Maade: Glasgow 87 med 160,969 Tons; Belfast 24 med 147,242 Tons; Sunderland 44 med 134,321 Tons; Newcastle 68 med 129,731 Tons; Greenock 38 med 85,560 Tons. I Sammenligning med det første Kvartal af 1896 udviser Tallene en Forøgelse for Greenock og Belfast's Vedkommende, men en Nedgang for de øvrige Distrikters.

Antallet af Orlogsmænd, der var under Bygning i Storbritannien i det første Kvartal i Aar beløb sig i alt til 95 med 335,455 Tons. Heraf var 67 paa 254,395 Tons, eller 70 %, britiske, hvoraf 14 med 133,020 Tons byggedes paa Orlogsværfterne, Resten paa private Værfter, for største Delen paa Clyden og Tyne.

I samme Tidsrum var der i Tyskland 48 Skibe med 116,049 Tons under Bygning og i Frankrig 23 med 62,521 Tons; i disse Tal er Krigsskibene ikke indbefattede.

## Free on the Rail.

Herom skriver en Skibsfører til Norges Sjøfartst. følgende fra Granton:

Ankommen for nogle Dage siden hertil, ligger vi nu under Losning med en Ladning Træmasse. Ifølge Certepartiet skal Ladningen leveres frit paa Jærnbanevogne, eller som det er udtrykt i samme »free on the Rail«. Omendskønt jeg en Gang tidligere har skrevet om nævnte Udtryk, vil jeg alligevel ikke undlade atter i Skibsredernes Interesse at gøre opmærksom paa, hvor vilkaarlig man kan blive behandlet ved en saadan Forpligtelse. For det første maa man betale alle faste Udgifter vedrørende Lasten, dernæst har man Udgifter ved at bringe Lasten fra Skibssiden og op i Jærnbanevogne og saa endelig Bortstuvning i Vognene. De faste Udgifter beløber sig til ca. 6 d. pr. Ton d. w., for de øvrige nævnte beror det paa, hvorledes Forholdene er paa Stedet. Her i Granton er det forbundet med betydelige Udgifter, idet Jærnbansporet ligger ca. 20 Fod fra Fartøjet, og for at stuve i Vognene har jeg maattet betale ikke mindre end 3 pence pr. Ton d. w. For at illustrere det endnu bedre, skal jeg nævne, at Lasteaftgift og Arbejdspenge her for denne lille Ladning, 270 Tons d. w., bliver tilsammen en Udgift for Rederiet paa 250 Kroner. Men ikke nok hermed, man er ogsaa afhængig af Jærnbanevæsenet; thi i Tilfælde af Mangel paa Vogne, som ofte hænder, eller der indtraf et eller andet Uheld med Jærnbanen og Losning af den Grund maatte stoppes, faar Skibet jo Lov at ligge der, om det saa varer aldrig saa lang Tid, uden at kunne fordre noget for Overliggedage.

Jeg har leveret flere Træmasselaster paa forskellige Steder, men har ikke før betalt noget for Bortstuvning i Vognene. Her paastaar Modtageren derimod, at Lasten først er leveret frit paa Jærnbanen, naar den er henstuvet i Vognene og alle Udgifter forbundne dermed ere betalte

Paa Grund af nævnte Udgift, som jeg før har været fritaget for, er det, at jeg aller vilde opfriske, hvor uheldig og hvor usundt det er, at Rederiet skal bebyrdes med baade Udgift og Arbejde, der virkelig henhører til Købmændenes Forretning. Købmændene eller Modtagerne ville sikkert nok i de fleste Tilfælde saa dette Arbejde udført en Del billigere, end en Skibsfører, der maaske kun kommer paa Stedet den ene Gang og er nødt til at antage Arbejdere i en Fart, for ikke at forhale Losningen, selv om Betalingen er nok saa stor. Nu véd jeg godt, at der er mange, som vil svare, at hvis man ikke vil have Fragten paa de og de Betingelser, saa har man jo Frihed til at lade være; men jeg mener, at der er dem, som ikke véd eller overvejer, hvad en saadan Forpligtelse kan føre til, og dog er man nødt til at tage disse Udgifter med i Beregningen, naar Klausulen først en Gang staar i Certepartiet.

## Verdens Kulproduktion.

Efter »Fairplay« anføre vi nedenfor nogle Tal, der udvise Kulproduktionen i 1895:

	Tons.
Storbritannien . . . . .	189,661,000
Det russiske Rige . . . . .	8,500,000
Sverrig . . . . .	224,000
Tyskland . . . . .	79,163,000
Belgien . . . . .	20,458,000
Frankrig . . . . .	27,583,000
Spanien . . . . .	1,739,000
Østerrig-Ungarn . . . . .	10,791,000
Japan . . . . .	4,311,000
De forenede Stater . . . . .	172,426,000
Britisk Indien . . . . .	3,538,000
Kanada . . . . .	3,513,000
Ny Syd Wales . . . . .	3,739,000
Victoria . . . . .	194,000
Queensland . . . . .	323,000
Tasmanien . . . . .	33,000
Ny Zeeland . . . . .	741,000
Kapkolonien . . . . .	87,000
Natal . . . . .	158,000

I det sidste Aar producerede de forenede Stater næsten lige saa meget Kul som Storbritannien og det næste Land er Tyskland.

En Beregning af Forbruget i de forskellige Lande viser, at i Rusland 79 Procent af Forbruget er egne Kul, 17 Procent britiske og 4 Procent andre Landes, i Sverrig er 87 Procent britiske, 10 Procent egne og 3 Procent fra andre Lande, i Frankrig 72 Procent egne, 12 Procent britiske og 16 Procent fra andre Lande, Spanien 50 Procent britiske og 15 Procent egne, Italien næsten alle britiske, Østerrig-Ungarn 67 Procent egne, 1 Procent britiske, 32 Procent tyske.

## Ugens Havarier.

Galea, Dpsk., kom d. 16. ds. paa Rejsen fra Sundsvall til Santander paa Grund ved Gjedser Fyr. Med Assistance af det tyske Postdampskib »Kaiser Wilhelm«, kom Skibet flot d. 17. ds. og fortsatte Rejsen. Bjergeløn 1,800 Kroner.

Ottekar, Dpsk. af Königsberg, indkom d. 17. ds. til Helsingør med Skade paa Skruen.

O. B. Suhr, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 20. ds. i Farvandet ved Trindelen været i Kollision med Barkskib Ellida af Holmestrand, der var paa Rejsen fra Alloa til Riga med Stenkul. Ellida rantes paa Bagbords Bov og sank kort efter Sammenstødet; dets Mandskab reddedes om Bord i Dampere, der kun har taget ringe Skade.

Marie, Barkskib af Arendal, kom d. 21. ds. paa Grund ved Kastrup Fyrtaarn. Svitser bragte Skibet flot og ind hertil.

Aspatia, Dpsk. af Newcastle, kom d. 16. ds. paa Rejsen fra Blyth til Kronstadt paa Grund ved Barsebæk. Svitser »Kattegat« bragte Skibet flot. Rejsen fortsattes efter Dykkerundersøgelse.

Sifa, Skonnert af Marstal, er paa Rejsen fra Oscarshamn til Aberdeen med Trælæs sprunget læk. Skibet er blevet tættet her og fortsatte Rejsen d. 19. ds.

Veile, Dpsk. af Mariager, har d. 19. ds. for Indgaaende til Svendborg været i Kollision med en Bro, som blev lidt beskadiget. Dampere tog ingen Skade.

## Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Indmeldelse i Foreningen kan ske til dens Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., eller til Kredsbestyrelsernes Formænd:

Skibsreder M. N. Fischer, Vejle; Konsul J. Hintze, Rønne; Kaptajn Jacob Holm, Kjøbenhavn; Havnefoged Carl E. Møller, Svendborg; Agent N. Petersen, Marstal, Havnefoged A. P. Rasmussen, Nykjøbing, Jyll.; Konsul Rechnitzer, Aalborg; Kaptajn J. H. Svarrer, Nordby, Fanø.

### „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“'s Sagførere.

Aalborg . . . . .	Sagfører Knud Petersen og Henr. Knudsen
Aarhus . . . . .	— A. Andresen.
Assens . . . . .	— J. Jørgensen.
Esbjerg . . . . .	— J. Clausen.
Faaborg . . . . .	— J. Amtoft.
Fredericia . . . . .	— E. Thiellesen.
Frederikshavn . . . . .	— N. Petersen.
Horsens . . . . .	Overretssagfører Schouenborg.
Kjøbenhavn . . . . .	Højesteretsagfører Ludvig Arntzen.
Kolding . . . . .	Overretssagfører H. C. Bennetsen.
Marstal . . . . .	Sagfører H. P. Nielsen.
Middelfart . . . . .	— Philip Hansen.
Nexø . . . . .	— H. Mauritzen.
Nyborg . . . . .	— Chr. Qvist.
Nykjøbing Jyll. . . . .	— P. P. Salling.
Odense . . . . .	— E. Kiørboe og C. Knudsen.
Randers . . . . .	— Reinholdt-Poulsen.
Rønne . . . . .	— Janus Olsen.
Svendborg . . . . .	Overretssagfører J. Jacobsen.
Thisted . . . . .	Sagfører Niels Lyhne.
Vejle . . . . .	Overretssagfører F. Knudsen.

## Fra Sø og Land.

White-Star-Linjens ny Dampere »Oceanic« vil blive det største Dampskib, der eksisterer, hvorfor dets Agterstævne er af usædvanlige Dimensioner. »Darlington Forge Company« er for nylig bleven færdig med dette Arbejde, som er det største i sit Slags, der endnu er præsteret i England saavel som i noget andet Land. Agterstævnen, der er smedet i et Stykke, vejer 41 Tons, er 53 Fod høj og 24 Fod lang i Kølen.

Skibssalg. Galease »Emanuel«, drægtig 30 Reg.-Tons, tilhørende P. C. Johansen af Græsvænge, er solgt til Skibsfører Grøn i Middelfart. Købesummen, inklusive Assurance, 5900 Kr.

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonceafdeling.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Alexandra, Rohde, afgik fra Kbhvn. 21. Juni, bestemt til St. Petersborg. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Kbhvn. 21. Juni, bestemt til St. Petersborg. — Antwerpen, Caroc, ankom til St. Petersborg 15. Juni. — Castor, Holm, afgik fra Messina 22. Juni, bestemt til Malaga, Cadiz. — Chr. Broberg Harder, afgik fra Kbhvn. 18. Juni, bestemt til Malaga, Valencia, Tarragona, Barcelona. — Dagmar, Gade, afgik fra Malaga 21. Juni, bestemt til Valencia, Tarragona, Barcelona, Genoa etc. — Douro, Brabrand, afgik fra Kbhvn. 22. Juni, bestemt til Oporto, Lissabon. — Georgios I, Kihl, afgik fra Antwerpen 22. Juni, bestemt til Piræus, Konstantinopel, Batoum, Novorossisk, Odessa. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til St. Petersborg 21. Juni, bestemt til Finland. — Kiew, Rabe, afgik fra Kbhvn. 14. Juni, bestemt til Bordeaux. — Kursk, Staal, afgik fra Oporto 16. Juni, bestemt til Bordeaux. — Leopold II, Blom, pass. Pera 20. Juni, bestemt til Antwerpen. — Louisiana, Jensen, ankom til St. Petersborg 24. Maj, bestemt til Rotterdam. — L. P. Holmblad, Koch, pass. Ouessant Creach 21. Juni, bestemt til Piræus, Trebizonde, Batoum, Novorossisk, Odessa. — Nicolai II, Jespersen, ankom til Riga 22. Juni, bestemt til Antwerpen. — O. B. Suhr, Lissener, afgik fra Kbhvn. 19. Juni, bestemt til Antwerpen. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Smyrna 20. Juni, bestemt til Antwerpen, Kbhvn. — Tejo, Fenger, pass. Ouessant Creach 21. Juni, bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, ankom til St. Petersborg 19. Juni, bestemt til Kbhvn, Antwerpen. — Xenia, Ingerslev, ankom til St. Petersborg 16. Juni.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Libau 19. Juni, bestemt til Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 19. Juni, bestemt til Stettin. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Kbhvn. 22. Juni, bestemt til Riga. — Ceres, Corfitzon, ankom til Kbhvn. 21. Juni, bestemt til London. — Charkow, C. Fischer, ankom til Libau 16. Juni, bestemt til Hull. — Christian IX, Koefoed, ankom til Pillau 18. Juni, bestemt til Hull. — Christianssund, Bay Schmith, ankom til Arendal 21. Juni, bestemt til Vestnorge. — Constantin, Bloch, afgik fra Riga 18. Juni, bestemt til Antwerpen. — Fanø, Claussen-Kaas, afgik fra Libau 17. Juni, bestemt til London. — Frederik, Harboe, ankom til Pillau 13. Juni, bestemt til Kbhvn., Hull. — Georg, Petersen, ankom til Grimsby 19. Juni, bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Lind, afgik fra Antwerpen 20. Juni, bestemt til Kbhvn. — Kasan, Thomsen, ankom til London 20. Juni, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 5. Juni, bestemt til Island. — Louise, Wiberg, pass. Hirtshals østg. 22. Juni, Fm., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Minsk, Olsen, ankom til Manchester 21. Juni, bestemt til Liverpool. — Morsø, Frisenette, ankom til Libau 21. Juni, bestemt til London. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 13. Juni, bestemt til St. Petersborg. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 20. Juni, bestemt til Riga. — Nordjylland, Hansen, ankom til Riga 18. Juni, bestemt til Kbhvn. — Olga sorterer foreløbig under Kreatur-Udf. Afd. — Perm, Christensen, ankom til Hamburg 21. Juni, bestemt til Kbhvn., Libau. — Pregel, Egdiussen, ankom til Kbhvn. 20. Juni, bestemt til Libau. — Romny, Kromann, ankom til Hull 20. Juni, bestemt til Kbhvn., Libau. — Thyra, Ryder, afgik fra Leith 20. Maj, bestemt til Island. — Valdemar, Sørensen, ankom til Antwerpen 20. Juni, bestemt til Libau. — Vend-syssel, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 19. Juni, bestemt til Antwerpen. — Vesta, Svensson, afgik fra Leith 4. Juni, bestemt til Island. — Maja, Jacobæus, ankom til Danzig 18. Juni, bestemt til Kbhvn., Hamburg.

Ficaria, J. V. Fenger, afgik fra Newcastle 23. Juni, bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, P. Paaske, afgik fra Odense 23. Juni, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Esbjerg, C. Bentzen, afgik fra Leith 22. Juni, bestemt til Odense. — Primula, Th. Thomsen, afgaar fra Kbhvn. 24. Juni, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, i Newcastle. — Kronen, J. Borries, afgaar fra Odense 24. Juni, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Newcastle 22. Juni, bestemt til Nykjøbing F. — Storebelt, J. P. Bay, afgik fra Nakskov 23. Juni, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens, Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Newcastle 22. Juni, bestemt til Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Blyth 9. Juni, ankom til Kronstadt 15. Juni. — Frode, H. W. Wisberg, afgik fra Omega 16. Juni, bestemt til Zaandam. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Blyth 19. Juni, bestemt til Kronstadt. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Ghent 21. Juni, ankom til Blyth 22. Juni. — Svend, Chr. Holst, afgik fra Blyth 10. Juni, ankom til Libau 16. Juni. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Sunderland 22. Juni, bestemt til Stettin. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Rotterdam 18. Juni, ankom til Rouen 21. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Rouen 19. Juni, an-

kom til Sunderland 23. — Ragnar, Aug. Hveysel, afgik fra Riga 22. Juni, bestemt til Sharpness. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Stettin 19. Juni, ankom til Reval 22. — Dan, J. C. Jensen, afgik fra Boness 20. Juni, bestemt til Libau. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Reval 18. Juni, bestemt til Hull. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Kemi 11. Juni, bestemt til Sharpness. — Olaf, C. A. Jørgensen, afgik fra Sunderland 18. Juni, ankom til Stettin 23.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, J. Jørgensen, afgik fra Methil 13. Juni, ankom til Kronstadt 20. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra Kronstadt 20. Juni, bestemt til London. — Alexander Shukoff, J. Stoltenberg, afgik fra Kronstadt 20. Juni, bestemt til Amsterdam. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Dunkirk 22. Juni, bestemt til Hull. — H. Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Kronstadt 25. Maj, ankom til Archangel 23. Juni. — Rust, Chr. Jensen, afgik fra Newcastle 21. Juni, bestemt til Kronstadt.

Heimdal, Anine, J. Møller, afgik fra Swinemünde 21. Juni. — Kamma, B. Chr. Jørgensen, afgik fra Aarhus 19. Juni, ankom til Riga 22. — Helga, H. C. Lagesen, afgik fra Rouen 17. Juni. — Martha, A. V. Knudsen, afgik fra Normaling 18. Juni.

Thingvalla, Norge, Knudsen, afgik fra New-York 19. Juni, paa Rejse til Kbhvn. — Island, Skjødt, afgik fra Kristianssand 13. Juni, paa Rejse til New-York. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kbhvn. 22. Juni, paa Rejse til Swinemünde.

Kjøbenhavn, Jylland, H. Jensen, afgik fra Riga 8. Juni, ankom til Antwerpen 14. — Fyen, P. Hansen, afgik fra Blyth 18. Juni, bestemt til Reval. — Hafnia, H. E. Neergaard, afgik fra Kbhvn. 15. Juni, ankom til Helsingør 15. — Russia, A. Rasmussen, afgik fra Riga 18. Juni, bestemt til Amsterdam. — Carl Hecksher, A. G. Starck, afgik fra Riga 12. Juni, ankom til Dordrecht 20. — Dania, C. Troensegaard, afgik fra Baltimore 18. Maj, ankom til Aarhus 9. Juni. — Normannia, A. Rasmussen, afgik fra Stugsund 20. Juni, bestemt til Dordrecht.

Østerøen, Rita, A. P. Skov, afgik fra Hull 16. Juni, bestemt til Stockholm. — Patria, C. Andersen, afgik fra Amsterdam 17. Juni, ankom til Blyth 20.

Union, Olga, P. J. Jørgensen, afgik fra Vestervik 12. Juni, ankom til Antwerpen 21. — Anglia, O. Sørensen, afgik fra Newcastle 12. Juni, ankom til Neufahrwasser 16. — Scotia, H. Nielsen, afgik fra Svendborg 4. Juni, ankom til Archangel 15. — Frisia, N. N. Fisker, afgik fra Rotterdam 17. Juni, ankom til West-Hartlepool 20. — Gallia, N. L. Nielsen, afgik fra Dordrecht 15. Juni, ankom til Sunderland 17.

Danmark, Rolf, J. G. Hahn, afgik fra Riga 16. Juni, bestemt til Ghent. — Thorvaldsen, P. N. Pii, afgik fra Libau 16. Juni, ankom til Bremen 20. — Absalon, Skjødt, afgik fra Riga 12. Juni, ankom til Dunkirk 20. — Ansgar, V. Larsen, afgik fra Grangemouth 18. Juni, ankom til Kbhvn. 21. — J. N. Madvig, H. S. A. Olsen, afgik fra Kronstadt 12. Juni, ankom til Dunkirk 20. — Hamlet, W. E. Sommer, afgik fra Riga 21. Juni, bestemt til Rouen. — Helge, D. G. Matthiessen, afgik fra Wyborg 10. Juni, ankom til Nantes 21.

Dannebrog, Amalienborg, Schultz, ankom til Frederikshavn 19. Juni. — Christiansborg, Petersen, afgik fra Strøfors 18. Juni, bestemt til Bremen. — Frederiksborg, M. Kühl, ankom til Helsingfors 20. Juni. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Burntisland 18. Juni, bestemt til Kronstadt. — Rosenberg, Fischer, ankom til Travemünde 19. Juni. — Uranienborg, Olsen, ankom til Maasluis 20. Juni. — Joinsborg, Schultz, ankom til Kramfors 22. Juni. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Garston 17. Juni.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Jægersborg, Andersen, afgik fra Skellefteå 17. Juni, bestemt til Havre. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Dunkirque 20. Juni. — Skodsborg, Jensen, ankom til Helsingfors 17. Juni. — Guldborg, Schmidt, ankom til Havre 22. Juni.

J. Lauritzen, Esbjerg, Neptun, Jessen, afgik fra Frederikshavn 21. Juni, bestemt til Sornæs. — Nerma, Degn, afgik fra Treport 17. Juni, bestemt til Gustafsberg. — Nordsoen, Schmidt, ankom til Esbjerg 21. Juni. — Nautik, Meinertz, afgik fra Greenock 17. Juni, ankom til Methil 20.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, ankom til Kronstadt 19. Juni. — Agnete, Jensen, afgik fra Kiel 21. Juni, bestemt til Riga. — Hermia, Sørensen, afgik fra Dunkirk 12. Juni, ankom til Grangemouth 21., afgik fra Grangemouth 22., bestemt til Kbhvn. — Alice, Kraemer, afgik fra Newcastle 16. Juni, ankom til Kbhvn. 18. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Libau 18. Juni, bestemt til Rotterdam. — Bornholm, Petersen, afgik fra Plymouth 19. Juni, ankom til Burntisland 22. — Ajax, Brorsen, ankom til Neumühlen 2. Juni. — Gøteborg, Madsen, afgik fra Norrkøping 17. Juni, bestemt til London. — Nauta, Steen, afgik fra Baltasound 19. Juni, bestemt til Libau. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Baltasound 17. Juni, bestemt til Libau. — Rønne, Hintze, afgik fra St. Petersborg 13. Juni, bestemt til Leith. — Kjøbenhavn, Dam, afgik fra Stornoway 19. Juni, bestemt til St. Petersborg. — Marstrand, Jensen, ankom til Kronstadt 13. Juni.

**Norøen.** Tydskland, Jørgensen, ankom den 20. Juni til Kbhvn. fra Grøngemouth. — Skotland, Brandt, afgik den 17. Juni fra Libau til Newcastle. — Nordland, Svendsen, ankom den 20. Juni til Rotterdam fra St. Petersburg. — Holland, Schmidt, ankom den 19. Juni til Windau fra Kbhvn. — Rusland, Albrechtsen, ankom den 15. Juni til Borgå. — Finland, N. Pii, afgik fra Stugsund den 11. Juni. — England, Petersen, afgik den 14. Juni fra Helsingfors til Rotterdam.

**Urania.** Sirius, Jensen, ankom til St. Petersburg 16. Juni. — Urania, Louis Lund, afgik fra Kotka til Boulogne 19. Juni. — Saturn, J. Hansen, ankom til Antwerpen 12. Juni. — Pallas, Christiansen, ankom den 20. Juni til Hull. — Ekliptika, Callesen, ankom til St. Petersburg 17. Juni fra Kbhvn.

**Anglo Dane.** Swarland, Andreasen, ankom den 21. Juni til Flensburg fra Vejle.

## Sejlskibe.

**Fane. Nordby.** Emilie, Thomsen, sejlet fra Macassar 14. Juni til Amsterdam. — H. Grohmann, Nielsen, afgik fra Charleston 14. Juni til Åhus. — Kronprinsesse Louise, Jepsen, ankom til Delagoa Bay 16. Juni fra New-York. — Wilhelmine, Oldefar, ankom til Barrow 16. Juni fra Rosario. — Havila, Thøgersen, ankom til Santos 16. Juni fra Liverpool. — Sophia, Svarrer, ankom til Rio Janeiro 21. Maj fra Imbetiba, afgik 25. Maj til Port Elisabeth. — Røhl, Nørby, sejlet fra Pernambuco 28. Maj til Mossaro. — Mærdor, Brinck, præjet 2. Juni paa 49° N. Br. 10° W. Lgd. — Aalborg, Clausen, sejlet fra Melbourne 10. Juni til Bismark-Øerne. — Franz, Pedersen, sejlet fra Mauritius 3. Maj til Hubert Island. — Laura, Kallesen, sejlet fra Punta Arenas 24. Maj til Bremen. — Thea, Jessen, passeret Scilly 16. Juni fra Rio Grande til Hamburg. — Mary José, Ankersen, ankom til St. Petersburg 20. Juni fra Sydhavsøerne.

**Maretal.** Cathrine, H. P. Rasmussen, afgik fra Sanct Davids 2. Juni, ankom til Pillau 20. — Elise Marie, H. Hermansen, afgik fra Kjædeby (Langeland) 17. Juni, ankom til Faxe Ladeplads 21. — Ydun, A. M. Andersen, ankom den 17. Juni til Lossiemouth. — Eden, P. K. Mikkelsen, er den 16. Juni ankommen til London. — Marie, Weber, ankom den 17. Juni til Riga.

**Rønne.** Kastor, Clausen, ankom til Rendsburg 14. Juni. — Rolf, Jacobsen, ankom til Kbhvn. 15. Juni. — Odin, Møller, ankom til Karrebæksmunde 18. Juni. — Ernst, Jensen, ankom til Kbhvn. 18. Juni. — Immanuel, Mortensen, ankom til Kbhvn. 19. Juni.

**Svendborg.** Garibaldi, Jørgensen, ankom til Warkworth 16. Juni. — Fylla, Hansen, ankom til St. Walery 15. Juni. — Rasmus, Jensen, ankom til Sumaya 15. Juni. — Phønix, Rasmussen, ankom til Faxe 16. Juni. — Erik, Hansen, ankom til Drøbak 17. Juni. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Uleåborg 17. Juni. — Ilgune, Rynita, ankom til Windau 18. Juni. — Sophie, Jensen, ankom til Dysart 17. Juni. — Thomas, Wandel, ankom til Hernøsand 18. Juni. — Urda, Nielsen, ankom til Middlesbro 18. Juni. — Embla, Mikkelsen, ankom til Åbo 17. Juni.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyr 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.

**Lille Bælt.** En Galease er sunken i 9 Fv. Vand, 1 Kbl., S. for Fredericia Havn. Vraget vil snarest mulig blive uskadeliggjort.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverig. Bottniske Bugt. Süderhams Skjærgaard.** Stagen med Kryds, tæt N. for 19 Fods Grunden mellem *Norrutharets* og *Finngrundet*, er ombyttet med en Stage. 61° 15' 30" N. Br. 17° 9' 54" Ø. Lgd.

Den øvrige Afmærkning er udført som tidligere angivet. **Hudiksvall.** En 17 Fods Grund er funden SV. for Skæret *Bonden*. 61° 37' 4" N. Br. 17° 16' 15" Ø. Lgd.

Den 15de Juni 1897 er Fyrskibet *Norstrømsgrund* udlagt paa sin Station S. for *Luleå*.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordsøen.** Den 3dje Juni. 53° 50' N. Br. 5° 29' Ø. Lgd. Et sunket Vrag, hvoraf Rejsninger naade over Vandet.

Den 3dje Juni. 53° 34' N. Br. 5° 35' 30" Ø. Lgd. Toppen af en Mast, sandsynlig fast i et sunket Vrag.

Et Vrag ligger sunket V. for *Horns-Rev*. En Mast er c. 10 Fod over Vandet. 55° 26' N. Br. 6° 20' Ø. Lgd.

**Tyskland.** Paa Grund af Bygningen af en Anlægsbro paa *Wangeroog* udlægges den hvide Spirtønde med Ø. lig Topbetegnelse ved *Ever Sand* ikke mere.

**Holland. Zeegat van Terschelling.** I *Thomas Smit Gat* er Spidstønde Nr. 2 flyttet og ligger nu i 19 Fod Vand, 53° 23' 52" N. Br. 5° 5' 1" Ø. Lgd. og Spidstønde Nr. 3 med Kors i 16 Fod Vand, 53° 23' 46" N. Br. 5° 6' 1" Ø. Lgd.

I *Noordoostgat* er den røde Kugletønde Nr. 4 med Kegel over Diamant, *Engelschhoek*, flyttet og ligger nu i 33 Fod Vand. 53° 23' 40" N. Br. 5° 6' 33" Ø. Lgd.

Vraget af Damperen *Minister Achenbach*, som laa sunket paa *Noordergronden* ved *Noordoostgat*, er bortsprængt. Dybden over Vraget er 10 Fv. Afmærkningen er inddragen.

I *Blauwe Slenk* er en Stumpstønde Nr. 2a udlagt i 17 Fod Vand mellem Stumpstønderne Nr. 2 og 3 med Kryds, hvor Dybden er aftagen. 53° 14' 4" N. Br. 5° 12' 20" Ø. Lgd.

**Zuiderzee.** En Tjalk er sunken i 5 Fod Vand paa *Kooltuinen S. for Wieringen*, c. 1,100 Alen V. for Farvandet *de Sloot*. En grøn Spidstønde er udlagt ved Vraget, og om Natten vises de sædvanlige Lanterner. 52° 51' 15" N. Br. 4° 57' 17" Ø. Lgd.

**Zeegat van Goeree.** Paa *Ribben* er udlagt tre Skydeskiver, c. 1/2 Kbl. N. 65° Ø. og S. 65° V. fra hinanden, fra *Brielle Taarn* i S. 79° V. og fra *Stellendam Mole* i N. 15° V.

### Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**England.** Da det jævnlig hænder, at *Trinity House* Damperer udsendes for at finde og uskadeliggøre Vragods, der er blevet rapporteret som farligt for Skibsfarten, og som har vist sig kun at være Kvæg- eller Faare-Baase, anmodes Skibsførere om ikke at kaste saadanne eller lignende Sager, som paa Afstand kunne se ud som Vragods, over Bord.

Samtidig anmodes Skibsførere om ved Opgivender om Vrag og Vragods at give saa nøjagtige Oplysninger som muligt med Hensyn til Udseende, Tid og Sted, hvor det er observeret.

**Isle of Wight. Needles Down.** *Nodes* Baake skal ombyttes med et Kors. 50° 39' 54" N. Br. 1° 32' 25" V. Lgd.

**Bristol Channel.** Omtrent den 18de November 1897 foretages følgende Forandringer af Fyr og Taagesignal paa *Lundy Island*:

*Lundy North Fyr*, paa Øens NNV-Pynt, bliver et hvidt Blinkfyr, der hver 20 Sekunder viser To-Blink; Blink 2/3 S., Mørke 2 S., Blink 2/3 S., Mørke 16/3. Flammens Højde: 160 Fod. Synsvidden: 19 Kml. Det lyser fra S. 10° V. gennem V., N. og Ø. til S. 74° Ø. Fyret vises fra et hvidt, rundt, 54 Fod højt Taarn. Taagesignal gives med en Sirene, der hvert 2 Minutter giver fire Stød, hvert af 2 S. Varighed, med 2 S. Pause mellem Stødene; det første og tredje har en dyb, det andet og fjerde en høj Tone. 51° 12' 5" N. Br. 4° 40' 35" V. Lgd.

*Lundy South Fyr*, paa Øens SØ-Pynt, bliver et hvidt Blinkfyr, der hver Minut viser Et-Blink. Flammens Højde: 170 Fod. Synsvidden: 20 Kml. Det lyser fra N. 8° V. gennem N., Ø. og S. til S. 73° V. Fyret vises fra et hvidt, rundt, 50 Fod højt Taarn. Taagesignal gives med et Knaldsignal, hver 10 Minutter. 51° 9' 40" N. Br. 4° 39' 15" V. Lgd.

Samtidig slukkes de nuværende Fyr, der viset fra Taarnet paa Øens højeste Punkt, men Taarnet forbliver staaende. Taagesignal med Raket ophører.

Nærmere Meddelelse senere.

**Irlands Ø-Kyst.** Vraget af Fiskefartøjet *Reaper* ligger sunket i 9 Fv. Vand, fra *Wicklow Fyr* i S. 3° V. og fra *Mizen Head* i N. 43° Ø., 2,3 Kml. En grøn Tønde er udlagt 1 Kbl., S. 78° Ø. for Vraget. 52° 53' 5" N. Br. 6° 1' 5" V. Lgd.

**Lough Carlingford.** Omtrent den 1. Juli 1897 tændes permanent paa den røde Spidstønde Nr. 12, SV. for *Frazer Rock*, et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 10 Fod. 54° 2' 40" N. Br. 6° 5' 50" V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig.** Den 15de Juni 1897 er et fast Fyr tændt N. for Mundingen af *Aberville*. Det viser hvidt Lys fra S. 81° V. til S. 85° V. og rødt Lys fra S. 86° V. til S. 87° V. Flammens Højde: 34 Fod. Lysevnen 14 Kml. for det hvide, 9 1/2 Kml. for det røde Lys. Fyret vises fra en lille Fyrbygning. 48° 28' 18" N. Br. 4° 45' 34" V. Lgd.

I *Passe de Flamberge* have Grundene forandret sig, hvorfor Tønderne ere flyttede saaledes: Den sort og rød vandret stribede Klokketønde med Ballon til 44° 35' 38" N. Br. 1°

19' 21" V. Lgd. Den sorte Spirtønde med Cylinder, *Rastey*, til 44° 35' 16" N. Br. 1° 18' 11" V. Lgd. Den røde Spids-tønde, *Flamberge*, til 44° 34' 47" N. Br. 1° 17' 8" V. Lgd.

**Nova Scotia. Halifax Harbor.** Naar Skydeøvelser foretages paa *Mc. Nabs Island*, hejses et rødt Flag paa Øens S.-Ende. Det er da forbudt at gaa inden om fire røre Spirtønder med røde og hvide Kors, der ligge mellem *Thrum Cap Shoal* og *Eastern Passage* i c. 4,500 Alens Afstand fra Skydebakkeme.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts.** Omtrent den 4. Juni 1897 forandres Farven paa den røde Fløjtetønde, som ligger  $\frac{5}{8}$  Kml. S. 74° Ø. fra *Plymouth (Gurnet) Fyr*, til sort og hvid lodret stribet.

**New Jersey. Delaware River.** Den 14. Maj 1897 er den rødmalede Lystønde Nr. 20, som viste hvidt, fast Lys, ved *Baker Shoal V.-Side*,  $1\frac{3}{4}$  Kml. S. 23° Ø. fra *Reedy Island* forreste Ledefyr, inddragen.

Et Vrag ligger sunket i 23 Fv. Vand, c. 30 Kml. fra *Maryland Kyst* paa 38° 18' N. Br. 74° 26' V. Lgd. To Master ere over Vandet.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Korsika.** I *Santa Giulia* Bugt ere flere Grunde med 6 à 13 Fod Vand fundne mellem 41° 31' 27" og 41° 31' 31" N. Br., 9° 16' 55" og 9° 17' 9" Ø. Lge.

En 16 Fods Grund ligger  $\frac{1}{3}$  Kml. S. 34° V. fra den S.-ligste Klippe ved *Pynt Acajo*. 41° 32' 12" N. Br. 9° 18' 21" Ø. Lgd.

Det af forlv. Skibsfører *Laurenberg* i Korsør i 22 Aar drevne betydelige Fiskeri, hovedsagelig Bundgarn og Aalefiskeri i Store Belt, ønsker Ejeren paa Grund af Alder og Svagelighed at afhænde. Til Fiskeplads kan erholdes privilegeret Bundgarnstade, ca.  $\frac{3}{4}$  Mil fra Byen. Fiskeriet er forsvnet med prima Redskaber af alle Slags. Forretningen er i udmærket Drift og fortrinlig indarbejdet paa det bedste Marked.

En midaldrende, driftig og intelligent Skibsfører eller Mand i lignende Stilling med Kapital vil kunne erholde en uafhængig og sikker Levevej ved at overtage Forretningen. Den af Ejeren f. T. beboede Ejendom i Korsør, der afgiver en pæn Bolig for Familien, Stald til Hestehold, og iøvrigt er indrettet for Forretningen, vil kunne erholdes til Leje eller kan medfølge i Købet.

Nærmere Oplysning erholdes ved Henvendelse til Ejeren eller Hr. Sagfører C. G. Thiesen i Korsør og Liebhave vil indtil omkring 1. Juli kunne tage Foraarsbundgarnsfiskeriet, der er i fuld Gang, i Øjesyn.

## Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Foreningens ordinære Generalforsamling afholdes Lørdagen d. 10. Juli d. A. Kl. 10 Form. i Marstal. Forslag, der maatte ønskes fremførte paa denne, maa indsendes til Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., inden d. 1. Juli d. A.

P. B. V.  
John Hintze,  
Formand.

## Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.

Depôt: Toldbodgade 14.

## Kjøbenhavns Børskurs d. 23. Juni 1897.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
<b>Dampskibs Aktier.</b>				
Foren. Dampskib-Selsk.....	100	100 $\frac{1}{4}$	100 $\frac{1}{4}$	100 $\frac{1}{2}$
Thingvalla .....	91 $\frac{1}{2}$		91 $\frac{1}{2}$	93 $\frac{3}{4}$
Danmark .....	83 $\frac{3}{4}$	84	83 $\frac{1}{2}$	83 $\frac{3}{4}$
Norden .....	115 $\frac{3}{4}$	$\frac{1}{2}$	115 $\frac{1}{2}$	115 $\frac{3}{4}$
Kjøbenhavn.....	92 $\frac{1}{2}$		92 $\frac{1}{4}$	92 $\frac{1}{3}$
Carl .....			52 $\frac{1}{4}$	52 $\frac{1}{2}$
Dannebrog .....	106		106	106 $\frac{1}{4}$
Skjold .....			73 $\frac{1}{4}$	73 $\frac{1}{2}$
Helsingørs Dampsk. ....			36	40
Østersøen .....			—	—
Nordsøen .....			—	—
Torm .....			—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....			85	88 $\frac{1}{2}$
Dansk-russisk Dampsk. ....			80	99
<b>Dampskibs Obligationer.</b>				
4 $\frac{0}{10}$ foren. Dampsk. ....			—	—
5 $\frac{0}{10}$ — — .....			—	—
5 $\frac{0}{10}$ Thingvalla 1880.....			97 $\frac{1}{2}$	98 $\frac{1}{2}$
5 $\frac{0}{10}$ — 1894.....			—	—
5 $\frac{0}{10}$ Norden.....			—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>				
3 $\frac{0}{10}$ Stats .....			—	—
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ uopsig. Stats .....			100	100 $\frac{3}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ Husejer Kreditk.....			94 $\frac{1}{4}$	95
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ Kbhvns Kreditf.....			93 $\frac{3}{4}$	94 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ Østift. Kreditf. 6 Ser. ....			95 $\frac{3}{4}$	96
4 $\frac{0}{10}$ — — 6 — .....			97 $\frac{1}{2}$	97 $\frac{3}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ Landkreditk. 3 — .....			95	95 $\frac{1}{4}$
<b>Aktier.</b>				
Nationalbank .....			156 $\frac{1}{4}$	158
Privatbank .....			122 $\frac{1}{2}$	123
Landmandsbank .....			126	128
Handelsbank .....			124 $\frac{1}{2}$	125
Burm. & Wain .....	98 $\frac{1}{4}$		98 $\frac{1}{4}$	98 $\frac{1}{2}$
Helsingørs Jernsk. ....			108	109
Sukkerfabr. ....	88 $\frac{3}{4}$	89	89	89 $\frac{1}{4}$
Bryggeri Aktier .....	114	114 $\frac{1}{4}$	114	114 $\frac{1}{4}$

### Vekselkursær.

	Åviata Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg .....	89	88.85
London.....	18.12	18.09
Paris .....	72.25	—
Amsterdam .....	150.10	—

### Notering paa Berlins Børs d 22. Juni 1897.

Russiske Noter .....	216.40
4 $\frac{0}{10}$ Russiske Consols .....	—
4 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ — Boden Kredit .....	105.50
6 $\frac{0}{10}$ Mexikanske .....	98.40
5 $\frac{0}{10}$ Rumænske Stats.....	100.80
4 $\frac{0}{10}$ — — 1890 .....	89.80

Omsætningen i Dampskibs-Aktier ved Noteringen har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 34,000, »Thingvalla 48,000, »Danmark« 14,000, »Norden« 18,000, »Kjøbenhavn« 6,000, »Carl« 16,000, »Dannebrog« 12,000, »Skjold« 16,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, Ved Stranden 16.

## Ludvig Lund,

Mekanisk og elektroteknisk Etablissement.

Enerepræsentant

for Elektricitæts-Aktiengesellschaft  
vorm. Schuckert & Co.

Autoriseret Installateur af elektriske Belysnings- og Kraft-  
overdragningsanlæg. Elektromotorer og Dynamoer.  
Skibsinstallationer, Hejseapparater og Ventilatorer.  
Galvanoplastiske Anlæg.

St. Regnegade 26. Kjøbenhavn K. Telefon 992.

## C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

TELEPHONE NO.  
182 BROAD.

TELEGRAPHIC ADDRESS  
„RAHTJENS, NEW YORK“

RAHTJEN'S AMERICAN  
COMPOSITION COMPANY

TRADE MARK.



MANUFACTURERS OF

THE GENUINE HARTMANN'S RAHTJEN'S ANTI-FOULING COMPOSITION  
FOR BOTTOMS OF IRON AND STEEL VESSELS.

RED HAND BRAND

OFFICE:

26 BEAVER STREET, N. Y.

FACTORY:

69 WANDYKE ST. BROOKLYN.

OTTO PETERSEN, PRESIDENT.

ULYKKEFORSIKRING AKTIESELSKABET  
SKANDINAVIEN

Hovedkontor for Danmark  
St. Kongensgade 24, Kjøbenhavn.

Harald O. Rist.

Ingen Ekstra-Præmie for Cycle-Kørsel.

Agenter antages.

A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibsmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

Kunsthjørværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaliseringshjørværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber  
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Valdemarsg. 24. V.

## PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampschiffahrts Gesellschaft, Hamburg, regular line  
of steamers between Brazil and Copenhagen & vice versa.  
Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean  
Portugal and Copenhagen & vice versa.

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“.

## C. P. Lauritzen & Co.,

Etablissement for

UNIFORMER, UNIFORMEFFEKTER og ORDENSBAAND,  
samt de nye, af Krigsministeriet approberede, vandtætte Officers-Havelooks,  
saavel som for alt civilt Skræderarbejde.

Vesterbrogade Nr. 30. Kjøbenhavn V.

## Forlang altid

# Otto Mønsted's

## Margarine

specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet.

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne  
ved Henvendelse til Fabrikken

## SOUTHALL

near LONDON.

## H. KIRSCHNERS

tekniske Maskinhandel og Lager,

Toldbodvej 22. Kjøbenhavn K.,

anbefaler

Olier, Pakninger og øvrige Dele til Brug for Sø- & Land-  
maskiner. Angus originale Pakning, den verdensberømte orig.  
Bjørnepakning med indregistreret Vare-Mærke samt Tucks orig.  
originale Patent-Pakninger. Mangeaars Erfaring som Iste Maskin-  
mester i Dampskibsselskabet „Torm“ garanterer jeg for Levering  
af kun prima Varer. Ordres til Provinserne ekspederes fragtfrit.

## J. H. Fechtenburg & Co.,

— St. Thomas, —

anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering  
henhørende.

## LANDMANDSBANKEN

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

## Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.



Dr. med. Goldschmidt,  
Klinik for  
Hud- og Kønssygdomme.  
Hovedvagtsgade 8, 1. Sal,  
Kl. 12—1 og 7—8.

Mahogni, Nøddetræ,  
Teaktræ, Whitewood  
samt andre fremmede saa vel som  
danske Træsarter forefindes i stort  
Udvalg i tørre Varer.  
M. H. Krause.  
Kjøbenhavn, Niels Ebbesenvej 6 v.  
Telefon 3206.

**Husk**   
**Montys**  
fotografiske Atelier  
St. Kongensgade 21  
(tæt ved Kongens Nytorv).  
Billigste Priser. Fineste Udførelse.  
Aabent hver Dag, ogsaa Helligdage.

Skræderetablissement,  
9, Rosenborggade 9,  
anbefaler Uniformer for Sejl-  
skibs- og Dampskibs-Marinen.  
P. Jensen, Skrædermester.

Metalspejlapparater,  
Havnefyr & Lanterner.  
Fabrik:  
Læderstræde Nr. 9.  
Kjøbenhavn.  
Telefon Nr. 3681.  
G. W. FRYDENLUND & SØN.

TH. SIMONSEN,  
Nyhavn 57.  
Sølv Medaille i Malmø  
for Lanterner.



Budtz Möllers Eftf.,  
Amagertorv 22.  
KJØBENHAVN. K.

Lørdag den 26de Juni 1897, Kl. 11 Formiddag,  
bliver ved offentlig Auktion, der afholdes paa  
Orlogsværftet, bortsolgt: 64,600 Pd. Jærn, 7400 Pd.  
Staalaffald, 9886 Pd. gl. Metal, 3107 Pd. gl. Kob-  
ber, 29,040 Pd. Metalspaaner, 2 Krumtappe, 1800  
Pd. Begnaader, Klude, Papiraffald, 1 Rat, 1 Kar,  
Pøse, Ballier, 14 Fartøjssejl m. m.

Sagerne paavises i Magasinet for kasseret Gods  
Onsdag den 23. Juni og følgende Hverdage fra Kl.  
10—2, hvor Kataloger til den Tid udleveres.

Orlogsværftets Centralkontor, den 18. Juni 1897.

### Fanø praktiske Sømmandsskole.

Saa vel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid.  
Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,  
Nordby, Fanø.

## Holm & Collerup, Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

### Jernskibs- og Maskinreparationer

udføres solidt, hurtigt og billigt.

## Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

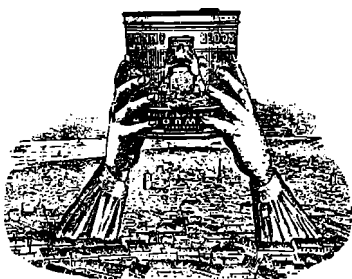
Amagers største og Danmarks billigste

### Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon Nr. 6. **G. W. Møller, Dragør.** Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislisten sendes paa Forlangende.



VARE-MÆRKE.

## A. FORMANN.

KJØBENHAVN K.  
TELEFON 216.

Noget nyt og enestaaende!  
!! Forsøg !!

## A. Formanns Blodbudding

(i hermetiske Patent-Daaser)

anbefales af de fleste Læger  
for sin store Næringsværdi.  
Den er mættende, nem at op-  
varme, billig, kan spises uden  
Tilsætning, og erstatter en  
fersk Middagsret.

Den faas hos de fleste Skibs-  
provianterere i Danmark.

## Agentur for udenlandske Søassurance- Selskaber.

### Søforsikringselskabet ØRESUND

Malmø,

tegner Forsikringer ved

Bergh & Owen,  
Kjøbenhavn K.

Holmens Kanal 20.

Telefon 97.

Telegram-Adr. „Tonny“.

## Bjerre & Rømer, Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans-  
Förening.

### Hotel Toldboden,

Toldbodvejen 40,  
anbefaler sin hyggelige Café & Restau-  
rant samt sine ny monterede Værel-  
ser i et æret Publikums velvillige  
Erindring. *Ærbødigt*  
Daniel Rasmussen.

## Café van Zandt

St. Annæ Plads 6,  
Hjørnet af Strandstræde,  
KJØBENHAVN,

anbefaler sin Restaurant fran-  
çais med alle Aarets  
Specialiteter.

H. J. Pedersen.

## C. HANSEN,

Gjertler og Metalstøber,  
84 Pilestræde 84.

Specialitet:

### Skibsarbejde.

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende  
til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

## Ed. Harth,

Konservesfabrikant.

St. Kongensgade 101.

Kjøbenhavn K.

Konserves, 

tørrede og saltede

 Grøntsager

anbefales d'Herr.

Skibsprovianterere.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

#### ABONNEMENTSPRISEN

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

Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—8, hvortil ogsaa Bidrag til

Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeler ved Postvæsenets Foranstaltning.

#### AVERTISEMENTS-PRIS:

Første Side pr. Petiline à 45 mm Bredde 25 Øre

De øvrige Sider — — — — — 20 —

Moderation for

5 Gange 10 Gange 25 Gange

1, Side eller derover . . . . . 20% 30% 50%

Mindre end 1/2 Side . . . . . 10% 20% 40%

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG

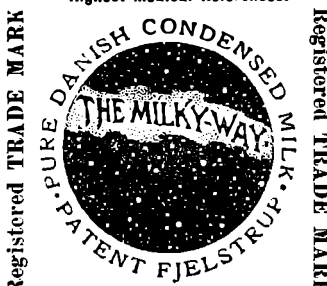
Nr. 26

Kjøbenhavn, Torsdag den 1. Juli 1897.

4. Aarg.

INDHOLD: De ny Søvejsreglers Offentliggørelse. — Højesteretsdom. — Fragtmarkedet. — Skal man give Mandskabet Landlov for at klage? — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfærende. — Københavns Børskurs.

DANISH  
Pure Condensed Milk.  
The **MILKY-WAY** Brand  
in Taste & Colour like new MILK  
Highest Medical References.



\* NEW INVENTION \*  
The Danish Milk Condensing Co.  
Factories & Head Office 8 Vestergade  
COPENHAGEN  
Telegr. Adr.: Anglodans. Code ABC.

## AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106

Lager af Papir og 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 24.

## NORSK MARGARINE

fra **Fabriken Mercur, Christiania,**

der er anerkendt som det fineste og mest holdbare Fabrikat i Verden, faas i

Hovedoplaget for Danmark

hos

**JOHANSEN & BRUUN,**

Kompagnistræde 14 & 15. Telefon 3210.

Smør i alle holdbare Kvaliteter føres til billigste Priser.

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

31, Havnegade. Kjøbenhavn K.

Jernlager etc. paa Midtermolen i Københavns Frihavn.

Generalagent for »Pomerania«.

See- und Fluss-Verkehrs-Gesellschaft in Stettin,

tegner Forsikring af Skibe, Skibsparter, Ladning og Fragt til faste billige Præmier,

modtager Ordres som Agent for Messrs. Bolling & Lowe i London, La Societé Cockerill i Seraing, Messrs. Bullivant & Co. i London samt overtager Kjøb og Salg af Dampskibe, Bugserdampere, Uddybningsmateriel, Fremme, Lade- og Losseapparater, Damp- og Petroleumsmotorer etc etc. og opatager sig Omladning og Spedition af Materiel og Varer af alle Slags til og fra Københavns Havn.

**YOCARINI** CIGARETTE 100 Stk. 2 Kr. Verdensberømt  
TOBAKKEN pr. Pd. 5 Kr. og billig.

kun ægte **Wilh. Jørgensen. Østergade 61. en gros**

## J. H. Fechtenburg & Co.,

— St. Thomas, —

anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering  
enhørende.

Telefon 1268.

Telegr.-Adr.: Nilsson 167

## CARL NILSSON.

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.

Amaliegade 36. Kjøbenhavn K.

(forhen Amaliegade 37).

Største Lager her paa Pladsen af alle Sorter Maskin- og Cylinder-Oljer, Smørelser og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige Artikler for Dampmaskiner.

Eneforhandling af:

Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil. Zynkara. (Til Forebyggelse af Tærning, Syre- og Kjedelstensdannelse). Angus' Special Pakninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent Kamelhaars Drivremme. „Kerasha“. Patent Træ-Rømskiver

Overretssagfører **J. WESTENGAARD.**

Vestervoldgade 2, Kjøbenhavn V. Telefon 3424.

Teaktræ

AKTIESELSKABET  
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI  
Bangkok — København  
have altid paa Lager i Frihavnen

Teaktræ

i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut  
1ma Kvalitet.

Impotest di ekte i hele Ladninge f a egne Savmølle i Bangkok.  
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.

Trækompagniet, Københavns Frihavn.

Norsk MARGARINE fra **Aug. Pellerin fils & Co. i Christiania** Ladegaardsvej 13.  
faas hos D'Herrer Handlende og fra Agenturet

# HAMBURG.

## Prima Bunker-Kul.

*B<sup>d</sup>. Blumenfeld.*

**HAMBURG.**

Dovenhof 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephone:  
Feldblume. Comptoir 38. Amt I. 1966.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d</sup>.

eneste Fabrikant af

Dick's bekendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Hoved-Depôt for Continentet: **Hamburg:**

Alte Gröningerstrasse 12<sup>1</sup>.

Telegr.-Adr. Dicotto. Telefon 3999.

Agent for Kjøbenhavn:

**Johs. Bülow, Zinnsgrade 4. Ø.**

## Emil G. v. Høveling, Hamburg.

(Telegr. Adr. Composi.)

**Patentfarve**

for Skibsbunde og Jærnkonstruktioner imod Rust og imod Bevokning. Leverandør til mange af de største Damp- og Sejlskibsrederier, Ene-Leverandør til den kejserlige tyske Marine.

NB. For Træskibsbunde særlig virksom Patentfarve imod Bevokning og imod Orm, strygefærdig til umiddelbar Brug.

Agenter og Lagre i: Bergen, Bremerhavn, Elsleth, Flensburg, Stettin, Rotterdam, Antwerpen, Dünkirchen, Genua etc.

Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:

Kapt. **CARL HAVEMANN**, Kjøbenhavn, Amaliegade 31.

I England under Firma **British Antifouling Composition and Paint Company Ltd.** 32 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik i Barking ved London.

Agenter og Lagere i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull, Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama, Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney, Mauritius etc.

## Knöhr & Burchard Nfl.

Telegram-Adr. KNÖHRHARD

**Hamburg,**

Telephon 2-7

**Damp- & Sejlskibsmæglere.**

**Køb, Salg & Kontrahering af Skibe.**

Speciel Afdeling for

**Assurance & Havarisager**

## W. Engelbrecht,

St. Kongensgade 61,

Frugt- & Grønthandel,

anbefaler

Kartofler, Konserves, Frugt  
til Skibene.

## Lange & Møllers

Bødkerværksted

Kjøbenhavns Frihavn

anbefaler sig med Alt

Udarbejde samt Alt færdigt

Bødkerarbejde for Export.

Alt Arbejde udføres af solide  
og øvede Folk.

## J. E. Møllers Enke & Co.

Kjøbenhavn.

ENEFORHANDLING

af

**MILWARD & SONS**  
Fiskekroge.

## S. Lerche,

50 — Nørrebrogade — 50

Værksted

for gode, solide og billige

**Modeller.**

## Pumper.

udmærket egnede til Lastpumper.

Maskinfabrikken Rannje,

Mathæuegade 6.

## EM. Z. SVITZER'S SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1883.

Telegraphic address »SVITZER«.

Agents for  
Great Britain.

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/ Tyne.  
telegraphic address: »Jürgenson«.

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill,  
telegraphic address: »Hobdell«.

The company maintains stations at the following ports,  
where a salvage boat will be stationed, always ready to  
leave at short notice.

**COPENHAGEN** .....

**KASTRUP** .....

**ELSINORE** .....

**KORSØR** .....

**ALBUEN (LAALAND)** .....

**FREDERIKSHAVN** .....

**GOTHENBURG (SWEDEN)** .....

**GREIFSWALD (GERMANY)** .....

»SVITZER«.

»HØYER«.

»SWITZERGOTTLIEB«.

»JØRGENSEN«.

»GUNNERSEN«.

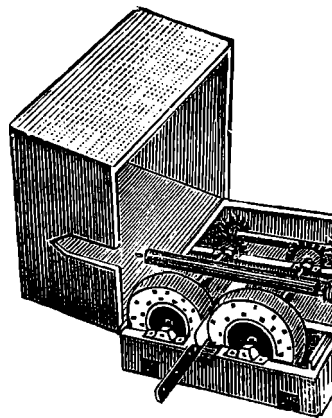
»SVITZERLUND«.

»ELFVERSSON«.

»SPRUTH«.

The company's boat „Em. Z. Svitzer“ — in conjunction with the boats belonging to the Northern Salvage Company of Hamburg, viz: s/s „Berthilde“, s/s „Berger Wilhelm“ and s/s „Neva“ — operates in the Mediterranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).

For Skibe



bedste eksisterende  
patenteret

**Kniv-Pudsemaskine**

faas i

Niels Hemmingsensgade 21, St.  
Kjøbenhavn K.

## HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lasteplassen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Europa til vore Banquiers, Herr Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

**HÄNSCHELL, Barbados.**

## 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.

## De ny Søvejsreglers Offentliggørelse.

Som vi i vort sidste Nummer henledte Opmærksomheden paa, træder de ny internationale Søvejsreglers og Nødsignalers Anvendelse i Dag i Kraft for danske Skibe. Den 1ste Juli 1897 er altsaa en Dag af Betydning for vor Skibsfart, som det vilde være urigtigt at lade gaa uomtalt hen. Imidlertid vilde det være unødvendigt at fejre den ved at genoptage den længe førte Diskussion om de ny Reglers gode og daarlige Sider; den faar hvile, indtil den kan støtte sig paa de Erfaringer, der nu vil blive Lejlighed til at høste i Praksis. Men en anden Side af Sagen turde der være Anledning til at omtale netop i Dag, skønt den tidligere har været behandlet her i Bladet; det er den stilsfærdige Maade, hvorpaa de ny Regler ere traadte i Kraft.

Den kongelige Anordning, hvorved de ny Søvejsregler indføres, er dateret d. 22. Januar d. A. Den offentliggjordes paa sædvanlig Maade i »Ministerialtidende« og fremkom tillige i et Særtryk, som dog ikke fandtes i Boghandelen og som vistnok kun forelaa i et stærkt begrænset Antal Eksemplarer. Vi ankede allerede den Gang over, at man først sidst i Januar Maaned underrettede vor Søfartsverden om en Bestemmelse, som, efter hvad der forelaa, maa være truffen allerede sidste Efteraar; man vilde ved at offentliggøre den i Tide have sparet i hvert Fald den herværende Skibsfører-Forening for en Del Besvær med Diskussionsmøde og Udsendelse af Cirkulærer om en allerede afgjort Sag. Siden den kgl. Anordnings Fremkomst er der nu forløbet 5 Maaneder, en Tid, der kunde og burde have været anvendt til at bringe de ny Søvejsregler, saa vidt muligt, til alle Interesseredes Kundskab, saaledes at man havde saa megen Garanti som muligt for, at de d. 1. Juli vare kendte af enhver dansk Skibsfører. Det maa erindres, at Talen her er om en Sag, som det er af den største Betydning, at enhver Skibsfører bliver kendt med. Ifølge Sølovens § 26 paahviler det Skibsføreren at have om Bord et Eksempplar af de Reglementer og Forskrifter, der udfærdiges i Henhold til Søloven — altsaa ogsaa et Eksempplar af det her omtalte Reglement. Skibsføreren har selv at sørge for at skaffe sig dette Reglement og at lære det at kende, og han har det fulde Ansvar for de meget alvorlige Følger, der kunne flyde af, at han ikke kender det. Vi se ikke rettere, end at det i et saadant Tilfælde er en uafviselig Pligt for vedkommende Autoritet at gøre, hvad der staar i dens Magt, for at gøre Reglementet kendt blandt Skibsførerne, saa meget mere som en stor Mængde af dem færdes saa langt borte herfra, at det meget vel kan tænkes, at de endnu ikke kende dets Eksistens. Der kan ikke herimod med

Føje henvises til enhver Borgers Pligt til at kende Loven og hvad der bestemmes i Kraft af Loven; denne Pligt er ikke retfærdig paalagt, naar Autoriteterne ikke gøre, hvad der kan gøres for at bringe den til vedkommende Borgers Kundskab.

Vi anke over, at dette ikke er sket i det foreliggende Tilfælde. Der findes næppe nogen dansk Skibsfører, der læser »Ministerialtidende«, og der er endnu ikke fremkommet nogen som helst Bekendtgørelse om, hvor man faar Særtryk af de ny Søvejsregler. Hvis der ikke fandtes Søfartsblade, vilde ikke ret mange danske Skibsførere i dette Øjeblik vide, at der i Dag træder et Reglement i Kraft, der har den største Betydning for dem — og Autoriteterne kunne dog virke'ig ikke slaa sig til Ro med, at Søfartsbladenes Redaktioner besørge det i denne Retning fornødne. Det kunne disse ikke en Gang gøre; selv om de aftrykte det hele Reglement, hvad vi forlængst have gjort her i Bladet, er det ikke nok. Skibsføreren maa have det officielt udgivne Reglement om Bord. Hvor faar han det? Indtil nu vide vi intet herom, og Skibsførerne burde forlængst have vidst det.

Det er næppe forsvarligt, at Autoriteterne i en Sag som denne slaa sig til Ro med det tilvante. Vi indse ikke, hvorfor man ikke kan bekendtgøre et saadant Reglement saaledes, at det kommer til de Interesseredes Kundskab. Hvorfor anmoder man ikke Skibsfører-Foreningerne om deres i dette Tilfælde meget værdifulde Assistance; eller Skibsreder-Foreningerne, der sikkert ogsaa vilde medvirke til at faa det gjort almindelig bekendt? Hvorfor sender man ikke en stor Bunke Reglementer rundt til disse Foreninger og til Rederierne med Anmodning om at uddele dem? Saa var der dog Sandsynlighed for, at alle Skibsførere fik et Eksempplar i Hænde. Men saadanne Foranstaltninger ere virkelig nødvendige, naar man vil gøre en Sag bekendt i en Stand, der er saa spredt som Skibsfører-Standen.

Naar den 1. Juli nu ikke glider ubemærket hen, er det udelukkende Søfartsbladenes Skyld. Men disses Oplysninger kunne selvfølgelig ikke, som vi have paavist, være fyldestgørende, naar de ikke have den fornødne Støtte fra Autoriteternes Side. Og der er jo ingen som helst Garanti for, at de overhovedet i alle Tilfælde faa saadanne Oplysninger i betimelig Tid. Man bør derfor erindre, at den rette Offentliggørelse af Bestemmelser, der vedrøre Skibsfarten, ere af nok saa stor Betydning som de, der vedrøre andre Næringsveje. Men Skibsfarten hører i denne Henseende endog til de mindst begunstigede.

### Højesteretsdom.

Ved Sø- og Handelsretsdom af 30/9 1896 (gengivet i dette Blads Nr. 43 for 22/10 s. A.), idømtes Føreren og Styrmanden paa Dpsk. »Bergenhus« til Bøder af henholdsvis 200 og 150 Kr. for Overtrædelse af Sølovens § 293 og § 306. Vi erindre kortelig om følgende nærmere Omstændigheder ved Sagen.

Den 7de Marts 1896 Kl. 4 20 Min. Eftm. afsejlede Dpsk. Bergenhus fra Horsens med en Ladning Kreaturer og Stykgods paa en Rejse gennem Storebelt og Nord- og Østersøkanalen til Hamburg. Samme Dags Aften Kl. 10 25 Min. grundstødte det paa Sprogø Østerrev, hvor det blev staaende til d. 22. Marts, da det kom af Grunden i stærkt beskadiget Tilstand.

Det blæste den paagældende Eftermiddag en 3-rebet Mærsejlskuling af V. N. V., som senere gik om til N. V.,

og Strømmen satte stærkt Syd i. Det var skyet og mørkt, men godt sigtbart. Kl. 7 overtoges Vagten af Kaptajnen og 2den Styrmand i Forening med 2 Matroser. Kl. 8 15 Min. passeredes Lystønden ved Lillegrunden — Loggen viste da 18. — Kl. 9 15 Min. passeredes Romso i en gisset Afstand af 1 à 1¼ Kml., Log. 27. Kaptajnen gik da ned i Bestiklukafet for at hvile sig, efter forinden ifølge sin Fremstilling at have beordret 2den Styrmand til at vedblive at styre samme Kurs som da styredes, nemlig dev. S. t. O. ½ O. (misv. S. S. O.) med Sprogø Fyr ca. ¾ Streg om Styrbord, hvilken Kurs ifølge hans Mening vilde tage ham lige paa Halskov Lystønde. Kaptajnen gav endvidere Ordre til, at han vilde varskos, naar Halskov Lystønde kom i Sigte, samt at der skulde kaldes paa ham, forinden Skibet kom i Nærheden af Sprogø, senest om en Time, hvorved han vil være gaaet ud fra, at »Bergenhus« med almindelig Fart — 8 Knob —, vilde bruge ca. 1½ Time som sædvanlig til Farten fra Romso til Sprogø, der udgør en Distance af ca. 13 Kml.

2den Styrmands Udsagn om de modtagne Ordre gaar ud paa, at han skulde styre S. t. O. ½ O., varsko Kaptajnen om en Time samt, hvis Halskov Lysboje kom i Sigte forinden, da at styre ret paa samme. Han har endvidere forklaret, at han styrede den opgivne Kurs fra Romso passeredes, Kl. 9¼, til lidt over Kl. 10, da han i omtrent 10 Minutter forandrede Kursen til S. O. t. S., fordi han syntes, at de vare komne noget vestlig i Farvandet; da han imidlertid paa dette Tidspunkt fik et Blinkfyrt at se lidt om Styrbord, som han antog for Halskov Lystønde, styrede han ret paa dette og kom derved atter paa den gamle Kurs, nemlig S. t. O. ½ O. Han varskoede derpaa Kaptajnen, underrettede ham om den foretagne Kursforandring samt spurgte, hvorledes Halskov Lysboje blinkede, hvilket Kaptajnen derpaa gav sig til at efterse. Et Par Minutter efter kom Kaptajnen op, omtrent Kl. 10 15 Min., og blev paa Broen til Grundstødningen skete en 10 Minutter efter, ca. Kl. 10 25 Min. Kursen forandrede ikke i denne Mellemtid. Kaptajnen var ogsaa af den Formening, at det omtalte Blinkfyrt var Halskov Lystønde, og 2den Styrmand kom først, da det blev Dag, paa det rene med, at det i Stedet for Lystønden var Omø Fyr.

Kaptajnen har derimod kort efter Grundstødningen set Halskov Lysboje i Øst; men hverken han eller 2den Styrmand vidste udenad, hvorledes Lysbojen eller Omø Fyr blinkede. Hans (Kaptajnens) Forklaring gik yderligere ud paa, at han paa sine tidligere Rejser Syd paa sædvanlig var gaaet ned i kortere eller længere Tid, naar Romso var passeret, og at han havde ment ogsaa at kunne gøre det denne Gang, da Vejret var sigtbart, og da han ifølge Forholdene i Horsens, havde ventet, at Vinden og Strømmen hurtig vilde lægge sig og derfor blive uden Indflydelse paa Skibets Fart og Kurs, uaglet det endnu var Storm af Nordvest, da han ved Romso gik ned.

Efter at Kaptajnen og 2den Styrmand ved Sø- og Handelsretten ere idømte ovennævnte Bøder, er Sagen af det offentlige appelleret til Højesteret, hvor den foretoges i Mandags og Tirsdags, og hvor Dommen blev afsagt i Gaar Morges.

Paa Grund af den Interesse, der knytter sig til denne Sag, da det er første Gang de nævnte Paragraffer i den nu gældende Sølov ere blevne bragte i Anvendelse, give vi nedenfor et sammentrængt Referat af Proceduren for Højesteret.

Aktor, Højesteretsadvokat Hindenburg, gennemgik Sagen, som den forelaa fra Sø- og Handelsretten og nedlagde i Henhold til de i dennes Dom anførte Grunde Paastand paa dens Stadfæstelse.

Højesteretssagfører Salomon frenttraadte som Defensor for Føreren af »Bergenhus«, Kapt. Jørgensen. Han fremhævede stærkt de Fejl, der formentlig vare begaaede fra Styrmandens Side og gjorde navnlig gældende, at denne egenmægtig havde forandret Kursen kort efter at Kaptajnen var gaaet til Ro. Dette viste, at Styrmanden var usikker og

tvivlende. Han burde derfor straks have hentet Kaptajnen og derved handlet i Overensstemmelse med den ham givne Ordre. Men han varskoede først Kaptajnen 10 Minutter efter at han havde forandret Kursen. Han havde maattet erkende, at Kursen S. O. til S. holdtes i 10 Minutter. Styrmanden havde ikke kaldt paa Kaptajnen inden det Tidspunkt, denne havde angivet som det seneste, paa hvilket han vilde kaldes paa. Styrmanden havde ikke straks sagt til Kaptajnen, at han var uklar over Situationen og at de vare nær ved Sprogø, skønt det netop var dette, der gjorde ham usikker; han har ikke straks spurgt Kaptajnen om hvorledes Halskov Lystønde blinkede, og Kaptajnen kunde ikke vide, hvorledes Situationen virkelig var. Hvis Styrmanden ufortøvet havde gjort ham klar over Situationen, kunde han, (Kapt.), have taget sine Forholdsregler, men Tiden spildtes ved den Fremgangsmaade, Styrmanden valgte, som var ganske utilbørlig. Det har aabenbart været hans Ære for nær at gøre Situationen klar for Kaptajnen og han har derfor udsat at varsko ham. Han bærer saaledes utvivlsomt Skylden. Det kan ikke hebrejdes Kaptajnen, at han saa efter i Fyrbogen; han skal ganske vist være kendt med Fyrene, men der er saa mange af dem i dette Farvand, hele 36 paa hans Rute fra Horsens til Kiel, at det er forstaaeligt, om han ikke husker dem alle; man véd ikke altid, hvad man ifølge sin Stilling skal vide; dette er galt, men næppe strafbart. Desuden anede Kaptajnen ikke, at der ikke var Tid til at se i Fyrbogen; Styrmanden sagde ham det ikke. Det kan fremdeles ikke bebrejdes ham, at at han ikke straks saa, at det var Omø Fyr, de havde forude, og ikke Halskov Lystønde. Alle Vidnernes Udsagn gaa ud paa, at Omø Fyr aldrig paa tidligere Rejser har vist sig, medens Skibet var nord for Sprogø. Kaptajnen har kun været faa Minuter paa Broen, hvad klart fremgaar af Sø- og Handelsrettens Dom; hvis han virkelig havde været 10 Min. paa Broen, som det paastaas, vilde Retten alvorlig have anket over, at han ikke havde orienteret sig i denne Tid. — Styrmanden har ikke forud antydte, at han var i nogenomhelst Tvivl om Fyrene; hvis han ikke vidste, hvorledes Halskov Lystønde blinkede, burde han sagt det, da Kaptajnen beordrede ham til at holde lige paa den; ellers handler han ganske uforsvarligt. Kaptajnen kunde umulig forudsætte, at Styrmanden ikke vilde faa Øje paa Lysbojen, der brændte ganske som sædvanligt. Det er ubegribeligt, at Styrmanden ikke har set den. — Det kan ikke fælde Kaptajnen, at han ikke vidste, at Styrmanden ikke kendte Fyrene. Styrmandens Defensor har indhentet Oplysning fra en af Kapt. Jørgensens tidligere Styrmand, Bistrup, om den Adgang, han havde haft til Bøger og Kort om Bord; men Kaptajnen benægter Bistrups Udsagn og hævder, at han direkte har opfordret ham til at gøre sig bekendt med disse. Kortene laa i »Bergenhus« fremme til fri Afbenyttelse, og dette vidste Styrmanden Nielsen. Forholdet mellem Kaptajnen og hans Styrmand har været daarligt, Kaptajnen har mulig været tilbageholdende, hvilket Styrmanden har misforstaaet. Styrmandens Paastand om, at han maatte »stjæle« sig til at se i Kortene, naar Kaptajnen ikke var til Stede, var ubegrundet; Kaptajnen havde ofte faaet det Svar af ham, naar han talte til ham om disse Ting, at »det vidste han (Styrmanden) bedre«. Da Styrmanden hin Aften varskoede Kaptajnen, havde han sagt: »Lad os se efter i Fyrbogen«; dette viste Tønen mellem de to. Kaptajnen havde intet andet at gøre end at beordre Styrmanden snarest op paa Broen igen; han havde jo Vagt. Det hele Uheld skyldtes Styrmandens Malkonduite. Kaptajnen bør ikke straffes og derved blive det første Offer for denne Straffebestemmelse. — Aktor nedlagde sluttelig Paastand paa Kaptajnens Frifindelse.

Højesteretssagfører Octavius Hansen mødte som Defensor for Styrmand Nielsen. Han fremhævede Forskellen mellem Sølovens § 306 og § 293; den første omhandler Sømandens, derunder Styrmandens og Maskinmestres Skødesløshed, Uforsigtighed eller Forsømmelse, den sidste slet Sømandsskab eller anden Pligtforsømmelse hos Skibsføreren. Der er i denne Sag Tale om slet Sømandsskab fra Kaptajnens

Side, og man tager saa Styrmanden med herunder, men han kan aldeles ikke tiltales for dette efter § 293; han kan have manøvreret slet eller dumt, men han kan ikke straffes for det, naar han ikke har udvist Skødesløshed, d. v. s. Lige-gyldighed, Uopmærksomhed, eller Uforsigtighed, d. v. s. gaa paa uden Omtanke, ikke se sig for o. lign., eller Forsømmelse, d. v. s. undladt at foretage, hvad der var nødvendigt, været Ordre overhørig o. lign. Ingen af disse Ting kan lægges Styrmand Nielsen til Last. Det bebrejdes ham, at han, da han ser det, han antager for Halskov Lystønde, straks gaar ned og røber sin Tvivl overfor Kaptajnen, og at han siger til denne »lad os se efter i Fyrbogen«; men Sømænd veje ej deres Ord. Disse Ord vise netop tydeligt hans Tvivl, og da han tvivlede, søgte han straks Kundskaab paa rette Maade. Det kan dog ikke forlanges, at en ung Styrmand skal gaa med alle disse 36 Fyr i Hovedet. Og hvorledes kan Sø- og Handelsretten bebrejde ham, at han overtog Kommandoen? Han beordredes jo dertil af Kaptajnen. Taleren omtalte en fra Fyrdirektør Ravn indhentet Erklæring, der lyder saaledes:

*I Henhold til Hr. Højesteretssagførerens ærede Skrivelse af 15de ds. angaaende Oplysninger til Bedømmelsen af 2den Styrmand C. Th. Nielsens Forhold under Dampskibet »Bergenhuss Grundstødning den 7de Marts 1896 paa Sprogø Østrev skal jeg herved oplyse følgende:*

*Halskov-Rev Lystønde er paa den angivne Tid observeret »klart synlig« fra Knudshoved og Sprogø Fyr og »netop synlig« fra Halskov-Fyr. Lystønden har saaledes brændt og lyst normalt, da Grundstødningen fandt Sted.*

*Lystønden blev paafyldt sidste Gang før 7<sup>1</sup>/<sub>3</sub> 96 den 23de Februar 1896 til 6 Atm. og første Gang efter 7<sup>1</sup>/<sub>3</sub> 96 den 3die Maj s. A.*

*Lysstyrken er ikke forskellig, hvad enten det er kortere eller længere Tid efter en Paafyldning.*

*Høj Søgang af NV. og stærk Strøm af N. i det nævnte Farvand forårsagede Slingsring af Lystønden der, om end ikke Lysstyrken derved forringes, dog medfører, at Blinkene bliver mindre regelmæssige, end naar Søen er rolig.*

*I Farvandet fra Romsø Syd paa i en Strækning af 10 à 12 Kml. vil der under de angivne Forhold altid løbe en meget stærk norden Strøm, hvorfor et Skib, der fra Romsø søger Østrenden, maa tage saa stor Højde, at det er sikker paa at komme over paa Halskov-Siden, hvor Farvandet er renest, og hvorfor man altid vil faa Lystønden i Sigte, i modsat Fald vil Skibet ufejlbarlig komme ind paa Sprogø Østrev.*

*H. V. Ravn.*

Han hævdede, at Styrmanden havde gjort netop, hvad der forlanges i denne Erklæring. Salomon tvinger mig til at angribe Kaptajnen ved de voldsomme Angreb, han har rettet mod Styrmanden. — Kaptajnens Fremstilling om den Ordre, han gav, efter at de vare passerede Romsø, er upaalidelig, som den iøvrigt er det helt igennem. Kaptajnens Forklaring har her ingen Vægt til Bedømmelse af Styrmandens Adfærd; det er dennes egen Forklaring, der maa lægges til Grund. Nielsen siger, at Kaptajnens Ordre lød paa, at han skulde varskos om en Time; kom Halskov Lystønde i Sigte forinden, saa skulde han holde ret paa den. Denne Ordre har han fulgt; kun i det Moment, da han mente at være kommen for vestlig, forandrede han Kurs, og deri handlede han ret, saa meget mere som Forandringen vilde have bevirket, at Grundstødningen ikke havde fundet Sted, dersom den ny Kurs var blevet styret i længere Tid; Kaptajnens Ordre var højst mangelfuld og var den første Aarsag til Ulykken. Kapt. havde ikke opgivet den rigtige Kurs, der burde været styret fra Romsø til Lyebøjen. Taleren paastaar, at Fyrdirektørens Erklæring viser, at den af Kaptajnen angivne Kurs ufejlbarlig under de forhaandenværende Omstændigheder vilde føre Skibet paa Sprogø Østrev. Om dette Punkt har Kaptajnerne i Sø- og Handelsretten slet ikke udtalt sig, men er det ikke Narrestreger, at Højesteret ikke skal kunne have nogen Mening herom, fordi Kaptajnerne i Sø- og Handelsretten ikke

have været opmærksomme paa dette Punkt. Taleren paa viste, at Kursen var særlig forkert under de herskende Strømforhold; Kapt. burde have kendt den stærke Strøm, hvis Tilstedeværelse fremgik af Loggens Visning fra Lillegrundten til Romsø — der kun havde været 9 Kml., medens den virkelige Distance er 10,5 Kml. Det var en forkert Forudsætning, at Halskov Lystønde skulde faas i Sigte; Fyrdirektørens Erklæring viser, at dette ingenlunde er sikkert. Det er overhovedet forkert i et Farvand som dette at sejle efter en Lystønde; den ved Halskov er der vist kun for at advare mod en lokal Banke; der er Fyr nok at sejle efter, saa Kaptajnens Ordre er desperat. Det er jo ikke Meningen, at Styrmanden skal mælde Kaptajnen hver lille Drejning paa Roret. Straks efter at han mente at se Halskov Lystønde, gik han ned til Kaptajnen og sagde til ham, hvad der var nødvendigt; der var her ikke Tid til lang Forklaring. Det han sagde: »Lad os se efter i Fyrbogen,« udtrykker tydelig hans Tvivl; Kaptajnen har vist set daarligt efter og blev ikke klogere af det; endog efter Grundstødningen vidste han ikke, hvor de var. Fra det Øjeblik, Kapt. kommer paa Broen, ophører Styrmandens Ansvar. Det har interesseret Kaptajnen saa meget, at Knudshoved gik bag Sprogø, at han glemte at tælle Fyrets Blink. Han havde haft c. 7 Min. til at foretage, hvad der var nødvendigt. Taleren omtalte Fyrforholdene den paagældende Nat, betegnede Omø Fyr som vildledende og hævdede, at det med den Sø, der var den paagældende Aften, maatte have været vanskeligt at faa fat paa Halskov Lystønde. — Bistrups og Nielsens Forklaringer vise, at Kapt. ikke holder af, at Styrmandene slide paa hans Kort, hvilket er forklarligt af den Grund, at det forenede Dampskibsselskab hidtil har ladet Kaptajnerne selv anskaffe Kortene, og Førerne som Følge deraf ikke vil have deres Kort svinede til af en vaad Stortrøje eller andet lignende. Men Kapt. burde opdrage de unge Styrmand til dygtige og erfarne Mennesker i Stedet for at holde dem nede. — Styrmand Jørgensen havde ikke kunnet foretage nogen Krydspejling, uden at gaa ned i Bestiklukafet, hvor Kaptajnen jo sov, og han vilde næppe være bleven vel modtagen dør; han kunde ikke heller gaa fra Broen; der kunde jo ventes Sejlere hvert Øjeblik. Han maatte gisse sig til, hvor han var, gisser han galt, kan det højst betragtes som en Fejl, og hvem er ufejlbar? — Kaptajnen kunde i de 6 à 7 Min., han var paa Broen inden Grundstødningen skete, have redresseret enhver begaaet Fejl. Han skulde straks set, hvorledes Fyret blinkede; Omø Fyr blinkede 8 Gange i Minutet, saa Kapt. kunde have set 48 Blink, men han interesserede sig kun for det Naturfænomen, at Knudshoved gik bag om Sprogø. Han gav ingen Ordre, men sejlede lige paa Øst-Revet. Nielsens Forhold er ikke Grunden til Ulykken; Grunden er, at Kaptajnen ikke i de 7 Min. gjorde, hvad rettelig burde gøres. Det er uretfærdigt, at Styrmanden skal rammes, fordi Kaptajnen har udvist slet Sømandsskab; Sø- og Handelsretten har aabenbart ment, at naar det regner paa Præsten, bør det dryppe paa Degnen, at naar Kaptajnen skal straffes, skal Styrmanden have lidt med. — Spørgsmaalet er, om Styrmand Nielsen har været saa uforsigtig, at han fortjener Straf. Skal hans Karriere ødelægges, fordi han et Øjeblik tog Fejl af Halskov Lystønde?

Højesteretssagf. Salomon: Oct. Hansens Brug af Fyrdirektørens Erklæring er utilstedelig; denne kan ikke gælde som en Kritik i den her foreliggende Sag. Det er afgørende, at Sø- og Handelsretten ikke præcist har sagt, at Kaptajnen havde beordret en fejl Kurs. Hvad det her kommer an paa, er, at Styrmanden burde have lagt Sagen klar ved at sige til Kaptajnen: »Kom, det er galt fat.«

Højesteretssagf. Hansen: Fyrdirektøren siger rent og klart, at naar man med den Strøm skal gennem Bæltet, skal man over paa Halskov-Siden for at faa Højde og være sikker paa at se Lystønden. Det har Kaptajnen ikke gjort. Styrmanden havde ingen Grund til at allarmere Kaptajnen, da han jo slet ikke troede, at det var galt fat, og ingen Grund havde til at være altereret.

Højesteretsdommen lyder saaledes:

I Henhold til de i den indankede Dom anførte Grunde, ved hvilket intet væsentlig findes at bemærke, og idet de Højesteret forelagte nye Oplysninger ikke kunne føre til et andet Resultat end det i Dommen antagne, men til Dels bestyrke dette, maa det billiges, at Tiltalte ere dømt efter de i Dommen nævnte Lovbestemmelser; men medens den Skibsfører Jørgen Jørgensen idømte Bøde findes passende, vil Bøden for Styrmand Nielsen kunne nedsættes til 100 Kr.

Aktionens Omkostninger vil de Tiltalte have at udrede solidarisk.

## Fragtmarkedet.

London er dog Forretningsverdenens store Centrum. Vi følte det i sidste Uge, den gled stille hen, fordi de travle Mænd fra City morede sig og kun beskæftigede sig med at raabe Hurra for Dronningen. Telegrafen bragte ingen Forretningstelegrammer, kun bestandig lange Referater fra Millionbyen, og medens London og hele Storbritannien festede, maatte vi andre pænt vente i ørkesløs Resignation. Ugens Befragtninger have ikke været mange, og Guderne skal vide, fede har de heller ikke været, men vi naar vel snart Maalet og Slutningen paa Miseren, og oplives saa i Mellemtiden de døde Maaneders uendelig kedsommelige Dagbogsblade med Referater om lidt Illumination hist og en Flaaderevy her, saa virker det jo altid som en behagelig Afveksling fra den daglige ensformige, sløvende Melodi.

Sortehavet er stadig uanstændig lavt. Der er sluttet Odessa, Sevastopol, Theodosia L. H. A. R. 4,000 Tons 8/6, 6 pence ekstra Hamburg, Option Nicolaieff B/D. 1/ ekstra og Afskibning 10/31 August. Nicolaieff, Rotterdam 1/20 August 8/9. Nicolaieff L. H. A. R. 8/6, Komplettering Odessa 7/6, Afskibning 20. Juli, 10. August. Odessa, Bergen 8/ prompt. Fremdeles er sluttet: Donau U. K. Kontinent 11,500 qrs. 13/3 direkte, 13/9 Hamburg September, Donau Hamburg 10/ prompt. Azoff any 11/9, Hamburg 12/, 3 pence ekstra, 2 Ladepladser, Afskibning 25. August, 25. September.

Middelhavet har ingen Befragtning af Interesse at opvise. Raterne holder sig stadig paa et rent Lavmaal og Kulfragterne ned synes mattere. Der noteres: Methil, Alexandria 7/ à 7/3, Genua 7/3, Venedig, Triesle 8/ à 8/6. Fra Leith til Genua noteres 6/9, til Neapel 7/3, Savona 7/. Fra Newcastle noteres: Savona 6/9 à 7/, Alexandria 7/, Cardiff, Venedig giver 7/9 à 8/. Fra Middelhavet er sluttet: Alexandria — U. K. 2,400 Tons 8/6 f. O., 7/6 direkte, 7/ Bristolkanalen. Carloforte til Bordeaux 13 frcs. prompt. Sicilien (4 Havne) til London river 7/6 Stykgods.

Amerika har ikke forandret sig i nogen nærværdig Grad i den sidste Uge. Fra northern range til U. K. Kontinent noteres 2/1½ per Juli, med Aflastning August er der sluttet en 12,000 quarter Damper 3/ C. f. O. Fra Galveston eller New-Orleans har en Baad akcepteret 10/9 nett charter, Aflastning Juli—August. Ferdinandina, Hamburg giver 14/. Pensacola, London 100/6. Fra Halifax til W. C. England er sluttet 36/3 Juli.

Kulfragterne fra England til Danmark ere uforandrede. Fra Tynen eller Blyth til danske Havne noteres 4/6 à 4/9 for mindre Baade. Fra Firth of Forth 4/ à 4/6 for Baade op til 2,000 Tons.

Østersøen holder sig jævnt rolig. Riga, London, Hull, Leith, Rotterdam, giver 11¼ d. à 1/. Flaks til Dunkirk noteres til 18 à 19 frcs., Sleepers til Hull giver 6/6. Libau, London, Rotterdam, Amsterdam byder 10¼ à 10½ pence. Petersborg, London, Leith 1/1½, Rotterdam, Amsterdam 1/2¼, Antwerp, Dunkirk, Ghent 1/3. I Træmarkedet noteres for Dampere fra svensk Side til dansk

Havn 22/23 Mark til Esbjerg betaales der 27/28 Mark. Fra finsk Side sluttet enkelte Laster til 21/22 Mark prompt, 23/24 Lastning August—September. Forøvrigt er sluttet Gelle, London 600 Standards 23/. Uleåborg Boness pitprops 26/, Råfso Hull 22/6, Wiborg London 24/6. For Sejlere bydes Gelle Danmark 19/20 Mark. Sundsvall, Hernösand, Umeå—Danmark Juli, August, September kan vel sættes til henholdsvis 20/22/23 Mark. Finske Havne til god dansk Havn giver 21/22 Mark. Der har ikke fundet mange Forretninger Sted i de sidste Dage og Raterne ere smaa.

## Skal man give Mandskabet Landlov for at klage?

Vi have modtaget følgende:

For nogen Tid siden, under et Ophold i Rio Janeiro, forlangte en af mine Folk Landlov »for at klage« til Konsulen. — Hvad han havde at klage over? — Jo, det vidste han nok selv. Jeg nægtede ham naturligvis at gaa, naar han ikke en Gang vilde sige mig, hvad han vilde klage over. — Ja, saa gik han alligevel, for Kaptajnen kunde ikke nægte ham det, mente Manden. — Og ganske rigtigt: noget efter jeg selv var gaaet i Land, forlod Manden Fartøjet, trods gentaget Forbud fra Styrmanden.

Da jeg senere paa Dagen kom paa Konsulatet, fortalte General-Konsulen (ikke nuværende Hr. Palm — naturligvis), at Manden havde været der og klaget over forskellige Ting, bl. a. da ogsaa over, at jeg havde truet ham, »og« — tilføjede General-Konsulen — »saa vidste jeg vel nok, at jeg ikke maatte nægte en Mand Landlov for at klage.«

Det kan nok være, jeg fik travlt med at studere Jura den Aften, da jeg kom om Bord; hele Søloven blev gennemheglet fra først til sidst, men det lykkedes mig ikke at finde nogen Bekræftelse af General-Konsulens Ord. Derefter henfaldt jeg i meget triste Tanker, thi, tænkte jeg, naar det skal paatales en Skibsfører, at han truer en Mand, hvordan i alle gode Guders Navn, skal han saa kunde holde Disciplin om Bord? At man ikke maa give en storsnudet Dreng en Lussing, men skal nedværdiges til at skrive saadan en Hvalp i Journalen, er galt nok, allfor galt, meningsløst. Men man maa ikke en Gang true ham med en Lussing! For naar en General-Konsul paataler en Sag, saa er det vel Mening — hans Mening i det mindste — at det ikke er tilladt.

Hvad det nu angaar at nægte Folkene Landlov for at klage, da mener jeg absolut, at man kan det. § 104 i Søloven er vel den, der besvarer Spørgsmaalet nærmest. Der staar det ganske vist sort paa hvidt, men dog vel kun i Forbindelse med, om Manden afmønstres og Kaptajnen paa Rejsen har ilagt ham Bøder, der ere blevne fratrukkne ved Afmønstringen.

Eller skal det forstaas saaledes, at en Mand kan gaa i Land »for at klage« over enhver Ubetydelighed, han mener sig forurettet i? Jeg véd, at der er mange Skibsførere — særlig blandt norske — der forstaa Loven saaledes, og man ser da ogsaa jævnlig i Udlandet, at naar en Mand faar Lyst til en lille Landgangstur, saa erklærer han bare at ville til Konsulen at klage. Ofte viser det sig, at han slet ikke har været paa Konsulatet, skønt han maaske er i Land en hel eller en halv Dag. Og taler man ham tilrette derfor, svarer han ganske ugenert, at han ikke kunde finde Konsulatet, eller at Konsulen ikke var til Stede o. lign. Og næste Dag eller senere, naar han faar Lyst, spadserer Fyren atter i Land »for at klage«.

Hvis det er Mening med Loven, saa har vi Skibsførere rigtignok Aarsag til at korse os. Jeg for min Part tror ikke det, og nægter altid Folkene Landlov af den Grund. At t. Eks. Manden i Rio gik alligevel, kommer af, at man jo ikke selv kan være om Bord altid. —

Har de noget at klage over, saa lad dem vente, til Skibet kommer hjem eller til de afmønstres. — Og hvad nu, naar Skibet ligger paa aaben Kyst, som saa ofte er Tilfældet, og hvor man er udsat for Paalandsstorme, skal man da ogsaa lade dem gaa i Land, og maaske derved udsætte Skibet for Stranding.

Vil Redaktionen lovkyndige Medlem udtale sin Mening om denne Sag?

Nic.

### Svar.

Søloven hjemler hverken direkte eller indirekte Mandskabet nogen almindelig Ret til at gaa i Land for at klage, men foreskriver netop i § 102 Straf af indtil  $\frac{1}{4}$  eller  $\frac{1}{2}$  Maanedes Hyres Fortabelse for den, der uden Tilladelse gaar i Land.

Derimod foreskriver Loven i § 100, 2det Stykke, at Tvist mellem Skipper og nogen af Mandskabet angaaende Tjenesteforholdet i Udlandet skal forelægges for Konsulen paa Stedet eller paa det første Anløbssted, hvor dansk Konsul findes. Heraf følger, at naar virkelig saadan Tvist er opstaaet, maa den Paagældende af Mandskabet have Ret til at forlange, at der gives ham Adgang til sammen med Skipperen at møde for Konsulen, for at kunne fremstille sin Sag for denne. At der dertil ikke kan forlanges valgt et for Arbejdet om Bord særlig generende Tidspunkt, maa betragtes som underforstaaet. Den her omtalte Regel i § 102 er iøvrigt ikke noget nyt; men kun en Gentagelse af en Regel, der tidligere indeholdtes i den gamle Konsul-Forordning af 1824.

Red.

*Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonceafdeling.*

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Alexandra, Rohde, ankom til St. Petersborg 25. Juni. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til St. Petersborg 25. Juni. — Antwerpen, Caroc, ankom til St. Petersborg 15. Juni, bestemt til Kbhvn. — Castor, Holm, ankom til Palamos 29. Juni, bestemt til Malaga, Cadiz. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Southampton 23. Juni, bestemt til Spanien, Italien. — Dagmar, Gade, afgik fra Barcelona 29. Juni, bestemt til Nizza, Italien. — Douro, Brabrand, afgik fra Kbhvn. 23. Juni, bestemt til Oporto, Lissabon. — Georgios I, Kihl, pass. Ouessant Creach 24. Juni, bestemt til Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Rålsø 28. Juni, bestemt til Kbhvn., Spanien. — Kiew, Rabe, ankom til Bordeaux 24. Juni, bestemt til Kbhvn. — Kursk, Staal, ankom til Le Havre 28. Juni, bestemt til Kbhvn. — Leopold II, Kruse, ankom til Piræus 22. Juni, bestemt til Antwerpen. — Louisiana, Jensen, afgik fra Kbhvn. 29. Juni, bestemt til Rotterdam. — L. P. Holmblad, Koch, pass. Gibraltar 25. Juni, bestemt til Sortehavet. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Riga 29. Juni, bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — O. B. Suhr, Lissener, ankom til Antwerpen 24. Juni, bestemt til St. Petersborg. — Omsk, Rasmussen, ankom til Smyrna 20. Juni, bestemt til Antwerpen. — Tejo, Fenger, afgik fra Kbhvn. 29. Juni, bestemt til St. Petersborg. — Tomsk, Andersen, afgik fra St. Petersborg 30. Juni, bestemt til Kbhvn. — Xenia, Ingerslev, ankom til St. Petersborg 15. Juni, bestemt til Riga.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Kbhvn. 27. Juni, bestemt til Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 27. Juni, bestemt til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom til Riga 24. Juni, bestemt til Antwerpen. — Ceres, Corfitzon, ankom til London 27. Juni, bestemt til Libau. — Charkow, C. Fischer, ankom til Hull 28. Juni, bestemt til Kbhvn., Libau. — Christian IX, Mollerup, ankom til Kbhvn.

28. Juni, bestemt til London. — Christianssund, Bay Schmith, afgik fra Trondhjem 25. Juni, bestemt til Kbhvn., Stettin. — Constantin, Bloch, afgik fra Antwerpen 24. Juni, bestemt til Kbhvn. — Fanø, Clausson-Kaas, ankom til London 22. Juni, bestemt til Hamburg. — Frederik, Harboe, ankom til Hull 28. Juni, bestemt til Königsberg. — Georg, Petersen, afgik fra Kbhvn. 28. Juni, bestemt til Libau. — Jolantha, Jørgensen, ankom til Riga 29. Juni, bestemt til Antwerpen. — Kasan, Thomsen, afgik fra London 27. Juni, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 28. Juni, bestemt til Kbhvn. — Louise, Gøtsche, ankom til Pillau 27. Juni, bestemt til Kbhvn., Hull. — Minsk, Olsen, afgik fra Manchester 26. Juni, bestemt til Liverpool, Kbhvn., Stettin. — Morsø, Frisenette, afgik fra Libau 25. Juni, bestemt til London. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 13. Juni. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 20. Juni. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Riga 25. Juni, bestemt til Antwerpen. — Perm, Christensen, ankom til Libau 28. Juni, bestemt til Kbhvn., London. — Pregel, Egidiusen, ankom til Libau 27. Juni, bestemt til Kbhvn., Hull. — Romny, Kromann, ankom til Kbhvn. 28. Juni, bestemt til Libau. — Thyra, Ryder, ankom til Leith 27. Juni, bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Antwerpen 27. Juni, bestemt til Libau. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Antwerpen 22. Juni, bestemt til Riga. — Vesta, Svensson, afgik fra Leith 4. Juni, bestemt til Island. — Maja, Jacobæus, afgik fra Kbhvn. 28. Juni, bestemt til Hamburg.

Ficaria, J. V. Fenger, afgik fra Kbhvn. 1. Juli, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, P. Paaske, afgik fra Leith 29. Juni, bestemt til Odense. — Esbjerg, C. Bentzen, afgik fra Odense 30. Juni, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 30. Juni, bestemt til Kbhvn. — Kronen, J. Borries, afgik fra Newcastle 29. Juni, bestemt til Odense. — Lolland, A. Ankensen, afgik fra Nykjøbing F. 30. Juni, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens, Aalborg. — Storebelt, J. P. Bay, afgik fra Newcastle 29. Juni, bestemt til Nakskov. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 1. Juli, bestemt til Newcastle via Frederikshavn.

Carl, Skjold, Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra St. Petersborg 24. Juni, bestemt til Rotterdam. — Frode, H. W. Wisberg, afgik fra Onega 16. Juni, ankom til Zaaand 26. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Kronstadt 29. Juni, bestemt til Jakobstad. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Blyth 25. Juni, ankom til Kbhvn. 28. — Svend, Chr. Holst, afgik fra Libau 27. Juni, bestemt til Rotterdam. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Sunderland 22. Juni, ankom til Stettin 26. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Boness 24. Juni, ankom til Kbhvn. 27. — Danmark, Th. Heintzelmann, afgik fra Rouen 19. Juni, ankom til Sunderland 22. — Ragnar, Aug. S. Hveysel, afgik fra Riga 22. Juni, bestemt til Sharpness. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Reval 24. Juni, bestemt til Rotterdam. — Dan, J. C. Jensen, afgik fra Boness 20. Juni, ankom til Libau 23. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Reval 18. Juni, ankom til Hull 25. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Kemi 11. Juni, ankom til Sharpness 23. — Olaf, C. A. Jørgensen, afgik fra Stettin 26. Juni, bestemt til Skellefteå.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alexander Shukoff, J. Stoltenberg, afgik fra Kronstadt 20. Juni, ankom til Amterdam 26. — Johan Siem, F. Løfler, afgik fra Kronstadt 20. Juni, ankom til London 28. — P. Andrejef, L. Johnsen, afgik fra Hull 26. Juni, bestemt til Kronstadt. — Russ, Chr. Jensen, afgik fra Newcastle 22. Juni, ankom til Kronstadt 28. — Heimdahl, Anine, J. Møller, ankom til Kramfors 24. Juni. — Kamma, B. Chr. Jørgensen, ankom til Riga 22. Juni. — Helga, H. C. Lagesen, ankom til Stugsund 25. Juni. — Martha, A. V. Knudsen, ankom til Rouen 26. Juni.

**Thingvalla.** Norge, Knudsen, afgik fra New-York 19. Juni, paa Rejse til Kbhvn. — Island, Skjødt, afgik fra Kristiansand 13. Juni, ankom til New-York 27. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kbhvn. 29. Juni, paa Rejse til New-York.

**Kjøbenhavn.** Jylland, H. Jensen, afgik fra Antwerpen 27. Juni, bestemt til Riga. — Fyen, P. Hansen, afgik fra Blyth 18. Juni, ankom til Reval 24. — Carl Hecksher, A. G. Starck, afgik fra Dordrecht 26. Juni, ankom til Sunderland 28. — Hafnia, H. E. Neergaard, afgik fra Kbhvn. 15. Juni, ankom til Helsingør 15. — Russia, A. Rasmussen, afgik fra Amterdam 28. Juni, bestemt til West Hartlepool. — Dania, C. Troensegaard, afgik fra Aarhus 26. Juni, bestemt til Newcastle. — Normannia, Rasmussen, afgik fra Sundsvall 20. Juni, ankom til Dordrecht 27.

**Østersøen.** Yrsa, B. Larsen, afgik fra Baltasound 23. Juni, ankom til Königsberg 29. — Rita, A. P. Skov, afgik fra Stockholm 26. Juni, ankom til Norrkøping 27. — Patria, C. Andersen, afgik fra Blyth 25. Juni, ankom til Grangemouth 25.

**Union.** Olga, P. J. Jørgensen, afgik fra Vestervik 12. Juni, ankom til Antwerpen 21. — Anglia, O. Sørensen, afgik fra Neufahrwasser 23. Juni, ankom til Reval 25. — Scotia, H. Nielsen, afgik fra Archangel 27. Juni, bestemt til Garston. —



**Frisia**, N. N. Fisker, afgik fra West-Hartlepool 23. Juni, ankom til Kbhvn. 26. — **Gallia**, N. L. Nielsen, afgik fra Sunderland 25. Juni, ankom til Kbhvn. 28.

**Danmark**. Rolf, J. G. Hahn, ankom til Newcastle 27. Juni. — Thorvaldsen, P. N. Pii, ankom til Grangemouth 28. Juni. — Absalon, P. Skjødt, ankom til Newcastle 25. Juni. — Ansgar, V. Larsen, ankom til Libau 28. Juni. — J. N. Madvig, H. S. A. Olsen, ankom til Newcastle 26. Juni. — Hamlet, W. E. Sommer, afgik fra Riga 21. Juni, bestemt til Rouen. — Helge, D. G. Matthiessen, ankom til Nantes 21. Juni.

**Dannebrog**. Amalienborg, Schultz, afgik fra Frederikshamn 29. Juni, bestemt til Ghent. — Christiansborg, Petersen, ankom til Bremen 24. Juni. — Frederiksborg, M. Kühl, afgik fra Helsingfors 29. Juni, bestemt til Rotterdam. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Kronstadt 28. Juni, bestemt til Tormo. — Rosenberg, Fischer, ankom til Kotka 23. Juni. — Uranienborg, Olsen, ankom til Terneuzen 22. Juni. — Jomsborg, Schultz, afgik fra Kramfors 23. Juni, bestemt til Dieppe. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Garston 29. Juni, bestemt til Glasgow.

**Dampskibsselskabet af 1896**. Jægersborg, Andersen, ankom til Havre 26. Juni. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Dunkerque 27. Juni, bestemt til Skellefteå. — Skodsborg, Jensen, ankom til Terneuzen 29. Juni. — Guldborg, Schmidt, afgik fra Havre 29. Juni, bestemt til Blyth.

**J. Lauritzen, Esbjerg**. Nautik, Meinertz, ankom til Esbjerg 26. Juni. — Neptun, Jessen, ankom til Sørnæs 24. Juni. — Nerma, Degn, afgik fra Gustafsberg 28. Juni, bestemt til Hernøsand. — Nordsøen, Schmidt, ankom til Methil 24. Juni.

**Dampskibsselskabet Torm**. Helene, Warming, ankom til Kronstadt 19. Juni. — Agnete, Jensen, ankom til Riga 24. Juni, afgik fra Riga 29., bestemt til West Hartlepool. — Hermia, Sørensen, ankom til Kbhvn. 25. Juni. — Alice, Kraemer, afgik fra Kbhvn. 24. Juni, ankom til Riga 26. — Sjølland, Sonnichsen, ankom til Rotterdam 24. Juni, afgik fra Rotterdam 26., ankom til Burntisland 28. — Bornholm, Petersen, afgik fra Burntisland 26. Juni, bestemt til Kiel. — Ajax, Brorsen, afgik fra Kiel 25. Juni, ankom til Memel 27. — Gøteborg, Madsen, ankom til Hull 28. Juni. — Nauta, Steen, ankom til Libau 25. Juni. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Libau 22. Juni, afgik fra Libau 28. — Rønne, Hintze, ankom til Leith 23. Juni. — Marstrand, Jensen, afgik fra St. Petersburg 24. Juni, bestemt til Kings Lynn. — Kjøbenhavn, Dam, ankom til St. Petersburg 27. Juni.

**Nordsøen**. Nordland, Svendsen, ankom til Grangemouth 26. Juni, bestemt til Helsingør. — Finland, N. Pii, ankom til Honfleur 21. Juni. — Holland, Schmidt, afgik fra Windau 24. Juni, bestemt til Bouess. — England, Petersen, ankom til Warkworth 26. Juni, bestemt til Kbhvn. — Rusland, Albrechtsen, afgik fra Borgå 25. Juni, bestemt til Ghent. — Tydskland, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 26. Juni, bestemt til Windau. — Skotland, Brandt, ankom til Newcastle 21. Juni, bestemt til Kbhvn.

**Anglo Dane**. Swarland, Andresen, ankom til Libau 27. Juni, bestemt til Bremen.

**Urania**. Ekliptika, A. W. Callesen, afgik fra St. Petersburg 26. Juni, bestemt til Dunkirk. — Urania, Louis Lund, ankom til Boulogne 28. Juni. — Saturn, J. Hansen, afgik fra Antwerpen 28. Juni, bestemt til St. Petersburg via Kbhvn. — Pallas, Christiansen, ankom til Sunderland 26. Juni.

**Store Nordiske Telegraf-Selskab**. H. C. Ørsted, G. Ørsted, ligger ved Woolwich. — Store Nordiske, E. Suenson, paa Kabelreparation.

## Sejlskibe.

**Marstal**. Cathrine, Rasmussen, ankom til Königsberg 20. Juni. — Elise Maria, Hermansen, ankom til Faxe Ladeplæs 21. Juni. — Kodan, Hansen, ankom til Rønne 21. Juni. — Hosanna, Hay, ankom til Brake 25. Juni. — Ino, Weber, ankom til Greenhille 26. Juni. — Christiane, Albertsen, ankom til Lohals 24. Juni. — Hebe, Clausen, ankom til Helsingør 26. Juni og modtog Ordre at gaa til Kings Lynn. — Aurora, Raahauge, ankom 27. Juni til Uleåborg. — Ceres, Claus H. Bager, ankom 25. Juni til London. — Rødkilde, Schultz, ankrede 27. Juni paa Marstal Red paa Rejse fra Faxe til Egersund. — Hansigne, Clausen, ankom 22. Juni til London. — Ingeborg, R. Svane, ankom til Skien (Norge) 21. Juni. — Alf, Rasmussen, ankom til Burntisland 21. Juni. — Stella, Rasmussen, ankom 22. Juni til Kotka fra Marstal.

**Fanø. Sønderho**. Ribe, Schou, ankom 13. Juni til Cork fra Rosario. — Helene, Kristjansen, er den 10de Juni prajet paa 48<sup>o</sup> N. Br. og 6<sup>o</sup> V. Lgd paa Rejse fra Newcastle til Rosario — Mary, Lydom, ankom til Frederikssund 18. Juni fra England. — Else, Thomsen, ankom til Liverpool 21. Juni fra Rosario via Falmouth. — Eliza, Thomsen, afgik 20. Juni fra Esbjerg til Vyborg (Finland). — Venner, Aarre, ankom til Limirich fra La Plata 22. Juni. — Anna Jensine, P. Øhle, ankom fra Rosario til Aberdeen via Falmouth 24. Juni. — Anna, Mortensen, ankom 26. Juni til Rochester fra Søderhamn.

**Fanø. Nordby**. Serapis, Hansen, sejlet fra Buenos Aires 21. Maj til Falmouth. — Thor, Duysen, ankom til New Caledonia 22. Juni fra Melbourne. — Ines Røhl, Jessen, ankom til Hamborg 23. Juni fra Monte Christe. — Maren, Pedersen, ankom til Jaluit i Slutningen af Maj fra Hamborg. — Lemvig, Thomsen, ankom til Apia 2. Maj fra Delagoa. — H. C. Grohmann, Nielsen, ankom til Åhus 23. Juni fra Charleston. — Alexandra, Nielsen, ankom til Corinto 23. Juni fra Acapulco. — Casma, Jørgensen, ankom til Newcastle 22. Juni fra Lanncestou. — Thea, Jessen, ankom til Hamborg 26. Juni fra Rio Grande. — Professor, Beck, prajet 2. Juni paa 10<sup>o</sup> S. Br. 30<sup>o</sup> V. Lgd. — Elisabeth, Harreby, ankom til Gøteborg 25. Juni fra St. Petersburg. — Sophie, Svarrer, ankom til Port Elisabeth 25. Juni fra Rio Janeiro. — Anna Agnete, Mathiasen, sejlet fra Port Natal 4. Juni til Kalkutta. — Embla, Jepsen, ankom til Jaluit i Maj fra Sidney. — Sixtus, Lassen, sejlet fra Sourabaya 21. Juni til Manila.

**Rønne**. Kirstine, Petersen, ankom til Liverpool 19. Juni. — Ane Cathrine, Hermansen, ankom til Strandmøllen 19. Juni. — Coureer, Holm, ankom til Helsingør 21. Juni. — Nestved, Larsen, ankom til Rygenvalde 21. Juni. — Laurent Emilie, Johnsen, ankom til Middelfart 24. Juni. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Kjøbenhavn 24. Juni. — Herm. Olsen, Jensen, ankom til Karrebæksminde 23. Juni. — Rolf, Jacobsen, ankom til Kjøbenhavn 24. Juni. — Kristiane Marie, Hansen, ankom til Ræfsø 24. Juni. — Thor, Jensen, ankom til Grimsby 25. Juni. — Veset, Lund, ankom til North Berwich 26. Juni.

**Chr. Simoni, Aalborg**. Caroline Smith, I. P. Ægidiussen, ankom til North Schields 25. Juni. — Kirstine, I. K. Jensen, ankom til Methil 26. Juni.

**J. L. Schousboe jun.** Barkskipet Alexandra, Nielsen, er den 23de ds. afsejlet fra Acapulco i Mexiko til Corinto i Costa Rica for Ordre.

**Moses & Søn G. Melchior**. Skonnertbrig Freya, Adrian Petersen, ankom den 9de ds. til Martinique paa Rejse fra Kjøbenhavn.

**Svendborg**. Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Alloa 18. Juni. — Svafva, Høgsted, ankom til Gl. Karleby 20. Juni. — Ane, Jørgensen, ankom til Berwich on Tweed 21. Juni. — Venus, Jensen, ankom til Torneå 22. Juni. — Urania, Hansen, ankom til Nysted 22. Juni. — Gylfe, Rasmussen, ankom til Ræfsø 23. Juni. — Ruth, Nielsen, ankom til Ræfsø 23. Juni. — Thure, Huusfeldt, ankom til Kirkcaldy 24. Juni. — Kirstine, Sørensen, ankom til Libau 22. Juni. — Adolphine, Sørensen, ankom til Yarmouth 24. Juni. — Skirner, Nielsen, ankom til Middlesbro 24. Juni. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Nedrekalk 25. Juni. — Magnet, Jensen, ankom til Plymouth 25. Juni. — Grethe, Hansen, ankom til Swinemünde 25. Juni. — Elize, Andreasen, ankom til Little Hampton 25. Juni. — Brockenhuus Schack, Rasmussen, ankom til New-Haven 25. Juni. — Confidentse, Mauritsen, ankom Yarmouth 25. Juni. — Hansine, Hansen, ankom til Wismar 23. Juni. — Niels, Hansen, ankom til Leith 24. Juni. — Flora, Nielsen, ankom til Vlaarding 26. Juni. — Hans, Christensen, ankom til Sunderland 25. Juni. — Valdemar, Andreasen, ankom til St. Petersburg 25. Juni. — Galathea, Bom, ankom til Charlestown Cornwall 26. Juni. — Adonis, Andersen, ankom til Uleborg 26. Juni. — Peter, Jørgensen, ankom til Odense 26. Juni. — Grønsund, Mikkelsen, ankom til London 26. Juni. — Maren Kirstine, Jensen, ankom til Rochester 26. Juni. — Hertha, Hansen, ankom til Christianiafjord 26. Juni. — Kruse, Larsen, ankom til Porthmouth 27. Juni.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich 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.

**Sundet. Kjøbenhavn.** Tre sorte Fortøjtønder ere udlagte paa *Inderredens* Ø.-Side, fra *Nyholm* Kran henholdsvis i N.  $7\frac{1}{2}^{\circ}$  V., 760 Alen, i N.  $21^{\circ}$  V., 570 Alen og i N.  $37^{\circ}$  V., 470 Alen. Samtidig er den sorte Tønde, som laa V. for S.-Enden af *Revshalegen*, inddraget.

Ø. for den gamle *Gasværkshavn* er en ny *Gasværkshavn* under Bygning. Den gamle Havn opfyldes efterhaanden, dog vil den kunne benyttes, indtil den nye er færdig.

**Lille Bælt.** Vraget af Galeasen, der laa sunket i 9 Fv. Vand, 1 Kbl. S. for *Fredericia* Havn, er uskadeliggjort for Skibsfarten. Mindste Dybde over Vraget er 9 Fv.

**Island SV-Pynt.** Den 1ste August 1897 forandres *Reykjanes* hvide, faste Fyr til et hvidt Blinkfyr, der hver  $\frac{1}{2}$  Minut viser To-Blink; Blink c. 1 S., Mørke c. 4 S., Blink c. 1 S., Mørke c. 24 S. Synsviddens: 19 Kml. Lysevnen: 19 Kml. Linseapparat af 4de Orden. Flammens Højde og Brændetiden blive uforandrede. Fyret vises fra det nuværende Fyrtaarn,  $63^{\circ} 48\frac{1}{4}$  N. Br.  $22^{\circ} 41\frac{1}{4}$  V. Lgd.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverig. Stockholms Skjærgaard.** Fra 1ste Juli til 30te September 1897 afholdes Skydeøvelser ud over *Trälhafvet* og ud over *Vestra Saxarfjärden*. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa *Tisterön* og *Elkholmen*, og Poster med røde Flag ere udsatte paa begge Sider af Skydepladsen. Naar der skydes om Natten, hejses røde Lanterner i Stedet for de røde Flag, og Vagtfartøjer med Lanterner ligge ude. Anvisninger skulle ubetinget følges.

**Tyskland.** Paa Reservefyrskipet *Stoll-r Grundt*, som nu ligger paa Stationen, findes ingen Lodser, som lodse i *Kaiser Wilhelm Kanal*.

### Kattegat og Skagerrak.

**Norge. Risør.** Den 1ste Juli 1897 tændes *Stangholmen* Fyr igen. Det viser hvidt Hurtigblink fra fri Ø. om *Høiboen* V. efter til *Høibotangen* samt over *Jærseb en*, forøvrigt fast Lys.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Norge.** Stagen paa Boen V. for *Fogstenene*, mellem *Kirkehavn* og *Egersund*, er inddragen.

**Tyskland.** Paa *Seesand* er til Brug ved Opmaaling opført en Baake. Den er senere omblæst, men rejses paany.  $54^{\circ} 34' 8''$  N. Br.  $8^{\circ} 22' 59''$  Ø. Lgd.

**Holland. Zeegat van Texel.** Fra 1ste Juli til 11te August 1897 afholdes Sømineøvelser i *Schulpengat*, ud for *Kijkduin*. Pladsen er paa N.-Siden afmærket med rød og sort tærnedes Stumpstønder og paa S.-Tiden med rød og sort tærnedes Spidstønder, alle med Kors.

Fra den 1ste Juli til 11te August 1897 afholdes Sømineøvelser i *Nieuwen Rotterdamschen Waterweg*, S. for Spidstønde-Linien, omtrent ud for *Fort Hoek van Holland*. Pladsen afmærkes med røde Spidstønder paa N.-Siden og med grønne Spidstønder paa S.-Siden.

**Zeegat van Brouwershaven.** I *Oost Hellegat* er Stumpstønde Nr. 1 med afkortet Kegel flyttet og ligger nu i 12 Fod Vand.  $51^{\circ} 40' 19''$  N. Br.  $4^{\circ} 22' 14''$  Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 6 er inddragen.

**Zeegat van Goeree.** I *Haringvliet* ere følgende Tønder flyttede og ligge nu saaledes:

Stumpstønde Nr. 9 a i 13 Fod Vand.  $51^{\circ} 43' 18''$  N. Br.  $4^{\circ} 21' 48''$  Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 10 med afkortet Kegel i  $14\frac{1}{2}$  Fod Vand.  $51^{\circ} 43' 7''$  N. Br.  $4^{\circ} 22' 20''$  Ø. Lgd.

*West Hellegat* er nu afmærket saaledes:

Paa *Ooligensplaat* Red er Korset borttaget paa Stumpstønde Nr. 2, 3 og 4 og de hedde nu *West Hellegat* Stumpstønde Nr. 1, 2 og 3.

Følgende Tønder ere udlagte:

Stumpstønde Nr. 4 i 13 Fod Vand.  $51^{\circ} 41' 20''$  N. Br.  $4^{\circ} 22' 20''$  Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 5 i 14 Fod Vand.  $51^{\circ} 41' 48''$  N. Br.  $4^{\circ} 22' 15''$  Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 6 i 11 Fod Vand.  $51^{\circ} 41' 56''$  N. Br.  $4^{\circ} 22' 14''$  Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 7 i 11 Fod Vand.  $51^{\circ} 42' 9''$  N. Br.  $4^{\circ} 22' 44''$  Ø. Lgd.

Rød og sort vandret stribet Kuglestønde Nr. 1 a med Diamant i  $10\frac{1}{2}$  Fod Vand.  $51^{\circ} 40' 27''$  N. Br.  $4^{\circ} 22' 43''$  Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 1 i  $10\frac{1}{2}$  Fod Vand.  $51^{\circ} 40' 49''$  N. Br.  $4^{\circ} 22' 46''$  Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 2 i  $10\frac{1}{2}$  Fod Vand.  $51^{\circ} 41' 6''$  N. Br.  $4^{\circ} 22' 46''$  Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 3 i 11 Fod Vand.  $51^{\circ} 41' 23''$  N. Br.  $4^{\circ} 22' 36''$  Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 4 i 11 Fod Vand.  $51^{\circ} 41' 40''$  N. Br.  $4^{\circ} 22' 44''$  Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 5 i  $11\frac{1}{2}$  Fod Vand.  $51^{\circ} 41' 59''$  N. Br.  $4^{\circ} 22' 43''$  Ø. Lgd.

Rød og sort vandret stribet Kuglestønde Nr. 6 med Kryds i 11 Fod Vand.  $51^{\circ} 42' 11''$  N. Br.  $4^{\circ} 23' 16''$  Ø. Lgd.

Den mindste Dybde i *West Hellegat* er 9 Fod Vand mellem Spidstønde Nr. 1 og Stumpstønde Nr. 2.

Alle Tønder i *West Hellegat* ere mærkede W H G.

**Frankrig.** Paa Grund af Haveri paa Dokportene er det V.-lige Bassin ved *Calais* Havn bestandig aabent.

**England. Humber.** Vraget af Damperen *Caledonia* ligger sunket c. 13 Kml. S.  $85^{\circ}$  Ø. fra *Spurn* Fyr. Masterne ere over Vandet.  $53^{\circ} 33'$  N. Br.  $0^{\circ} 29'$  Ø. Lgd.

### Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**Frankrig.** Vraget af Damperen *Caton* er sunket paa 32 Fods Grunden i det østlige Løb til *Corréjou*. En Mast er lidt over Vandet.  $48^{\circ} 40' 35''$  N. Br.  $4^{\circ} 28' 45''$  V. Lgd.

**Irlands Ø.-Kyst.** Vraget af Damperen *Empress* ligger sunken 2 Kml. V. for *Carnsore Point*. En Mast er over Vandet. Stor Forsigtighed maa anvendes ved Navigering mellem *Saltee Islands* og Fastlandet.  $52^{\circ} 9' 40''$  N. Br.  $6^{\circ} 24' 50''$  V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Brest.** De to Fyrtaarne *Ar-Men* og *Pierres Noires* males midlertidig hvide paa den øverste Halvdel.

**Plateau des Birvideaux.** Den sorte Tønde med Cylinder, *Birvideaux Nord*, er nu hvid og rød vandret stribet med Timeglas.  $47^{\circ} 29' 25''$  N. Br.  $3^{\circ} 17' 30''$  V. Lgd.

Den røde Tønde med Kegel, *Birvideaux Sud*, er nu sort og hvid lodret stribet med Diamant.  $47^{\circ} 28' 50''$  N. Br.  $3^{\circ} 17' 20''$  V. Lgd.

**Portugal. Tejo.** Den 25de Juni 1897 tændes et midlertidigt, rødt, fast Fyr c. 20 Alen foran for *Porto Covo* Fyr, der skal ombygges. Flammens Højde paa det midlertidige Fyr bliver 53 Fod, c. 11 Fod lavere end det gamle Fyr-Spejlaparat. Det lyser over 200 over *Barra Grande*. Fore løbig brænde begge Fyr.

**Forenede Stater i Nordamerika. New York.** I *New York Lower Bay* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Paa V.-Siden af det S.-lige Indløb til *Chapel Hill Range Cut Channel* er Lystønden, som laa i 24 Fod Vand, 300 Alen V. for *Conover* og *Chapel Hill* Ledelinie, ombyttet med en sortmalet Spirtønde, mærket C, hvorfra vises et hvidt, fast, elektrisk Fyr.

Spirtønden, som laa i 23 Fod Vand paa NØ.-Siden af *Inderenden* af *East Channel* er ombyttet med en rødmalet Lystønde, *East Bank* Lystønde Nr. 6, der viser rødt, fast Lys.

En rødmalet Lystønde, *Coney Island Channel* Lystønde, som viser rødt, fast Lys, er i 9 Fod Vand udlagt paa en farlig Grund ud for *Norton Point*, *Coney Island*, for at afmærke Bøjningen i *Coney Island Channel*, der nu er afmærket ved de private Ledefyr paa Land.

**New Jersey.** Fyrskipet *Five Fathom Bank*, der ligger  $6\frac{1}{4}$  Kml. SSØ. for det Grundeste paa *Five Fathom Bank*, er midlertidig inddraget. Paa dets Station er udlagt en rød Fløjstønde.

Den rødmaledede Lystønde Nr. 34, der viste hvidt, fast Lys, ved *Seventeen Foot Knoll* ved den nedre Ende af *Marcus Hook* Barre, paa Ø.-Siden af Løbet i *Delaware River*, er permanent inddragen.

Løbet over Barren ved Indløbet til *Cumberland Sound* og *Fernandina* har flyttet sig  $\frac{3}{8}$  Kml. S. hen. *Amelia Island* Ledefyr kunne nu kun bruges uden for *Fernandina* Fløjte-tønde. Fra denne styres  $\frac{7}{8}$  Kml. S. 55° V. til Klokketøndens nye Plads, som er i 35 Fod Vand, fra *Amelia Island* Fyr i N. 45° Ø. Fra Klokketønden styres N. 77° V. gennem det nye Løb, der har 12 $\frac{1}{2}$  Fod Vand Lavvande, til Dæmningen, hvor *Tiger Island North* Ledefyr komme overet. Man bør benytte Lods.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Korsika.** En 24 Fods Grund er funden 1,350 Alen S. 64° V. fra *Lavezzi* Fyr. 41° 19' 50" N. B. 9° 15' 5" Ø. Lgd.

En 17 Fods Grund er funden 180 Alen N. 14° Ø. fra *Lavezzi* Fyr. 41° 20' 37" N. Br. 9° 15' 50" Ø. Lgd.

En 19 Fods Grund er funden 1,600 Alen S. 20° V. fra Højden paa *Oen Cavallo* SV-Side. 41° 21' 27" N. Br. 9° 15' 23" Ø. Lgd.

**Rusland. Azovske Hav.** Et Vrag ligger sunket midt i Løbet i *Taganrok Bugt*, fra *Bielosarai* Fyr i Ø. 6 Kml. To Master ere over Vandet. 46° 53' N. Br. 37° 30' Ø. Lgd.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida.** Ved *Key West* bygges en c. 800 Alen lang Bro, med en 160 Alen lang Arm ved Yderenden, tæt N. for *Fort Taylor*. Ved Yderenden af Broen er der 21 Fod Vand. Den skal belyses med elektriske Fyr.

**Bahama Øer.** Naar det har været farligt at staa over Barren ved Indløbet til *Nassau Harbor*, er der hidtil bleven vist et rødt Fyr fra en Pæl Ø. for *Hog Island* Fyr.

Fra den 1. Septbr. 1897 vises dette røde Fyr ikke mere, men naar det om Natten er farligt at staa over Barren, vil Fyret vise rødt i Stedet for hvidt Lys. Det røde Lys har mindre Synsvide end det hvide.

**Mexiko.** Paa S-Siden af Indløbet til Floden *Champton* er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 51 Fod. Synsvidden: 10 Kml. Det vises fra en Baake paa en gammel Vold. 19° 21' 40" N. Br. 90° 43' 8" V. Lgd.

**Honduras.** Paa *Caballos Point*, ved *Port Cortes*, skal tændes et Fyr.

**St. Thomas. S.** Ifølge Indberetning fra Gouvernementet paa *St. Thomas* ligger en lille 4 Fv. Grund paa Ø-Siden af *South West Road*, 1,150 Alen S. 56° V. fra Yderenden af *Ked Point*. 18° 19' 45" N. Br. 64° 58' 22" V. Lgd.

### Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

**Brasilien. Para.** Den 10de Februar 1897 er Fyret paa *Oen Goiabal* flyttet til SV-Pynten af *Oen Mandihy*. Flammens Højde: 51 Fod. Synsvidden: 8 Kml. Fyret lyser fra NØ. gennem Ø. og S. til SV. Det vises fra en rød Pæl, der staar tæt ved den hvide Fyrpasserbolig. 1° 37' 7. S. Br. 49° 10' 0 V. Lgd.

I April 1897 kunde Barren ved *Rio Grande do Sul* i 29 Dage passeres af Skibe med et Dybgaende af 12 Fod.

## Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

## Nienstædt & Co.

(Kunstindustri-Museum):

Lager af amerik., engelske, franske og tyske Værktøjmaskiner. Værktøj, File, engl., svensk og tysk Staal. File oplugges.

**Enhver Kaptajn, spare Penge,** som vil

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon Nr. 6. **G. W. Møller, Dragør.** Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

## Kjøbenhavns Børskurs d. 30. Juni 1897.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
<b>Dampskibs Aktier.</b>				
Foren. Dampskib-Selsk.....	99 $\frac{3}{4}$	$\frac{1}{2}$	99 $\frac{1}{2}$	99 $\frac{3}{4}$
Thingvalla .....	8 $\frac{1}{4}$	$\frac{1}{2}$ $\frac{3}{4}$	9 $\frac{1}{2}$	8 $\frac{3}{4}$
Danmark .....	82 $\frac{1}{4}$		82	82 $\frac{1}{4}$
Norden .....			114 $\frac{1}{4}$	114 $\frac{1}{2}$
Kjøbenhavn.....			90 $\frac{1}{2}$	91
Carl .....			51	51 $\frac{1}{2}$
Dannebrog .....			104	106
Skjold .....			71 $\frac{3}{4}$	72
Helsingørs Dampsk.....			36	40
Østersøen .....	56	55	54 $\frac{1}{2}$	56
Nordsøen .....			72	77
Torm .....			8	—
Foren. Bugser-Selsk.....			85	90
Dansk-russisk Dampsk.....			—	105
<b>Dampskibs Obligationer.</b>				
4 $\frac{0}{10}$ foren. Dampsk.....			—	—
5 $\frac{0}{10}$ — — .....			—	—
5 $\frac{0}{10}$ Thingvalla 1880.....			97 $\frac{1}{2}$	99
5 $\frac{0}{10}$ — 1894.....			—	—
5 $\frac{0}{10}$ Norden.....			—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>				
3 $\frac{0}{10}$ Stats .....			—	—
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ uopsig. Stats .....	102 $\frac{1}{2}$		100 $\frac{1}{4}$	100 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ Husejer Kreditk.....			97 $\frac{1}{2}$	95
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ Kbhvns Kreditf.....			93 $\frac{3}{4}$	94 $\frac{1}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ Østift. Kreditf. 6 Ser. ....			95 $\frac{3}{4}$	96 $\frac{1}{4}$
4 $\frac{0}{10}$ — — 6 — .....			97 $\frac{1}{4}$	98
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ Landkreditk. 3 — .....			95	95 $\frac{1}{4}$
<b>Aktier.</b>				
Nationalbank .....			156 $\frac{1}{2}$	157
Privatbank .....			122 $\frac{3}{4}$	123 $\frac{1}{2}$
Landmandsbank .....			125 $\frac{3}{4}$	127
Handelsbank .....			124 $\frac{3}{4}$	126 $\frac{1}{4}$
Bnm. & Wain .....	102 $\frac{3}{4}$	103 $\frac{1}{8}$	103	103 $\frac{1}{4}$
Helsingørs Jernsk.....			107 $\frac{1}{2}$	108 $\frac{1}{2}$
Sukkerfabr.....	88 $\frac{1}{2}$	$\frac{3}{4}$	88 $\frac{3}{4}$	89
Bryggeri Aktier .....			114 $\frac{1}{2}$	115

### Vekselkurs.

	Åviesta Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg .....	89	88.85
London.....	18.15	18.08
Paris.....	72.25	—
Amsterdam .....	150.20	—

### Notering paa Berlins Børs d. 29. Juni 1897.

Russiske Noter .....	216.15
4 $\frac{0}{10}$ Russiske Consols .....	—
4 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ — Boden Kredit .....	105.40
6 $\frac{0}{10}$ Mexikanske .....	99.20
5 $\frac{0}{10}$ Rumænske Stats.....	101
4 $\frac{0}{10}$ — — 1890.....	90.10

Omsetningen i Dampskibs-Aktier ved Noteringen har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 10,000, »Thingvalla« 8,000, »Danmark« 4,000, »Norden« 6,000, »Kjøbenhavn« 8,000, »Carl« 8,000, »Skjold« 10,000.

**Møller & Rée,**

Bankforretning, Ved Stranden 16.

Agentur  
for udenlandske  
Søassurance-  
Selskaber.

Søforsikringselskabet  
**ØRESUND**

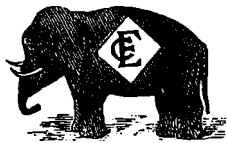
Malmö,

tegner Forsikringer ved  
**Bergh & Owen,**  
Kjøbenhavn K.  
Holmens Kanal 20.  
Telefon 97.  
Telegram-Adr. „Tonny“.

**Bjerre & Rømer,**  
Skibsmæglere.

Agenter for  
Kullens Enskilda Assurans-  
Förening.

VARE MÆRKE.



GRUNDLAGT 1774.

Gammel  
**Kornbrændevin.**

J. EBERTH,  
Sofiegade 14.  
Christianshavn.



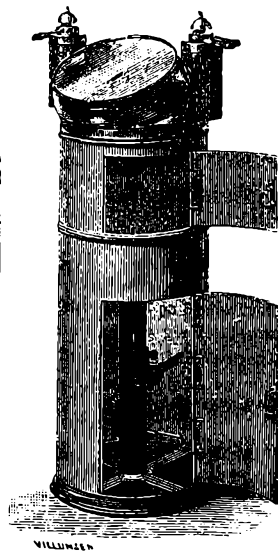
**Ost. Ost.**

3 St. Kirkestræde 3  
**VICTOR PETERSEN**  
(Ludv. Aagaards. Eftf.)

**Frits Ortmann,**  
Overretsassagfører,  
Amagertorv 16. Tel. 3225.

J. A. Thiesson,  
Smør-, Æg- & Osteforretning.  
Leverandør i Skibaproviant.  
Oprettet 1881.  
Raadhustræde Nr. 2 B,  
Kælderen  
(Ikke Hjørnekælderen),  
Kjøbenhavn. K.

**Cornelius Knudsens Etabl.,**



Reparationer udføres med Omhu.

Kjøbmagergade 37. 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.  
Parallellinealer.  
Marinekikkerter.  
Complete Dykkerdragter  
Premierløjtnant Clausens  
Patent Universal Deflektor.

Sølv-Statsmedalje og Guldudstillingsmedalje: Lübeck 1895.  
Guldmedalje Industriudstillingen Malmø 1896.

**Bunkerkul**

faas billigst. og hurtigst i Sundet fra vor Kulhulk  
Lydia.

**The Sound Coal Hulk Lim.**

**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.  
Telefon 2290

Telegr. Adr.: Aasbøst.

Det af forhv. Skibsfører Laurenberg i Korsør i 22 Aar drevne  
betydelige Fiskeri, hovedsagelig Bundgarn og Aalefiskeri i  
Store Belt, ønsker Ejeren paa Grund af Alder og Svagelighed  
at afhænde. Til Fiskeplads kan erholdes privilegeret Bundgarns-  
stade, ca. 3/4 Mil fra Byen. Fiskeriet er forsvnet med prima  
Redskaber af alle Slags. Forretningen er i udmærket Drift og  
fortrinlig indarbejdet paa det bedste Marked.

En midaldrende, driftig og intilligent Skibstører eller Mand  
i lignende Stilling med Kapital vil kunne erholde en uafhængig  
og sikker Levevej ved at overtage Forretningen. Den af Ejeren  
f. T. beboede Ejendom i Korsør, der afgiver en pæn Bolig  
for Familien, Stald til Hestehold, og iøvrigt er indrettet for  
Forretningen, vil kunne erholdes til Leje eller kan medfølge i  
Købet.

Nærmere Oplysning erholdes ved Henvendelse til Ejeren  
eller Hr. Sagfører C. G. Thiesen i Korsør og Liebhaveere vil  
indtil omkring 1. Juli kunne tage Foraarsbundgarnsfiskeriet, der  
er i fuld Gang, i Øjesyn.

**Fanø praktiske Sømandsskole.**

Saavel Begyndere som unge Sømand optages til enhver Tid.  
Nærmere Oplysninger ved

**P. H. Clausen,**  
Nordby, Fanø.

Hovedforhandler **PETER BUCH,** Vinhandel, Helmerhus 13.



F. ZUSCHLAG. Aquavit, Kjøbenhavn N.

**E. Husted & Co.**

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

Havanna-  
Cigarer

**Vilh. Sunnert**  
11  
Bredgade 11.

**N. Chr. Rønnes**

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.  
Kjøbenhavn C.

**EMIL SCHIOTT,**

Glas- & Porcelæns-  
Forretning,

51 Store Kongensgade 51

Kjøbenhavn. K.

Telefon 4522.

Glas og Porcelæn udlejes.



**Jul. Tybrings**

Frimærkeforretning,

Klosterstræde 6,

KJØBENHAVN. K.

Prisliste 1897 gratis og franko.

# Hobro og Mariager Fjord.

Det bringes herved til almindelig Kundskab, at Sejldybden paa Hobro og Mariager Fjord, samt paa den uden for Fjorden værende Barre, nu er uddybet til 12 Fod med daglig Topvande. Paa Fjorden findes Bugserbaad.

Hobro og Mariager fælles Havneudvalg,  
i Februar 1897.

## Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og Pakninger til Skibsbrug.

Firma i Kjøbenhavn:  
Raadhusstræde 4.

Telefon 1346.

## P. Otzen & Thorstenson.

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Manometre. Vacuumetre. Tællemaskiner.

Reparationer udføres.

Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpeklapper etc

Fabrik: Kontor og Lager:

Ryesgade 105.

Gothersgade 24.

## Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Sø-Assurance Agentur.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

»Lübeck«, »Najaden«, »Holland«, »Halmstad«, »J. P. Dillberg«,  
»Westkusten« og »Falken« i Farten

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

»Æolus«, »Transit Nr. 1« og »Nore«

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

## Nexø Tørdok, Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde.

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysning meddeler Dokmesteren.

## LANDMANDSBANKEN

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

## Café van Zandt

St. Annæ Plads 6,  
Hjørnet af Strandstræde,  
KJØBENHAVN,

anbefaler sin Restaurant fran-  
çais med alle Aarets  
Specialiteter.

H. J. Pedersen.

## C. W. Buchs Kjød-Udsalg,

Slegterbutikken 6 og 7, NICOLAI TAARN,  
anbefaler sig til de ærede  
Skibsprovianteringshandlere.  
Leverandør til Marinen og til  
Kejseryacht »Standart«.

Dr. med. Goldschmidt,  
Klinik for  
Hud- og Kønssygdomme.  
Hovedvagtsgade 8, 1. Sal,  
Kl. 12—1 og 7—8.

Læge H. C. Lund,  
Hud- og Kønssygdomme  
Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg.  
gennem Porten. Tr. 10—11, 7—8  
Aften. Søn- og Helligdage 1—2.



Telefon 1920.

## Holm & Collerup, Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer

udføres solidt, hurtigt og billigt.

## Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

## Holger J. Nielsen.

Lager af Værktøj, Metal & Isenkram for Metal- og  
Jærindustrien.

Studiestræde 14.

Telefon 2597

## Flensborgs Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

## Direkte Import en gros af amerikanske Træsorter.

Nød, Whitewood samt Eg ogsaa i spejlskaaren Vare, Ma-  
hogni i alle Dimensioner anbefales Forbrugere. Varerne ere  
prima og damptrerede og Priserne de billigste.

Telefon 3338.

EMIL HAMMELEV, Store Kongensgade 81, Bagb.

„Dansk Sefartstidende“ har Telegramadresse „Skibefart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr. 60 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.

Abonnement modtages St. Annæ Plade 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til

Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Sefartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Stæder.

### AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre

De øvrige Sider — — — — — 20 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover . . . . . 20 % 30 % 50 %

Mindre end 1/2 Side . . . . . 10 % 20 % 40 %

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 27.

Kjøbenhavn, Torsdag den 8. Juli 1897.

4. Aarg.

INDHOLD: Det 4de nordiske Søfartsmøde. — De ny Søvejsreglers Offentliggørelse. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

**Anders Nielsen,**  
Fredericiagade 27.  
Største Lager  
af  
Fedevarer.

**P. A. Freilev,**  
Ølftapningsanstalt,  
Pilestræde 18, Kjøbenhavn K,  
prisbelønnet Nakskov, Slagelse  
og senest Malmö 1896  
for god Aftapning,  
anbefaler Gl. Carlsberg Lagerøl, Pils-  
nerøl, Porter samt alle øvrige Øl-  
sorter. — Telefon 279.

**C.F. Schlüter,**  
Skandinaviens største  
Skibshandel.  
Etableret 1837.  
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.

Telefon 1268.

Telegr.-Adr.: Nilsson 167.

**CARL NILSSON.**

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.

Amaliegade 36. Kjøbenhavn K.

(forhen Amaliegade 37).

Største Lager her paa Pladsen af alle Sorter Maskin- og Cylinder-Olier, Smørelser og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige Artikler for Dampmaskiner.

**Eneforhandling af:**

Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil. Zynkara. (Til Forebyggelse af Tæring, Syre- og Kedelstensdannelse). Angus' Special Pakninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent Kamelhaars Drivremme. Kerasha. Patent Træ-Remskiver.

Den anerkendte

**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nilsson,**

Telefon 120

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

**Howaldtswerke, Kiel.**

Skibsværft, Maskinfabrik,  
Staal-, Jærn- & Broncestøberi.  
Dampskibe af hvilken som helst Størrelse.  
Stationære Dampmaskiner.  
Pumper & Muddermaskiner.  
Doktagninger og Reparationer af Skibe.  
Maskin- og Kedelreparationer.  
Patenteret Hydro Pneumatiske Aske Ejector  
for Skibe.

Howaldts Metalpakning.

Støbstaal efter indsendte Tegninger eller Modeller,  
saasom: Skibsstævne, Skibsskruer, Ankere etc.

Representant for Danmark

**Ingeniør CARL HOLTERMANN,**  
Østerbrogade 22, Kjøbenhavn Ø.

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullspång i Sverig leverer jeg  
paa Bestilling større og mindre Genstande i

**støbt Staal,** saasom:

Skibsstævne,  
Skibsskruer,  
Rorrammer,

Stempler,  
Krumtappe  
Ambolte,

Tandhjul,  
Ankere,  
etc. etc.

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smedeligt samt i  
Styrke og Sejghed fuldt jævnførligt med det bedste smedede  
Staal af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Eftf.

**C. M. Fønnesbech.**  
Specialforretning i The.  
Fine, kraftige Kvaliteter.  
Udsalg:  
Østergade 10, Kjøbenhavn.

Som Repræsentant for for-  
forskellige 1ste Classes  
Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe,**  
**Varer** og **Frugt** til billige  
faste Præmier. **Subagenter**  
antages i forskellige Provins-  
byer.

**Alfred Christensen,**  
Assurance-Afdeling,  
Amaliegade 24.

**TH. SIMONSEN,**  
NYHAVN 57.  
SØLV MEDAILLE I MALMØ  
FOR LANTERNER.

**O. Larsen,**  
Kunstfyrværker & Illuminator,  
Eriksgade 7, Stuen,  
Kjøbenhavn V,  
anbefaler sig med **Skibs-Signal,**  
**Lys, Raketter** og **Kanonslag,**  
**Festfyrværkerier** og  
Illuminationer.

**J. Brinchs**

**Herreekviperingsforretning**

St. Annaplads 14.

Uniformer og civile Klædninger.

**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, Hellerup.**

Strandvej 36. Telefon 69.

**Grand prix HOBRO AKVAVIT.** Aktieselskabet  
Spritfabriken FORTUNA.

# HAMBURG

## J. D. FLÜGGER. HAMBURG.

LAK- OG FARVEFABRIK (grundlagt 1787).

KONTOR: Rödingsmarkt 10.

TELEFON: 2788.

TELEGR-ADR.: Farblack.

FABRIKKER:

Billhörner Canalstrasse 5/7.  
Billhörner Röhrendamm 33/35.

Filialer: *KIEL: Faulstr. 9. KJØBENHAVN: Mønterg. 21.*

### SPECIALITETER:

Oliefarver og Lak til Skibsbrug.

Patent Jærngraa (Patent Eisengrau), anerkendt som den fortrinligste og mod Rust bedst beskyttende Farve indvendig i Skibe.  
Victoria-Hvidt (Victoria Weiss), snehvid Lakfarve til udvendig Brug.

Concentreret Sæbelud (Concentrirte Seifenlauge) i Daaser 1/2 Kilo (1 Pd.) for Skibsmaskiner, indført hos de betydeligste Rederier.

Bølgeolie (Wellenoel), det eneste sikre Middel til Bølgedæmpning.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d</sup>.

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier

samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Hoved-Depôt for Continentet: **Hamburg:**

Alte Gröningerstrasse 12 1.

Telegr.-Adr.: Dicotto. Telefon: 3999.

Agent for Kjøbenhavn:

**JOHS. BÜLOW, Zinnsgræde 4. Ø.**

## EMIL G. v. HØVELING. HAMBURG.

(TELEGR-ADR.: COMPOST)

### PATENTFARVE

for Skibsbunde og Jærnkonstruktioner imod Rust og imod Bevoksning. Leverandør til mange af de største Damp- og Sejlskibsrederier, Ene-Leverandør til den kejserlige tyske Marine.

NB. For Træskibsbunde særlig virksom Patentfarve imod Bevoksning og imod Orm, strygefærdig til umiddelbar Brug.

Agenter og Lagre i: Bergen, Bremerhavn, Elsfleth, Flensborg, Stettin, Rotterdam, Antwerpen, Dünkirchen, Genua etc.

Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:

Kapt. CARL HAVEMANN, Kjøbenhavn, Amaliegade 31.

I England under Firma British Antifouling Composition and Paint Company Ld. 32 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik i Barking ved London

Agenter og Lagre i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull, Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama, Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney, Mauritius etc.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

## DENTIN

er en Tand-plombe; nogle faa Draaber i den hule

Tand hindrer Luftsens Adgang og stiller derved de heftigste Tand-smærter.

9, Kronprinsensgades nye Materialhandel.

CHR. V. MENDE, cand. pharm.

Anti-magnetiske  
Ankergangs  
Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og  
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

Palle Sørensen,  
6, Sølvtorvet 6.

Mahogni, Nøddetræ,  
Teaktræ, Whitewood

samt andre fremmede saa vel som danske TRÆSORTER forefindes i stort Udvalg i tørre Varer.

M. H. Krause,

Kjøbenhavn, Niels Ebbesenvej 6. V.  
Telefon 3205.

Metalspejllapparater,  
Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9,

Kjøbenhavn.

Telefon Nr. 3681.

G. W. Frydenlund & Søn.

## EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1891.

Telegraphic address "SVITZER".

Agents for  
Great Britain.

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/Tyne.  
telegraphic address: "Jürgenson".

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill.  
telegraphic address: "Hobdell".

The company maintains stations at the following ports, where a salvage boat will be stationed, always ready to leave at short notice.

COPENHAGEN	.....	"SVITZER".
KASTRUP	.....	"HØYER".
ELSINØRE	.....	"SWITZERGOTTLIEB".
KORSØR	.....	"JØRGENSEN".
ALBUEN (LAALAND)	.....	"GUNNERSEN".
FREDERIKSHAVN	.....	"SVITZERLUND".
GOTHENBURG (SWEDEN)	.....	"ELFVÆRSON".
GREIFSWALD (GERMANY)	.....	"SPRUTH".

The company's boat "Em. Z. Svitzer" — in conjunction with the boats belonging to the Northern Salvage Company of Hamburg, vis s/s "Berthilde", s/s "Berger Wilhelm" and s/s "Neva" — operates in the Mediterranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).

## CARL KRARUP,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

"Lübeck", "Najaden", "Halland", "Halmstad", "J. P. Dillberg",  
og "Falken" i Farten

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationerne samt

"Æolus", "Transit Nr. 1" og "Nore"

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

## Husk MONTYS

FOTOGRAFISKE ATELIER,

St. Kongensgade 21

(tæt ved Kongens Nytorv).

Billigste Priser.

Fineste Udførelse.

Aabent hver Dag, ogsaa Helligdage.

Skræderetablissement,

— 9, Rosenborggade 9, —

anbefaler Uniformer for Sejlskibs-

og Dampskibs-Marinen.

P. JENSEN, Skrædermester.

Løge H. C. Lund,  
Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6. 1. S. Opg.  
gennem Porten. Tr. 10-11. 7-8  
Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER,  
84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Ed. Harth,  
Konservesfabrikant,

St. Kongensgade 101,  
Kjøbenhavn K.

KONSERVES

tørrede og saltede

GRØNTSAGER

anbefales d'Hrr.

Skibsprovianterere.

## Det 4de nordiske Søfartsmøde

aabnedes i Torsdags d. 1. Juli i Stockholm af Hs. kgl. H. Kronprins Gustav af Sverrig-Norge, der er Mødets Præsident. Kort efter ankom Hs. Maj. Kong Oskar og blev paa Mødets Vegne budt velkommen af Kronprinsen. Kongen udtalte derefter sin oprigtige Tak for den Hilsen, der var bragt ham, og at han med største Interesse omfattede Mødet, som, foruden sin almén-vigtige Betydning, for ham havde den særskilte, at det mindede ham om hans Ungdoms Kald og de Interesser, med hvilke han var opdraget. Kongen sluttede med at udtale de bedste Ønsker for Mødets Fremgang og Vel.

Deltagelsen i Mødet er ganske anselig, naturligvis størst fra svensk Side. Der er indtegnet c. 200 Svenske, c. 80 Nordmænd, c. 20 Finner og c. 40 Danske. Af danske Foreninger ere følgende repræsenterede: Foreningen til Søfartens Fremme (ved Kommandør N. J. Jespersen og Kommandør, Assurancedirektør N. Jacobsen; Dampskibsrederi-Foreningen (ved Grosserer Adolf Carl); Dansk Sejlskibsrederi-Forening (ved Konsul John Hintze); Den alm. danske Skibsfører-Forening af 1874 (ved Kaptajn Jacob Holm), Skipper-Foreningen i Kjøbenhavn (ved Kaptajn P. Chr. Schou) og Grosserer-Societetet (ved Grosserer Fr. Adolph); desuden er Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart repræsenteret ved flere af de ovennævnte Herrer og ved sit juridiske Medlem, Professor Viggø Bentzon. Af andre danske Deltagere nævne vi: Assurancedirektør O. Borgen, Assurandør Aage Bramsen, Skibsreder Alfred Christensen, Skibsmægler Ulrich Holm, Skibsreder C. P. Holm, Fanø, Navigationsdirektør J. A. D. Jensen, Entreprenør G. Birch, Direktør G. Klenau, Navigationslærer A. Landt, Grosserer Carl Melchior, Skibsmægler S. N. Rømer, Grosserer Jacob Salomon, Skibsreder J. L. Schouboe, Kaptajn H. L. Udbye, Ingeniør H. C. Vogt og Assurancedirektør C. Will.

Dagsordenens første Punkt var

Beretning om Nordisk Skibsreder-Forenings Virksomhed.

Bestyreren af Foreningens Bureau, H. F. Frederichsen, gennemgik den Virksomhed, Foreningen havde udfoldet siden sidste Søfartsmøde, og sluttede med at opfordre til at yde den kraftig Støtte.

Dagsordenens næste Punkt hed: Have de i Søloven af 1891, Kap. XIII, optagne Bestemmelser angaaende Afgivelse af Søforklaring opfyldt deres Hensigt: at tilvejebringe en fuldstændig Opklaring af Aarsagerne til og de nærmere Omstændigheder ved Ulykker paa Søen.

Forhandlingen indlededes af Assurancedirektør A. Lillienau, Gøteborg, der i et udførligt Foredrag angreb den nuværende Ordning, som han, i hvert Fald for Sverrigs Vedkommende, betegnede som ganske utilfredsstillende.

Skibsreder Smith Petersen, Norge, oplyste, at man i 1894 i Norge havde nedsat en Kommission, der skulde overveje Spørgsmaalene om Etableringen af en Statskontrol med norske Skibe. De Forklaringer, der ere fremkomne fra

Skibene ved Søulykker, have ganske vist været ufuldstændige, men det maa erindres, at Loven har virket i saa kort Tid og at Erfaringen endnu er ringe. Den skandinaviske Skibsfører-Stand er saa paalidelig og hæderlig, at en Statskontrol skulde synes mindre nødvendig; den norske Kommission mener dog, at Kravet om en saadan Kontrol maa høres, men det maa være en Kontrol, der passer for vore Institutioner.

Kapt. Annerstedt, Malmø: Aarsagen til de uheldige Forhold ligger i, at Rettens Formand ikke helt forstaar de Sagkyndiges Spørgsmaal. De sagkyndige Medlemmer af Retterne maa direkte fremsætte deres Spørgsmaal med de tekniske Udtryk, de ville bruge; Sandsynligheden for at faa rigtige Svar bliver derved større.

Efter at endnu forskellige Talere havde haft Ordet, gik man over til Dagsordenens næste og med megen Interesse imødesete Punkt, nemlig det af Dampskibsrederi-Foreningen, Dansk Sejlskibsrederi-Forening og Den alm. danske Skibsfører-Forening af 1874 indbragte:

„Hvilke Paragrafer i de bestaaende nordiske Søløve maa fra Skibsfartens Side ønskes ændrede?“

Kapt. Jacob Holm, Kjøbenhavn, udtalte:

Naar man gennemlæser 3die Kapitel af Søloven, der handler om Skipperens Pligter, saa kommer man utvivlsomt til det Resultat — jeg mener dermed enhver, som er kendt med de nuværende Forhold — at dette Kapitel ikke kan siges at være tidssvarende, men nærmest maa siges at svare til Forholdene, saaledes som de vare i en længst forsvunden Tid.

Jeg skal tillade mig i det følgende at omtale enkelte af de Paragrafer, der forekommer mig at være mindst tidssvarende, idet jeg begynder med § 26, der omhandler Skipperens Ansvar for Skibets Sødygtighed o. s. v. Ifølge denne Paragraf er Skipperen ansvarlig for, at Skibet er i sødygtig Stand, behørig udrustet og bemannet, samt forsynet med de reglementerede Signalapparater og Bjærgningsredskaber, saavel som nødvendige Søkort og Instrumenter. Ligeledes er han ansvarlig for, at Skibet ikke overlastes.

Naar man gaar tilbage til de Tider, da der ikke eksisterede nogen Søassurance, og da Rederne som Følge deraf fulgte Skipperens Indstillinger med Hensyn til Reparationer, Bemanning, Udrustning etc., saa kunde man forstaa, om Loven den Gang alene paabyrdede Skipperen Ansvar, men saaledes som Forholdene ere nu, hvor saa at sige alt, hvad nævnes kan, assureres, saa at der ikke behøves at forvoldes Rederen noget Tab, selv om Skibet fuldstændig forgaar, da er der utvivlsomt en Fristelse for Rederen til Stede til at spare paa forskellig Maade, som han ikke vilde have gjort, hvis han selv løb Risikoen. Det er desuden nu snarere Reglen end Undtagelsen, at Rederierne have deres egne saavel Skibs- inspektører, og at Skipperen som Følge deraf ikke har nogensomhelst Indflydelse hverken med Hensyn til Reparationer, Udrustning eller Bemanning. Hvor dybt Skibet skal lastes, har han heller ingen Indflydelse paa, da dette er et Spørgsmaal, der ved Kontraktens Afslutning om et Skibs Bygning bliver afgjort af Rederen og Skibsbyggeren. Jeg skal dog tilføje, at han som Regel faar Lov til at laste dybere end saaledes afgjort, men derimod ingenlunde mindre dybt. Dette sidste er overhovedet utænkeligt, da Rederne slutter Certepartierne, og det i disse er stipuleret, hvor stor en Ladning Skibet skal indtage.

Det er nu ingenlunde min Mening, at Skipperen intet Ansvar skulde have, men det forekommer mig, at



det vilde være det heldigste i alle Parters Interesse, saavel som det retfærdigste, om Ansvarret i de ovenomtalte Tilfælde i lige Maal blev paabyrdet Rederen. Man vilde vist i saa Tilfælde faa en langt fyldigere Garanti for, at Lovens Forskrifter virkelig skete Fyldest end nu, hvor Ansvarret udelukkende er lagt paa en Mand, hvis hele Eksistens som oftest afhænger af Rederen. Jeg skal iøvrigt her henvise til den Diskussion, der blev ført paa Søfartsmødet i Kjøbenhavn 1888.

Med Hensyn til § 34, da vilde det være interessant at vide, hvorledes Skipperen har at forholde sig, naar — som det oftest vil være Tilfældet — Skibet er fuldt lastet og ikke er forsynet med Passager-Bekvemmeligheder. Skal i saa Tilfælde Skibets Mandskab overlade deres Køjer til Passagererne, eller skulle disse lade sig nøje med den Bekvemmelighed, som Dækket kan yde? Hvad er iøvrigt Grunden til, at der paalægges Skibene en saadan Byrde, thi at dette ogsaa har været Tilfældet ifølge den tidligere Sælov, kan dog næppe regnes for et tidssvarende Motiv.

Ifølge § 37 skal Dagbogen opbevares mindst to Aar, efter at den er udskrevet, og da dette er anført under Kapitlet „Skipperen“, maa man jo antage, at det er ham, Pligten paahviler at skaffe den til Veje, om det forlanges. Men hvis nu Skipperen overgaar til et andet Skib, saa fremgaar det ikke klart, om det fremdeles er ham, der har Ansvarret for de udskrevne Dagbøger, eller om det er hans Eftermand. Heldigst og naturligst vilde det i alle Tilfælde være, om det var paalagt Skipperen at aflevere de udskrevne Dagbøger til Rederen, og at de derefter opbevaredes af ham.

§ 59 har i Danmark givet Anledning til en meget indgaaende Diskussion i Bladene, og der er skrevet en Mængde Artikler baade for og imod. Resultatet af Diskussionen kan nærmest angives at være det, at Juristerne have søgt at berolige Stemningen ved at udtale, at ingen Domstol her vilde dømme efter Lovens Bogstav, men at de vilde se paa Forholdene ganske som de have gjort tidligere. Herved maa vel nærmest forstaaes, at der kun vil blive idømt Erstatning i de Tilfælde, hvor Skaden er tilføjet forsætlig, eller hvor den er fremkommet paa Grund af tilregnelig Uagtsomhed eller Forsømmelse, men derimod ikke, naar den er fremkommet paa Grund af fejlagtig Jugement. Men af hvilken Grund er da denne Paragraf bleven indsat? Vilde det ikke være rimeligere, om den blev strøget, og at Skipperen ligesom andre Borgere i Landet kun kunde søges til Erstatning ifølge den almindelige Lovgivning?

I § 60 er det bestemt, at Skipperen skal godskrive Rederiet enhver Gratifikation, som han modtager af Befragter eller Ladningsejer. Da der her ikke er Tale om lyssky Transaktioner, da Gratifikationerne som Regel ere anførte i Certepartierne, og da disse — for Dampskibenes Vedkommende altid og for Sejlskibenes som oftest — afsluttes af Rederen, saa maa man vel spørge, af hvad Grund og med hvilken Ret man ved en Lov tager Skipperens Indtægter fra ham og giver dem til Rederen. Den Paastand, der er bleven fremført, at Gratifikationen betyder en Forøgelse af Fragten, er aldeles uholdbar, da den altid stipuleres med Ordene: „gratification to the captain“, og hvis Rederne gøre Brug af den dem ved § 60 hjemlede Ret til at tage Skipperens Indtægter fra ham, kan Resultatet kun blive, at Gratifikationerne efterhaands bortfalde, hvilket vil sige, at der gaar Penge ud af Landet til ingen Nytte. Naar man læser Kommissionens Motiver til Lovforslaget, saa bedes det erindret, at jeg kun taler om Gratifikationer fra Befragter eller Ladningsejer, men derimod ikke fra Leverandører etc., som man i Loven slaar sammen med de første.

I 4de Kapitel synes § 79 at være meget uheldig affattet, da den antagelig bibringer Styrmandene den Tro, at de kun ere ansvarlige overfor Skipperen, og ikke have noget selvstændigt Ansvar, medens Forholdene

jo med Nødvendighed medføre, at dette netop maa være Tilfældet.

I 9de Kapitel § 228 er det bestemt, at Mandskabets Part af Bjærgeløn skal fordeles i Forhold til enhvers Løn. Denne Bestemmelse har vakt megen Misforståelse. Under Mandskabet henregnes enhver, der er anført paa Skibsbemandingslisten, medens Mandskabet, naar der er Tale om at bjærge, faktisk kun bestaar af den Del af Mandskabet, der til daglig gør Vagt, og ikke af nogen andre. Af hvilken Grund Kahytsbetjening etc. skulde være berettigede til Bjærgeløn i Forhold til deres Løn, især da denne ofte er høj, sammenlignet med det øvrige Mandskabs, forstaaes ikke ret vel, særlig da de hverken løbe nogen Risiko eller faa forøget Arbejde. Lige saalidt forstaaes det, af hvad Grund Maskinpersonalet med deres i Forhold til Dækspersonalet høje Lønninger som Følge deraf skal have Ret til en højere Bjærgeløn end dette, da det dog utvivlsomt er Dækspersonalet, der eventuelt løber Risiko for Liv og Lemmer, medens Maskinpersonalet højst kan faa en ringe Forøgelse af sit Arbejde.

Da jeg ved, at der fra anden Side bliver fremført Besværinger over andre Paragrafer i Sælovene, skal jeg til Slutning kun henstille, om det ikke kunde anses for ønskeligt, at denne blev underkastet en Revision.

Konsul John Hintze, Rønne: Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening har ment, at en af de vigtigste Opgaver, som naturligt frembyder sig for det 4de nordiske Søfartsmøde, er Spørgsmaalet om en Revision af de nordiske Sælove, og denne Bestyrelsens Mening er bleven tiltraadt af to andre større danske Søfarts-Foreninger, nemlig „Dampskibsrederi-Foreningen“ og „Den almindelige danske Skibsfører-Forening af 1874“, der begge i denne Anledning vil rette en Henvendelse til Mødet.

Det vil være Søfartsmødets Deltagere bekendt, at de nu gældende nordiske Sælove kun ere faa Aar gamle, og det kunde for saa vidt synes, at Tidspunktet for en Revision af dem endnu næppe kan være kommet. Imidlertid er det faktisk, at der i disse Sælove findes en Del Bestemmelser, der overalt i de tre Rigers Søfartsverden ere blevne modtagne med Uvilje, og som i det praktiske Liv have vist sig saa lidet hensigtsmæssige, at deres Revision i en nær Fremtid maa anses for i højeste Grad ønskelig. Bestyrelsen maa anse en saadan Revision for saa nødvendig, at Hensynet til det korte Tidsrum, der er forløbet siden de nordiske Sælove traadte i Kraft, maa vige for Ønsket om at faa de Bestemmelser i disse Love, der have vist sig mest upraktiske, ændrede.

Bestyrelsen mener, at det vil være nødvendigt og vilde føre for vidt, om Søfartsmødet optog en Diskussion om de enkelte af de Bestemmelser i Sælovene, der burde være Genstand for en Revision. Skal det lykkes at gennemføre en saadan paa tilfredsstillende Maade, vil det nemlig være nødvendigt, at der, vistnok helst paa Foranstaltning af de nordiske Regeringer, nedsættes en Kommission til omhyggeligt at overveje Sagen og forberede dens Gennemførelse. Men skal en saadan Kommission kunne løse sin Opgave paa en for Skibsfarten fuldt ud fyldestgørende Maade, vil det være absolut nødvendigt, at den, foruden den fornødne juridiske Sagskundskab, kommer til at raade over Kræfter, der kunne give Vished for, at de Resultater, Kommissionen kommer til, ere stemmende med de Krav, der maa stilles fra Skibsfartens Side. Dette vil formentlig kunne ske paa en hensigtsmæssig og betryggende Maade, naar Regeringerne give Skibsfartens Repræsentationer i de tre Lande Adgang til at indstille til Valg et passende Antal af Kommissionens Medlemmer; disse ville da, i Forening med Kommissionens øvrige, juridisk sagkyndige Medlemmer, kunne angive Omfanget af en Revision som den paatænkte og kunne udarbejde de fornødne Forslag til Ændringer i de bestaaende Sælove. Et Forslag, der forelaa som Resultat af en saadan Kommissions Arbejde,

og som støttede sig paa en Opinion i de tre Rigers Søfartsstand — hvilket sidste langt fra var Tilfældet med de i sin Tid fremsatte Forslag til de nu gældende Sølove — vilde efter vor Formening have god Udsigt til at blive gennemført.

Det maa imidlertid ikke overses, at Gennemførelsen af den af Bestyrelsen her fremsatte Tanke vil møde en i det foregaaende allerede antydet Vanskelighed. Den bestaar deri, at der næppe paa Forhaand kan antages hos de nordiske Regeringer at være Tilbøjelighed til at forberede en Revision af Love, der kun have været i Kraft i saa faa Aar som de her omhandlede. Bestyrelsen tror, at det af Hensyn til denne Vanskelighed vil være nødvendigt at begrænse den eventuelle Kommissions Opgave saaledes, at denne ikke kommer til et omfatte en Revision, der berører de almindelige Principper, der ligge til Grund for de nu gældende nordiske Sølove, men indskrænkes til at søge gennemført de Ændringer i disse, der maa siges af praktiske Hensyn at være ønskelige, og som kunne foretages uden i væsentlig Grad at forrykke Grundlaget for de bestaaende Sølove.

Grosserer Ad. Carl, Kjøbenhavn: Dampskibsrederi Foreningen kan i det væsentligste slutte sig til de af „Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874“ og „Sejlskibsrederi Foreningen“ gjorte Henstillinger angaaende det ønskelige i en Revision af den nordiske Sølov. At optage en indgaaende Diskussion om de Ændringer, der kunde synes nødvendige eller ønskelige, vil imidlertid efter vor Mening være upraktisk, for ikke at sige umuligt, paa et Møde som Søfartsmødet, hvor saa mange andre Spørgsmaal foreligge, og hvor Tiden er saa knapt tilmaalt. Vi skulle derfor kun tillade os, til Begrundelse af vor Henstilling, yderligere at henlede Opmærksomheden paa ganske enkelte Paragrafer, hvilke vi anse for uheldige, idet vi dog samtidig udtale, at vi ere os bevidste, hvor vanskeligt det er med Held at kritisere en Lov, der er udarbejdet af de mest fremragende Jurister i de tre nordiske Lande. Det er imidlertid en Kendsgerning, at Teori er ikke altid anvendelig i Praksis, og det kan næppe bestrides, at flere af Sølovens Bestemmelser ere mindre heldige, ja i enkelte Tilfælde næsten umulige at opfylde.

Foruden de af Skibsfører Foreningen fremhævede Paragrafer, og da særlig Paragraf 34, omhandlende Hjemsendelse af Mandskab, og Paragraf 228, omhandlende Fordeling af Bjærgeløn, tillade vi os at gøre opmærksom paa Paragraf 86 og 88, der bestemme, at Mandskabet ved Salg af Skibet i Udlandet, foruden fri Hjemrejse og Hyre til Hjemkomsten, yderligere skal have en Maanedes Hyre.

Paragraf 26 bestemmer, at Skipperen skal paase, at Skibet er i sødygtig Stand, og Paragraf 292 bestemmer, at saavel Skipper som Reder kunne straffes, naar dette ikke er Tilfældet. Det burde dog sikkert her tilføjes, at det bliver Anklagerens Sag at føre uomstødeligt Bevis for, at Skibet ikke har været sødygtigt ved Rejsens Begyndelse.

Paragraf 40 burde indeholde nøjagtige Bestemmelser om, naar der skal aflægges Søforklaring. Som det nu er, er Skipperen ofte i Tvivl, og hvad der gør det endnu værre er, at vi i Danmark have faaet en Lov af 12te April 1892, der ikke stemmer med Sølovens Paragraf 40. I det Hele taget burde Skippernes Anmeldelsespligter og Søforklaringer indskrænkes betydeligt, og Indleveringsfristen for Dagbogsudtog udvides til mindst 48 Timer efter Skibets Ankomst.

Foruden de nævnte Punkter er der andre Bestemmelser i Loven, som kunne trænge til at omredigeres. Forretningsfolk have imidlertid sjældent Tid til at komme nid paa en Drøftelse af Søloven i dens Helhed, og dertil vilde juridisk Assistance ogsaa være nødvendig, men vi kunne fuldtud samstemme i det af „Sejlskibsrederi-Foreningen“ udtalte Ønske om, at der bliver

nedsat en Kommission til at forberede en Revision af Loven, og at Skibsfartens Repræsentationer maa faa Lejlighed til at vælge et passende Antal Medlemmer af en saadan Kommission, dog skulle vi henstille, om det ikke burde være selve Søfartsmødet i Stedet for den nordiske Skibsrederforening, der optog Sagen.

Professor V. Bentzon, Kjøbenhavn: Naar jeg, som ganske savner praktisk Kendskab til Søvæsen og Søfart, tillader mig at deltage i denne Diskussion, maa jeg paa Forhaand bede om Overbærenhed. Jeg har dog vovet det, dels fordi jeg ved i en Række Aar at beskæftige mig teoretisk og det indtrængende med Søret, har faaet en særlig Interesse for det foreliggende Spørgsmaal om en Revision af de nordiske Sølove, dels fordi det Overblik over Søretten, som jeg derved har vundet, maaske har vist mig enkelte Mangler, som ikke falder den praktiske Mand i Øjnene; dels endelig fordi den i de sidste Dage dannede Fællesrepræsentation for dansk Skibsfart har ønsket min Deltagelse i dette Møde.

Jeg maa indtrængende anbefale Tanken om en Revision af vore Sølove, forudsat at den varsomt stræber at rette enkelte Fejl og Uoverensstemmelser, men i Hovedsagen bliver ved det bestaaende. Ser man paa Tallet og Arten af de Anker, som ere blevne fremsatte, maa Loven siges at være gaet smukt igennem Prøven. Det er notorisk, at næppe nogen anden nordisk Lov er bleven forberedt af dygtigere Mænd og med større Omhu, og enhver Beskæftigelse med disse Love synes mig at vise, at det vundne Resultat er ualmindelig smukt, Indholdet godt og Formen klar.

Men hermed være det ingenlunde sagt, at ikke flere af de Ændringer, som fordres, ere af den største praktiske Betydning og vilde betegne utvivlsomme Forbedringer af Loven. Man kan — og vil sikkert ogsaa fra forskellig Side — rejse den Indvending imod en Revision paa dette Tidspunkt af en saadan Lov, at det er for tidligt, at de foreliggende Mangler ikke opveje det Arbejde, en Revision fordrer, og den Fare, den rummer for, at Lovens Godhed skal formindskes ved at der fikkes paa den. Revisionen maa sikkert ogsaa foretages med stort Maadehold og megen Varsomhed, kun det utvivlsomt urigtige bør ændres. Men paa den anden Side er en saadan Revision og dens Gavnlighed en naturlig Ting.

Denne store Lovkodifikation fremkom som et mægtigt Arbejde, der bearbejdede og samlede en, for Danmarks Vedkommende, adspaltet Retstilstand og ved indbyrdes Imødekommenhed fra modstaaende Opfattelser hos de tre Rigers Repræsentanter har den i det store og hele skabt den Retsenhed, som har saa stor Betydning for vor Søfarts Trivsel. Under saadanne Forhold maatte der resigneres, den nøjeste Tilpasning efter det praktiske Livs Krav kunde ikke tilstræbes tilstrækkeligt paa ethvert Punkt, ofte maatte man nøjes med at formulere og fastslaa, hvad der hidtil havde været Ret, uden at gennemtanke fuldstændigt, om ikke Søfartens daværende Tilstand fordrer Ændringer; undertiden sejrede maaske den Opfattelse af flere stridende, som burde have vejet; undertiden endte man i Forskelligheder i de tre Loves Indhold, som kunde og burde have været undgaaede. En saadan Kodifikation og dens praktiske Værdi kan dens Forfattere, hvor dygtige og praktiske Folk de end ere, ofte ikke fuldstændig overse, og det praktiske Livs Mænd udpeger hurtigt Punkter, som burde været anderledes.

Paa mange Punkter skal der vel hengaa længere Tid, inden Retslivet følger Reglens mindre gode Indhold og kan udfinde den Ændring, som bør forsøges. Men Erfaring synes at vise, at der allerede er Stof nok rede til en Revision. Man skal blot være belavet paa, at flere kunne blive paakrævede i en nærmere og fjærnere Fremtid.

Det, som nu foreslaas, er derfor den rette Begyndelse paa et mere permanent Arbejde. Og her kommer den

særlige Side ved Sagen, at det drejer sig om de nordiske Sølove. Det er umuligt andet, end at man med Nutidens rivende Udvikling af Søfartsforholdene hurtigt og ofte maa trænge til Ændring i Reglerne. Sker disse indenfor hvert Land for sig, gennemføres de let unødigt forskellige i Form og Indhold. Og saaledes vil den vundne Retsenhed blive mindre og mindre. Men derved svinder ogsaa de store Fordele, der knytte sig til det en Gang præsterede fælles Arbejde og Retfærdiggørelsen af de Offre af Særøpfattelse, som de tre Rigers Lovgivninger have bragt hinanden for Enhedens Skyld. Derfor gælder det særligt at faa en Revision i Gang, som kan værne imod en Løsning uden indbyrdes Samarbejde, ja som maaske kan fjerne nogle af de Uoverensstemmelser, som nu foreligger, især som en Følge af de enkelte Lovgivningsmagters Ændringer ved Lovens Gennemførelse i hvert enkelt Land.

Forinden jeg i Henhold til disse Betragtninger udtaler mig om den foreslaaede Resolution om en Revisionskommission af Delegerede fra de tre nordiske Riger, skal jeg kortelig antyde nogle Punkter, hvor en Revision formentlig vilde være paa sin Plads, idet jeg herunder navnlig ogsaa vil fremdrage Punkter, hvor man kunde opnaa endnu større Retsenhed, end der nu bestaar. Det er selvfølgelig umuligt at udtømme Æmnet, det er jo ogsaa ugørligt at gennemdiskutere de positive Forslag til Ændringer. Det gælder, saa vidt jeg ser, derimod om at antyde, at Revision paa en Række Punkter var ønskelig, og hertil kan det ogsaa være tjenligt at gaa noget ud over en Kritik, at antyde Ændringsforslagenes positive Side.

Det er sikkert med Rette, naar der ankes over § 228, 2. St., hvorefter den et bjærgende Skib tilkommende Bjærgeløn for Mandskabets Vedkommende fordeles „i Forhold til enhver Løn“. Det reale Hensyn bør være, at Fordeling sker efter hvers forøgede Arbejde og Risiko samt for de mere overordnede, (Styrmænds, Maskinmestres), Vedkommende efter det øgede Ansvar. Naar Bjærgningen omfatter, at nogle af Mandskabet sættes om Bord paa det andet Skib, kommer Reglen i § 228 ogsaa i en vis Strid med § 95, hvorefter Mandskabet, naar dettes Tal formindskes under Rejsen, deler den saaledes sparede Hyre „i Forhold til enhver forøgede Arbejde.“ — § 228 har faaet sit Indhold, idet man mente i Lønnens Størrelse at have det eneste klare Holdepunkt for Vigtigheden af enhver Arbejde og Ansvar om Bord. Dette giver dog en meget skæv Løsning, da Maskinmestre have en saa uforholdsmæssig højere Løn end Styrmænd, og da Dækspersonalet normalt faar Broderparten af det forøgede Arbejde og Ansvar ved en Bjærgning. Desuden kan denne, f. Eks. for det Mandskab, der sættes om Bord paa det bjærgede Skib, medføre en saa forøget Risiko og et saa besværligt Arbejde, at Domstolene her absolut burde kunne tilkende enkelte særlig meget.

Derfor synes den eneste mulige Løsning at være, at opgive enhver mere mekanisk Beregningsmaade og at overlade det til Domstolene — saaledes som i England — i hvert Tilfælde at bestemme Fordelingen mellem Mandskabet.

Som Paragrafer, der bør ændres, vil jeg fremdeles nævne § 208, 3. St. Der er her Tale om Værdier, der kun som Pant i Skib og Fragt ere reddede med disse sidste Værdier. Det er derfor ulogisk at opføre dem ved Siden af disse, og vil man lade de nævnte Erstatningskrav bidrage, maa et tilsvarende Beløb drages fra Rederens Bidrag, men ogsaa dette er mindre konsekvent, da § 179 med Hensyn til Bodmerikravet foreskriver en anden Løsning.

§ 209 lader Fragten bidrage til Havari-Gros med  $\frac{1}{2}$  Værdi. Dette er en middelalderlig grov Gennemsnitsløsning, der sikkert bør ændres efter York & Antwerp rules 1890, Art. 17, hvorefter ikke Halvdelen, men netop kun de Beløb fradrages, som vilde have været sparede

for Rederen, hvis Ladningen paa Opofrelsesdagen var forlist totalt.

§ 227 bør ændres, ligeledes § 224; denne sidste oplyser ikke, om de, der bjærges Mennesker, have Andel i Bjærgelønnen. I England faar de, der bjærges Mennesker, først, og det er rigtigt.

Efter § 134 er den berettiget til at fordre Varerne, som efter Konnossementets Lydende „viser sig at være ret Indehaver af Konnossementet“. Misforstaaes kan denne Vending næppe, men det er et daarligt Sprog; der burde staa „tager sig ud som ret Indehaver“ el. lign. — Uklar er ogsaa Formuleringen af § 142.

Jeg kommer nu til nogle Tilfælde, hvor dansk Sølov burde ændres til nøjere Overensstemmelse med norsk eller svensk eller begge: Efter § 227 kan man bringe en Kontrakt om en formentlig for høj Bjærgeløn for Domstolene til eventuel Nedsættelse inden 2 Maaneder efter Afslutningen. Da det nu kan være over 2 Mdr., inden det bjærgede er bragt i Havn, er det bedre med norsk og svensk § 227 at bestemme: inden 14 Dage efter at det bjærgede er bragt i Havn. Danske Lovs § 281, 3. St., indeholder en Regel, som ej findes i den norske og svenske, om Fyldestgørelse for en daarligere prioriteret Søpantehaver, hvor flere Panter ejes af samme Mand. Da Reglens Naturlighed er tvivlsom, burde denne Tilføjelse, i al Fald for Retsenhedens Skyld, vistnok udelades af dansk Sølov. — Efter § 296 kan Skipperen, naar han straffes, efter Omstændighederne ogsaa frakendes Ret til at føre Skib, men kun for bestandig; efter norsk og svensk Lov enten for en vis Tid eller for bestandig. Det er sikkert gavnligt for denne efter engelsk Mønster indførte Regel, at Domstolene kan fratage Certifikatet ogsaa for kortere Tid. Samme Bestemmelse gælder Styrmand og Maskinmester efter § 306.

Endelig vilde det ved en Revision være en Opgave at rette det Antal Afvigelser fra Forslaget, som fremkom som utvivlsomme Trykfejl under Forslagets Omtrykning i vor Rigsdag, men som vore Domstole maaske ikke vilde erkende for Trykfejl og hvorefter navnlig den meningsløse Regel vilde fremkomme i § 228, at Rederiet faar størst Andel i Bjærgelønnen, hvor det bjærgede Skib (ej hvor det bjærgende Skib) er et Dampskib.

Endelig er der det i Pressen og paa tidligere Søfartsmøder saa grundigt diskuterede Spørgsmaal om Ansvaret for Skade, særlig om Kaptajnens Ansvar. Man har frygtet for, at naar der i §§ 8 og 59 staaer: „Fejl eller Forsømmelse“, skulde Fejl af Domstolene læses som den faktiske (objektive) urigtige Jugering, skulde det omfatte ethvert Tilfælde, hvor Søretten udpeger en anden Fremgangsmaade end den, som maaske paa Grund af, at det hastede, faktisk er bleven fulgt. Jeg tror, at denne Frygt er ganske ugrundet, uagtet Søloven f. Eks. i § 191 om Skipperens Optræden under en Havari-Opofrelse bruger Ordet „Fejl“ i en saadan Betydning, (ved at forudsætte, at Fejlen kan være baade undskyldelig og ikke undskyldelig). Enhver Domstol vil i §§ 8 og 59's Udtryk sikkert læse vor Rets ligesom al anden Rets Grund-Erstatningsregel: for den personlige Forsømmelighed, for den forsætlige eller uagtsomme Handlen urigtigt. Men da Norge har indført de klarere Udtryk: „Svig, Forsømmelse eller Uagtsomhed“, burde disse sættes i Stedet. Derimod tror jeg, at man her i Sverige burde komme Danmark og Norge i Møde og fjerne Ordene i § 8 „på grund af redares eller befålhafvares oppdrag“, hvorved Ansvar for Tvangslods og paatvungne Stuverer udelukkes. Særlig efter at man i den nyeste Tid i England har villet ophæve Ansvarsfrihed for Skade ved „Compulsory pilot“. Tilbage bliver saa det store Spørgsmaal for en kommende Revisionskommission, om ikke Kaptajnens Ansvar kunde mildnes. Jeg tror her at have fundet en Udvej, som jeg gerne vilde angive.

Man har i moderne Ret og Retsvidenskab i den nyere Tid rokket en Del ved den gamle Regel: den personligt skyldige i en Skade bærer Ansvaret — hverken

mere eller mindre. Man har fæstet sit Øje paa de gamle Undtagelser herfra, som gjaldt i og udenfor Søretten, om at Husbonden (Rederen), har et særligt Ansvar for sin Fuldmægtigs (Besætningens) Forseelser. Og man fandt heri den reelle Betragtning, at Husbonden kunde bære Ansvar i mange Tilfælde, hvor der var Tale om en Drift, en Forretning, hvoraf han høstede Fordelen, men som fremkaldte særlige Farer (Vognkørsel, Jærnbankørsel, Fabriksdrift, Skibsart) for andres Værdier. Rederen f. Eks. har gennemsnitlig stort Herredømme — om end ogsaa kun gennemsnitligt — over Driftens større eller mindre Omhu for andres Værdier; derfor, hvor Fordelen er, bør ogsaa den Skade, som normalt følger med denne, være, bør Rederen saaledes, som efter § 8, hæfte for enhver Skade, hvori Skipper og Mandskab er Skyld. Men Rederiet bør vel at mærke kun hæfte med Skib og Fragt og har jo ofte i Forsikring et Middel til at bære Farerne ved dette Ansvar. Men netop fordi Rederen af særlige Grunde bør hæfte, er der Grund til at formindske Kaptajns Ansvar. Hans økonomiske Kraft staa ofte i et stort Misforhold til de store Værdier, der staa paa Spil ved selv en lille Forseelse af ham, og Rederen kan saa ofte tvinge ham eller dog friste ham til en uforsigtigere Sejlads, til dybere Ladning og til at have en mindre Besætning, end han som selvstændig Mand vilde have. Som Sagerne nu staa, kan en Skade lidende Ladningsejer eller Rederen af et paasejlet Skib eller disses Assurandører ikke naa frem til at ramme Rederen, naar ikke Kaptajnen dømmes for Uforsigtighed. Domstolene ville maaske undlade at dømme Kaptajnen, der hæfter fuldt ud personligt, for at dække ham, men maa tage med, at da heller ikke — hvad Domstolene maaske fandt ganske retfærdigt — Rederen kom til at hæfte med Skib og Fragt. Og omvendt vil de maaske, for at ramme Rederen, dømme Skipperen til Erstatning, stolende paa, at man ikke fandt det Umagen værd at tage hans lille Sum; men saa kunde dog hele hans Velfærd sættes paa Spil. Derfor kunde man maaske ændre §§ 8 og 59 saaledes, at Rederen hæfter, naar Besætningen har Skyld, selv en ringere, men at Skipper og Mandskab kun skal betale Erstatning for grov Skyld, eller, — da man vil kunne straffe dem ogsaa for ringere Ugtsomhed — at Domstolene kunne undlade at ikende dem Erstatningspligt, naar Skylden ikke var grov. I begge Tilfælde var det overladt Domstolenes Skøn over de foreliggende Omstændigheder, om Skipper og Mandskab bleve erstatningspligtige, og de havde dog i Muligheden for Ansvar den fornødne Opfordring til at undgaa enhver Uforsigtighed, ja til at modsætte sig mulig utidig Sparsommelighed og lignende fra Rederiets Side. — Herefter maatte ogsaa § 59, 2det Stk., ændres derhen, at Kaptajnen kun hæftede for Mandskabets Forseelser, naar det positivt maatte antages, at han havde ladet det mangle paa behørig Opmærksomhed og Tilsyn. Før Søloven vilde man muligvis gøre Kaptajnen ubetinget ansvarlig efter den almindelige Regel om, at Husbonden er ansvarlig for sin Tjeners Tjenesteforseelser. Men Kaptajnen er netop ikke Husbond, det er Rederen, som Indehaveren af den Bedrift, i hvis Udførelse en af Mandskabet forsaa sig.

Af det, jeg nu har bemærket, fremgaar det, at en Revision bør ske gennem en Kommission, hvori praktiske Folk med Kendskab til Søfarten have Sæde; det gælder netop væsentlig Livets Kritik af Loven. Det er selvfølgelig en Vanskelighed, at de Repræsentanter, man maa vælge, ikke tør se Sagen ensidigt fra en Reders, en Skippers eller en Købmands Standpunkt; dog kan denne Vanskelighed nok overvindes. Foruden det Samarbejde mellem specielt Sagkyndige og Jurister, som maa kunne give de bedste Resultater, opnaaedes det væsentlige, at Repræsentanter for Skibsfarten fik praktisk Lejlighed til at prøve og faa Medansvaret for de nye Lovregler.

Kapt. Wallenberg, Stockholm: Søloven var i sin Tid gaaet gennem den svenske Rigsdag omtrent uden

Diskussion. De praktiske Folk maa nu fordre en Revision, der ikke skal kuldkastrere Sølovens Principper, men tillæmpe den efter det praktiske Livs Krav. Det er ikke nok, at Søloven er et juridisk Monument, den maa være hensigtsmæssig for dem, der skal bruge den. Vi har i „Nordisk Skibsreder Forenings“ Styrelse drøftet Sagen og omfatter den med Interesse; jeg foreslaar følgende Resolution:

„Søfartsmødet bemyndiger Styrelsen for Nordisk Skibsreder-Forening til at indgaa til Regeringerne i Sverige, Norge og Danmark med Henstilling om paa det Tidspunkt, som Regeringerne finde passende, at foretage en Revision af de nu gældende Sølove. — Søfartsmødet anmoder Styrelsen om i Henvendelsen til Regeringerne at betone, at den Revision, som Mødet ønsker, gaar ud paa Ændring af saadanne Bestemmelser, som i det praktiske Liv have vist sig uheldige, dog kun for saa vidt det kan ske uden at forrykke Sølovens almindelige Grundlag og Principer. Søfartsmødet udtaler derfor Ønsket om, at Søfartens Repræsentationer i de tre Lande, saafremt Regeringerne beslutte Nedsættelsen af en Kommission, maatte faa Lejlighed til at vælge et passende Antal af dens Medlemmer fra den praktiske Bedrift.“

Dispatchør Isachsen, Norge: Den oprindelige Sølovskommission manglede Repræsentanter for den praktiske Bedrift. Søloven blev derfor et nydeligt juridisk Arbejde, men ikke passende for Livets Krav. Jeg er bange for at lappe paa Loven efterhaanden, som man er begyndt paa det i Danmark. Hvad der maa kræves, er en Revision. Jeg anbefaler Resolutionen.

Charles Lindley, Stockholm, gjorde gældende, at Sølovens § 1 stod som en Hindring for Sømandens Udvikling og fremstillede Kravet om en Revision fra den menige Sømands Standpunkt.

Direktør Poulson, Christiania: Det vilde være urigtigt, om Mødet vedtog denne Resolution paa Grundlag af en saa ufuldstændig Behandling. Søloven er meget ung, og den eneste Grund til en Kommissionsnedsættelse vilde være, at Aarene havde vist dens praktiske Mangler; men Ankerne bygges mere paa teoretiske end paa praktiske Erfaringer.

Konsul Hintze, Rønne: Det kan ikke nægtes, at der er Grund nok til at gaa til en Revision; der er jo her i Dag nævnt omtrent 30 Paragrafer, der trænge til Ændring. Dansk Sejlskibsrederi-Forening har til Mødet indsendt et Forslag til en Resolution, der lød saaledes:

„Søfartsmødet opfordrer Bestyrelsen for Nordisk Skibsreder-Forening til at indgaa til Regeringerne i Sverige, Norge og Danmark med et Andragende om at nedsætte en af Delegerede fra de tre Lande bestaaende Kommission til at tage under Overvejelse de Ændringer i de tre Rigers Sølove, der maa anses for mest ønskelige. Søfartsmødet anmoder Bestyrelsen om i sin Henvendelse til Regeringerne at fremhæve, at den af Mødet ønskede Revision af Sølovene gaar ud paa at faa ændret saadanne Bestemmelser i disse, der have vist sig at være praktisk uheldige, for saa vidt det kan ske uden at forrykke de almindelige Principper, hvorpaa de bestaaende Sølove hvile, og at Mødet derfor maa ønske, at Skibsfartens Repræsentationer i de tre Lande faa Lejlighed til at vælge et passende Antal af en eventuel Kommissions Medlemmer.“

Efter at Kapt. Wallenberg har fremsat sit Forslag, tager jeg imidlertid vort tilbage.

Skibsreder Smith-Petersen, Grimstad: De Ændringer, man ønsker i Søloven, ere af uvæsentlig

Betydning, og der er ikke Grund til at sætte et stort Apparat i Gang for dem. Der kan komme ganske andre og større Indvendinger mod Loven, inden man bør tænke paa en Revision. Angrebene paa Søloven ere uretfærdige. Nu at revidere den vilde være Pindhuggeri.

Advokat Herlitz, Stockholm: Det vil skade Mødets Prestige at vedtage den foreslaaede Resolution. Regeringerne ville ikke anse Tidspunktet for en Revision for kommet. Man bør paavise de Punkter, der ønskes ændrede. Sagen bør udsættes og en Revision ikke iværksættes for de faa Indvendingers Skyld.

Kapt. Wallenberg: Skibsfarten har her i Landet intet Organ og i Rigsdagen kun 2 Repræsentanter. Vi maa derfor ved et Møde som dette fremsføre vore Ønsker. De fra Danmark komne Udtalelser vise Kravets Styrke.

Faar man en Rift i sine Klæder, sender man dem straks til Skrædderen og venter ikke, til der er kommet flere; dette maa vi anvende paa Søloven.

Direktør Poulson: De Motiver, Dansk Sejlskibsrederi-Forening har fremsat, vise, at Foreningen ikke selv har haft Tillid til, at Tiden for en Revision er kommen. Man har nok her nævnt 34 Paragrafer, der kunde ønskes ændrede, men man har ikke bevist deres Ubrugelighed.

Advokat Herlitz stiller Forslag om, at Regeringerne gøres bekendt med den her førte Diskussion som et Svar paa det rejste Spørgsmaal.

Efter endnu nogen Diskussion afstemtes der for hvert af de to Forslag. Der viste sig derved Flertal for Advokat Herlitz' Forslag. Kapt. Wallenbergs Forslag var dermed bortfaldet.

## De ny Søvejsreglers Offentliggørelse.

Vi have modtaget følgende:

I „Dansk Søfartstidende“ af 1ste ds. udtales en Kritik over den mangelfulde Maade, hvorpaa den ny Anordning om Søvejsregler er bragt til Offentlighedens Kundskab. Maa Undertegnede, der nylig har taget til Orde i „Søfartstidenden“ om vore Søretter og fremhævet, at Medlemmerne heraf bør holdes underrettede om ny Love, Anordninger m. v., gøre opmærksom paa Nødvendigheden af, at hvert Sørretsmedlem, Landet over, officielt bliver tilstillet et trykt Eksemplar af den omhandlede, vigtige Anordning. Det er lige uheldigt, at den færende Sømand og Sørretsmedlemmet ikke ere i Besiddelse af Anordningen. Tilkøbs kan den efter „Søfartstidenden“'s Udsagn ikke faas, og selv om saa var, saa er det vel ikke Meningen, at Sørretsmedlemmerne skulle sættes i Udgift for, hvad Staten bør tilstille dem omsonst.

Et Sørretsmedlem.

## Fragtmarkedet.

Der begynder at komme lidt mere Liv overalt. Man kan selvfølgelig ikke paa en Uge forlange at se store Resultater, men vi spore alligevel en ganske lille Svingning hen imod det bedre; det er som om Rederne har sat Foden fast i Jorden og i en enkelt, men vigtig Retning allerede har gjort det første Skridt fremad; Fod for Fod maa Købmændene her vige, og selv om Fremrykningen i Juli ikke bliver stor, holder vi blot Stillingerne til Høst, da er allerede Begyndelsen lagt til et heldigt Efteraar. Det er, som vi forøvrigt for længst har profeteret, fra Amerika, at Forbedringen i Fragterne komme. Raterne fra northern range er nemlig fastere — og det ikke saa lidt. Man maa selvfølgelig her undtage de aldeles prompte Baade; der findes jo altid Redere, som kommer i Klemme, og Aarstiden er endnu ikke indtruffen, hvor det er en Gevinst at kunne kokettere med et ledigt, prompt Skib udenfor Købmandens Vindu, men pr. August spores allerede en betydelig eller i hvert Fald betydningsfuld Fremgang, idet Fragterne ere stegne ca. 3 pence pr. 480 lbs. Vi driste os til at se et godt Varsel heri, fordi vi have Følelsen af, at der hos de mange bagved ligger en solid Tro paa, at Markedet i Virkeligheden er sundt og at Stigningen baserer

sig paa en berettiget Tillid til den gode Høst, der jo dog, trods alt, væsentlig danner Grunden til en opad-gaaende Konjunktur. Samtidig melder Telegrafene om glimrende Høstudsigter fra alle sydrussiske Havne, og selv om man naturligt maa slaa noget af og maaske dividere Beretningernes Optimisme med to, tilbage bliver dog Kendsgerningen, at der pr. August og September er gjort betydelige Forretninger i Kornbranchen dernede fra. I Østersøen spores ogsaa mere Stabilitet; vi kunne for Eks. i Flæng gribe følgende Befragtning: Sejlere sluttedes for kort Tid siden fra Petersborg til Østkyst Kulhavn Basis 8/ Oliekager, der er just nu betalt 10/ Kulhavn Basis med stor Gratifikation, og Afladerne ere forlegne for ny Tonnage. Endelig er Foderstofartiklerne, specielt Oliekager, stegne ganske betydeligt i Pris; har man saa ikke alle Varslerne, de gode Varsler, for Medbør i Aarets sidste Maaneder. Vi ville haabe, at vor Opfattelse slaar til, men vi ere jo ikke Profeter af højere Naade.

Sortehavet har i sidste Uge ikke mange Befragtninger af Interesse. Der er sluttet en 14,000 quarters Damper Nicolaieff eller Varvaroffka 9/ n. c. prompt Lastning. Odessa, Sevastopol eller Theodosia til L. H. A. R. 8/6 option Nicolaieff b. d. 9/6, Hamburg 6 pence ekstra er betalt for en 4100 Tons Baad Lastning 10/31 August. Fremdeles er sluttet 14000 quarters Nicolaieff-Moss og Christiania 9/3 prompt. Fra Azoff er sluttet Baade paa 3/4000 Tons Amsterdam 9/3, Hamburg 9/3 à 9/4½.

Amerika er som sagt fastere; vi kunne sætte Raten fra Nordhavnene til C. f. O. til 2/9 for Juli Lastning imod 2/6—2/7½ sidste Uge.

Der er sluttet enkelte Baade allerede nu pr. August, September, men det er glædeligt at se, hvorledes den store Majoritet af Redere holder Tonnagen tilbage; en mindre Damper paa 13000 quarters er dog brudt ud af den usynlige Ring og har accepteret 3/1½ Baltimore C. f. O. 20. August, 20. September; vi ville haabe, at vedkommende Reder nu har faaet Ro. Forøvrigt noterer vi 12000 quarters Baltimore C. f. O. 3/ Lastning Begyndelsen af August. Bomuld fra Savannah til Liverpool, Havre eller Bremen giver 30/, fra Charleston til Continentet betales 31/6 September, Oktober. Galveston byder 35/ à 37/6 til U. K. Continent. Træfragterne holde sig omtrent uforandrede. Bay of Fundy noterer 40/ til Vestkysten af England. Miramichi V. C. England giver 43/ à 44/. Pensacola Alexandria har accepteret 110/ August Lastning. Phosphatelerne staa ligeledes paa samme Standpunkt, der sluttes Fernandina Stettin 15/, Kjøbenhavn og Aarhus 15/ prompt, Stettin 17/6, August, September, Helsingborg 17/6 primo August Lastning. Fra Tampa til Ghent f. Eks. noteres 16/ pr.

Juli. For Sejlere noteres Pensacola U. K. Continent 102/6, Antwerpen direkte 102/6 à 103, til Wolgast 105/, Genua 95/. Fra Ship Island til Plymouth, Southampton, Queensborough eller London 97/6. Apalachicola til U. K. Cont. giver 105/ à 107/. Af andre Sejlerlaster kunne vi nævne Mobile-Portnatal 130/, Pensacola-Rio Janeiro \$ 15, Santos \$ 16, Newyork-Rangoon 17 Cts., Madras 20 Cts., Saigon 21 Cts., Penang eller Singapore 19/20, Zanzibar 23 Cts., alt „Case oil“.

Østersøen har en noget fastere Tendens, mulig med Undtagelse af Dampere fra Petersborg, hvor en overvældende Tilstrømning af Dampskibs-Tonnage har trykket Raterne noget. Riga er travlt beskæftiget, hovedsagelig med de kolossale Bjælkepartier til Continentet, og Libau og Reval lever et ret normalt, roligt Liv — i al Tarvelighed. Danzig og Königsberg ere ikke Omtale værd; det er mærkeligt at se, hvor disse i sin Tid store Eksportpladser ere sygnede hen; man bliver ligefrem overrasket, naar man blandt de mange Telegrammer, der fra alle Verdenshjørner daglig glider gennem ens Hænder, en enkelt Gang opdager en virkelig positiv og gennemførlig Offerte fra en af disse Pladser; som oftest bliver en saadan Ordre reven i Stumper og Stykker af de mange Mæglere og Agenter dernede, inden Rederen faar Sagen i Orden, og bagefter skændes og smældes der af de forbigaaede, en passende Illustration til det gamle Motto: „Naar Krybben er tom —“. For Sejlere i Langfart noteres f. Eks. Gefle Capetown 70/, Algoa Bay 70/ Option Portnatal 72/6, Sundswall Melbourne Wharf 66/ à 67/ August September. Hernøsand East London 80/ Juli. Wiborg Delagoa Bay 72/6 à 75/ August September. I Smaafarten kunne vi give følgende Oplysninger: Norrköping- dansk Havn 9 à 9½ Øre pr. Cubikfod. Gefle-Kbhvn. 19 Mark, Søderhamns-Danmark 19/2 Mark, Sundswalls-Danmark 20 Mark, Skeleftea 22/23; Åbo god dansk Havn 19/20, — Kotka 20/21. Wiborg Danmark 20/22 Mark efter Pladserne. Damperlasterne i Træmarkedet staar omtrent uforandrede, dog med god Efterspørgsel efter Tonnage i Efteraarsmaanederne.

## Fra Sø og Land.

Med den af Helsingørs Jærnskibs og Maskinbyggeri til Fyrvæsenet nybyggede Inspektionsdamper „Kattegat“ foretoges d. 30. f. M. officiel Prøvetur i Sundet.

Skibet, der er bygget helt af Staal, er 88' 0" langt i Hoveddækket, 19' 0" bredt og 9' 8" dybt i Rummet og forsynet med Compound Maskine med Overflade Kondensation.

Der opnaaedes en Gennemsnitshastighed af 8½ Mil med et Kulforbrug af 1¾ Pd. pr. IHK. pr. Time.

Dødsfald. Strandfoged Thøger Iversen af Lyngby ved Thisted er afgaaet ved Døden.

Almindelig dansk Vare- og Industrilotteris 4. Trækning begynder Onsdag den 14. Juli. I Henhold til den nye Plan, der er traadt i Kraft med indeværende Series Begyndelse, vil der, paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 100,000 Lodder, blive fordelt et Antal af ialt 52,000 Gevinster saaledes, at gennemsnitlig ikke alene Halvdelen af samtlige Lodder, men yderligere 2,000 Stkr. derover faar Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Lodder i tvende forskellige Rækkefølger efter en stedse stigende Skala erholde Gevinst i hver Trækning, hvorom for 4. Træknings Vedkommende henvises til Lotteriets Bekendtgørelser.

Som sædvanlig kunne Gevinsterne ombyttes efter de Vindendes Ønske med andre Genstande af dansk Tilvirkning og af lige Værdi.

Lotteriets nye Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

## Ugens Havarier.

Amete, 3/m. Skonnert af Fanø, er paa Rejsen fra Hamburg til Papeete indkommet til Montevideo læk og maa losse og reparere, inden Rejsen kan fortsættes.

Frederikshaab, Jagt af Nykjøbing paa S., har d. 4. ds. maattet søge ind til Helsingør læk, paa Rejsen fra Nivaa til Issefjord med Mursten.

A. W. Kafemann, Dmpsk. af Danzig, har Natten til d. 3. ds. paa Rejsen fra Zoni til Great Yarmouth været i Kollision med Dampskibet Innesmore af S. Shields. A. W. Kafemann er indkommet til Helsingør med betydelig Skade paa Stævn etc. og gaar i Dok for at reparere. Innesmore led ogsaa nogen Skade, men fortsatte dog Rejsen til Svinemünde.

Vera, Dpsk. af Riga, har paa Rejsen fra Hjemstedet til Gent været i Kollision med Dpsk. Finland af Hull og er indkommet hertil med Skade.

*Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.*

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rolde, ankom til St. Petersborg 25. Juni. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra St. Petersborg 4. Juli, bestemt til Antwerpen, England og Middelhavet. — Antwerpen, Caroc, ankom til St. Petersborg 15. Juni, bestemt til Riga, Kbhvn. og Sortehavet. — Castor, Holm, afgik fra Malaga 5. Juli, bestemt til Gibraltar og Cadiz. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Valencia 7. Juli, bestemt til Barcelona, Tarragona, Italien og Sicilien. — Dagmar, Gade, ankom til Genua 3. Juli, bestemt til Livorno, Neapel og Sicilien. — Douro, Brabrand, ankom til Lissabon 6. Juli, bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Kihl, afgik fra Antwerpen 22. Juni, bestemt til Piræus, Konstantinopel og Sortehavet. — I. C. Jacobsen, Bech, ankom til Kbhvn. 6. Juli, bestemt til Barcelona, Denia, Malaga og Cadiz. — Kiew, Rabe, ankom til Bordeaux 24. Juni, bestemt til La Rochelle og Le Havre. — Kursk, Staal, ankom til Kbhvn. 6. Juli, bestemt til Finland. — Leopold II, Blom, afgik fra Lissabon 4. Juli, bestemt til Antwerpen og Kbhvn. — Louisiana, Jensen, ankom til Rotterdam 2. Juli. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Piræus 3. Juli, bestemt til Konstantinopel og Sortehavet. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Kbhvn. 2. Juli, bestemt til Antwerpen. — O. B. Suhr, Lissener, ankom til Antwerpen 24. Juni, bestemt til St. Petersborg. — Omsk, Rasmussen, pass. Ouessant Creach 5. Juli, bestemt til Antwerpen. — Tejo, Fenger, ankom til St. Petersborg 3. Juli, bestemt til Riga, Oporto og Lissabon. — Tomsk, Andersen, ankom til Kbhvn. 3. Juli, bestemt til Antwerpen. — Xenia, Ingerslev, ankom til Riga 1. Juli, bestemt til Antwerpen. — Moskov, Petersen, afgik fra Kbhvn. 4. Juli, bestemt til St. Petersborg.

Anglo Dane, Kroman, ankom til Antwerpen 2. Juli, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Trondhjem 6. Juli, bestemt til Kbhvn. og Stettin. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Riga 4. Juli, bestemt til Antwerpen. — Ceres, Corfitzon, ankom til London 27. Juni, bestemt til Libau. — Charkow, Fischer, ankom til Kbhvn. 5. Juli, bestemt til Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom til London 5. Juli, bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Christiansund, Bay Schmidt, ankom til Stettin 4. Juli, bestemt til Kbhvn. og Vestnorge. — Constantin, Bloch, ankom til Kbhvn. 30. Juni, bestemt til Stockholm. — Fanø, Claussen-Kaas, ankom til Libau 5. Juli, bestemt til London. — Frederik, Harboe, pass. Hirtshals 6. Juli, østgaaende. — Georg, Petersen, ankom til Libau 30. Juni, bestemt til London. — Jolantha, Jørgensen, afgik fra Riga 4. Juli, bestemt til Kbhvn. og Antwerpen. — Kasan, Thomsen, paa Bedding her. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 1. Juli, bestemt til Island. — Louise, Gøtsche, ankom til Pillau 27. Juni, bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, ankom til Kbhvn. 6. Juli, bestemt til Stettin. — Morsø, Frisenette, ankom til Newcastle 5. Juli, bestemt til Libau. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 20. Juni, bestemt til Riga. — Nordjylland, Hansen, ankom til Antwerpen 1. Juli, bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 5. Juli, bestemt til London. — Pregel, Egidiusen, ankom til Hull 5. Juli, bestemt til Kbhvn. og

Libau. — Romny, Lind, ankom til Libau 1. Juli, bestemt til Kbhvn. og Hull. — Thyra, Ryder, ankom til Kbhvn. 2. Juli, bestemt til Island. — Valdemar, F. Sørensen, ankom til Libau 2. Juli, bestemt til Kbhvn. og Antwerpen. — Vendsyssel, H. F. Sørensen, afgik fra Kbhvn. 5. Juli, bestemt til Riga. — Maja, Jacobæus, ankom til Kbhvn. 5. Juli, bestemt til Danzig. — Ella, Erichsen, afgik fra Kbhvn. 5. Juli, bestemt til Hamburg.

Ficaria, I. V. Fenger, afgik fra Newcastle 7. Juli, bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Kofoed, afgik fra Odense 7. Juli, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 8. Juli, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 6. Juli, bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, Borrics, afgik fra Odense 8. Juli, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 7. Juli, bestemt til Odense. — Storebælt, J. P. Bay, afgik fra Nakskov 7. Juli, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, i Newcastle 7. Juli.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, afgik fra Kronstadt 1. Juli, bestemt til London. — Agnete, Jensen, ankom til W. Hartlepool 6. Juli. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 30. Juni, ankom til Riga 3. Juli. — Alice, Kraemer, afgik fra Riga 1. Juli, bestemt til Ghent. — Sjøland, Sonnichsen, afgik fra Burntisland 2. Juli, ankom til Kiel 6. — Bornholm, Petersen, afgik fra Kiel 3. Juli, bestemt til Riga. — Ajax, Brorsen, afgik fra Memel 2. Juli, ankom til Lübeck 5. — Göteborg, Madsen, afgik fra Hull 1. Juli, bestemt til Stockholm. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Libau 28. Juni, ankom til Boness 5. Juli. — Rønne, Hintze, ankom til Baltasound 30. Juni. — Nauta, Steen, afgik fra Libau 1. Juli, bestemt til Aberdeen. — Kjøbenhavn, Dam, ankom til St. Petersborg 27. Juni. — Marstrand, Jensen, ankom til Kings Lynn 2. Juli.

**Dannebrog.** Amalienborg, Schultz, ankom til Ghent 5. Juli. — Christiansborg, Petersen, ankom til Newcastle 5. Juli. — Frederiksberg, Kühl, ankom til Rotterdam 5. Juli. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Tormo 29. Juni. — Rosenborg, Fischer, ankom til Kotka 28. Juni. — Uranienborg, Olsen, ankom til Blyth 2. Juli. — Jømsborg, Schultz, ankom til Dieppe 2. Juli. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Garston 5. Juli, bestemt til Glasgow.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Jægersborg, Andersen, ankom til Newcastle 6. Juli. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Nordmaling 3. Juli. — Skodsborg, Jensen, ankom til Terneuzen 30. Juni. — Guldborg, Schmidt, ankom til Blyth 2. Juli.

**Danmark.** Rolf, Hahn, ankom til Kbhvn. 4. Juli. — Thorvaldsen, Pii, ankom til Kbhvn. 4. Juli. — Absalon, Skjødt, afgik fra Newcastle 29. Juni, bestemt til Riga. — Ansgar, Larsen, afgik fra Libau 1. Juli, bestemt til Ghent. — Madvig, Olsen, afgik fra Newcastle 2. Juli, bestemt til Kronstadt. — Hamlet, Sommer, afgik fra Rouen 4. Juli, bestemt til Newcastle. — Helge, Matthiessen, ankom til Cardiff 3. Juli.

**Østersøen.** Rita, A. P. Skov, afgik fra Norrkøping 1. Juli, bestemt til London. — Yrsa, B. Larsen, afgik fra Køningsberg 2. Juli, bestemt til Baltasound. — Patria, C. Andersen, afgik fra Grangemouth 29. Juni, ankom til Kbhvn. 3. Juli.

**Union.** Olga, P. J. Jørgensen, afgik fra Antwerpen 30. Juni, bestemt til St. Petersborg. — Anglia, O. Sørensen, afgik fra Reval 2. Juli, bestemt til Rotterdam. — Scotia, H. Nielsen, afgik fra Archangelsk 21. Juni, bestemt til Garston. — Frisia, N. N. Fisker, afgik fra Kbhvn. 1. Juli, ankom til Riga 3. — Gallia, N. L. Nielsen, afgik fra Kbhvn. 3. Juli, ankom til Helsingør 3.

**Kjøbenhavn.** Jylland, H. Jensen, afgik fra Antwerpen 27. Juni, ankom til Riga 3. Juli. — Fyen, P. Hansen, afgik fra Reval 2. Juli, bestemt til Rotterdam. — Carl Hecksher, A. G. Starck, afgik fra Sunderland 2. Juli, ankom til Kbhvn. 5. — Hafnia, H. E. Neergaard, afgik fra Kbhvn. 15. Juni, ankom til Helsingør 15. Juni. — Russia, A. Rasmussen, afgik fra West Hartlepool 3. Juli, bestemt til Kbhvn. — Dania, C. Troensegaard, afgik fra Newcastle 30. Juni, bestemt til Hampton, Virginia. — Normannia, A. Rasmussen, afgik fra Stugsund 20. Juni, ankom til Dordrecht 27. Juni.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, J. Jørgensen, afgik fra Kronstadt 1. Juli, bestemt til Rotterdam. — Alex. Shukoff, P. Stoltenberg, afgik fra Amsterdam 3. Juli, ankom til Methil 5. — Johan Siem, F. Löffler, afgik fra Kronstadt 20. Juni, ankom til London 28. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Hull 26. Juni, ankom til Kronstadt 3. Juli. — H. Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Archangel 28. Juni, ankom til Mesen 1. Juli.

**Heimdal.** Anine, A. V. Knudsen, afgik fra Kramfors 30. Juni. — Kamma, B. Jørgensen, afgik fra Riga 27. Juni, ankom til Ghent 2. Juli. — Helga, H. C. Lagesen, afgik fra Stugsund 2. Juli. — Martha, A. V. Knudsen, ankom til Tynen 2. Juli.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Blyth 6. Juli, bestemt til Kronstadt. — Frode, H. W. Wrisberg, afgik fra Zaandam 6. Juli, bestemt til Sunderland. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Kronstadt 29. Juni, ankom til Jakobsstad 1. Juli. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Kbhvn. 3. Juli, ankom til Riga 4. Juli. — Svend, Chr. Holst, afgik fra Libau 27. Juni, ankom til Rotterdam 3. Juli. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Stettin 29. Juni, ankom til Riga 2. Juli. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 1. Juli, ankom til Riga 4. Juli. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Sunderland 3. Juli, bestemt til Stettin. — Ragnar, Aug. Hveysel, afgik fra Riga 20. Juni, ankom til Sharpness 1. Juli. — Olaf, C. A. Jørgensen, afgik fra Stettin 26. Juni, ankom til Skellefteå 30. Juni. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Reval 24. Juni, ankom til Rotterdam 2. Juli. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Libau 5. Juli, bestemt til Grangemouth. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Blyth 3. Juli, ankom til Kbhvn. 6.

**Thingvalla.** Norge, Knudsen, afgik fra Kristiania 5. Juli, ankom til Kbhvn. 6. — Island, Skjødt, afgik fra New-York 3. Juli, paa Rejse til Kbhvn. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kristiansand 2. Juli, paa Rejse til New-York.

### Sejlskibe.

**Marstal.** Hebe, Clausen, ankom til Helsingør 26. Juni, bestemt til Kings Lynn. — Aurora, Raahauge, ankom til Uleåborg 25. Juni. — Christiane, Albertsen, ankom til Lohals 25. Juni. — Ceres, Bager, ankom til London 25. Juni. — Astræa, Svane, ankom til Archangel 1. Juli. — Elinor, Svane, ankom til Archangel 1. Juli. — Elise Marie, Hermansen, ankom til Langesund 1. Juli. — Kodan, Hansen, ankom til Langesund 1. Juli. — Thyra, Rasmussen, ankom til St. Valery sur Somme 1. Juli. — Skjold, Myging, pass. Dragør fra Sundswall til Morlaix 30. Juni. — Alf, Rasmussen, ankom til Faaborg 3. Juli. — Fylla, Christensen, ankom til Skellefteå 2. Juli. — Sylfid, Kromann, ankom til Rio Hacka fra Puerto Cabello 17. Maj. — Sylfiden, Jensen, ankom 26. Juni til Plymouth, bestemt til Hamburg. — Sifa, Folmer, er ankommen til Aberdeen. — Agent Petersen, Frederiksen, ankom 3. Juli til London fra Jamaica, 44 Dages Rejse. — Niels Juel, Nielsen, pass. 4. Juli Hirtshals fra Newcastle til Uleåborg. — Eden, Mikkelsen, pass. 4. Juli Hanstholm fra London til Wiborg.

**Fans. Senderho.** Mary, Lydom, ankom 30. Juni til Halmstad fra Frederikssund. — Eliza, Thomsen, ankom 1. Juli til Wiborg (Finland) fra Esbjerg. — Henny, Ibsen, ankom 1. Juli fra Sidney, N.S.W., til Port Elisabeth.

**Fans. Nordby.** Copley, Struckmann, afgik fra Sourabaya 24. Juni til London. — Cingalese, Harrebye, afgik fra East London 4. Juli til Fernandina. — Dania, Nielsen, praiet 19. Juni paa 22° N Br. 19° V. L. — Amete, Nielsen, indkom til Montevideo 1. Juli med læk Skib paa Rejse fra Hamburg til Tahiti. — Prinsesse Marie, Winther, ankom til Freemantle 1. Juli fra Middelbro. — Hans, Jensen, ankom til Falmouth 4. Juli fra Corinto.

**Rønne.** M. Christiansen, Bager, ankom til Kjøllefjord 27. Juni. — Ane Kathrine, Hermansen, ankom til Kbhvn. 28. Juni. — Odin, Møller, ankom til Kbhvn. 28. Juni. — Hans Peter, Westh, ankom til Aarhus 30. Juni. — Immanuel, Mortensen, ankom til Kbhvn. 30. Juni. — Ane Margrethe, Andersen, ankom til Kbhvn. 1. Juli. — Laurentine Emilie, Johnsen, ankom til Faxe 1. Juli.

**Chr. Simoni, Aalborg.** Svanen, H. C. Jensen, ankom til Irvine 2. Juli.

**Svendborg.** Dannebrog, Bergesen, ankom til Neustadt 28. Juni. — Roska, Møller, ankom til Poole 28. Juni. — Fortuna, Christiansen, ankom til Folkestone 29. Juni. — Martin, Mortensen, ankom til Trelleborg 29. Juni. — Vega, Rasmussen, ankom til Råfsø 30. Juni. — Castor, Hansen, ankom til Charlestown (C.) 30. Juni. — Skjold, Larsen, ankom til St. Valery 30. Juni. — Estrup, Madsen, ankom til St. Petersborg 1. Juli. — Athene, Frederiksen, ankom til Britonferry 1. Juli. — Diana, Fallentin, ankom til Archangel 2. Juli. — Union, Rasmussen, ankom til Skellefteå 3. Juli. — Helge, Hansen, ankom til St. Valery 3. Juli. — Marie, Nielsen, ankom til Uleåborg 3. Juli. — Elise, Andreasen, ankom til Havre 3. Juli. — Mine, Møller, ankom til Nantes 3. Juli. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til Aalev 3. Juli. — Phønix, Rasmussen, ankom til St. Petersborg 5. Juli. — Haabet, Andreasen, ankom til Uleåborg 5. Juli.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich 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. Jyllands Ø.-Kyst.** Ved *Juelsminde* Jernbane-Station, paa S.-Siden af *Sandbjerg-Vig*, er anlagt en Havn med en Dybde af 18 Fod.

Paa Ø.-Molens Hoved tændes den 1ste August 1897 et fast Havnefyrt, der viser grønt Lys fra N. 79° V. gennem N. til N. 60° Ø., hvidt Lys fra N. 60° Ø. til N. 78° Ø. og rødt Lys fra N. 78° Ø. gennem Ø. til S. 23° Ø. Flammens Højde: 19 Fod. Synsvidden: 5 Kml. Brændetid: 1ste August—30te April. Fyret vises fra en 12 Fod høj Fyrpæl. 55° 43' 0" N. Br. 10° 1' 10" Ø. Lgd.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Finland. Bottniske Bugt.** Ø. for 6 Fods Grunden *Svartbergssten* er i 8 Fod Vand udsat en Stage, hvid foroven, rød forneden, med en nedadvendt over en opadvendt Kost. Grunden ligger 5.3 Kbl. N. 11° V. fra Sømærket paa *Kyrkoskär* N.-Spids. 62° 3' 47" N. Br. 21° 18' 7" Ø. Lgd.

Fyrskibet „*Relanders Grund*“ er, da flere Grunde ere fundne i dets Nærhed, flyttet V. hen til 61° 6' 45" N. Br. 21° 6' 46" Ø. Lgd.

**Finland. Ålands Øer.** Ved S.-Enden af *Sälgekubbs Rev* er i 19 Fod Vand udsat en rød Stage med rød, opadvendt Kost, 1 Kbl. S. for S.-Spidsen af Klippen *Sälgekubben*. 60° 9' 9" N. Br. 20° 35' 50" Ø. Lgd.

Den hvide og røde Stage med en nedadvendt over en opadvendt Kost ved *Fjerdgrund* er flyttet 8.3 Kbl. Ø. hen. Den staaer nu i 23 Fod Vand, Ø. for en 16 Fods Grund, som ligger 2.2 Kbl. N. 64° Ø. fra Ø.-Spidsen af den Ø.-ligste *Fjerdgrund* Klippe. 60° 1' 22" N. Br. 20° 18' 0" Ø. Lgd.

**Finse Bugt.** Ved Ø.-Siden af 13 Fods Grunden *Solon* er i 32 Fod Vand udsat en Stage, hvid foroven, rød forneden, med en nedadvendt over en opadvendt Kost. Grunden danner Fortsættelsen af Revet, som strækker sig SSØ. ud fra S.-Siden af Øen *Kuusisensaari*. 60° 27' 18" N. Br. 26° 59' 22" Ø. Lgd.

### Kattegat og Skagerrak.

**Norge. Kristiania. Dyna.** Den 15de Juli 1897 forandres *Dyna* Fyr til et Fyr med Formærkelser. Fyret lyser fra fri S. om *Herberggrundene* gennem Ø. og S. til fri S. om *Gjert-holmstenen* og *Møkkalassene*. Lyset er grønt fra fri N. om *Galteskjærene* gennem S. til fri V. om *Nakhholmstenen*; rødt fra fri Ø. om *Vasholmsfluerne* til Lysgrænsen; iøvrigt hvidt

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordsøen.** Den 25de Juni 51° 14' N. Br. 6° 26' Ø. Lgd. En Mast over Vandet.

55° 59' N. Br. 7° 30' Ø. Lgd. Et sunket Vrag. To Master vare over Vandet.

**Tyskland. Weser. Hohe Weg—Borkum.** Telegrafkablet mellem *Hohe Weg* og *Borkum* er for Sommeren afmærket saaledes: I *Hohe Weg* to, i *Blauen Balje* ved *Wangeroo* een, paa *Wangeroo* Red to, paa *Baltrum* Red een, i *Nessmersieler Balje* een og i *Fischer Balje* ved *Borkum* to Telegraftønder.

Mellem *Vegesack* og *Bremen* ere følgende Fyrbaaker malede saaledes:

*Lesum* Baake og *Vegesack* Molebaake (*Holzhafebakke*) hvide med rødt Galleri og Lanterne. *Niederbüren* (*Ruge* *Lygge* og *Mithoop*) Baaker hvidt Fundament, sort Overbygning og rød Lanterne. *Hasenbüren* Baake hvid, med sort Galleri og rød Lanterne. *Seehausen* og *Lankenau* Baaker hvidt Fundament, sort Overbygning og rød Lanterne.

**Holland. Friesche Zeegat.** I *Zoukammerlaag* er Spidstønde Nr. 1 flyttet og ligger nu i 24 Fod Vand. 53° 27' 34" N. Br. 6° 4' 33" Ø. Lgd.

*Strandgeul* er igen midlertidig afmærket.

**Zuidersee.** Fra den 1ste Juli 1897 afholdes Skydeøvelser fra Fort *Pampus* i N.-lig og Ø.-lig Retning. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet, og Dampere ligge da ude for at hjælpe Fartøjer over Skydepladsen, der ikke er spærret.

Vraget, som laa sunket VNV. for *Harderwijk*, er optaget. Afmærkningen er inddragen.

Et Fartøj er sunket i 8 Fod Vand V. for *Harderwijk*. 52° 20' 0" N. Br. 5° 30' 44" Ø. Lgd. En grøn Stumpstønde er udlagt ved Vraget, og om Natten vises de sædvanlige Lanterne.

I *Middelgronden* er Stumpstønde Nr. 3 a igen udlagt paa

NV.-Pynten af *Noord Steenplaat*. Den ligger i 22 Fod Vand. 53° 1' 50" N. Br. 5° 18' 14" Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 3 med afforktet Kegle ligger i 16 Fod Vand og Stumpstønde Nr. 4 i 17 Fod Vand.

I Tøndelinjen 3, 3 a, 4 findes ikke under 16 Fod Vand.

**Zeegat van Texel.** I *Schulpengat* er der omtrent 240 Alen Ø. t. N. for den rød og sort vandret sribede Kuglestønde Nr. 7 med Kegle, *Zwemmer*, paa Inderbarren kun 18 Fod Vand Middellavvande. Denne Dybde tiltager til 21 Fod, 440 Alen V. t. S. for Spidstønde Nr. 6.

Ved Lavvande maa dybgaende Skibe enten gaa godt uden om eller tæt til *Zwemmer*.

Fra den 14de Juli 1896 afholdes Skydeøvelser fra Fort *Ijmuiden*. To Skite med røde Flag ere udlagte 13,000 Alen fra Fortet og 11,000 Alen fra hinanden og i samme Linjer to andre Skibe 7,000 Alen fra Fortet. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet, og Dampere ligge ude for at give Vejledning.

**Frankrig.** Om kort Tid slukkes *Walde* Fyr, og et hvidt Blinkfyrt tændes. Det viser Tre-Blink med 50 à 10 Sekunders Mellemlum, men hvert Mærkes Varighed i Gruppen er altid  $\frac{1}{3}$ , af Mærkets Varighed mellem Grupperne. Lysvænen: 13 Kml. Flammens Højde er uforandret. Det nye Fyr kan brænde til Forsøg.

Nærmere Meddelelse senere.

Vraget af Damperen „*Huldra*“ er sunket 1 Kml. V. for *Calais* Signal-Station.

### Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**Frankrig.** En engelsk, trælastet Damper er sunken i 10 Fod Vand paa S.-Siden af Grunden *Colbart*. 50° 51' N. Br. 1° 18' Ø. Lgd.

**Englands V.-Kyst.** I Farvandet til *Caermarthen* ligger den sort og hvid tærnede Stumpstønde Nr. 7 nu i 4 Fod Vand, Springtids Lavvande, fra *Ginst Point* i N. 35° Ø., 1.3 Kml. og fra *Kidwelly* Baake i N. 47° V., 0.9 Kml. 51° 44' 45" N. Br. 4° 23' 20" V. Lgd.

Paa *Bideford* Barre ligger den sorte Spidstønde i 7 Fod Vand, Springtids Lavvande, fra *Bideford* Fyr i N. 61° V. og fra den røde Klokkestønde i S. 75° Ø., 1.2 Kml. 51° 5' 0" N. Br. 4° 14' 35" V. Lgd.

Omtrent den 1ste Oktober 1897 flyttes Fyrskibet „*Carnarvon Bay*“ og den røde Tønde, som ligger  $\frac{1}{2}$  Kml. N. 71° Ø. for Fyrskibet, c. 3 Kml. N. 87° V. hen. Fyrskibet ligger nu paa 55° 5' 50" N. Br. 4° 44' 20" V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Vrag i Atlanterhavet.** Den 16de Juni. 46° 6' N. Br. 8° 5' V. Lgd. Vrag af et Træskib, c. 70 Fod langt, 10 Fod over Vandet. Den 16de Juni. 45° 20' N. Br. 7° 55' V. Lgd. Vrag af et c. 70 Fod langt Træskib.

**Frankrig.** Vraget af „*Haydie*“, som laa sunket i Munden af *Gironde* paa 45° 41' 53" N. Br. 1° 16' 49" V. Lgd. er forsvundet. Vragtønden er inddragen.

**Spanien.** I det N.-ligste Farvand til *Cadiz Bugt*, mellem *Cuba Point* og *Rota*, ere følgende Grunde fundne:

En 3 Fv. Grund og under 4 Fv. c. 2 $\frac{1}{2}$  Kbl. NV. herfor. 36° 38' 5" N. Br. 6° 25' 35" V. Lgd.

En 3 $\frac{1}{4}$  Fv. Grund. 36° 35' 55" N. Br. 6° 20' 50" V. Lgd.

En 3 $\frac{1}{4}$  Fv. Grund paa *Bancs de Rota*. 36° 35' 45" N. Br. 6° 20' 10" V. Lgd.

Man bør ikke komme inden for 10 Fv. Grænsen, og ikke komme Kysten mellem *Cuba Point* og *Rota* nærmere end  $\frac{2}{2}$  Kml.

**New-Foundland.** I *Port Basque* er funden en 14 Fods Grund, der ligger i 18 à 21 Fod, c. 3 Kbl. S. 73° V. fra *Snooks Island* Højeste. 47° 34' 20" N. Br. 59° 7' 25" V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika.** En rød Spirtønde Nr. 4 er i 26 Fod Vand udlagt ved SV.-Spidsen af *InnerLedge*, fra *Negro Island* Fyr i N. 15° Ø. og fra SV.-Enden af Dampskibsbroen i S. 78° Ø.

Den sort og hvid lodret sribede Stumpstønde, der som Midtfarvandsstønde laa i *Portland Harbor* 1200 Alen N. 37° Ø. fra Fyret paa *Portland* Bølgebryder er permanent inddragen.

Ved *Race Rock* Fyr gives Taagesignal foreløbig ikke med Sirene, men med Klokke, hvorpaa hver 20 Sekunder slaas To-Slag.

Vraget, som laa sunket i 23 Fv. Vand, c. 30 Kml. fra *Maryland* Kyst paa 38° 18' N. Br. 74° 23' V. Lgd., er uskadeliggjort for Skibsfarten. Der er 16 Fv. Vand over Vraget.

Vraget af den sunke Skonnert „*Lottie H. Friend*“, som laa sunket V. for *Ship John Shoal* Fyr, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.



En rød Spirtønde, uden Nummer, der hedder *Penns Grove Lower Tønde* er i 22 Fod Vand udlagt paa Ø.-Siden af Løbet Ø. for *Cherry Island Flats*, fra *Cherry Island* bageste Ledefyr i S. 8° V. og fra *Christiania Fyr* i S. 77° Ø. *Cerutti Lump* rød og sort vandret sribede Spirtønde, som i 18 Fod Vand laa tæt ved *Schooner Ledge Lover Tønde*, er inddragen.

Mærketønden for „*Winter Quarter Shoal*“ Fyrskib er flyttet og ligger nu 2 Kbl. fra Fyrskibet.

#### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Frankrig.** En 10 Fods Klippegrund er funden Ø. for Kap *Taillat*. 43° 10' 7" N. Br. 6° 39' 5" Ø. Lgd.

**Korsika.** En Klippegrund med 16 Fod Vand er funden 700 Alen S. 34° V. fra Fyrtaarnet paa *Saint Cyprien*. 41° 36' 48" N. Br. 8° 21' 14" Ø" Lgd. og c. 1/2 Kbl. SØ. for den to Grunde med 24 og 27 Fod Vand.

En 30 Fods Klippegrund er funden c. 4 Kbl. N. 37° Ø. fra Baaken paa Pynt *Solche*. 42° 43' 9" N. Br. 9° 5' 33" Ø. Lgd.

#### Karantænebestemmelser.

**Sverig.** — *Kaukasien* er erklæret for kolerafri.

#### Rettelse.

I vort sidste Nr., Side 207, Spalte 1, Lin. 27 f. o., er i Besvarelsen af Spørgsmaalet om Mandskabets Ret til Landlov for at klage indløbet en meningsforstyrrende Trykfejl, idet der staar, at Sølovens § 102 er en Gøntagelse af en Regel i den gamle Konsul-Forordning af 1824; det skal være Reglen i § 100, 2. Stykke.

## Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste  
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon Nr. 6. **G. W. Møller, Dragør.** Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

## Holm & Collerup, Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

### Jærnskibs- og Maskinreparationer

udføres solidt, hurtigt og billigt.

## HÄNSCHELL & CO.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastepladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Europa til vore Banquiers, Herr Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

## Kjøbenhavns Børskurs d. 7. Juni 1897.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk.....	99 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> 100	99 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> 100	99 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> 100
Thingvalla.....		9 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> 10	9 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> 10
Danmark.....	82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 82 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Norden.....		114	114 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Kjøbenhavn.....		90	90 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Carl.....	51 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	51 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	51 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dannebrog.....	105 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	105 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	105 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Skjold.....		71 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	72
Heisingers Dampsk.....		35	40
Østersøen.....		—	—
Nordseøen.....		—	—
Torm.....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		85	93
Dansk-russisk Dampsk.....		—	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk.....		—	—
5% — —.....		—	—
5% Thingvalla 1880.....		95	100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
5% — 1894.....		—	—
5% Norden.....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats.....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> uopsig. Stats.....		100 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Husejer Kreditk.....		94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Kbhvns Kreditk.....		94	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Østift. Kreditf. 6 Ser.....		95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4% — — 6 —.....	97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Landkreditk. 3 —.....		94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		157	158
Privatbank.....		123	123 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Landmandsbank.....		126	128
Handelsbank.....		124 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	125
Burm. & Wain.....	102	101 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	102
Helsingers Jernsk.....		109	110
Sukkerfabr.....	88 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	88 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier.....	114	114	114 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>

#### Vekselkurser.

	åvsta Sælger.	to d. d. Køber.
Hamburg.....	88.95	88.80
London.....	18.11	18.08
Paris.....	72.25	—
Amsterdam.....	150.15	—

#### Notering paa Berlins Børs d. 1. Juni 1897.

Russiske Noter.....	216.20
4% Russiskè Consols.....	102.90
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — Boden Kredit.....	105.30
6% Mexikanske.....	99.20
5% Rumønske Stats.....	101.20
4% — — 1890.....	90.40

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 36,000, „Thingvalla“ 10,000, „Danmark“ 12,000, „Norden“ 4,000, „Kjøbenhavn“ 4,000, „Carl“ 30,000, „Skjold“ 8,000, Dannebrog 6,000.

**Møller & Rée,**

Bankforretning, Ved Stranden 16.

# P. Otzen & Thorstenson,

Lager af Materiel og elektriske Artikler.  
Manometre. \* Vacuummetre. \* Tællemaskiner.  
Reparationer udføres.

Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpeklapper etc.

Fabrik: Kontor og Lager:  
**Ryesgade 105. Gothersgade 24.**

Paa Søkort-Arkivet sælges: Officiel Fortegnelse over Danske Krigs- og Handels-Skibe, der ere til- delte Kendings-Signaler, samt alfabetisk Register over Handels-Skibene. 13. Udgave. Maj 1897.

Udgivet paa Foranstaltning af Indenrigs-Mini- steriet og Marineministeriet ved A. Schneider. Pris Kr. 1,20.

## Nienstædt & Co.

(Kunstindustri-Museum):

Lager af amerik., engelske, franske og tyske Værktøjmaskiner. Værktøj, File, engl., svensk og tysk Staal. File ophugges.

## Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

## Hobro og Mariager Fjord.

Det bringes herved til almindelig Kundskab, at Sejldybden paa Hobro og Mariager Fjord, samt paa den uden for Fjorden værende Barre, nu er uddybet til 12 Fod med daglig Topvande. Paa Fjorden findes Bugserbaad.

Hobro og Mariager fælles Havneudvalg, i Februar 1897.

## Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og Pakninger til Skibsbrug.

Firma i Kjøbenhavn: Raadhusstræde 4.  
Telefon 1346.

## 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-Provindsbyer.

M. Christiansen

## M. Christiansen,

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering henhørende.

Transit og Kreditoplagsvarer.

John Hintze

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

## SKIBSDAGBØGER

1/1 Aars & 1/2 Aars

MED TRYKT BRUGSANVISNING

til Forbrug & Forhandling billigst hos

S. FRIEDLÆNDER,

VED STRANDEN 14.

KJØBENHAVN.

## Bekendtgørelse

fra

# Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

## 21. Series

4de Trækning begynder Onsdag den 14de Juli 1897.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinststrække.		Hovedgevinststrække.		2. Præmiegevinststrække.	
1	Gevinst paa 900 Kr.	1	Gevinst paa 1900 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	" " 60 -	75	" " 100 -	75	" " 60 -
95	" " 25 -	95	" " 50 -	95	" " 25 -
100	" " 10 -	100	" " 20 -	100	" " 10 -
2071	" " 8 -	2071	" " 10 -	2071	" " 8 -

Desuden 375 Ekstragevinster à 10 Kr.

Ialt: 7,575 Gevinster.

I denne Trækning vil henholdsvis mindst 250 og 125 Nummere i Rækkefølge faa Gevinst.

Lodsedler til Trækningen sælges og fornyes overalt à 2 Kr. 50 Øre Stykket hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19, hvor Planen paa Forlangende udleveres gratis.

## Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det

særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.

Depôt: Toldbodgade 14.

## C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

## PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg, regular line of steamers between Brazil and Copenhagen & vice versa. Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean Portugal and Copenhagen & vice versa. Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“.

## Prima røgede Skinker.

Store Partier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker 40—60 Øre pr. Pd. efter Størrelse samt alle Slags prima ferske, saltede og røgede Victualievarer anbefales til meget lave Priser.

Højbroplads 12 ved Gammelstrand.

Videreförhandling: S. JOHANNESSON, Hauserpl. 32.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaliseringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Valdemarsg. 24. V.

Prima Svinefedt.

Prima Støgepølser.

**Agentur**  
for udenlandske  
Søassurance-  
Selskaber.

Søforsikringselskabet  
**ØRESUND,**  
MALMØ,  
tegner Forsikringer ved  
**BERGH & OWEN,**  
Kjøbenhavn K.,  
Holmens Kanal 20.  
Telefon 97.  
Telegram-Adr. „Tonny“.

**WM. R. SCHOU.**  
31. HAVNEGADE.  
K J Ø B E N H A V N K.  
Telegramadresse: Rigstelefon:  
Willschou. Nr. 3878.  
GENERALAGENT for  
„**POMERANIA**“,  
See- und Fluss-Versicherungs  
Gesellschaft i Stettin.

**Bjerre & Rømer,**  
Skibsmæglere.  
Agenter for  
Kullens Enskilda Assurans-  
Förening.

**LANDMANDSBANKEN**

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

**HOLGER J. NIELSEN.**

Lager af Værktøj, Metal & Isenkram for Metal-  
og Jærindustrien.  
**STUDIESTRÆDE 14.**  
Telefon 2597.

Flensborgs  
**Skibbygning Selskab**

udfører  
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.  
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

**N. Rustads Efterfølger,**

Østervoldgade 16 A.  
Skibssmedie og Maskinværksted.  
Udfører godt og billigt Arbejde.

Dr. med. Goldschmidt,  
Klinik for  
Hud- og Kønssygdomme.  
Hovedvagtsgade 8, 1. Sal.  
Kl. 12—1 og 7—8.

**Hotel Toldboden,**

Toldbodvejen 40.  
anbefaler sin hyggelige Café & Re-  
staurant samt sine ny monterede Værel-  
ser i et æret Publikums velvillige Erin-  
dring.  
Erbødigst  
Daniel Rasmussen.

**Café van Zandt,**

St. Annæ Plads 6,  
Hjørnet af Strandstræde,  
Kjøbenhavn,  
anbefaler sin Restaurant fran-  
çais med alle Aarets  
Specialiteter.  
H. J. Pedersen.

**Lange & Møllers**

Bødkerværksted  
i  
Kjøbenhavns Frihavn  
anbefaler sig med alt  
Udearbejde samt alt færdigt  
Bødkerarbejde for Export  
Alt Arbejde udføres af solide  
og øvede Folk.

Telefon 2290.

Telegr.-Adr.: Asbest.

**H. KIRSCHNERS**

tekniske Maskinhandel og Lager,  
Toldbodvej 22. Kjøbenhavn K.,  
anbefaler

Olier, Pakninger og øvrige Dele til Brug for Sø- og Land-  
maskiner. Angus originale Pakning, den verdensberømte orig.  
Bjørnepakning med indregistreret Vare-Mærke samt Tucks ori-  
ginale Patent-Pakninger. Mangeaarig Erfaring som 1ste Maskin-  
mester i Dampskibsselskabet „Torm“ garanterer jeg for Levering  
af kun prima Varer. Ordres til Provinserne ekspederes fragtfrit.

**C. P. Lauritzen & Co.,**

Etablissement for  
UNIFORMER, UNIFORMEFFEKTER og ORDENSBAAND,  
samt de nye, af Krigsministeriet approberede, vandtætte Officers-Havelocks,  
saavel som for alt civilt Skrederarbejde.  
Vesterbrogade Nr. 30. Kjøbenhavn V.

**Fanø praktiske Sømandsskole.**

Saavel Begyndere som unge Sømand optages til enhver  
Tid. Nærmere Oplysninger ved

**P. H. Clausen,**  
Nordby, Fanø.

**J. H. Fechtenburg & Co.,**

St. Thomas,  
anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering  
henhørende.

**Ludvig Lund.**

Mekanisk og elektroteknisk Etablissement.

Enerepræsentant

for Elektrizitäts-Aktiengesellschaft  
vorm. Schuckert & Co.

Autoriseret Installatør af elektriske Belysnings- og Kraft-  
overdragningsanlæg. Elektromotorer og Dynamoer.  
Elektriske Elevatorer, Hejseapparater og Ventilatorer.  
Galvanoplastiske Anlæg.

St. Regnegade 26. København K. Telefon Nr. 992.

**Carlsen, Nielsen & Co.**

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

**ABONNEMENTSPRISEN**

er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre  
20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil  
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.  
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Steder.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**

I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

**AVERTISEMENTSPRIS:**

Første Side pr. Petitline à 45 mm Bredde	25 Øre.
De øvrige Sider	20 —
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 TORSDAG.

Nr. 28.

Kjøbenhavn, Torsdag den 15. Juli 1897.

4. Aarg.

INDHOLD: Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling. — Lønningsforholdene i vore Skibe. — Fransk Søretsdom. — Nautisk Almanak for 1898. — Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

## AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

Lager af Papir og 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 24.

## Syndergaard Aquaviter.

Prisbelønnet overalt, hvor de har været udstillede.  
Fabriken grundlagt

1730.

Ældste Brænderi i Danmark.  
6 Kvaliteter i Fabrikens egen Aftapning.

## Pumper,

udmærket egnede til Lastpumper.

Maskinfabrikken Rannje,  
Mathæusgade 6.

## Norsk Margarine

fra Fabriken Mercur, Christiania,

der er anerkendt som det fineste og mest holdbare Fabrikat i Verden, faas i

Hovedoplaget for Danmark

hos

**Johansen & Bruun,**

Telefon 3210. Kompagnistræde 14 & 15. Telefon 3210.

Smør i alle holdbare Kvaliteter føres til billigste Priser.

Overretssagfører J. WESTENGAARD,

Vestervoldgade 2, København V. Telefon 3424.

Teaktræ

AKTIESELSKABET  
**DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI**  
BANGKOK—KØBENHAVN  
have altid paa Lager i Frihavnen  
— TEAKTRÆ —  
i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut  
[ma Kvalitet.  
Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.  
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.  
TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.

Teaktræ

Forlang altid

## Otto Mønsted's Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne ved Henvendelse til Fabriken

SOUTHALL

near LONDON.

Telefon 1268.

Telegr.-Adr.: Nilsson 167.

## CARL NILSSON.

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.

Amaliegade 36. København K.

(forhen Amaliegade 37).

Største Lager her paa Pladsen af alle Sorter Maskin- og Cylinder-Oljer, Smørelser og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige Artikler for Dampmaskiner.

Eneforhandling af:

Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil. Zynkara. (Til Forebyggelse af Tæring, Syre- og Kedelstensdannelse). Angus' Special Pakninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent Kamelhaars Drivremme. Kerasha. Patent Træ-Remskiver.

Norsk MARGARINE fra Aug. Pellerin fils & Co. i Christiania  
faas hos D'Herrer Handlende og fra Agenturet Ladegaardsvej 13.

Aut. Forhyringsagenter,  
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

A. C. Grell, Toldbodg. 16.

## SKIBSDAGBØGER

1/1 Aars & 1/2 Aars

MED TRYKT BRUGSANVISNING

til Forbrug & Forhandling  
billigst hos

S. FRIEDLÆNDER,  
VED STRANDEN 14.  
KJØBENHAVN.

Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,  
St. Annæ Plads 19 & 21.

## Lange & Møllers

Bødkerværksted

i

Kjøbenhavns Frihavn

anbefaler sig med alt

Udearbejde samt alt færdigt

Bødkerarbejde for Export

Alt Arbejde udføres af solide  
og øvede Folk.

# HAMBURG

## PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephone:  
FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d</sup>.

eneste Fabrikanten af  
Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:

Alte Gröningerstrasse 12 1.

Telegr.-Adr.: Dicotto. Telefon: 3999.

Agent for Kjøbenhavn:

JOHS. BÜLOW, Zinnsgade 4. Ø.

## EMIL G. v. HÖVELING. HAMBURG.

(TELEGR.-ADR.: COMPOST.)

### PATENTFARVE

for Skibsbunde og Jærnkonstruktioner imod Rust og imod Bevoksning. Leverandør til mange af de største Damp- og Sejlskibsrederier, Ene-Leverandør til den kejserlige tyske Marine.

NB. For Træskibsbunde særlig virksom Patentfarve imod Bevoksning og imod Orm, strygefærdig til umiddelbar Brug.

Agenter og Lagre i: Bergen, Bremerhavn, Elsfleth, Flensburg, Stettin, Rotterdam, Antwerpen, Dünkirchen, Genua etc.

Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:

Kapt. CARL HAVEMANN, Kjøbenhavn, Amaliegade 31.

I England under Firma British Antifouling Composition and Paint Company Ltd. 32 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik i Barking ved London.

Agenter og Lagre i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull, Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama, Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney, Mauritius etc.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

## J. E. Møllers Enke & Co.,

Kjøbenhavn.

ENEFORHANDLING

af

MILWARD & SONS  
FISKEKROGE.

## S. Lerche,

50 — Nørrebrogade — 50

Værksted

for gode, solide og billige

Modeller.

## 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.

## Læge H. C. Lund,

Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6.1.S. Opg.  
gennem Porten. Tr. 10-11, 7-8  
Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

## EM. Z. SVITZER'S SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1833.

Telegraphic address "SVITZER".

Agents for  
Great Britain. { O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/Tyne.  
telegraphic address: "Jürgenson".

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill.  
telegraphic address: "Hobdell".

The company maintains stations at the following  
ports, where a salvage boat will be stationed, always  
ready to leave at short notice.

COPENHAGEN	.....	"SVITZER".
KASTRUP	.....	"HØYER".
ELSINORE	.....	"SWITZERGOTTLIEB".
KORSØR	.....	"JØRGENSEN".
ALBUEN (LAALAND)	.....	"GUNNERSEN".
FREDERIKSHAVN	.....	"SVITZERLUND".
GOTHENBURG (SWEDEN)	.....	"ELFVERSSON".
GREIFSWALD (GERMANY)	.....	"SPRUTH".

The company's boat "Em. Z. Svitzer" — in conjunction with the boats belonging to the Northern Salvage Company of Hamburg, vis s/s "Berthilde", s/s "Berger Wilhelm" and s/s "Neva" — operates in the Mediterranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).

## J. H. Fechtenburg & Co.,

St. Thomas,

anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering  
henhørende.

Paa Undertegnedes Forlag er udkommet:

## Nautisk Almanak

for 1898, udgivet af J. A. D. Jensen, Navigationsdirektør. (Indeholder bl. a. den fra 1. Juli d. A. gældende Anordning ang. internationale Søvejs-Regler og Nødsignaler.)

Pris 50 Øre.

G. E. C. Gad.

## Skruedamperen „JARL“,

bygget af Jærn, i meget god Stand, laster netto 150 tons d. w., 10 Mils Fart, 60 nom. Hkr. Maskine med O/c., kulbesparende, god Isbryder, Bugserindretning, tjenlig til Last, Bugsering og som Bjergningsbaad, billig tilsalgs ved A. O. Andersen, Norra Hamngatan 10, Gøteborg. Obs! En Mængde andre større og mindre Dampere paa Haand til Salg.

## OST · OST

3 ST. KIRKESTRÆDE 3

VICTOR PETERSEN

(LUDV. AAGAARDS EFTF.)

# Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparationer af Jærn- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder. Værftet har 2 Tørdokker for Skibe af resp: 340 og 380 engl. Fods Længder samt Patentophalingsbedding for Skibe af indtil 800 Tons Egenvægt.

## Dansk Sejlskibsrederi-Forenings ordinære Generalforsamling

afholdtes i Lørdags i Marstal. Der var mødt Delegerede fra Kredsafdelingerne for Nord-Jylland, Fanø, Øst-Jylland, Fyen, Øst-Sjælland og Bornholm, foruden en talrig Repræsentation for Ærø's Sømandsstand.

Generalforsamlingen aabnedes af Foreningens Formand, Konsul John Hintze af Rønne, der bød Velkommen og takkede for den smukke Modtagelse, de fremmede Deltagere havde fundet paa Ærø. Han foreslog til Dirigent Mægler H. C. Grube, der valgtes, og udtalte Ønsket om, at Ærøboerne ret vilde kunne forstaa Betydningen af Foreningens Arbejde og Virksomhed og kraftigt vilde støtte den.

### Aarsberetningen

aflagedes af Formanden. Den medfølger i sin Helhed nærværende Nummer af Bladet.

### Regnskabet for 1896

aflagedes af Kassereren, Sekretær L. Drechsel. Vi henviser, med Hensyn til dette, ligeledes til Aarsberetningen. Regnskabet var revideret og befundet rigtigt af Revisorerne, Skibsreder P. N. Harbye af Nordby og Navigationslærer T. Tønnesen af Marstal. Der gaves Decharge.

### Bestyrelses- og Revisorvalg.

Ved Lodtrækning afgik Bestyrelsesmedlemmerne Kaptein J. Holm af Kjøbenhavn og Skibsreder A. M. Knudsen af Sønderho. De genvalgtes begge. Revisorerne genvalgtes ligeledes.

### Ny Love.

Formanden forelagde et af den samlede Bestyrelse tiltraadt Forslag til ny Love for Foreningen. Dettens enkelte Paragraffer sattes under Forhandling. Forhandlingerne drejede sig navnlig om Kontingentet til Foreningen, der foresloges ansat til 1 Kr. aarlig (foruden Tons- og Skibsafgiften), for Skibe, der føres af deres Reder, samt til 10 Kr. aarlig for overordentlige Medlemmer. Iøvrigt bibeholdtes de hidtil gældende Kontingentbestemmelser.

Mægler Dreisøe, Ærøskjøbing: Er et Kontingent af 10 Kr. for overordentlige Medlemmer ikke vel højt?

Havnefoged Møller, Svendborg: Med overordentlige Medlemmer er nærmest tænkt paa Æresmedlemmer; 10 Kr. kan derfor heller ikke være for meget.

Agent N. Petersen: Man har som overordentlige Medlemmer tænkt sig Folk, der nærede Ønske om at støtte Foreningen, i det hele taget mere vel stillede Folk.

Mægler Albert E. Boye, Marstal: Man bør ved Kontingentansættelsen tage Hensyn til de mindre Sejlskibe. Kaarene har i de senere Aar været haarde for Sejlskibsflaaden. Særlig har de mindre Skibe levet under daarlige økonomiske Forhold. Man skred derfor til Dannelsen af Sejlskibsrederi-Foreningen for de mindre Skibe, idet man gennem denne haaber at kunne opnaa forbedrede Forhold. Kontingentet er det Spørgsmaal, der navnlig har trykket. Det er min personlige Opfattelse, at bliver Kontingentet forhøjet, vil det bewirke Frafald, i hvert Fald for de mindre Skibes Vedkommende. Det maa helst fastsættes, som det fra først af var bestemt. Tag den mindre Skibsreder ved Haanden, det vil gavne Sagen bedst. Efter den nuværende Skala vil den lille Sejlskibsrederi-Forenings Medlemmer komme til at svare mere Afgift til Dansk Sejlskibsrederi-Forening end den større, og det vil være uretfærdigt.

Havnefoged Jordan, Kolding, kunde slutte sig til Boyes Udtalelser. Samtidig vilde han opfordre Redaktionen af Dansk Søfartstidende til at optage Fragtberetninger for mindre Skibe i Dansk Søfartstidende; saadanne har nemlig hidtil manglet.

Havnefoged Møller kunde i og for sig ligeledes slutte sig til Boyes Udtalelser, men maatte pointere, at Boyes Bemærkninger om Kontingentets Forhøjelse ikke passede ganske. Det var desuden oplyst, forinden den lille Sejlskibsrederi-Forening paatænkte at lade sig optage i Dansk Sejlskibsrederi-Forening, at der forestod en Forandring i Kontingentet. Dog var Taleren stemt for at stille sig imødekommende overfor de mindre Skibe.

Albert E. Boye foreslaar at ansætte Kontingentet — foruden Tonsafgiften og Skibsafgiften — til 50 Øre pr. Medlem for den lille Sejlskibsrederi-Forenings Medlemmers Vedkommende.

Møller kunde gaa med til dette Forslag, saa meget mere, som man maa erindre, at Medlemmerne skal betale til deres egen Forening, for at faa deres Formaal fremmede.

Boye: Jeg har tænkt, om der ikke kunde findes en anden Maade, hvorpaa Kontingent-Spørgsmaalet kunde ordnes, saaledes f. Eks. ved at den mindre Forenings forskellige Kredsafdelinger selv betalte Omkostningerne ved deres Repræsentanters Rejse. Dette kunde mulig lade sig gøre for Marstals Vedkommende, men andre Steder lod det sig næppe realisere, idet der findes for faa indmeldte Skibe i forskellige Kredsafdelinger. Jeg maa derfor fastholde de foreslaaede 50 Øre.

Mægler Hansen, Svendborg, fandt, at det vilde være mest retfærdigt overfor de mindre Skibe at slutte sig til Hr. Boyes Forslag.

Formanden, Konsul Hintze: Endskønt man ikke godt kan gaa under det foreslaaede Kontingents Størrelse, vil jeg dog af Hensyn til, at man gerne vil have de mindre Skibe med, og af Hensyn til Samarbejdet i det hele taget gaa med til de 50 Øre.

Efter at der endnu var vekslet nogle Replikker om denne Sag, skredes til Afstemning. Mægler Boyes Forslag vedtoges enstemmigt.

Paragrafen lyder derefter saaledes: Kontingentet er ansat til 2 Øre pr. Netto Reg.-Ton aarlig for de indmeldte Skibe samt desuden 2 Kr. aarlig for hvert indmeldt Skib, hvis Fører derved bliver Medlem af Foreningen. For korresponderende Redere, der kun bestyrer 1 Skib, er Kontingentet 2 Kr. aarlig; naar de selv føre dette, 1 Kr. aarlig; naar Skibet er under 60 Tons og de selv føre det, 50 Øre aarlig; for andre korresponderende Redere og Medlemmer 4 Kr. aarlig. Overordentlige Medlemmer kunne optages for mindst 10 Kr. aarlig.

§ 5 ændredes uden Diskussion derhen, at der fremtidig afgaar 3 i Stedet for 2 Medlemmer aarlig af Bestyrelsen og at Bestyrelsen herefter selv vælger sin Formand.

Havnefoged Møller fandt ikke § 6 ganske klart affattet. Han mente, at enhver Kreds, som indsendte et Forslag til Bestyrelsen, maatte have Ret til at faa dette behandlet paa Generalforsamlingen. Dette var ikke sket for flere Forslags Vedkommende, idet Bestyrelsen havde afgjort Sagerne. Talerne fandt det rettest, at saadanne Forslag kom frem paa Generalforsamlingen.

Formanden: Der er flere Sager, som ikke endnu ere afgjorte, og derfor har de ikke kunnet optages i Beretningen.

Møller: Sagerne ville hurtigere kunne fremmes, naar de kom frem for Offentligheden paa Generalforsamlingerne.

Formanden: Gennem Beretningen kommer Sagerne frem til Offentlighedens Kundskab.

Møller replicerede. Der kan ved en mundtlig Diskussion paa Generalforsamlingen komme Tanker frem, som kun kunne gavne og fremme Sagerne. Vi paaskønne Bestyrelsens Arbejde, men vi tror, at det vil være af overordentlig stor

Betydning for Sagerne Gennemførelse, naar disse diskuteres paa Generalforsamlingerne.

Formanden: Møllers Ønske om, at alle Sager skal forhandles paa Generalforsamlingen, vil vistnok gøre denne alt for vidtløftig. Desuden findes der en anden Paragraf i Lovene, som siger, at Forslag kan blive behandlet paa Generalforsamlingen, naar de indgives 14 Dage forinden Afholdelsen til Bestyrelsen.

Toldkontrollør Stub, Nexø, fandt det heldigst for adskillige vigtige Sagers Vedkommende, at disse behandlede paa Generalforsamlingen, hvorved de blev et mere alsidigt Omdømme til Del.

Møller: Efter Formandens Oplysning kan man altsaa faa Forslag behandlet paa Generalforsamlingen, naar man ved deres Indsendelse udtrykkeligt bemærker, at man fra den paagældende Kreds nærer et saadant Ønske.

Formanden: Ja.

Efter at de andre Paragrafer vare blevne oplæste og vedtagne, satte Dirigenten det samlede Forslag under Afstemning.

Dette vedtoges enstemmigt.

#### Afdelingen for mindre Skibe.

Formanden forelagde Forslag om at godkende denne som Kredsafdeling under Foreningen. Dette vedtoges enstemmigt.

#### Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Formanden: Bestyrelsen har allerede indmeldt os i Fællesrepræsentationen; men vi ønsker Generalforsamlingens Sanktion af dette Skridt. I Bestyrelsesmødet i Gaar vedtoges det at indstille Konsul Rechnitzer, Aalborg, og Taleren som Repræsentanter.

Havnefoged Møller: Hvor stor vil Udgiften blive?

Formanden: Jeg kan ikke bestemt sige det; 100 Kr. aarlig vil den i hvert Fald blive, men jeg tør intet sige om, hvorvidt dette Beløb strækker til.

Toldkontrollør Stub: Jeg mener, at 100 Kr. er meget for lidt, naar Fællesrepræsentationen skal kunne udrette noget til virkelig Gavn for Foreningerne.

Kaptajn Holm, Kjøbenhavn, havde glædet sig over Stubs Udtalelser. Taleren befrygtede ogsaa meget, at Fællesrepræsentationen ikke kunde klare sig med de 100 Kr., men det eventuelt manglende Beløb maa i saa Fald repareres paa de forskellige Foreninger. En saadan Fællesrepræsentation har en saa overordentlig Betydning, at man virkelig ikke bør trykke sig for at ofre lidt paa denne Sag.

Havnefoged Møller: Det er ganske rigtigt; men det bliver vanskeligt at skaffe Pengene til Veje. At foretage en Kontingenthøjelse vil Taleren bestemt fraraade, da han er bange for at det let vilde bevirke Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Sprængning.

Konsul Rechnitzer: Forinden man gik over til Dannelsen af Fællesrepræsentationen, drøftedes netop Penge-Spørgsmaalet, da man ikke var dristig ved Udgiften. Men efter al Sandsynlighed vil Udgifterne ikke overstige vor Ævne. Der findes jo meget formaende Mænd i Hovedstaden, som nærer Interesse for Søfarten, og det vil være os en Støtte at træde i Forbindelse med disse. Det kan jo ogsaa tænkes, at der findes Institutioner, som ville træde hjælpende til. Vi maa vel kunne udrette noget lignende som Fællesrepræsentationen for Haandværk og Industri (Hør!).

Navigationsslærer Tønnesen kunde fuldstændig slutte sig til Konsul Rechnitzer. Taleren vil tilraade, at vi absolut indmelde os i Fællesrepræsentationen. Hvad skal vi vel kunne udrette, naar vi staar udenfor denne. Taleren kan, om det gøres nødvendigt, gaa med til en Forhøjelse af 1/2 Øre pr. Ton. (Hør!).

Møller replicerede til Tønnesen. Taleren kendte af Erfaring, hvor vanskeligt det var at faa Kontingentet ind. Skulde det saa forhejes, blev det rent galt.

Kaptajn Holm mente, at der nok blev Udvej til at skaffe de nødvendige Pengemidler. Den almindelige danske

Skibsfører-Forening fik fra forskellige Sider en Støtte, der androg over 3,000 Kr. om Aaret. Det vil næppe blive saa vanskeligt at skaffe en Del overordentlige Medlemmer til Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Mægler Dreivæ: Vi kan ikke høste, naar vi ikke saa. Med andre Ord: vi bør ofre noget for Sagen.

Navigationsslærer Tønnesen vilde bemærke til Havnefoged Møller, at han vel vidste, at det til Tider faldt haardt at faa Kontingentet ind. Taleren havde personlig arbejdet meget for at faa oprettet en Lokalforening i Marstal; men hidtil var det ikke lykkedes, netop paa Grund af, at der skulde svares et ringe Kontingent hertil. Men naar vi ikke har Penge, kan vi intet udrette. Hvorledes skal vi paa Generalforsamlinger her fra Marstal kunne gøre vore Krav gældende, naar vi ikke sende Repræsentanter til disse. Naar vi ikke indtræde i Fællesrepræsentationen vil vor Virksomhed blive reduceret betydeligt. (Hør! Hør!)

Ved Afstemningen vedtoges det enstemmigt at indmelde Dansk Sejlskibsrederi-Forening i Fællesrepræsentationen. Til Foreningens Delegerede i denne valgtes Konsulernerne Hintze, Rønne, og Rechnitzer, Aalborg.

#### Sejlskibenes Assuranceforhold.

Konsul Rechnitzer: Der blev, som bekendt, paa sidste Generalforsamling nedsat et Udvalg for at søge denne Sag fremmet; men Resultatet blev af temmelig negativ Natur. Efter at man havde søgt en Del Oplysninger i Norge om Assurancevæsenet, udsendtes der til samtlige Skibsredere her i Landet Forespørgsel om, hvorvidt de nærede Sympati for en saadan gensidig Seassuranceforening. Men det var kun en forsvindende Del, der udtalte sig for en saadan. Der blev derefter afholdt et Møde i Odense i Vinter om denne Sag; men der mødte næsten ingen. Dernæst forhandlede der med Assurance-Foreningerne i Marstal, Svendborg og Fanø om den samme Sag; men det viste sig, at Foreningerne havde forskellige Regler og Love at arbejde efter. Alt dette har bestyrket Udvalget i den Opfattelse, at Tiden ikke for Øjeblikket er inde til at stifte en saadan Seassurance. Udvalget foreslaar derfor foreløbig at lade Sagen hvile.

Navigationsslærer Tønnesen: Jeg finder netop, at Tiden er inde til at tage denne Sag op. Lad os vælge en Mand af hver Forening til at danne et Udvalg, som paany arbejder for Sagens Gennemførelse. Taleren omtalte den kostbare københavnske Assurance.

Mægler Albert E. Boye fandt Tanken god, men han troede den for Øjeblikket uigennemførlig. Skibene gaa efterhaanden bort og der kommer ingen ny igen. Skibene vil saaledes, naar de ældes, gaa ned i Værdi, hvorved man efterhaanden kan holde sig til den hjemlige Assurance. Der vil for Æros Vedkommende næppe blive større Stemning for den ny Assurance-Forening.

Havnefoged Møller: Vi maa arbejde hen til at faa en Assurance-Forening, der vil tage sig af de ældre Skibe, saaledes at disse, om Uheld skulde indtræffe, dog i hvert Fald kunne faa nogen Hjælp.

Konsul Rechnitzer: Saafremt der ikke er ubetinget Flertal for Indmeldelse af Skibe i den omtalte Assurance-Forening, kan det aldeles ikke nytte at begynde paa den. Der maa mindst være 200 Skibe. Og jeg tror ikke, at der kan skaffes et saa stort Antal Skibe til Assurancen.

Skibsreder P. N. Winther, Fanø: Jeg tror ikke, at Assurancen vil finde tilstrækkelig Tilslutning, hvis der ikke indmeldes ny Skibe i denne. Man maa endvidere erindre, at der intet Reservefond findes.

Mægler Hansen, der har været Medlem af Udvalget, ønskede ikke mere Sæde i dette. Han fandt nemlig, at Skibsrederne havde vist Udvalget saa lidet Hensyn og havde vist saa lidt Interesse for Sagen, at der ikke var Anledning til at fortsætte. Hvis man endda til en Begyndelse kunde have faaet ca. 20,000 Tons med; men der blev kun lovet nogle ganske faa Tusinde.

Havnefoged Møller vilde meget gerne se Sagen gennemført, og han vilde opfordre Udvalget til at fortsætte sit Arbejde.

Toldkontrollør Stub samstemmede med Hr. Møller. Det vilde være til overordentlig stor Gavn, særlig for ældre Skibe, at faa den omtalte Assurance-Forening etableret. Lad os nedsætte et Udvalg.

Skibsreder Fischer, Vejle: Der er ikke saa faa Byer, hvor Skibsredere og Skibe gaa til Grunde, fordi vi ikke har en Reassurance-Forening. Han vilde opfordre Udvalget til endnu en Gang at forsøge at faa Sagen gennemført.

Navigationslærer Tønnesen opfordrede Mægler Hansen til fremdeles at blive siddende i Udvalget. Taleren mente, at der netop var Anledning til under de forhaandenværende Forhold at danne en Reassurance-Forening. Der stilledes stedse større og større Fordringer fra Udlandet som fra kjøbenhavnske Assuranceselskaber. Det er derfor en bydende Nødvendighed at se at faa Sagen gennemført.

Kaptajn Holm vilde bringe Udvalget en Tak for dets store og dygtige Arbejde (Hør!); men han vilde samtidig opfordre det til endnu at gøre et Forsøg (Hør!)

Konsul Rechnitzer skulde gerne gaa med til endnu en Gang at forsøge at gennemføre Sagen.

Mægler Hansen: Da der synes at være Sympati for Sagen (Hør!), skal jeg ikke være uvillig til at blive i Udvalget. Men hvad skal vi gøre.

Skibsreder Winther: Den eneste Maade er, at de forskellige Foreninger slaa sig sammen. Paa Fanø vil vi gerne være med til at oprette en Søassurance med Gensidighed.

Tønnesen: Forslaget om Gensidighed er netop min Tanke. Derfor kan man godt arbejde selvstændig ved Siden deraf.

Toldkontrollør Stub mente, at vi burde søge Ministeriet om Støtte.

Dirigenten syntes der var Stemning for Sagen. Lad os derfor tage fat paa den.

Sekretær Drøchsel: Udvalget har forsøgt at føre Sagen igennem, dels ved at søge tilvejebragt en Overenskomst imellem de bestaaende gensidige Selskaber, dels ved at oprette et selvstændigt Selskab. Men ingen af Delene lykkedes. Skal man nu tage fat igen, burde det antydes, hvorledes man ønsker Sagen gennemført.

Efter at Havnefoged Møller, Toldkontrollør Stub m. fl. havde ha't Ordet, sattes Spørgsmaalet under Afstemning.

Det vedtoges efter Forslag af Kaptajn Holm at opfordre Udvalget til at arbejde videre for Sagen.

#### En Stander for Foreningens Skibe.

Formanden stillede følgende Forslag: Generalforsamlingen beslutter at indføre en Stander, som de i Foreningen indmeldte Skibe have Ret til at føre.

Formanden gjorde opmærksom paa, at det var en frivillig Sag, hvorvidt Skibene vilde anskaffe sig en saadan Stander eller ikke.

Det vedtoges at overdrage Bestyrelsen at ordne denne Sag efter bedste Skøn.

#### Generalforsamlingen i 1898.

Efter Bestyrelsens Forslag vedtoges det enstemmigt at afholde næste Aars Generalforsamling i Aalborg.

Dermed var Dagsordenen udtømt.

Dirigenten spurgte, om nogen i Forsamlingen ønskede Ordet.

Navigationslærer Tønnesen ønskede at kende Bestyrelsens Stilling overfor Spørgsmaalet om Nødhavne langs Vestkysten af Jylland og ved Bornholm.

Formanden: Der foreligger Andragende fra Nexø om en Havn ved Nexø. Bestyrelsen stiller sig velvillig overfor Spørgsmaalet og har vedtaget at indgaa til Fællesrepræsentationen med en anbefaling om Fremme af denne Sag.

Havnefoged Møller: Er der foretaget noget Skridt med Hensyn til Forandring af Skibsdagbøgerne. Hvorledes stiller det sig med Krydstoldvæsenets Omordning?

Formanden: Vi forhandle med Navigationsdirektøren om denne Sag, og i Bestyrelsen er man enig om, hvilken Vej man vil gaa, hvis Forhandlingerne intet Resultat give Bestyrelsen arbejder fremdeles for en Reform af Krydstoldvæsenet.

Havnefoged Møller: Gaa Forhandlingerne ud paa Afskaffelse af de nye Skibsdagbøger eller blot Bevarelsen af den misvisende Kurs. Ligeledes ønsker jeg gerne at høre, hvorledes det staar sig med Spørgsmaalet om Ommønstring af Mandskab.

Formanden: Vi foreslaa ikke Afskaffelse af de gældende Skibsdagbøger, men Ret til Benyttelse af de misvisende Kurser. Om Ommønstringen forhandle vi med Autoriteterne.

Toldkontrollør Stub talte indtrængende for en Nødhavn ved Nexø. Under Storm eller andet Uvejr var det absolut nødvendigt at have en saadan Havn. Der kommer ofte Skibe, særlig i Vinterhalvaaret, som ere i stærk Betyrk. Der findes 3 Steder, hvor en saadan Havn kan anlægges, nemlig ved Nexø, Gudhjem og Hammeren. Det er rent ud sagt en Skandale, som Forholdene ere, og mange Skibe, som kunde bjærges, hvis der fandtes en Nødhavn, ødelægges nu. Taleren vilde takke Bestyrelsen, fordi den saa venlig havde taget imod det af ham anbefalede Andragende. Han vilde haabe, at det i en nær Fremtid maatte lykkes at gennemføre Sagen.

Konsul Rechnitzer: Med Hensyn til de nye Logbøger, er der fuld Enighed om at faa afskaffet Omkostningerne ved deres Visering, saa meget mere som disse slet ikke kendes i Udlandet. Med Hensyn til Toldklareringen finder Taleren saa langt fra denne simplificeret, at han netop finder, at den i hvert Fald ikke er bedre, end den var for 40 Aar siden. Ministeriets Svar paa vor Henvendelse er paa dette Punkt utilfredsstillende.

Formanden afsluttede Generalforsamlingen med Tak til Dirigenten for Ledelsen af Mødet. Dirigenten leve (Hurra!)

Endelig udtalte Formanden: Gid Dansk Sejlskibsrederi-Forening stadig maa florere til Held for den danske Sejlskibsfart. Foreningen leve (Hurra!)

En Stemme: Formanden leve (Hurra!)

Dirigenten rettede en Tak til Bestyrelsen for det dygtige og betydelige Arbejde, den havde udrettet. Særlig gjaldt dette Formanden og Sekretæren. Men forøvrigt har Bestyrelsen vist stor Energi og Dygtighed. Bestyrelsen leve (Hurra!)

Foreningens Bestyrelse og Kredsaftdelingernes Delegerede fandt i Marstal en overordentlig venlig Modtagelse. De to Skibe, med hvilke Bestyrelsens Medlemmer og de Delegerede ankom til Marstal, bleve modtagne paa festlig Maade; alle Skibene, der laa i Havnen, vare flagsmykkede; Havnepladsen havde Navigationsskolens Elever udsmykket med Guirlander og Flag, og i selve Byen vajede Mængder af Flag. Ved Ankomsten salutedes fra Havnepladsen, og de Fremmede modtoges af Repræsentanter for Øens Skibsredere.

Efter Generalforsamlingens Afslutning foretoges en Køretur til Øens smukkeste Punkter, og om Aftenen afholdtes paa „Hotel Ærø“ en animeret Festmiddag; ved denne udbragtes Kongens Skaal af Mægler Grube, hvorefter fulgte en talløs Mængde Skaaler, i første Række for Foreningen, dens Bestyrelse og Formand, for Ærø's Sømandsstand, flere af Ærø's Redere, Marstal Skipper-Forening m. Fl.

Om Søndagen afrejste de fleste Deltagere med Dampskibet. Ved dets Afgang udtalte Konsul Hintze en varm Tak til Marstals Indbyggere for den gæstfri Modtagelse og udbragte et Leve for dem. — De fremmede Deltagere forlode Øen, ikke alene med Indtrykket af den store Gæstfrihed, der var vist dem, men tillige med Indtrykket af den varme Interesse, hvormed man paa Ærø omfatter „Dansk Sejlskibsrederi-Forening.“



## Lønningsforholdene i vore Skibe.

Vi have fra „Maskinmestrenes Forening“ modtaget en Skrivelse, i hvilken Lønningsforholdene for Maskinmestrene i danske Skibe, særligt i „Det Forenede Dampskibsselskabs“, udførligt fremstilles, for at godtgøre, at der tiltrænges en Reform paa dette Omraade. Det oplyses dertil, at Foreningen d. 10 Juni 1896 rettede en Henvendelse til D. F. D. S. for at søge indledet en Forhandling med dette, og at Selskabet som Svar herpaa meddelte Foreningen, at det havde forelagt Spørgsmaalet for Dampskibsrederi-Foreningen, der havde afgivet en enstemmig Udtalelse om, „at Forholdet imellem Redere og Maskinpersonalet kun tilfredsstillende kan ordnes imellem disse indbyrdes.“ Et Udvalg af D. F. D. S. Maskinpersonale har derefter overbragt en Henvendelse om Forbedring af Maskinmestrenes Forhold til Selskabets Direktør, men have modtaget et bestemt Afslag. Foreningen har derefter udarbejdet en ensartet Løntarif, baseret paa de forskellige Ruter og beregnet efter Skibenes Størrelse m. v., og denne Løntarif, som allerede er godkendt af flere Rederier, vil blive forelagt de Rederier, der ikke allerede have accepteret den.

Det vil let ses — hvad der da i Skrivelsen til os fra „Maskinmestrenes Forening“ ikke heller lægges Skjul paa, — at der ved dette Skridt fra Foreningens Side foreligger en alvorlig Situation. Gennemfører Foreningen konsekvent det nu indtagne Standpunkt, synes det vanskeligt at undgaa Forviklinger, hvis Følger kunne være særdeles vidtrækkende. Det maa derfor beklages, at Foreningen af den Omstændighed, at der foreligger en Divergens mellem et enkelt Rederi og dets Maskinmestre, har taget Anledning til paa Forhaand at indtage et langt mere udpræget Standpunkt i Sagen, end der under de foreliggende Omstændigheder har været Anledning til at indtage. Vi skulle ikke i Øjeblikket komme ind paa Detaillerne i den fra Foreningen modtagne Fremstilling af Maskinmestrenes Lønningsforhold, dels fordi vi ikke finde den egnet til at afgive noget Grundlag for en uhildet Bedømmelse af disse i Almindelighed, dels fordi vi maa fastholde, hvad vi allerede tidligere gentagne Gange have gjort gældende, at en Reform paa dette Omraade ikke kan foretages paa nogen retfærdig Maade, med mindre den kommer til at omfatte Lønningsforholdene om Bord i det hele taget. Det maa erindres, at Maskinmestrene ingenlunde ere de økonomisk daarligst stillede om Bord, og at særlig Styrmandenes Kaar ere saa slette, at en Reform af Lønningsforholdene om Bord efter vor Mening i første Række maatte tage Sigte paa en Forbedring af disse. Det vilde foregribe en retfærdig Løsning af de herhen hørende Spørgsmaal, om det lykkedes Maskinmestrene nu at fremtvinge en stykkevis Reform, og vi tro, at Rederierne alene heri ville se tilstrækkelig Anledning til at stille sig afvisende overfor de fremsatte Krav.

Vi haabe, at man ogsaa fra Maskinmestrenes Side vil erkende, at en Gennemførelse af deres Fordringer vilde være en Uretfærdighed mod andre Dele af den søfarende Stand, og at man fra alle Sider vil erkende, at Lønningsforholdene om Bord kun kan reformeres paa en retfærdig Maade ved at man tager Hensyn til alle de deri interesserede Parter.

## Fransk Søretsdom.

Handelstribunalet i Marseille har den 16. Juni afsagt Dom i en ret mærkelig og enestaaende Søassurance-Sag.

Ejerne af den græske Damp „Penelope“ — med indehavende Ladning — havde tegnet Assurance paa Skib og Last i Marseille for henholdsvis 200,000 og 414,000 Francs. Efter at Skibet under Rejsen var strandet og senere abandonneret, fordrede Ejerne de assurerede Beløb udbetalte af Assurandørerne, som imidlertid nægtede at betale.

Under den paafølgende Proces' Gang oplystes det, at „Penelope“s Forlis fandt Sted paa følgende Maade:

Den 6. September f. A. om Eftermiddagen med smukt Vejr og ingen Sød meldte pludselig 3. Maskinmester, at der var Vand i Maskinen, hvorefter Kaptajnen, uden at forsøge det mindste for om muligt at stoppe Lækken og holde Skibet læns, endogsaa uden personlig at kontrollere Skadens Betydning, straks gav Ordre til at styre mod nærmeste Kyst og sætte Skibet paa Land. Efter at Landsætningen var sket samme Dag paa Øen Cerigo forsøgte ingensomhelst Bjærgning; Kaptajnen nægtede endvidere at modtage Hjælp af 3 Bjærgningsdampere, som tilbøede Assistance, under Paaskud af, at han ventede paa Ordre fra Rederiet. Den 13. s. M., efter at Skaden paa Skibet var bleven større, afgav Ejerne Erklæring om, at de abandonnerede Skib saavel som Ladning til Assurandørerne.

Som alt sagt nægtede disse enhver Betaling, støttende sig paa le Code de Commerce, § 357, som siger, at en Assurancekontrakt er ugyldig overfor den Assurerede, naar denne svigagtig har opgivet de assurerede Genstandes Værdi til en højere, end de virkelig besidde.

Under Proceduren var Ejernes Fordring paa Erstatning af Ladningen bleven nedsat fra 414,000 til 375,000 Francs, men ikke en Gang denne Nedsættelse blev antaget for ærlig, eftersom Skibets døde Vægt kun var 2,790 Tons, hvilket ikke tillod det at have haft mere end 38,000 Hektoliter Kornvarer inde, hvis Vægt sammen med Skibets Kulbeholdning maatte ansættes til 3050 à 3070 Tons.

Hvad angik selve Skibet, var det bekendt, at det i 1895 blev købt i Antwerpen for 66,750 Francs, og at det senere ikke havde undergaaet nogensomhelst Reparation af Betydning, som kunde have forhøjet dets Værdi.

Ved en motiveret Dom forkastedes Rederiets og Ladningsejernes Fordring paa Udbetaling af de assurerede Beløb. Af Dommens Motiver kunne følgende bemærkes:

At de fejlagtig opgivne Værdier i Forening med de Omstændigheder, under hvilke Forliset var sket, tydede paa en forudlagt Plan om at besvige Assurandørerne, idet Kaptajnens Opførsel før og efter Strandingen var mer end mistænkelig, ja ligefrem meningsløs og uforklarlig, saafremt det ikke netop havde været hans Agt at forlise Skibet. At om endog Retten ikke besad fuldt Bevis for, at det havde været Skibs- og Ladningsejernes Hensigt at tilintetgøre Skib og Ladning, saa maatte den dog ved Opklaringen af Enkelthederne i Sagen komme til den moralske Overbevisning, at der fra de Assureredes Side forelaa falsk Opgave af assurerede Værdier med samt bedragerisk Hensigt og Handling for at erholde Assurancesummen udbetalt.

Havre, den 3. Juli 1897.

S.

## Nautisk Almanak for 1898,

udgiven af Navigationsdirektør J. A. D. Jensen, er udkommen paa Universitetsboghandler Gads Forlag.

Indholdet er for Tabellernes Vedkommende det samme som i tidligere Aar. Af Nyheder findes „Afmærk-

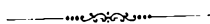
# BERETNING

fra

# Dansk Sejlskibsrederi-Forening

for

# Aaret 1896.



KJØBENHAVN.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER).

1897.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening har i 1896 fortsat sin Virksomhed i Overensstemmelse med sit Program og med stedse forøget Tilslutning fra Sejlskibsrederiernes Side. Idet Bestyrelsen fremlægger denne Oversigt over Aarets Virksomhed, formener den at burde udstrække den til at gælde ogsaa for den forløbne Del af indeværende Aar. Da Foreningens ordinære Generalforsamling afholdes omtrent i Midten af hvert Kalenderaar, tale praktiske Hensyn formentlig for, at Aarsberetningen saa vidt muligt bringer Oplysninger om Foreningens Virksomhed i samme Aar; Aarsberetningerne ville derfor fremtidig blive søgt affattede saaledes, at de omhandle Tidsrummet fra 1. Juli i det forløbne til 1. Juli i det indeværende Aar.

### Bestyrelsen.

Af Foreningens Bestyrelse udtraadte paa sidste ordinære Generalforsamling ved Lodtrækning Skibsreder J. Ph. Jørgensen af Thurø og Mægler Lund af Thisted, af hvilke sidst nævnte ikke ønskede Genvalg. Skibsreder J. Ph. Jørgensen genvalgtes, og i Stedet for Mægler Lund valgtes Havnefoged A. P. Rasmussen af Nykjøbing, Jyll.

#### Indtægt.

	Kr.	Ø.
Indbetalt af Kredsafdelingerne:		
Bornholm . . . . .	186	22
Øst-Sjælland . . . . .	257	90
Fyen . . . . .	733	22
Ærø og Langeland . . . . .	347	25
Øst-Jylland . . . . .	187	22
Nord-Jylland . . . . .	18	—
Thyland og Mors . . . . .	22	16
Fanø, Esbjerg, Varde og Ribe . . . . .	1,426	33
	<u>3,178</u>	<u>30</u>

### Kredsstyrelserne.

I Kredsstyrelsernes Sammensætning ere følgende Forandringer foregaaede: Skibsreder Haas af Kolding, der var Medlem af Kredsstyrelsen for Øst-Jylland, er afgaaet ved Døden, og i hans Sted er indtraadt Skibsreder S. W. Bruun af Kolding. Mægler Lund af Thisted, der var Formand for Kredsstyrelsen for Thy-

land og Mors, er udtraadt, og i hans Sted er Havnefoged A. P. Rasmussen af Nykjøbing, Jylland, valgt til Formand; som nyt Medlem af Kredsstyrelsen er valgt Kaptajn C. N. Petersen af Nykjøbing, Jyll. — Skibsreder Chr. O. Ipsen, der var Medlem af Kredsstyrelsen for Øst-Sjælland, er afgaaet ved Døden; et nyt Medlem af Kredsstyrelsen er endnu ikke valgt. Som ny Kredsafdeling af Foreningen er oprettet „Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe“, der nedenfor vil blive nærmere omtalt; dens Styrelse som Afdeling af Dansk Sejlskibsrederi-Forening bestaar af Kaptajn C. Christensen, Svendborg, Formand; Kaptajn Koføed, Rønne, og Kaptajn Christensen, Aarhus.

### Regnskabet.

I Dansk Sejlskibsrederi-Forening var d. 31. December 1896 indtegnet 74,619 Tons og 347 Medlemmer; d. 30. Juni 1897 var indtegnet 85,641,43 Tons og 661 Medlemmer. Fremgangen i indeværende Aar har saaledes været 11,022,43 Tons og 314 Medlemmer.

Foreningens Regnskab fra dens Stiftelse og indtil 31. December 1896 udviser følgende:

#### Udgift.

	Kr.	Ø.
Kontorudgifter . . . . .	91	77
Lønning . . . . .	600	—
Rejseudgifter . . . . .	605	56
Avertissementer . . . . .	13	94
Medlemsbladet . . . . .	1,690	—
Bogtrykkerarbejde . . . . .	164	65
Beholdning d. 31. December 1896 . . . . .	12	38
	<u>3,178</u>	<u>30</u>

Det fremgaar heraf, at Foreningens Overskud for det sidst forløbne Regnskabsaar kun er meget lille, og det er betydeligt mindre end for det foregaaende Regnskabsaar. Dette har imidlertid sin naturlige Aarsag deri, at Foreningen i 1895 oppebar Indtægter for det hele Kalenderaar, medens den kun virkede i det halve Aar. Imidlertid har Erfaringen fra det sidst forløbne Regnskabsaar godtgjort, at den Forhøjelse i Afgifterne til Foreningen, der

blev vedtaget paa den ordinære Generalforsamling i 1896, var absolut nødvendig. De nuværende Afgifter ere efter Bestyrelsens Skøn ansatte saaledes, at Foreningen ved Hjælp af megen Økonomi vil kunne tilfredsstilles af dem, medens de paa den anden Side ere saa lave, at de ikke kunne antages at være nogen Hindring for Foreningens yderligere Vækst.

### Foreningens Sagførere.

Foreningen har, i Erkendelse af den vanskelige Stilling, i hvilken Sejlskibsrederierne og Sejlskibsførerne ofte ere stedte ved opstaaende Tvistigheder i de Havne, Skibene anløbe, taget Initiativet til at kunne yde sine Medlemmer retskyndig Assistance. I denne Hensigt stillede Bestyrelsen paa sidste Generalforsamling Forslag om, at Foreningen skulde søge at træde i Forbindelse med Sagførere i de danske Søkbøstæder med Kendskab til Handels- og Søfartssager, der ville være villige til at bistaa Foreningens Medlemmer, og som Foreningen kan henvise disse til. Efter at Generalforsamlingen havde vedtaget dette Forslag, er Bestyrelsen traadt i Forbindelse med følgende Sagførere i danske Søkbøstæder:

Aalborg: Sagførerne Knud Petersen og Henr. Knudsen.  
 Aarhus: Sagfører A. Andresen.  
 Assens: Sagfører J. Jørgensen.  
 Esbjerg: Sagfører J. Clausen.  
 Faaborg: Sagfører J. Amtoft.  
 Fredericia: Sagfører E. Thiellesen.  
 Frederikshavn: Sagfører N. Petersen.  
 Horsens: Overretssagfører Schouenborg.  
 Kjøbenhavn: Højesteretssagfører Ludvig Arntzen.  
 Kolding: Overretssagfører H. C. Bennetzen.  
 Marstal: Sagfører H. P. Nielsen.  
 Middelfart: Sagfører Philip Hansen.  
 Nexø: Sagfører H. Mauritzen.  
 Nyborg: Sagfører Chr. Qvist.  
 Nykjøbing, Jylland: Sagfører P. P. Salling.  
 Odense: Sagførerne E. Kiørboe og C. Knudsen.  
 Randers: Sagfører Reinholdt-Poulsen.  
 Rønne: Sagfører Janus Olsen.  
 Svendborg: Overretssagfører J. Jacobsen.  
 Thisted: Sagfører Niels Lyhne.  
 Vejle: Overretssagfører F. Knudsen.

Foreningens juridiske Konsulent er Højesteretssagfører Ludvig Arntzen i Kjøbenhavn.

Foreningen har saaledes ved denne Ordning Gennemførelse faaet sine faste Sagførere i den største Del af vore Søkbøstæder. Det Arrangement, Bestyrelsen har truffet med de nævnte Sagførere, gaar i Korthed ud paa, at Foreningens Medlemmer kunne henvende sig til dem og uden Vederlag faa den juridiske Vejledning, som de i Øjeblikket have Brug for, medens de for yderligere juridisk Assistance, (f. Eks. Inkassation, Procesføring), maa betale et Vederlag. Bestyrelsen ser sig ikke i Stand til at skønne over, i hvilken Udstrækning denne Adgang til gratis juridisk Vejledning hidtil er bleven benyttet, men den nærer ingen Tvivl om, at denne Ordning, efterhaanden som den bliver kendt, vil vise sig at være praktisk og i Medlemmernes Interesse. Det maa her anføres, at Bestyrelsen har haft Lejlighed til at erfare, at den trufne Ordning i adskillige i Kjøbenhavn forefaldende Tilfælde har vist sig hensigtsmæssig og fordelagtig for Rederne. Det hænder i Kjøbenhavn jævnlig, at særlig mindre Sejlskibe have betydelige Vanskeligheder med at faa udbetalt Liggedagspenge, selv i Tilfælde, hvor deres Ret til disse efter Certepartiet er utvivlsomt. I disse Tilfælde har en Henvendelse til Foreningen og dennes derefter følgende Indskriden som Regel hurtigt ordnet Sagen til Skibets Fordel. Det er

utvivlsomt i saadanne Tilfælde et stort Gode for Medlemmerne, at Foreningen ved sin Autoritet kan yde dem en Støtte, der bringer dem ud over Vanskeligheder, der ellers let kunde medføre Tab for dem. Bestyrelsen maa derfor tilraade Foreningens Medlemmer i saadanne Tilfælde straks at henvende sig til Foreningen eller direkte til dens Sagførere; de ville da som Regel faa den Assistance, de have Brug for.

Det vilde sikkert være et Gode, om den her omtalte Ordning kunde yderligere udvikles, saaledes at Foreningen dels kunde byde sine Medlemmer en videregaaende gratis juridisk Assistance, dels kunde skaffe dem retslig Hjælp ogsaa i udenlandske Havne. At tage Initiativet hertil tillader imidlertid Foreningens pekuniære Forhold for Tiden ikke. Men hvis der fra Medlemmernes Side med Tiden skulde vise sig Tilbøjelighed til at bringe de Offre, som saadanne Foranstaltninger kræve, vilde Bestyrelsen gerne søge dem gennemførte. Foreløbig tror Bestyrelsen at have været heldig med det foretagne første Skridt for at skaffe Medlemmerne retslig Hjælp, og den bringer d'Hr. Sagførere, der beredvilligt have støttet den, Foreningens Tak.

### Sejlskibenes Assurance-Udgifter.

Bestyrelsen har i længere Tid haft sin Opmærksomhed henvendt paa Ønskeligheden af at tilvejebringe en Reduktion af Sejlskibenes Assurance-Udgifter. Da den imidlertid straks indsaa, at det vilde være forbundet med betydelige Vanskeligheder at hidføre en for de forskellige Rederier tilfredsstillende Løsning af denne Sag, mente den forud at burde sikre sig, at der blandt Foreningens Medlemmer var Stemmning for, at man optog Arbejdet for den. Bestyrelsen forelagde derfor Spørgsmaalet for den ordinære Generalforsamling i Fjor. Af den Diskussion, der her førtes om den, fremgik det, at Trangen til en Reform paa dette Omraade vel ikke overalt var lige stor, men at man dog fra alle Sider erkendte dens økonomiske Betydning for Rederierne, og Generalforsamlingen besluttede at nedsætte et Udvalg, for paa Grundlag af de i de lokale Foreninger indvundne Erfaringer og støttet til Oplysninger fra Udlandet, særlig fra Norge, at tage under Overvejelse Spørgsmaalet om Oprettelse af en Reassurance-Forening for danske Sejlskibsrederier og eventuelt at foretage de fornødne forberedende Arbejder. Dette Udvalg, der kom til at bestaa af d'Hr. Agent N. Petersen, Skibsreder P. N. Winther, Konsul Rechnitzer, Skibsreder Torm, Konsul Hintze, Mægler A. Hansen og Sekretær Drechsel, og som konstituerede sig med Konsul Rechnitzer som Formand, har endnu ikke afsluttet sine Arbejder, og der findes derfor ikke Anledning til i denne Beretning at gaa ind paa en detailleret Omtale af dem, saa meget mindre som der paa Generalforsamlingen i Aar fra Udvalget fremkommer en Redegørelse for dets Virksomhed. Det skal kun fremhæves, at Udvalgets Bestræbelser have samlet sig om at søge oprettet en gensidig Søassurance-Forening for den Tonnage, der ikke kan optages i de bestaaende gensidige Søassurance-Foreninger, og Udvalget har udarbejdet et Udkast til Love for den saaledes paatænkte Forening. Da den Tonnage, hvorpaa denne altsaa tænkes baseret, er saa betydelig, at den meget vel kan bære en ny Assurance-Forening, og da det ikke lader sig bestride, at Gensidigheds-Principet paa dette Omraade har vist sig at være sundt og i særdeles Grad stemmende med Sejlskibsrederiernes Interesse, formener Bestyrelsen, at Udvalget har valgt at søge Spørgsmaalet løst paa en overordentlig heldig Maade. Bestyrelsen vilde derfor beklage, om der ikke hos Rederierne var saa megen Interesse for ad denne Vej at opnaa en ikke ringe Besparelse i deres Assurance-Udgifter, at Udvalgets omfattende Arbejde skulde blive resultatløst.

## Toldklareringen. Krydstoldvæsenet.

Fra to af Foreningens Kredsstyrelser, nemlig de for Nord-Jylland og Fyen, fremkom paa sidste Generalforsamling Henstillinger til Bestyrelsen om at søge den auværende Toldklarering simplificeret og om St søge gennemført en Reform af den for skibsfarten byrdefulde Maade, hvorpaa Krydstoldvæsenet udøver sin Virksomhed, og Generalforsamlingen vedtog en Resolution i Overensstemmelse med disse Henstillinger. Bestyrelsen optog derefter disse Spørgsmaal til Overvejelse, og i en Skrivelse til Generaldirektoratet for Skattevæsenet af 4. September f. A. fremskillede den udførligt Ønskeligheden af, at Toldklareringen simplificeredes saaledes, at den blev saa lidet tidsspildende for Skibene som muligt, og at der indførtes saadanne Reforme i Krydstoldvæsenets Arbejdsmaade, at det i saa ringe Grad som muligt faldt Skibsfarten til Byrde. Efter at der mellem Generaldirektoratet for Skattevæsenet og Bestyrelsen havde fundet Forhandlinger Sted om denne Sag, tilskrev Generaldirektoratet under 23. Marts d. A. Bestyrelsen, at de gældende Regler for Skibes Ind- og Udklarering i Provinshavnene allerede nu ere i saa høj Grad simplificerede, at yderligere Lettelser ikke kunne indføres, naar den nødvendige Kontrol og Orden med den søværts Trafik skal kunne føres fra Toldvæsenets Side. Derimod udtaler Generaldirektoratet, at Skibes Ind- og Udklarering i Kjøbenhavns Havn ofte medfører Tids-spilde af Betydning paa Grund af de lange Afstande mellem Skibets Liggeplads og Klareringskontoret, og Generaldirektoratet indfører derfor fra 1. April d. A. at regne følgende Forandringer i de for Kjøbenhavns Toldsted gældende Bestemmelser for Skibes Ind- og Udklarering samt Angivelsers Protokollation m. m.:

- a. Ind- og Udklarering i den udenrigske Fart — Kjøbenhavns Frihavn indbefattet — af Sejlskibe af enhver Art og Størrelse samt af Pramme og Flaader, der haves paa Slæb af Bugserdampskibe, saavel som disse Bugserfartøjer selv, foregaar i det Havneoppebørselskontor, i hvis Distrikt der haves Anlæg, hvorhos dette Kontor beregner og opkræver samtlige Afgifter af Fartøjet, Prammen o. s. v.
- b. Alle Fortoldningsangivelser vedrørende Varer, der efter de gældende Bestemmelser tillades toldbehandlede i Havnedistrikterne, uden Hensyn til om de losses fra Damp- eller Sejlskib, protokolleres og samtlige Afgifter af paagældende Varer, uden Hensyn til Beløbets Størrelse, beregnes og opkræves i det Havneoppebørselskontor, i hvis Distrikt Toldbehandlingen foregaar. Angivelser paa Gods, der skal oplægges paa Toldboden, protokolleres i det Havneoppebørselskontor, ved hvilket Skibet er indklareret. Med Hensyn til Angivelser over Varer til Kreditoplæg bibeholdes den nuværende Ordning med Protokollation i Kreditoplægskassererkontoret, ligesom Vareafgiften efter deslige Angivelser fremdeles opkræves i Overensstemmelse med Punkt 9 i Bekendtgørelse af 30. Oktober 1894 fra Ministeriet for offentlige Arbejder.
- c. Toldsedler for Skibe til Island og Færøerne affattes saaledes, at deri kun optages de paa Island og Færøerne afgiftspligtige Varer.
- d. Protokollationen af Angivelser paa søværts til Udlandet udførte indenlandske og fremmede og frigjorte Varer, hvoraf Toldgodtgørelse ikke forlanges, bortfalder for saa vidt angaar Havnedistrikterne udenfor Toldboden, hvorimod bemeldte Protokollation af Hensyn til Kontrollen med Vareførselen over Toldboden fremdeles skal finde Sted ved Toldbodens Havneoppebørselskontor.

Med Hensyn til de af Foreningen fremsatte Ønsker om en Reform af Krydstoldvæsenets Arbejdsmaade fastsætter Generaldirektoratet følgende nye Regler, der ville

være at iagttage indenfor hvert Aars Krydstogt fra d. 8. Marts til den 24. December, begge Dage inklusive:

Sejlskibe under Sejl, bestemte til dansk Havn sønden for Aarhus, bordes og toldbehandles ikke af Krydstoldfartøjerne norden for Aarhus, men kun af de Krydsfartøjer, som antræffe dem i Farvandene sønden for Aarhus.

Sejlskibe under Sejl, bestemte til dansk Havn mellem Skagen og Aarhus, bordes og toldbehandles kun af det Krydstoldfartøj i Kattegat mellem Skagen og Aarhus, indenfor hvis Station Sejlskibets Bestemmelsessted ligger.

Ved at løbe Sejlskibet agten om, ved Prajning eller ved Jolle, alt dog uden ved Signal at fordre Sejlskibet stoppet, men altsaa kun under Sejlads, erkyndige Krydstoldfartøjerne i Kattegat mellem Skagen og Aarhus sig om Sejlskibenes Bestemmelsessted og handle i Overensstemmelse med ovenstaaende.

Saafernt der fra Sejlskibets Side ikke gives den forlangte Oplysning, hejser Krydstoldfartøjet Stoppsignal, og Bestemmelsen i Instruktion for Krydstoldvæsenet af 24. April 1860 § 16 træder da straks i fuld Kraft.

Alle Sejlskibe, som i Kattegat paa Strækningen mellem Skagen og Aarhus antræffes ankerliggende paa dansk Søterritorium, bordes og toldbehandles som hidtil af det Krydstoldfartøj, af hvilket de antræffes.

Saafernt fornævnte Foranstaltning maatte vise sig at give Anledning til Misligheder, vil den hidtil gældende Ordning i Overensstemmelse med Instruktion for Krydstoldvæsenet af 24. April 1860 blive genindført.

I Anledning af de saaledes ved Foreningens Initiativ gennemførte Foranstaltninger skal Bestyrelsen udtale sin Anerkendelse af, at man har indført Lettelser ved Skibes Ind- og Udklarering i Kjøbenhavn, der ere komne Sejlskibene til Gode. Bestyrelsen maa fremdeles anerkende, at dens Bestræbelser for at faa Inkvireringen m. v. i vore Farvande fra Krydstoldvæsenets Side ordnet saaledes, at den saa lidt som muligt falder Skibsfarten til Byrde, ere blevne saa vidt imødekomne fra Autoriteternes Side, at det dog er lykkedes at faa gennemført nogle Lettelser. Imidlertid formener Bestyrelsen, at den trufne Ordning ingenlunde er den, praktisk set, heldigste, og den udtaler Haabet om, at Ministeriet fremdeles vil have sin Opmærksomhed henvendt paa Forbedringer og Lettelser for Skibene paa dette Omraade, i hvilken Henseende Bestyrelsen tror, at de af den overfor Generaldirektoratet for Skattevæsenet fremsatte og motiverede Forslag ville være vel egnede som Grundlag for yderligere Overvejelser.

Bestyrelsen skal sluttelig om denne Sag tillade sig at erindre om, at den Opgave, Generalforsamlingen i Fjor gennem den vedtagne Resolution stillede den, gik ud paa at søge reformeret Krydstoldvæsenets Arbejdsmaade, men ikke paa at søge omdannet Krydstoldvæsenet eller søge det ophævet. I Overensstemmelse hermed har Bestyrelsen handlet, og de vundne Resultater maa bedømmes ud fra dette Udgangspunkt. Imidlertid er Bestyrelsen gennem sin Virksomhed i denne Sag kommen til det Resultat, at det synes urimeligt at opretholde Krydstoldvæsenet i sin nuværende Skikkelse, naar dette sker for at hindre Smugleri ad Søvejen. Bestyrelsen maa udtale, hvad Resultaterne af Krydstoldvæsenets Viseringer af Skibe ogsaa bekræfter, at Smuglerier fra Skibe er saa lidet foreneligt med Søfartsforholdene i vor Tid, at det stiller sig som tvivlsomt, om det er berettiget, af Hensyn til at sikre Kysterne i denne Henseende, at paalægge Skibsfarten Byrder, og end mere tvivlsomt, om det er forsvarligt at opretholde en kostbar Statsinstitution af dette Hensyn. Bestyrelsen vil derfor fremdeles — som

den haaber i Forening med andre af Skibsfartens Organisationer — arbejde for en Reform af disse Forhold, der ikke alene er i Skibsfartens Interesse, men som maa siges at være i alle Næringsvejes Interesse, for saa vidt den gaar ud paa en Ordning af en Statsinstitution, der vil kunne forringe Statens Udgifter til denne betydeligt uden at gjøre dens Nytte ringere.

### Lods- og Fyrforhold.

Foreningens Kredsstyrelse for Øst-Jylland har anmodet Bestyrelsen om at søge udvirket Forbedringer i Lods- og Fyrforholdene i Lille Bælt og tilstødende Farvande. Bestyrelsen har i denne Anledning rettet en Henvendelse til Marineministeriet, i hvilken den fremhæver Ønskeligheden af, at der anlægges en Lodsstation paa Æbelø, at der bygges et mindre Fyrtaarn paa Sydspidsen af Samsø, at Æbelø Fyr bliver et 1ste Klasses Fyr og at Lille Bælt faar flere mindre Fyr, saaledes at Bæltet kan besejles uden Fare ogsaa om Natten. I en Skrivelse til Bestyrelsen har Marineministeriet derefter udtalt, at der ikke findes tilstrækkelig Anledning til Oprettelse af et Lodseri paa Æbelø. Med Hensyn til Spørgsmaalet om Forbedring af de omtalte Farvandes Belysning udtaler Ministeriet derimod, at de af Bestyrelsen nævnte nye Fyr findes optagne paa den af Fyrvæsenet udarbejdede Plan over Arbejder, som det vil være ønskeligt at faa udførte i de kommende Aar, og at navnlig Lille Bælts Belysning er en Sag, man har sin Opmærksomhed henvendt paa, og som vil blive iværksat, saa snart de fornødne Midler dertil bevilges, men at man med de for Tiden til Fyrvæsenets Raadighed stillede Midler kun meget langsomt vil kunne naa at tilfredsstille de Ønsker, der fra saa mange Sider med stor Styrke fremsættes om Forbedringer i Belysningen af Farvandene. — Idet Bestyrelsen udtaler sin Anerkendelse af den Interesse, hvormed denne Sag omfattes fra Ministeriets Side, udtaler den tillige Haabet om, at Bevillingsmyndighederne ville bevilge de Midler, der ere fornødne til en snarlig Gennemførelse af Planen om vore Farvandes fuldstændige og forsvarlige Belysning, og Bestyrelsen er betænkt paa om denne Sag at rette en Henvendelse til Bevillingsmyndighederne.

### Skibsdagbøgerne. Styrmandseksamen. Den aarlige Ommønstring.

Fra Kredsstyrelsen for Fyen har Bestyrelsen modtaget Meddelelse om, at der paa Kredsaafdelingens aarlige Generalforsamling vedtoges Resolutioner, der gik ud paa at opfordre Hovedbestyrelsen til at arbejde hen til en Forandring af de nye Skibsdagbøger derhen, at det tillades at indføre de misvisende Kurser og anvende disse til Stedbestemmelser, samt til at faa indført Lettelser i de med Bøgenes Autorisation og Visering forbundne Omkostninger; at søge Loven om Styrmandseksamen forandret derhen, at Maskinlæren ikke bliver tvungent Fag ved den almindelige Styrmandseksamen, samt at undersøge Forholdene med Hensyn til den paabudte aarlige Ommønstring og søge udvirket, at Skibe, der med samme Besætning afgaa fra en indenlandsk Havn direkte til Hjemstedet, ikke behøve at ommønstre, og at Skibe, der komme fra Udlandet, kunne ved Forbisejling af dansk Plads af- og paamønstre en Del af Besætningen, uden at være tvungen til en fuldstændig Ommønstring, selv om der ikke har været mønstret før i det paagældende Aar. Sluttelig udtalte Kredsaafdelingens Generalforsamling sin Misbilligelse af, ved Adresser til Regering og Rigsdag fra enkelte Landsdele at søge fremmet Reformer paa Sejlskibsfartens Omraade, idet den formener, at saadanne Reformer bedst ville kunne fremmes gennem Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

— Bestyrelsen har samtidig fra Marstal Skipperforening modtaget Meddelelse om, at Redere og Skibsførere fra forskellige Pladser i Landet have indgivet Adresser til Ministeriet om at faa Forordningen om de nye Skibsdagbøger ophævet, tilligemed Genpart af disse Adresser, samt Anmodning om at støtte dem.

Bestyrelsen skal, i Anledning af den saaledes fra forskellige Sider og under forskellige Former rejste Bevægelse, udtale, at dens Stilling overfor flere af disse Spørgsmaal er ret vanskelig, fordi der for ganske faa Aar siden er gennemført nye Love, dem vedrørende. Det er selvfølgelig langt vanskeligere at udvirke Forandringer i Lovbestemmelser, der ere saa nye, at de maa siges endnu næppe at have staaet deres Prøve, end i ældre Love, hvis Afløsning af nye er anerkendt ønskelig. Bestyrelsen maa beklage, at Sømandsstanden i de Aar, da en Række for den overordentlig betydningsfulde Lovgivningsarbejder gennemførtes, ikke stod saa fast og stærkt organiseret, at disse Arbejder bleve prægede af dens Indflydelse. Det er selvfølgelig nu Sømandsstandens Organisationers Sag at søge at raade Bod paa de Fejlgreb, der ere begaaede, men det ligger i Sagens Natur, at en Revision af de her omhandlede nye Bestemmelser ikke vil være let eller hurtigt gennemførlig.

Hvad de ovenfor omtalte Indstillinger angaar, da har Bestyrelsen sin Opmærksomhed henvendt paa de ønskede Lettelser i de med Skibsdagbøgenes Autorisation og Visering forbundne Omkostninger, saavel som paa Forholdene med Hensyn til den paabudte aarlige Ommønstring. Den har imidlertid modtaget disse Indstillinger saa langt hen i Aaret, at de omhandlede Sager ikke ere saa vidt behandlede, at de ville kunne omtales i denne Beretning. Med Hensyn til Spørgsmaalet om Skibsdagbøgenes Forandring, da maa Bestyrelsen anerkende den maeholdne Form, under hvilken dette Forslag er fremsat fra Fyens Kredsaafdelings Side, og den har, paa Grundlag af dette Forslag, indledet Forhandlinger om Sagen med vedkommende Autoriteter. Bestyrelsen ser sig, paa Sagens nuværende Standpunkt, ikke i Stand til at udtale sig om dens forventede videre Gang, men den haaber, at man ogsaa fra Autoriteternes Side vil anerkende, at det af den fremsatte Forslag, idet det betegner en moderat Ændring i de gældende Bestemmelser og samtidig i det væsentlige tilfredsstiller de fra Redernes og Skibsførernes Side fremsatte Krav, er vel egnet til at danne Grundlaget for en Løsning af det omhandlede Spørgsmaal.

Endelig maa Bestyrelsen, i fuldkommen Tilslutning til den af Fyens Kredsaafdeling vedtagne Resolution, udtale Ønsket om, at man overalt i Sømandsstanden vil erkende det som unyttigt og i Reglen som ligefrem skadeligt, at man søger gennemført de Ønsker om Reformer, man nærer, ved Adresser til Regering og Rigsdag. Det er Bestyrelsens bestemte og paa Erfaring hvilende Anskuelse, at saadanne Adresser oftest skade den Sag, de tilsigte at gavne. Kun ved at man lægger saadanne Sager i de større Organisationers Haand, gør man det muligt at føre dem frem for Myndighederne i den Form og med den Autoritet, som er den første Bettingelse for deres Gennemførelse.

### Afdelingen for mindre Skibe.

Paa et i afvigte Januar Maaned i Odense afholdt Møde af Redere for Sejlskibe under 60 Tons besluttedes Nedsættelsen af et Udvalg, der skulde udarbejde Love og i det hele forberede Dannelsen af en Organisation for disse Redere. Mødet vedtog samtidig en Beslutning om, at den saaledes planlagte ny Organisation skulde søge Tilslutning til Dansk Sejlskibsrederi-Forening. Af de Forhandlinger, der derefter førtes mellem det nedsatte Udvalg og Bestyrelsen, resulterede en Bestemmelse i det af Udvalget udarbejdede Lovudkast,

der gik ud paa, at den ny Forening skulde indgaa som en Kredsaftdeling under Dansk Sejlskibsrederi-Forening, og at dens Medlemmer saaledes fik alle de Rettigheder og Forpligtelser, som gennem denne sidste Forenings Love paalægges dens Medlemmer. Paa et d. 2. Marts ligeledes i Odense afholdt Møde dannedes derefter under Navn af „Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe“ den ny Organisation. Paa dette Møde var Foreningen repræsenteret ved Formanden for Kredsaftdelingen for Fyen, Havnefoged Carl E. Møller af Svendborg, og han afgav paa Mødet paa Bestyrelsens Vegne den Erklæring, som denne allerede forud havde afgivet overfor Udvalget, nemlig at Bestyrelsen vilde anerkende den ny Forening som en Kredsaftdeling af Dansk Sejlskibsrederi-Forening under Forventning af, at Generalforsamlingen vilde godkende denne Bestyrelsens Beslutning og vedtage de deraf følgende Ændringer i Foreningens Love. Aftdelingen for mindre Skibe har derefter fra sin Oprettelse været et Led af Dansk Sejlskibsrederi-Forening paa samme Maade som Foreningens øvrige Kredsaftdelinger, og paa den ordinære Generalforsamling i Aar søger Bestyrelsen gennemført de herved nødvendiggjorte Lovændringer.

Bestyrelsen maa anse det for særdeles heldigt, at Rederne for de mindre Skibe saaledes have indordnet sig under Dansk Sejlskibsrederi-Forening, uden derfor at opgive deres selvstændige Stilling i en egen Afdeling. De større og de mindre Sejlskibsrederes Interesser falde saa nær sammen, at det er naturligt, at de i Forening søge at varetage dem. Bestyrelsen maa saa meget mere anse det for glædeligt, at Foreningen ved den nu trufne Ordning har vundet kraftig Tilslutning fra de mindre Rederes Side, som den i fuldt Maal anerkender de overordtlige Vanskeligheder, med hvilke de mindre Redere Aar for Aar i stigende Grad maa kæmpe. Ved at skabe sig en fast Organisation vil det forhaabentlig lykkes de mindre Redere at vinde frem til en bedre Stilling end den, de nu indtage, og Bestyrelsen vil, idet den i saa Henseende venter at finde Støtte hos de mindre Rederes selvstændige Afdeling, have sin Opmærksomhed nøje henvendt paa Foranstaltninger, der kunne lette dem deres Erhverv. Bestyrelsen haaber, at dens Bestræbelser for her igennem at bevare og opbølge en stor Del af vor Sømandsstand maa ogsaa finde Statsmagtens Støtte.

### Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

I Slutningen af afvigte Aar indledes der Forhandlinger mellem Formændene for Foreningen til Søfartens Fremme, Dampskibsrederi-Foreningen og Dansk Sejlskibsrederi-Forening om at søge oprettet en Fællesrepræsentation for den danske Skibsfart. Grundlaget for denne Plan var Anskuelsen om, at selv om de forskellige Særinteresser, der findes indenfor vor Sømandsstand, vare tilstrækkeligt repræsenterede og bleve forsvarligt varetagne gennem de bestaaende Foreninger, saa var der talrige Fællesinteresser, der ikke bleve det. Naar det gælder om at varetage saadanne Fællesinteresser, saa er det og vil stedse være en vanskelig og upraktisk Vej, at de forskellige Foreninger ved givne Lejligheder først indlede Forhandlinger med hverandre, og derefter, om muligt, optræde i Fællesskab. De betydelige Interesser, der ere fælles for alle Sømandsstandens Dele, kunne kun blive forsvarligt varetagne, naar de blive lagte i en fast Organisations Haand, en Organisation, i hvilken Standens forskellige Interesser ere ligeligt repræsenterede. Dertil kommer, at en saadan Fællesrepræsentation formentlig vil have Evnen til væsentligt at forøge de enkelte Foreningers Indflydelse.

Det Udkast, som Formændene for de ovennævnte tre Foreninger udarbejdede, har fundet udelt Tilslutning i de forskellige Foreninger, der have haft det til Behandling. Vor Forenings Bestyrelse har ligeledes givet

det sin fulde Tilslutning, og Sagen fremmedes saaledes, at Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart oprettedes paa et konstituerende Møde mellem Delegerede fra de forskellige Foreninger, som afholdtes i Kjøbenhavn d. 9. Juni d. A. Til Repræsentationens Formand valgtes paa dette Møde Kommandør N. J. Jespersen af Kjøbenhavn, til dens Næstformand Grosserer Ad. Carl af Kjøbenhavn. Fællesrepræsentationen er derefter traadt i Virksomhed, og Bestyrelsen har indmeldt Dansk Sejlskibsrederi-Forening i den og har foreløbig valgt sin Formand, Konsul J. Hintze, og Medlem af Bestyrelsen, Konsul P. Rechnitzer, til som Foreningens Delegerede at indtræde i den. Spørgsmaalet om dette Valgs Approbation saavel som om Foreningens fremtidige Stilling til Fællesrepræsentationen er opført paa Dagsordenen for den ordinære Generalforsamling i Aar.

Bestyrelsen tror, at Oprettelsen af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart betegner et betydeligt Fremskridt med Hensyn til en stærk Organisation af Sømandsstanden, og den tvivler ikke om, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening, saavel som de øvrige i Repræsentationen indtraadte Foreninger, gennem den ville vinde større Indflydelse og en sikrere Stilling i det offentlige Liv.

### Ændringer i Søloven.

Det vil være bekendt, at Ønskerne om Ændringer i forskellige af Sølovens Bestemmelser stedse ere blevne mere fremtrædende. Bestyrelsen maa for saa vidt anse disse Ønsker for fuldt berettigede, som det er utvivlsomt, at adskillige af Sølovens Bestemmelser i Praksis have vist sig højst uheldige. Imidlertid vilde det være ganske unyttigt, om Foreningen overfor Regering og Rigsdag tog Initiativet til at søge saadanne Bestemmelser ændrede, idet saadanne Ændringer sikkert kun kunne gennemføres, naar de søges gennemførte samtidig i Norge, Sverige og Danmark, hvis Sølove jo nu ere i det væsentlige overensstemmende. Bestyrelsen har derfor ment, at den mest hensigtsmæssige Vej, ad hvilken denne Sag i Øjeblikket kunde fremmes, var ved, at der paa det 4de nordiske Søfartsmøde i Stockholm i indeværende Sommer fra dansk Side fremkom Forslag til at optage denne Sag til Behandling. Efter at Bestyrelsen i denne Anledning havde rettet en Henvendelse til forskellige danske Søfarts-Foreninger, og efter at to af disse, Dampskibsrederi-Foreningen og Den almindelige danske Skibsfører-Forening af 1874, havde tilsagt vor Forening deres Støtte i denne Sag, indgav Bestyrelsen til Søfartsmødet i Stockholm en Fremstilling af sin Opfattelse og Forslag til en saalydende Resolution:

„Søfartsmødet opfordrer Bestyrelsen for Nordisk Skibsrederi-Forening til at indgaa til Regeringerne i Sverige, Norge og Danmark med et Andragende om at nedsætte en af Delegerede fra de tre Lande bestaaende Kommission til at tage under Overvejelse de Ændringer i de tre Rigers Sølove, der maa anses for mest ønskelige. Søfartsmødet anmoder Bestyrelsen om i sin Henvendelse til Regeringerne at fremhæve, at den af Mødet ønskede Revision af Sølovene gaar ud paa at faa ændret saadanne Bestemmelser i disse, der have vist sig at være praktisk uheldige, for saa vidt det kan ske uden at forrykke de almindelige Principper, hvorpaa de bestaaende Sølove hvile. og at Mødet derfor maa ønske, at Skibsfartens Repræsentationer i de tre Lande faar Lejlighed til at vælge et passende Antal af en eventuel Kommissions Medlemmer.“

Hvorledes det nordiske Søfartsmøde vil stille sig til dette Forslag, kan ved denne Beretnings Afslutning endnu ikke oplyses, men Bestyrelsen haaber, at den ved sit

Initiativ har bidraget til Fremme af en Sag, hvis Løsning vilde være af stor Interesse for Foreningens Medlemmer.

Bestyrelsen slutter denne Beretning med at rette en Tak til alle, der i det forløbne Aar have bidraget til at fremme Tilslutningen til Dansk Sejlskibsrederi-Forening, og med at rette den Opfordring til Foreningens Venner

omkring i Landet, at de fremdeles ville arbejde ihærdigt for Foreningens Vækst. Der er endnu en ikke ringe Del af den danske Sejlskibstonnage, der staar udenfor Foreningen. Bestyrelsen nærer det Haab, at Foreningens stærke Vækst i det forløbne Aar maa være et Vidnesbyrd om, at den Erkendelse vinder stedse større Fremgang i Sejlskibsmarinen, at kun ved at alle enigt staa samlede i en stærk Organisation ville vi formaa at vinde bedre Vilkaar for vor Næringsvej og Fremgang for vor Stand.

P. B. V.

John Hintze.

*L. Drechsel.*  
Sekretær.



ningen i danske Farvande“ og „Internationale Søvejsregler“, der begge kan gøre Regning paa at blive modtagne med Interesse i Søfartskredse, da deres Ikrafttræden jo daterer sig saa sent som Maj og Juli i Aar. Almanaken udmærker sig som sædvanlig ved sin klare og tydelige Fremstilling af de nautiske Data og burde alene af den Grund foretrækkes fremfor nogen anden.

## Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft.

Aktieselskabet Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft i Flensborg har i Anledning af sit 25 Aars Jubilæum — den 3. dennes — udsendt et Mindeskraft, der foruden et Overblik over Selskabets Virksomhed i de forløbne 25 Aar, er forsynet med gode Fotografier af Flensborg, Skibsværftet, Dokkerne samt de forskellige Værksteder med Maskiner. Den 3. Juli 1872 stiftedes Selskabet med en Aktiekapital af 675,000 M.; denne blev i Aarenes Løb gentagne Gange udvidet, til den i 1891 naaede sin nuværende Størrelse, 2,010,000 M. Efter at have begyndt med 3 Sejlskibe, byggede Selskabet 3 Dampere til Flensburger-Dampschiffahrt-Gesellschaft, og har derpaa stadigt udviklet sig og tæller nu blandt sine Kunder Redere fra Hamburg, Bremen, Stettin, Köln, Danmark og Norge. Antallet af Damp- og Sejlskibe, der ere udgaaede fra Værftet, er 168 med en Brutto-Tonnage af 219,824 Tons og med Maskiner af 96,902 I. H. K. Under Bygning er i Øjeblikket 6 Dampskibe, der tilsammen maale 21,680 Brutto Tons samt en Flydedok til Kjøbenhavn, der er Mage til Værftets egen. Blandt Nybygningerne bliver en Damper til Dtsch.-Austral. Dpfsch.-Gesellschaft i Hamburg, paa 5600 Br. T., det største Skib, der hidtil er leveret fra Værftet. De gode Resultater af de forløbne 25 Aars Virksomhed og det gode Navn, Værftet i den Tid har erhvervet sig, synes at varsle det en smuk Fremtid.

## Fragtmarkedet.

Det er ganske interessant for en kort Tid at følge Kornbørsens Bevægelser her hjemme; man vil som udenforstaaende sikkert studse over mangt og meget. I Handelsverdenen er det en ganske naturlig Regel, at man køber, naar Varen er billig, og søger at sælge i stigende Konjunktur. Den københavnske Kornkøbmand stiller sig imidlertid anderledes til Sagen, i hvert Fald betragtet i al Almindelighed. Naar Kornet er lavt i Pris, skulde man tro, vore Købmænd inddækkede deres Behov og saa laa stille og lurede paa Gevinsten, naar den kom ved de højere Priser; men herhjemme næres der en stille Afsky for Korn overhovedet, saa længe man kan købe for en Slik, og først naar Prisen gaar i Vejret, naar man med andre Ord skal ofre betydeligt mere paa de samme Kvanta, synes Interessen at vaagne hos vor hjemlige Kornmand; han køber ind og spekulerer paa den sidste yderligere Stigning, og han spekulerer i Reglen forkert.

Det er ikke her Stedet til at yde mere Kritik over dette Fænomen, der er kendt af alle paa den københavnske Børs; vi have blot villet fremdrage denne mærkelige Situation, for at man just nu vil kunne forstaa Grunden til, at det københavnske Fragtmarked i Kornbranchen ligger stille hen — Kornet er i lav Pris, og der gøres ingen Forretning. Heldigvis er den kjø-

benhavnske Børs ikke det Centrum, hvormed alting drejer sig, og den danske Taktik har endnu ikke sat sine Spor i Verdensmarkedet, hvor alt gaar paa normal Maade.

Vi maa da først erkende, at den sidste Uge hverken har bragt Skuffelser eller fremkaldt nye Forhaabninger, men vi havde jo heller ikke ventet nogen Forandring af Betydning i de nærmeste Dage, og vi ville gerne stille os taalmodige endnu en lille Maanedstid, naar vi da blot maa se den virkelige Forbedring indtraadt i alle Brancher. Vi have holdt Stillingen i sidste Uge, kun paa et enkelt Felt have vi maattet vige, men Grunden hertil var ekseptionel. Det var de mange skotske Helligdage, der bevirkede en dalende Tendens i Kulfragterne. Udsigterne til Bedring holder sig imidlertid, og naar Minearbejderen har tømt sit sidste Glas Whisky, naar Arbejdet paany udvikler sig rundt i de lange, smalle Gange under Jorden, da vil ogsaa det øvrige fornødne: „Priser, Fragter, Ekspeditioner“ virke normalt, og det lille Hul paany være stoppet.

Forøvrigt er Ugen ret interesseløs. Sortehavet ligger stadig stille hen, der er sluttet Azoff — 2 danske Havne 11/3 — 6 Pence ekstra for to Lastepladser, fremdeles Odessa 13,000 quarters 8/ N. C. Odessa L. H. A. R. 4000 Tons 25. Juli/10. August 7/—, Hamburg 7/6, Nicolaieff (B. O.) Rotterdam 8/—, samme Afladningstermin. Imidlertid synes der at komme noget mere Begær paa Efteraarsmaanederne, og Haabet paa Bedring er langt fra dalet, ja de fleste Redere holder endnu ivrigere Tonnagen aaben end før, ventende det rette Øjeblik til Befragtning. Amerika har ikke forandret sig, Østersøen heller ikke, og skulde vi i Dag aftrykke Befragtningerne fra disse Have, kunde vi lige saa godt henvise til vor seneste Beretning. Under disse Forhold finder vi det hensynsfuldere mod Publikum at standse uden at benytte de mange Tal, og vi ruste os allerede til næste Uge, der forhaabentlig vil bringe nye, gode Overraskelser.

Fra Helsingborg udbydes 8. Juli følgende Fragter: Helsingborg—Stettin Rm. 3,20 pr. 1,000 Kilo Jærnerts. Helsingborg til Stockholm 80/150 Tons 3 Kr. Lervarer, 80/100 Tons 3 Kr. Gødning; til Visby 100 Tons 3 Kr. do., Rønehavn 100 Tons 3 Kr. do., Reval 150 Tons 5 Rm. Lervarer, Petersborg 300 Tons 5 Rm. do., Kronstadt 100 Tons 5 Rm. do.

*Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.*

## Ugens Havarier.

Augusta, Dpsk. af Thisted, blev d. 8. ds. indslæbt til Frederikshavn med Skade paa Kedlerne, forarsaget ved Ildebrand. Skibet fortsatte senere til Thisted.

Prøven, Dpsk. af Kjøbenhavn, indkom d. 7. ds. til Stubbekjøbing Havn læk med 28 Tommer Vand i Lasten. Skibet var paa Rejsen fra Faxe til Wismar med Kalksten.

Johanne, Kuf af WRhenderfehn, strandede d. 7. ds. paa Rejsen fra England til Landskrona med Kul paa Sjællands Rev. Besætningen reddet, Skibet fuldt af Vand.

Maja, Skonnert, er paa Rejsen fra Stettin til Skotland med Byg indkommet til Christianssand læk og med uklare Pumper.

Louis F., Barkskib af Marseille, kom Natten til 8. ds. paa Rejsen fra Fecamp til Kotka paa Grund paa Saltholmen. Flot med Assistance af Svitzers, undersøgt og fortsat Rejsen.

August, 3/m. Skonnert af Heinasch, indkom d. 8. ds. hertil læk paa Rejsen fra Fowey til Riga med Porcellænsjord. Tættet af Dykker og fortsat Rejsen den 10. ds.

## Fra Sø og Land.

Dampskibet „Guernsey“, den bekendte Risdamper, er af Firmaet A. N. Hansen & Co. solgt til Dampskibsselskabet Østersøen. Skibet faar Navnet „Cimbria“.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Alexandra, Rolde, ankom til Riga 10. Juli, bestemt til Antwerpen. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Antwerpen 12. Juli, bestemt til New-castle. — Antwerpen, Caroc, ankom til Kbhvn. 11. Juli, bestemt til Algier. Batoum, Novorossisk og Odessa. — Castor, Holm, afgik fra Cadix 8. Juli, bestemt til Kbhvn. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Barcelona 12. Juli, bestemt til Italien og Messina. — Dagmar, Gade, afgik fra Messina 12. Juli, bestemt til Bari og Tarranto. — Douro, Brabrand, afgik fra Lissabon 10. Juli, bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Kihl, afgik fra Pera 11. Juli, bestemt til Samsoun, Trebizonde, Batoum og Odessa. — I. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Kbhvn. 8. Juli, bestemt til Valencia, Tarragona, Barcelona, Denia, Malaga. — Kiew, Rabe, afgik fra La Rochelle 12. Juli, bestemt til Le Havre og Kbhvn. — Kursk, Staal, ankom til St. Petersburg 11. Juli, bestemt til Finland. — Leopold II, Kruse, ankom til Antwerpen 10. Juli, bestemt til Kbhvn. — Louisianna, Jensen, afgik fra Rotterdam 9. Juli, bestemt til New-Orleans. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Batoum 9. Juli, bestemt til Novorossisk og Odessa. — Nicolai II, Jespersen, ankom til Antwerpen 7. Juli, bestemt til St. Petersburg. — O. B. Suhr, Lissner, pass. Kbhvn. 11. Juli, bestemt til St. Petersburg. — Omsk, Rasmussen, ankom til Antwerpen 8. Juli, bestemt til Kbhvn. — Tejo, Fenger, ankom til Riga 9. Juli, bestemt til Oporto og Lissabon. — Tomsk, Andersen, ankom til Antwerpen 12. Juli, bestemt til St. Petersburg. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Kbhvn. 12. Juli, bestemt til Antwerpen.

Anglo Dane, Kroman, afgik fra Anvers 11. Juli, bestemt til Libau. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 11. Juli, bestemt til Stettin. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom til Anvers 10. Juli, bestemt til Stettin. — Ceres, Corfitzon, ankom til Libau 8. Juli, bestemt til London. — Charkow, Fischer, ankom til Libau 9. Juli, bestemt til Kbhvn. og Hull. — Christian IX, Mollerup, ankom til London 5. Juli, bestemt til Kjøbenhavn og Königsberg. — Christianssund, Bay Schmidt, afgik fra Arendal 12. Juli, bestemt til Vestnorge. — Constantin, Bloch, afgik fra Kbhvn. 11. Juli, bestemt til Stockholm. — Fane, Clausson-Kaas, pass. Hanstholm 12. Juli vestg. — Frederik, Harboe, ankom til Pillau 11. Juli, bestemt til Kbhvn. og Hull. — Georg, Petersen, ankom til London 9. Juli, bestemt til Tørdok. — Jolantha, Jørgensen, ankom til Anvers 12. Juli, bestemt til Kbhvn. — Kasan, Thomsen, paa Bedding her. — Laura, Christiansen, ankom til Leith 12. Juli, bestemt til Færøerne og Island. — Louise, Gøtsche, ankom til Hull 12. Juli, bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Minsk, Olsen, ankom til Stettin 9. Juli, bestemt til Liverpool. — Morsø, Frisenette, ankom til Libau 12. Juli, bestemt til London. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 20. Juni, bestemt til Riga. — Nordjylland, Hansen, ankom til Kbhvn. 10. Juli, bestemt til Riga. — Perm, Christensen, ankom til London 11. Juli, bestemt til Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom til Kbhvn. 13. Juli, bestemt til Libau. — Romny, Lind, ankom til Hull 11. Juli, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Thyra, Ryder, ankom til Kbhvn. 2. Juli, bestemt til Færøerne og Island. — Valdemar, F. Sørensen, ankom til Kbhvn. 12. Juli, bestemt til Anvers. — Vendsyssel, H. F. Sørensen, ankom til Riga 8. Juli, bestemt til Anvers. — Maja, Jacobæus, ankom til Danzig 10. Juli, bestemt til Kbhvn. — Ella, Erichsen, ankom til Kbhvn. 11. Juli, bestemt til Danzig.

Ficaria, I. V. Fenger, afgik fra Kbhvn. 15. Juli, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Kofoed, afgik fra Leith 13. Juli, bestemt til Aarhus. — Esbjerg, C. Bentzen, afgik fra Odense 15. Juli, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 14. Juli, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 14. Juli, bestemt til Newcastle, via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 14. Juli, bestemt til Leith, via Aarhus og Aalborg. — Storebælt, J. P. Bay, afgik fra Newcastle 13. Juli, bestemt til Aalborg.

**Bstersøen.** Rita, A. P. Skov, afgik fra London 11. Juli, bestemt til Hull. — Yrsa, B. Larsen, afgik fra Baltasound 12. Juli, bestemt til Königsberg. — Patria, C. Andersen, afgik fra Grangemouth 29. Juni, ankom til Kbhvn. 3. Juli.

**Kjøbenhavn.** Jylland, H. Jensen, afgik fra Antwerpen 27. Juni, ankom til Riga 3. Juli. — Fyen, P. Hansen, afgik fra Reval 2. Juli, ankom til Rotterdam 10. — Carl Hecksher, A. G. Starck, afgik fra Sunderland 2. Juli, ankom til Kbhvn. 5. — Hafnia, H. E. Neergaard, afgik fra Helsingør 11. Juli, bestemt til Riga. — Russia, A. Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 12. Juli, bestemt til Riga. — Dania, C. Troensegaard, afgik fra Newcastle 30. Juni, bestemt til Hampton, — Normannia,

A. Rasmussen, afgik fra Dordrecht 6. Juli, ankom til Cronstadt 12. Juli.

**Thingvalla.** Island, Skjødt, afgik fra New-York 3. Juli, paa Rejse til Kbhvn. — Hekla, Laub, afgik fra Svinemünde 13. Juli, bestemt til Kbhvn. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kristianssand 2. Juli, bestemt til New-York.

**Union.** Olga, P. J. Jørgensen, afgik fra Antwerpen 30. Juni, ankom til St. Petersburg 8. Juli. — Anglia, O. Sørensen, afgik fra Reval 2. Juli, ankom til Amsterdam 10. Juli. — Scotia, H. Nielsen, afgik fra Archangelsk 21. Juni, ankom til Garston 10. Juli. — Frisia, N. N. Fisker, afgik fra Kbhvn. 1. Juli, ankom til Riga 3. — Gallia, N. L. Nielsen, afgik fra Helsingør 7. Juli, ankom til Riga 9.

**Esbjerg.** Nautik, Meinertsen, afgik fra Riga 12. Juli, bestemt til Preston. — Nerma, Degn, ankom til Trepport 13. Juli. — Nordseøen, Schmidt, afgik fra Amsterdam 8. Juli, ankom til Esbjerg 9. Juli, afgik fra Esbjerg 10. Juli, ankom til Methil 12. Juli.

**Urania.** Ekliptika, A. W. Callesen, afgik fra Burntisland 11. Juli, bestemt til Kronstadt. — Sirius, C. P. Jensen, afgik fra St. Petersburg 5. Juli, ankom til Rotterdam 12. Juli. — Saturn, J. Hansen, afgik fra St. Petersburg 12. Juli, bestemt til Hudiksvall. — Urania, Louis Lund, afgik fra Grangemouth 8. Juli, ankom til Kbhvn. 11. Juli. — Pallas, J. Christiansen, afgik fra Svinemünde 9. Juli, ankom til Reval 12. Juli, bestemt til Rotterdam.

**Anglo Dane.** Swarland, Andresen, afgik fra Bremen 10. Juli, bestemt til Warkworth.

**Nordseøen.** Nordland, Svendsen, ankom til Kotka 12. Juli, bestemt til Dünkerque. — Finland, Pii, afgik fra Burntisland 10. Juli, bestemt til Svinemünde. — Holland, Schmidt, afgik fra Methil 6. Juli, ankom til Wismar 9. Juli. — England, Petersen, ankom til Flensborg 9. Juli. — Russland, Albrechtsen, ankom til Warkworth 11. Juli, bestemt til Kjøge. — Tydskland, Jørgensen, ankom til Methil 10. Juli, bestemt til Korsør. — Skotland, Branth, ankom til Westervik 10. Juli.

**Norden.** Nordkap ankom til Kbhvn. 7. Juli fra Baltimore. — Nordpol ankom til Dunkirk 4. Juli fra Kronstadt. — Nordvest pass. Dover 7. Juli fra Archangel til Cette. — M. C. Holm ankom til Marseilles 2. Juli fra Umeå.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, ankom til London 10. Juli. — Agnete, Jensen, afgik fra W. Hartlepool 8. Juli, afgik fra Methil 13. Juli, bestemt til Kiel. — Hermia, Sørensen, afgik fra Riga 9. Juli, bestemt til Ghent. — Alice, Kræmer, ankom til Ghent 9. Juli. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Kiel 13. Juli, bestemt til Libau. — Bornholm, Petersen, afgik fra Riga 10. Juli, bestemt til Newcastle. — Ajax, Brorsen, afgik fra Lübeck 10. Juli, ankom til Libau 12. — Göteborg, Madsen, ankom til Stockholm 5. Juli. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Baltasound 13. Juli, bestemt til Königsberg. — Rønne, Hintze, afgik fra Stettin 12. Juli, bestemt til Riga. — Nauta, Steen, ankom til Aberdeen 11. Juli. — Marstrand, Jensen, afgik fra Baltasound 12. Juli, bestemt til Stettin. — Kjøbenhavn, Dam, ankom til St. Petersburg 27. Juni.

**Dannebrog.** Amalienborg, Schultz, ankom til Blyth 12. Juli. — Christiansborg, Petersen, ankom til Kbhvn. 12. Juli. — Frederiksborg, Kühn, afgik fra Rotterdam 13. Juli, bestemt til Methil. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Frederikshavn 10. Juli, bestemt til Dünkirque. — Rosen, Fischer, afgik fra Kotka 9. Juli, bestemt til Calais. — Uranienborg, Olsen, ankom til Lübeck 12. Juli. — Jomsborg, Schultz, afgik fra Dieppe 10. Juli, bestemt til Boness. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Glasgow 9. Juli, bestemt til Kbhvn.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Jægersborg, Andersen, afgik fra Newcastle 14. Juli, bestemt til Stockholm. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Skellefteå 7. Juli. — Skodsborg, Jensen, ankom til Burntisland 9. Juli. — Guldborg, Schmidt, ankom til Kbhvn. 12. Juli. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Rotterdam 11. Juli.

**Danmark.** Rolf, Hahn, afgik fra Kbhvn. 12. Juli, bestemt til Libau. — Thorvaldsen, Pii, ankom til Grangemouth 13. Juli. — Absalon, Skjødt, ankom til Riga 6. Juli. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Kronstadt 8. Juli. — Hamlet, Sommer, afgik fra Newcastle 9. Juli, bestemt til Riga, pass. her 12. — Helge, Matthiessen, afgik fra Cardiff 10. Juli, bestemt til Kronstadt.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Blyth 6. Juli, ankom til Kronstadt 13. Juli. — Frode, H. W. Wris-

berg, afgik fra Sunderland. 10. Juli, bestemt til Stettin. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Jakobsstad 9. Juli, bestemt til Rouen. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Riga 10. Juli, bestemt til Dunkerque. — Svend, Chr. Holst, afgik fra Rotterdam 8. Juli, ankom til Blyth 10. Juli. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Riga 8. Juli, bestemt til West Hartlepool. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Riga 11. Juli, bestemt til Ghent. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Stettin 10. Juli, bestemt til Riga. — Olaf, C. A. Jørgensen, afgik fra Skellefteå 9. Juli, bestemt til Grimsby. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Rotterdam 7. Juli, ankom til Blyth 9. Juli. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Libau 5. Juli, ankom til Grangemouth 12. Juli. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Kbhvn 10. Juli, ankom til Reval 13. Juli.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, J. Jørgensen, afgik fra Kronstadt 1. Juli, ankom til Rotterdam 8. — Alex. Shukoff, P. Stoltenberg, afgik fra Methil 6. Juli, bestemt til Kronstadt. — H. Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Mesen 8. Juli, bestemt til London. — Russ, Jensen, afgik fra Riga 11. Juli, bestemt til Rouen.

**Heimdal.** Martha, A. V. Knudsen, afgik fra Tynen 7. Juli, ankom til Kbhvn. 10. Juli.

### Sejlskibe.

**Fans. Nordby.** Dorane, Rødgaard, afsejlet fra Port Natal 19. Juni til Barbados. — Elisabetha, Fischer, ankom til Falmouth 7. Juli, afsejlet fra Falmouth 8. Juli til Hamburg. — Johanne, Nielsen, præjet 3. Juni paa 26° N. Br., 21° V. L. — Hans, Jensen, ankom til Antwerpen 9. Juli fra Corinto. — Franz Schwalbe, Poulsen, ankom til Azorerne 10. Juli fra Sydhavserne. — Gladstone, Christiansen, afsejlet fra Sundwall 10. Juli til Härnas, ankom dertil 11. Juli. — Busy Bee, Sonnicksen, passeret Portland 9. Juli vestgaaende. — Medor, Svarrer, afsejlet fra St. Pierre (Martinique) 6. Juni til Trinete, at laste til Bordeaux.

**Rønne.** Nestved, Larsen, ankom til Rügenwale 4. Juli. — Coureer, Holm, ankom til Windau 3. Juli. — Veset, Lund, ankom til Middlesborough 4. Juli. — Herman Olsen, Jensen, ankom til Kjøbenhavn 6. Juli. — Odin, Møller, ankom til Kjøbenhavn 8. Juli. — Prøven, Bidstrup, ankom til Stockholm 9. Juli. — Klara Marie, Koføed, ankom til Kjøbenhavn 10. Juli.

**Aalborg.** Kristine, J. K. Jensen, afgaaet fra Methil 7. Juli, bestemt til Hals, og ankommet dertil 12. Juli.

**Fans. Sønderho.** Clara, Carstensen, afg. 17. Juni fra Bahia til Havre. — Fides, Sørensen, afg. 11. Juni til Hamburg fra Celastine. — Mary, Lydom, afg. 8. Juli fra Halmstad til Burntisland. — Ribe, Skov, afg. 10. Juli fra Cork til Canada.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich 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.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Sverig.** Ved *Karlskrona* er i Krigshavnen funden en 18 og en 19 Fods Grund. 56° 9' 15" N. Br. 15° 34' 45" Ø. Lgd. Ved hver Grund udsættes en Stage med Kryds.

**Botniske Bugt.** I Nærheden af *Batteruddens* Fyr, ved Indløbet til *Hudiksvall*, er til Forsøg udlagt en Lystønde.

**Finland. Botniske Bugt. Sastmola.** Ved 21 Fods Grunden *Skarförsten* er i 23 Fod Vand udsat en rød og hvid Stage med Kors og Ballon, 2<sub>0</sub> Kml. S. 68° V. fra Baaken paa *Skarför*. 61° 48' 50" N. Br. 21° 15' 4" Ø. Lgd.

V. for den V.-ligste af Grundene *Räkikari* med 12 å 21 Fod er i 29 Fod Vand udsat en sort og hvid Stage med en nedadvendt over en opadvendt sort Kost, 2<sub>0</sub> Kml. N. 85° V. fra Baaken paa *Skarför*. Ø. for den Ø.-ligste af Grundene er i 29 Fod Vand udsat en hvid og rød Stage med en opadvendt over en nedadvendt rød Kost. Grundens lægeste ligger 2<sub>0</sub> Kml. N. 88° V. fra Baaken paa *Skarför*. 12 Fods Grunden ligger paa 61° 49' 67" N. Br. 21° 15' 20" Ø. Lgd.

**Råfsö.** V. for 24 Fods Grunden *Fädikari* er i 29 Fod Vand udsat en sort og hvid Stage med en nedadvendt over en opadvendt sort Kost, 4<sub>0</sub> Kml. S. 75° V. fra Baaken paa *Aspskär*. 61° 44' 6" N. Br. 21° 18' 13" Ø. Lgd.

V. for 11 Fods Grunden *Winter* er i 29 Fod Vand udsat en sort og hvid Stage med en nedadvendt over en opadvendt sort Kost. Grundens lægeste ligger 2<sub>0</sub> Kml. N. 40° V. fra Baaken paa *Stora Enskär*. 61° 42' 43" N. Br. 21° 19' 28" N. Lgd.

**Rusland. Kronstadt.** Den røde Stage med rød Kost ved 27 Fods Grunden N. for *Nikolajev* Ledefyrline er flyttet og staar nu 6,640 Alen S. 14½° Ø. fra *Tolbukhin* Fyrtaarn.

**Tyskland.** Mellem *Stralsund* Havn og *Altefähr* Banegaard er gravet en 12 Fod dyb Rende til Færgerne. Ved *Stralsund* er Renden paa N.-Siden afmærket med 6 sorte og hvide Spirtønder og paa S.-Siden med 6 gule Spidstønder,

og ved *Altefähr* paa N.-Siden med 3 sorte og hvide Spirtønder og paa S.-Siden med 3 gule Spidstønder. De yderste Tønder paa begge Sider have Kurv paa Toppen. Om Vinteren ombyttes Spidstønderne med Prikker og Spirtønderne med Vagere med samme Farve.

I *Vierendehl Strom* er paa Grund af Tilsanding mellem de sorte Spidstønder Nr. 5 og 6 udsat to Prikker og mellem de røde Spirtønder E og F. udlagt en lille rød Vager.

### Kattegat og Skagerrak.

**Norge. Hvaler.** Den 15de Juli 1897 forandres følgende Fyrlamper saaledes:

*Asnalsundet* Fyrlampe viser rødt Lys fra S. 22° Ø. til S. 6° Ø., fri V. om *Skjelgrunden* og *Arveøen*, hvidt Lys fra S. 6° Ø. til S. 7° V., grønt Lys fra S. 7° V. til S. 24° V., over *Svartskjær* og *Trestenene*, og hvidt Lys fra S. 24° V. til S. 31° V., fri Ø. om 10 Fods Buen ved *Akerøen*, forøvrigt uforandret. 59° 3' 15" N. Br. 10° 55' 20" Ø. Lgd.

*Papperhavn* Fyrlampe viser rødt Lys fra N. 47° Ø. gennem N. til N. 28° V., fri V. om *Osgrund* og *Skærene* langs *Onsølandet*, og grønt Lys fra N. 35° V. til N. 55° V., over *Nordre Skaarstenen*, *Strutskrakkene* og *Misingerne*, forøvrigt uforandret. 59° 6' 30" N. Br. 10° 50' 20" Ø. Lgd.

**Mannefjorden.** Den 1ste Juli 1897 tændes *Hatholmen* Fyr igen. Det viser hvidt, fast Lys fra N. 43° V. gennem N. og Ø. til S. 4° Ø., hvidt Hurtigblink fra S. 4° Ø. til S. 15° V.: 58° 0' 5" N. Br. 7° 27' 20" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Norge.** Den 15. Juli 1897 forandres følgende Fyrlamper: *Skaar* Fyrlampe, *Langenuen*, viser Mørke over *Haamannanes* Ø. for S. 13° Ø. 59° 54' 25" N. Br. 5° 32' 0" Ø. Lgd.

*Skjælinger* Fyr viser Mørke over *Torskølandet* Ø. fra N. 26° V. og rødt Lys over *Kværna* og *Agnørerne* fra N. 63° V. gennem V. og S. til S. 20° Ø. 60° 36' 35" N. Br. 4° 57' 0" Ø. Lgd.

Den 15de Juli 1897 tændes *Lille Lauersø* Fyrlampe, *Langenuen*. Den viser vekslende Fyr fra N. 48° V., fri Ø. om *Fladøfluen* og *Kjyrholmen*, gennem N. og Ø. til S. 24° Ø., fri Ø. om *Øspøskjær*. Fyret vises fra et hvidt, 10 Fod højt Jærntaarn paa det højeste af Øen. Flammens Højde: 42 Fod. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 60° 8' 55" N. Br. 5° 15' 20" Ø. Lgd.

En rød Fløjetønde er udlagt ¼ Kml. V. for *Klausgrunden*. 58° 46' N. Br. 5° 27' Ø. Lgd.

**Tyskland.** I *Falsches Tief* ligger følgende Tønder saaledes: Sort og rød Anduvnings-Tønde. 54° 4' 2" N. Br. 8° 33' 18" Ø. Lgd.

Sort Spidstønde Nr. 1.	54° 2' 19"	—	8° 35' 44"	—
— Nr. 2.	54° 1' 16"	—	8° 36' 36"	—
— Nr. 4.	54° 0' 3"	—	8° 37' 55"	—
— Nr. 5.	53° 59' 20"	—	8° 38' 20"	—
— Nr. 6.	53° 58' 46"	—	8° 39' 40"	—
Rød Spirtønde F.	53° 58' 20"	—	8° 39' 50"	—

**Elben.** Sort Spidstønde Nr. 18, S. for *Medem Sand*, ligger paa 53° 50' 52" N. Br. 8° 49' 34" Ø. Lgd.

Paa den yderste Ende af den V.-lige Dæmning ved Indløbet til *Brunsbüttel* Havn staar en Baake med Kurv.

**Holland. Zeegat van Terschelling.** I *Noorddoostgat* er Vraget af Damperen „*Mula*“ borttaget og Afmærkningen indtaget.

**Zuiderzee.** I *Scheurrak* er Dybden ved den sorte Kugletønde Nr. 3 med Diamant, *Riepél*, og den sorte Vager med afkortet Kegle tæt ved den 11½ Fod, ved Spidstønde Nr. 1, 9½ Fod og midt imellem dem 12½ Fod.

**Zeegat Hoek van Holland.** I Indløbet til *Nieuwen Rotterdam* *Waterweg* er Dybden nu 25½ Fod, daglig Lavvande, hvilket er Udgangspunkt for Tidevands-Signalerne.

**Dybde i Nieuwen Rotterdam *Waterweg.*** *Zuuden*, *Hoorn* og S.-Siden af Farvandet langs *Rosenburg* kan ved Lavvande besejles med 22 Fods Dybgaaende.

**Zeegat van Goeree.** I *Haringspliet* ere flere Tønder flyttede lidt efter Farvandet.

**Zeegat van Brouwershaven.** Et Fartøj er sunket i 7 Fv. Vand paa *Brunnisse* Red. En grøn Stumpstønde er udlagt ved Vraget, og om Natten vises en Lanterne fra Masten, som er over Vandet 51° 39' 44" N. Br. 4° 7' 0" Ø. Lgd.

I *Oost Hellegat* ligger den rød og sort lodret sribede Lystønde H G i 14 Fod Vand. 51° 42' 44" N. Br. 4° 23' 22" Ø. Lgd.

I *Oost Hellegat* er den mindste Dybde 9½ Fod. I *Hollandsch Diep* ere følgende Tønder flyttede saaledes: Rød og sort vandret sribet Kugletønde Nr. 8 med Diamant, H D, i 16 Fod Vand, 51° 41' 50" N. Br. 4° 34' 34" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 3 med afkortet Kegle Z H D i 19 Fod Vand. 51° 41' 50" N. Br. 4° 34' 17" Ø. Lgd.

I *Ouden Overval* er den mindste Dybde mellem Kugletønderne Nr. 8 og Nr. 7, H D, 8 Fod.

**Frankrig.** Ifølge Meddelelse fra det franske Marineministeriums hydrografiske Afdeling er Pladsen for Fyrskibet „*Dyck*“ uforandret som angiven i Kort og Fyrlister.

**Skotland.** Fyrskibet „*Aberlay*“ er midlertidig ombyttet med en rød og hvid vandret sribet Tønde. 56° 27' 15" N. Br. 2° 41' 30" V. Lgd.

### Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**Frankrig. Saint Malo.** Ved *Plateau des Rats* er funden en 4 Fods Grund c. 1 Kbl. N. 45° V. fra den 21 Fod høje Klippe. 48° 40' 30" N. Br. 2° 3' 25" V. Lgd. og en 3 Fod høj Klippe c. 1 1/2 Kbl. N. 48° Ø. for den 16 Fod høje Klippe paa *Plateau des Rats*.

**England.** I *Bristol Channel* ere *Lloyds Signal-Stationer* oprettede:

Paa *Penarth* Havnehoved, S. for *Penarth Head*. 51° 26' 5" N. Br. 3° 9' 45" V. Lgd.

Paa *Mumbles* Fyrtaarn, *Swansea Bay* V.-Side. 51° 34' 0" N. Br. 3° 58' 10" V. Lgd.

**Skotland. Firth of Clyde.** Den 28. Juni 1897 er det hvide og røde, faste Fyr ved *Garvel Dock*, *Greenock*, slukket og paa *Yderenden* af *Havnehovedet* tændt et hvidt Blinkfyr, der hver 1/2 Minut viser Tre-Blink. 55° 56' 55" N. Br. 4° 43' 55" V. Lgd.

Saamtidig er rød Spidstønde Nr. 1 ved S.-Siden af *Farvandet* N. for *Garvel Point* ombyttet med en Lystønde, der hver 1/4 Minut viser To-Blink.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig.** Den sorte Spidstønde Nr. 3 med Cylinder ved Indløbet til *Canal de Marennes* er nu hvid og sort vandret stribet med Diamant. 45° 47' 2" N. Br. 1° 7' 37" V. Lgd.

**Gironde.** Om kort Tid ombyttes Spirtønden, som ligger i *Passe Sud*, hvor Kursen skal forandres, med en rød Spidstønde med Kegle. 45° 31' 29" N. Br. 1° 10' 14" V. Lgd.

Ved Vandstandsmaaleren paa *Pointe de Grave* er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 10 Fod. 45° 33' 48" N. Br. 1° 3' 32" V. Lgd.

**Canariske Øer.** Fyret paa Øen *Alegranza* viser i over 2 Kml. Afstand hvide Blink af 4 à 5 Sekunders Varighed fulgte af 10 à 11 s. Mørke.

**Nova Scotia. Northumberland Strait.** Fyret paa *Kings Head*, ved Indløbet til *Merigomish Harbor*, er permanent slukket.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Boston Bay. Massachusetts. Egg Rock** røde, faste Fyr er midlertidig flyttet til en Træbaake tæt SØ. for Fyrtaarnet. Flammens Højde og Art ere uforandrede.

**Nausett Harbor. SØ.** Et Vrag med en Mast over Vandet ligger sunket fra *Nausett* Baaker i S. 24° Ø. og fra *Orleans* Rednings-Station i N. 76° Ø.

**New-York.** Fyrskibet „*Fire Island*“ er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 39. Det viser to hvide, faste Fyr og giver Taagesignal med en 12 Tommer Dampfløjte. To-Stød hver 1/2 Minut. Skroget er rødt, mærket „*Relief*“ Nr. 39“ med hvidt paa begge Sider.

**New Jersey.** Fyrskibet „*North-East-End*“ ombyttes omtrent den 16. Juli 1897 midlertidig med en rød Fløjtetønde. 38° 58' N. Br. 74° 30' V. Lgd.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italien.** Det hvide, faste Fyr paa *Yderenden* af *Molen Manfredi* ved *Salerno* er igen tændt.

En rød, cylindrisk Fortøjtønde er i 22 Fod Vand udlagt c. 1 Kbl. uden for Broen *Maestro* ved Øen *Montecristo*.

**Kreta N.-Kyst.** Paa Kap *St. John (Aghios Joannis)* ere de to hvide, faste Fyr igen tændte.

**Rusland.** Ved *Novorossisk* Havn ere følgende Fyr tændte: Paa Ø.-Molens Hoved et Fyr, der viser hvidt, fast Lys fra S. 80° Ø. til S. 28° Ø., hvidt fast Lys med rødt Et-Blus af 4 s. Varighed hver 11 Sekunder fra S. 28° Ø. til S. 18 1/2° Ø., over Løbet mellem Grundene *Penai* og *Sudjuk*, og hvidt, fast Lys fra S. 18 1/2° Ø. gennem S., V. og N. til N. 10° Ø. Fyrapparat af 3. Orden. Flammens Højde: 42 Fod. Synsvidden: 7 1/2 Kml. 44° 48' 22" N. Br. 37° 48' 16" Ø. Lgd.

Paa V.-Molens Hoved et rødt, fast Havnefyr, der lyser fra N. 80° V. gennem N., Ø. og S. til S. 10° V. Flammens Højde: 31 Fod. Synsvidden: 6 1/2 Kml. Med Storm kan Fyret ikke altid tændes.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida.** I Indløbet til *Cedar Keys* er den røde Spidstønde Nr. 8, *Turning Point* Tønden, tæt ved *Turning Point* Baakefyr, inddragen.

**Jamaica. Port Antonio.** Tønden, som laa Ø. for *Navy Island*, er ombyttet med en 14 Fod høj, rød Baake med Kegle, der ligger 3 1/2 Kml. S. 65° V. fra *Folly Point* Fyr. 18° 11' 25" N. Br. 76° 27' 20" V. Lgd.

Den tidligere rød og hvid vandret stribede Baake med Firkant er nu rød og hvid lodret stribet.

Den grønne Tønde SV. for *Navy Island* er ombyttet med en grøn Baake med grøn Ballon og mærket „*Wreck*“.

Paa *Folly Point* er anbragt to Baaker med hvid, rund Skive med sort Centrum, i S. 75° V. og N. 73° Ø. fra hinanden. Den V.-lige Baakes Plads: 18° 11' 27" N. Br. 76° 27' 0" V. Lgd.

**Bahama Øer.** En Grund med 9 à 17 Fv. Vand, 1 1/2 Kml. i Gennemsnit, er funden S. for *Cat Island*, fra *Hawks Nest Point* i S. 26° Ø. og fra *Columbus Point* i S. 61° V. 24° 2' 0" N. Br. 75° 29' 50" V. Lgd.

**Brazilien.** I Maj 1897 kunde Barren ved *Rio Grande do Sul* i 28 Dage passeres af Skibe med et Dybgaende af 12 Fod.

**Argentina. San Blas.** Baaken ved *Northeast Bank* ved Indløbet til *San Blas* findes ikke. 40° 32' 40" S. Br. 62° 9' 40" V. Lgd.

## Kjøbenhavns Børskurs d. 14. Juli 1897.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk.....	101 1/2	101 1/2	101 3/4
Thingvalla.....		10	10 1/2
Danmark.....		84	84 3/4
Norden.....		114 1/2	115
Kjøbenhavn.....	91 1/4	91 1/4	91 1/2
Carl.....	52 1/2	52 1/2	52 3/4
Dannebrog.....		106	107
Skjold.....	73 1/4	73 1/2	73 1/2
Heisingers Dampsk.....		36	40
Østersøen.....		58	63
Nordseen.....		—	—
Torm.....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		86 1/2	90
Dansk-russisk Dampsk.....		—	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk.....		—	—
5% — — — — —		—	—
5% Thingvalla 1880.....		99	100
5% — — — — — 1894.....		—	—
5% Norden.....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats.....		—	—
3 1/2% uopsig. Stats.....		100 1/2	101
3 1/2% Husejer Kreditk.....		94 3/4	95 1/2
3 1/2% Kbhvns Kreditf.....		94	94 1/4
3 1/2% Østift. Kreditf. 6 Ser.....	96 1/4	96	96 1/4
4% — — — — — 6 — — — — —		97 1/2	98
3 1/2% Landkreditk. 3 — — — — —		95 1/4	95 1/2
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....	157	157	157 1/2
Privatbank.....		123	123 1/4
Landmandsbank.....		126	126 1/2
Handelsbank.....		124 3/4	125
Burm. & Wain.....	102 1/2	102 1/4	102 1/2
Helsingers Jernsk.....		109 1/4	110
Sukkerfabr.....	88 1/2	88 1/4	88 1/2
Bryggeri Aktier.....	115	114 3/4	115

### Vekselkurser.

	åvista Sælger.	to d. d. Køber.
Hamburg.....	88.95	88.80
London.....	18.11	18.08
Paris.....	72.25	—
Amsterdam.....	150.15	—

### Notering paa Berlins Børs d. 1. Juni 1897.

Russiske Noter.....	216.65
4% Russiske Consols.....	103.75
4 1/2% — — — — — Boden Kredit.....	105.50
6% Mexikanske.....	99.10
5% Rumænske Stats.....	101.10
4% — — — — — 1890.....	90.90

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 54,000, „Thingvalla“ 20,000, „Danmark“ 24,000, „Norden“ 4,000, „Kjøbenhavn“ 12,000, „Carl“ 10,000, „Skjold“ 16,000.

**Møller & Rée,**

Bankforretning, Ved Stranden 16.

# Agentur for udenlandske Søassurance- Selskaber.

Søforsikringselskabet  
**ØRESUND,**  
MALMØ,

tegner Forsikringer ved  
**BERGH & OWEN,**  
Kjøbenhavn K.,  
Holmeits Kanal 20.  
Telefon 97.  
Telegram-Adr. „Tonny“.

**W<sup>M</sup>. R. SCHOU.**  
31. HAVNEGADE.  
KJØBENHAVN K.  
Telegramadresse: Rigstelefon:  
Willschou. Nr. 3876.  
GENERALAGENT for  
„**POMERANIA**“,  
See- und Fluss-Versicherungs  
Gesellschaft i Stettin.

**EMIL SCHIOTT,**  
Glas- & Porcellæns-  
Forretning.

51 **STORE KONGENSGADE** 51  
KJØBENHAVN K.  
Telefon 4522.  
Glas og Porcellæn udlejes.

**J. A. Thiesson,**  
Smør-, Æg- & Osteforretning.  
Leverandør i Skibsproviant.  
Oprettet 1814.  
Raadhusstræde Nr. 2 B,  
Kælderen  
(ikke Hjørnekælderen),  
Kjøbenhavn K.

**E. Husted & Co.**  
Merchants & Ship Brokers  
Newcastle on Tyne.  
Telegrams: H U S T E D.

**Dr. med. Goldschmidt,**  
Klinik for  
Hud- og Kønssygdomme.  
Hovedvagts-gade 8, 1. Sal.  
Kl. 12—1 og 7—8.

**Café van Zandt,**  
St. Annæ Plads 6,  
Hjørnet af Strandstræde,  
Kjøbenhavn,  
anbefaler sin Restaurant fran-  
çais med alle Aarets  
Specialiteter.  
**H. J. Pedersen.**

# LANDMANDSBANKEN

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

**YOCARINI** CIGARETTEN 100 Stk. 2 Kr. Verdensberømt  
TOBAKKEN pr. Pd. 5 Kr. og billig.  
kun ægte Vilh. Jørgensen. Østergade 61. en gros

**HÄNSCHELL & C<sup>o</sup>.**  
BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører  
Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastep-  
pladsen (og assures ved os, om ønskes) mod Remisse fra  
Lossepladsen i Europa til vore Banquiers, Herr Brødr. Trier  
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:  
**HÄNSCHELL, Barbados.**

## Bunkerkul

faaes billigst og hurtigst i Sundet fra vor Kulhulk  
Lydia.

**The Sound Coal Hulk Lim.**

**Enhver Kaptajn,** som vil  
spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste  
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon **G. W. Møller, Dragør.** Telefon  
Nr. 6. Nr. 6.

Alle fortløbende Varer med Udførselsgodtgørelse.  
Alt sælges mod Efterkrav. Prislistes sendes paa Forlangende.

## Nienstædt & Co.

(Kunstindustri-Museum):

Lager af amerik., engelske, franske og tyske Værktøjmaskiner.  
Værktøj, File, engl., svensk og tysk Staal. File ophugges.

## Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.  
Kjøbenhavn og Lübeck.

## Fanø praktiske Sømændsskole.

Saavel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver  
Tid. Nærmere Oplysninger ved

**P. H. Clausen,**  
Nordby, Fanø.

**Holm & Collerup,**  
Skibssmedie og Maskinfabrikker,  
Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

## Jærnskibs- og Maskinreparationer

udføres solidt, hurtigt og billigt.

# Bjerre & Rømer, Skibsmæglere.

Agenter for  
Kullens Enskilda Assurans-  
Förening.

## N. CHR. RØNNES

SKIBSSNEDKERI.  
TELEFONNUMMER C 1766.  
ST. ANNÆGADE 3.  
KJØBENHAVN C.

## Frits Ortmann,

Overretssagfører  
Amagertorv 16. Tel. 3225.

## C. V. Buchs Kjød-Udsalg,

Slagterbutikken 6 og 7, Nicolai Taarn,  
anbefaler sig til de ærede

Skibsprovianteringshandlere.

Leverandør til Marinen og til  
Kejseryacht »Standart«.

HAVANNA-  
CIGARER.

\*\*  
\*\*

**Vilh. Sunnert**

11

BREDGADE 11.

## Hotel Toldboden,

Toldbodvejen 40.  
anbefaler sin hyggelige Café & Re-  
staurant samt sine ny monterede Værel-  
ser i et æret Publikums velvillige Erin-  
dring. /Erbødigt

Daniel Rasmussen.

## C. M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.  
Fine, kraftige Kvaliteter.

Udsalg:

Østergade 10, Kjøbenhavn.

## O. Larsen,

Kunstfyrværker & Illuminater,  
Eriks-gade 7, Stuen,  
Kjøbenhavn V,  
anbefaler sig med Skibs-Signal,  
Lys, Raketter og Kanonslag,  
Festfyrværkerier og  
Illuminationer.

## 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.

## Hobro og Mariager Fjord.

Det bringes herved til almindelig Kundskab, at Sejldybden paa Hobro og Mariager Fjord, samt paa den uden for Fjorden værende Barre, nu er uddybet til 12 Fod med daglig Topvande. Paa Fjorden findes Bugserbaad.

Hobro og Mariager fælles Havneudvalg,  
i Februar 1897.

## Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og Pakninger til Skibsbrug.

Telefon 1346.

Firma i Kjøbenhavn:  
Raadhustræde 4.

## P. Otzen & Thorstenson,

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Manometre. \* Vacuummetre. \* Tællemaskiner.

Reparationer udføres.

Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpeklapper etc.

Fabrik:

Kontor og Lager:

Ryøsgade 105.

Gøthersgade 24.

## CARL KRARUP,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“, „J. P. Dillberg“,  
og „Falken“ i Farten

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationerne samt

„Eolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

## NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde.

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

## HOLGER J. NIELSEN.

Lager af Værktøj, Metal & Isenkram for Metal-  
og Jærindustrien.

STUDIESTRÆDE 14.

Telefon 2597.

## Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

## Direkte Import en gros af amerikanske Træsorter.

Nød, Whitewood samt Eg ogsaa i spejlskaaren Vare, Mahogni i alle Dimensioner anbefales Forbrugere. Varerne ere prima og damptrøede og Priserne de billigste.

Telefon 3338.

EMIL HAMMELEV, Store Kongensgade 81, Bagb.

## Ludvig Lund.

Mekanisk og elektroteknisk Etablissement.

Enrepræsentant

for elektrizitäts-Aktiengesellschaft

vorm. Schuckert & Co.

Autoriseret Installatør af elektriske Belysnings- og Kraftoverdragningsanlæg. Elektromotorer og Dynamoer. Elektriske Elevatorer, Hejseapparater og Ventilatorer. Galvanoplastiske Anlæg.

St. Regnegade 26. Kjøbenhavn K. Telefon Nr. 992.

## PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg, regular line of steamers between Brazil and Copenhagen & vice versa. Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean Portugal and Copenhagen & vice versa. Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“.

## Prima røgede Skinker.

Store Partier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker 40—60 Øre pr. Pd. efter Størrelse samt alle Slags prima ferske, saltede og røgede Victualievarer anbefales til meget lave Priser.

Højbroplads 12 ved Gammelstrand.

Videreförhandling: S. JOHANNESSON, Hauserpl. 32.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaliseringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Valdemarsg. 24. V.

Telefon 2290.

Telegr.-Adr.: Asbest.

## H. KIRSCHNERS

tekniske Maskinhandel og Lager,

Toldbodvej 22. Kjøbenhavn K.,

anbefaler

Olier, Pakninger og øvrige Dele til Brug for Sø- og Landmaskiner. Angus originale Pakning., den verdensberømte orig. Bjørnepakning med indregistreret Vare-Mærke samt Tucks originale Patent-Pakninger. Mangeaarig Erfaring som Iste Maskinmester i Dampskibsselskabet „Torm“ garanterer jeg for Levering af kun prima Varer. Ordres til Provinserne ekspederes fragtfrit.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

### AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Pettiline à 45 mm Bredde 25 Øre.  
De øvrige Sider — — — — — 20 —  
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 TORSDAG.

Nr. 29.

Kjøbenhavn, Torsdag den 22. Juli 1897.

4. Aarg.

**INDHOLD:** Det 4de nordiske Nordiske Søfartsmøde. (Sluttet). — Losning fra Sejlskibe af Sækkegods. — Sø- og Handelsretsdøm. — Fragtmarkedet. — Bekendtgørelse angaaende Beskaffenheden og Anbringelsen af Lanterner og Lyd-Signalapp. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

**Anders Nielsen,**  
Fredericiagade 27.  
**Største Lager**  
af  
 **Fedevarer.**

**P. A. Freilev,**  
Ølaffapningsanstalt,  
Pilestræde 18, Kjøbenhavn K,  
prisbelønnet Nakskov, Slagelse  
og senest Malmö 1896  
for god Aftapning,  
anbefaler Gl. Carlsberg Lagerøl, Pils-  
nerøl, Porter samt alle øvrige Øl-  
sorter. — Telefon 279.

**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.

**LINOLEUM**  
og  
**VOXDUG**  
til  
**Kahytter og Trapper,**  
bedste Fabrikata.  
**E. MEYER,**  
St. Kjøbmagergade 26.

Telefon 1268.

Telegr.-Adr.: Nilsson 167.

**CARL NILSSON.**

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.

Amaliegade 36. Kjøbenhavn K.

(forhen Amaliegade 37).

Største Lager her paa Pladsen af alle Sorter Maskin- og Cylinder-Olier, Smørelser og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige Artikler for Dampmaskiner.

**Eneforhandling af:**

Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil. Zynkara. (Til Forebyggelse af Tæring, Syre- og Kedelstensdannelse). Angus' Special Pakninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent Kamelhaars Drivremme. \*Kerasha. Patent Træ-Remskiver.

Den anerkendte

**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nisson,**

Telefon 120.

Nyhavn 58, Kjøbenhavn.

**Norsk Margarine**

fra **Fabriken Mercur, Christiania,**

der er anerkendt som det fineste og mest holdbare Fabrikat i Verden,  
faas i

Hovedoplaget for Danmark

hos

**Johansen & Bruun,**

Telefon 3210. Kompagnistræde 14 & 15. Telefon 3210.

**Smør** i alle holdbare Kvaliteter føres til billigste Priser.

**Howaldtswerke, Kiel.**

Skibsværft, Maskinfabrik,  
Staal-, Jærn- & Broncestøberi.

Dampskibe af hvilkensomhelst Størrelse.

Stationære Dampmaskiner.

Pumper & Muddermaskiner.

Doktagninger og Reparationer af Skibe.

Maskin- og Kedelreparationer.

Patenteret Hydro Pneumatiske Aske Ejector  
for Skibe.

Howaldts Metalpakning.

Støbemaal efter indsendte Tegninger eller Modeller,  
saasom: Skibsstævne, Skibsskruer, Ankere etc.

Repræsentant for Danmark

**Ingeniør CARL HOLTERMANN,**  
Østerbrogade 22, Kjøbenhavn Ø.

**C. M. Fønnesbech.**

Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter.

Udsalg:

Østergade 10, Kjøbenhavn.

Som Repræsentant for for-  
forskellige 1ste Klasses  
Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe, Varer** og **Frugt** til billige faste Præmier. **Subagenter** antages i forskellige Provinsbyer.

**Alfred Christensen,**  
Assurance-Afdeling,  
Amaliegade 24.

**TH. SIMONSEN,**  
NYHAVN 57.

SØLV MEDAILLE I MALMØ  
FOR LANTERNER.

**O. Larsen,**  
Kunstfyrværker & Illuminator,  
Eriksgade 7, Stuen,  
Kjøbenhavn V,  
anbefaler sig med **Skibs-Signal, Lys, Raketter** og **Kanonslag, Festfyrværkerier** og **Illuminationer.**

**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, Hellerup.**

Strandvej 36. Telefon 69.

**J. Brinchs**

Herreekviperingsforretning

St. Annaplads 14.

Uniformer og civile Klædninger.

**Grand prix HOBRO AKVAVIT.** Aktieselskabet Spritfabriken **FORTUNA.**

# HAMBURG

## J. D. FLÜGGER. HAMBURG.

LAK- OG FARVEFABRIK (grundlagt 1787).

KONTOR: Rödingsmarkt 19.

TELEFON: 2768.

TELEGR.-ADR.: Farblack.

FABRIKKER:

Billhörner Canalstrasse 57.

Billhörner Röhrendamm 33/35.

Filialer: **KIEL:** Faulstr. 9. **KJØBENHAVN:** Mønterg. 21.

### SPECIALITETER:

Oliefarver og Lak til Skibsbrug.

Patent Jærngraa (Patent Eisengrau), anerkendt som den fortrinligste og mod Rust bedst beskyttende Farve indvendig i Skibe. **Victoria-Hvidt** (Victoria Weiss), snehvid Lakfarve til udvendig Brug.

Concentreret Sæbelud (Concentrirte Seifenlauge) i Daaser å 1/2 Kilo (1 Pd.) for Skibsmaskiner, indført hos de betydeligste Rederier.

**Bølgeolie** (Wellenoel), det enestesikre Middel til Bølgedæmpning.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d</sup>.

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**

samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Hoved-Depôt for Continentet: **Hamburg:**

Alte Gröningerstrasse 12.

Telegr.-Adr.: Dicotto. Telefon: 3999.

Agent for Kjøbenhavn:

**JOHS. BÜLOW**, Zinnsgræde 4. Ø.

## EMIL G. v. HØVELING. HAMBURG.

(TELEGR.-ADR.: COMPOSI.)

### PATENTFARVE

for Skibsbunde og Jærnkonstruktioner imod Rust og imod Bevoksning. Leve-  
randør til mange af de største Damp- og Seilskibsrederier, Ene-Leverandør  
til den kejserlige tyske Marine.

NB. For Træskibsbunde særlig virksom Patentfarve imod Bevoksning og  
imod Orm, strygefærdig til umiddelbar Brug.

Agenter og Lagre i: Bergen, Bremerhavn, Elsfeth, Flensborg, Stettin, Rotter-  
dam, Antwerpen, Dünkirchen, Genua etc.

Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:

Kapt. **CARL HAVEMANN**, Kjøbenhavn, Amaliegade 31.

I England under Firma British Antifouling Composition and Paint  
Company Ld. 32 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik i Barking ved London.

Agenter og Lagre i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull,  
Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama,  
Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney,  
Mauritius etc.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

## DENTIN

er en Tand-  
plombe;  
nogle faa  
Draaber i  
den hule

Tand hindrer Luftens Adgang og  
stiller derved de heftigste Tand-  
smertter.

9, Kronprinsensgades nye  
Materialhandel.

CHR. V. MENDE, cand. pharm.

Anti-magnetiske

Ankergangs

Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chromometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og

Barometere.

Alle Reparationer udføres.

Palle Sørensen,

6, Sølvtorvet 6.

Mahogni, Nøddetræ,  
Teaktræ, Whitewood

samt andre fremmede saa vel som  
danske TRÆSORTER forefindes i  
stort Udvalg i tørre Varer.

M. H. Krause,

Kjøbenhavn, Niels Ebbesenvej 6. V.  
Telefon 3205.

Metalspejllapparater,

Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9,

Kjøbenhavn.

Telefon Nr. 3681.

G. W. Frydenlund & Søn.

## EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1833.

Telegraphic address „SVITZER“.

Agents for  
Great Britain.

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/Tyne.

telegraphic address: „Jürgenson“.

R. W. SHEPARD & Co.

London E. C. 70 Cornhill.

telegraphic address: „Hobdell“.

The company maintains stations at the following  
ports, where a salvage boat will be stationed. always  
ready to leave at short notice.

COPENHAGEN	„SVITZER“.
KASTRUP	„HØYER“.
ELSINØRE	„SWITZERGOTTLIEB“.
KORSØR	„JØRGENSEN“.
ALBUEN (LAALAND)	„GUNNERSEN“.
FREDERIKSHAVN	„SVITZERLUND“.
GOTHENBURG (SWEDEN)	„ELFVERSSON“.
GREIFSWALD (GERMANY)	„SPRUTH“.

The company's boat „Em. Z. Svitzer“ — in conjunc-  
tion with the boats belonging to the Northern Salvage  
Company of Hamburg. vis s/s „Berthilde“, s/s „Berger  
Wilhelm“ and s/s „Newa“ — operates in the Mediter-  
ranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea &  
Red-sea).

## C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3689.

## N. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

## C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER,  
84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE.**

Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Husk 

**MONTYS**

FOTOGRAFISKE ATELIER,

St. Kongensgade 21

(tæt ved Kongens Nytorv).

Billigste Priser.

Fineste Udførelse.

Aabent hver Dag, ogsaa Helligdage.

Skræderetablissement,

— 9, Rosenborggade 9, —

anbefaler Uniformer for Seilskibs-  
og Dampskibs-Marinen.

P. JENSEN, Skrædermester.

## Ed. Harth,

Konserverfabrikant,

St. Kongensgade 101,

Kjøbenhavn K.

KONSERVES 

tørrede og saltede

 GRØNTSAGER

anbefales d'Hr.

Skibsprovianterere.

Hotel Toldboden,

Toldbodvejen 40.

anbefaler sin hyggelige Café & Re-  
staurant samt sine ny monterede Værel-  
ser i et æret Publikums velvillige Erin-  
dring.

Ærbødigt

Daniel Rasmussen.



## Det 4de nordiske Søfartsmøde.

(Sluttet.)

Bør Størrelsen af Skibenes Besætning bestemmes ved Lov.

Konsul W. T. Lundgren, Strømstad:

Mange ville uden Tvivl besvare dette Spørgsmaal benægtende med Hensyn til Sølovens Bestemmelse om, at Skibet skal være sødygtigt, hvorved først og fremmest forstaas, at Mandskab og Befalingsmænd med Hensyn til Duelighed og Antal opfylde de berettigede Krav, men paa den anden Side kan der anføres alt for mange Beviser paa, at Opfattelsen af Sølovens Paabud i denne Henseende er saa forskellig baade hos Redere, Befalingsmænd, Besigtelsesmænd og Dommere, at bestemte Regler ere absolut nødvendige.

Dette Spørgsmaal har været Genstand for Overvejelser i en af Board of Trade i 1894 nedsat Kommission, hvis Flertal i sin i 1896 afgivne Betænkning besvarede Spørgsmaalet bekræftende og tilraadede:

- at de af Kommissionen foreslaaede Bemandingsregler af Board of Trade fastsættes som gældende for baade Damp- og Sejlskibe;
- at Fartøjer med mindre Besætning end den saaledes foreskrevne betragtes som usødygtige og kunne som saadanne stoppes af Board of Trades Funktionærer;
- at Indberetninger om saadanne Stopninger indsendes til Lloyds Sekretærer;
- at Rederen, naar et usødygtigt Fartøj mod nedlagt Forbud forlader Havnen, risikerer at miste Assurance og at blive tiltalt paa Grund af Fartøjets Usødygtighed;
- at den foreslaaede Lov foreløbigt skulde gælde for britiske Fartøjer, men at den britiske Regering skulde opfordre de andre Landes Regeringer til at indgaa paa lignende Bestemmelser.

Hvad Kommissionen saaledes foreslog, var Resultatet af en omfattende Undersøgelse; 176 indhentede Udtalelser syntes at give et afgørende Bevis for Nødvendigheden af gennem bestemte Anordninger at beskytte Sømandens Liv og Helbred, forebygge de nu altfor talrige Kollisioner samt muliggøre hyppige Lodskud, (der nu meget forsømmes), naar de behøves.

Kommissionen gik ud fra det Princip, at et usødygtigt Fartøj er en Fare, ikke alene for sin egen Besætning, men for alle Fartøjer i dets Nærhed, hvor vel bemandede disse end ere.

Det er følgelig af lige stor Vigtighed for alle søfarende Nationer, at Fartøjets Bemanding overalt ordnes paa tilfredsstillende Maade, og da der er adskilligt, der tyder paa, at Forslag om en international Overenskomst vil udgaa fra den britiske Regering til andre, frembyder det nordiske Søfartsmøde en særlig god Lejlighed for dets Medlemmer til at udtale sig om denne Sag, hvorved de nordiske Landes Regeringer paa Forhaand kunne blive kendte med de Anskuelse, der næres om dette Spørgsmaal i søfartsinteresserede Kredse.

I Sammenhæng hermed bør nævnes Ønskeligheden af, at det i Svaret paa en eventuel Henvendelse i denne Sag tillige betonedes, at ogsaa andre Søfarts-Spørgsmaal burde løses ved internationale Overenskomster.

Da jeg ikke antager, at Søfartsmødet vil tage nogen endelig Beslutning i Hovedspørgsmaalet, skal jeg angaaende dette endnu kun anføre, at de Bestemmelser, der kunne være Tale om, ikke skulde medføre forandrede Forhold for de Fartøjer, hvad enten det er Sejl- eller Dampfartøjer, som efter et fuldt sømandsmæssigt Skøn ere tilstrækkeligt bemandede, saavel hvad angaar Antallet som Mandskabets Arbejdsævne. Den nye

Lov skulde altsaa kun ramme de Fartøjer, som ikke opfylde Lovens Fordringer, og saaledes antagelig kun et Mindretal. Og for disses Vedkommende er Reformen ønskelig, idet det ligger i enhver Reders vel forstaaede Interesse, at hans Fartøj er tilstrækkeligt bemanded, og hertil kommer den særlige Fordel, der vindes derigennem, at en international Overenskomst om en saadan Lov formindsker Risikoen for Kollisioner, hvis Aarsager man i mange, om ikke i de fleste Tilfælde maa søge i Mangel paa Udkig, altsaa utilstrækkelig Dæksvagt eller Besætning.

I Almindelighed næres hos Næringsdrivende en vis og i nogle Tilfælde berettiget Uvilje mod Statens kontrollerede Indgriben, og det maa altsaa forudsættes, at en saadan Uvilje ogsaa kan gøre sig gældende i dette Spørgsmaal, saa meget mere som et Forslag som dette vistnok ikke tidligere har været paa Tale, men trods de Betæneligheder, der fra andre Næringsvejes Side ere komne til Orde i Spørgsmaalet om offentlig Kontrol, ere alligevel mange ny Bestemmelser traadte i Kraft og anerkendes nu mere almindeligt, efter at Erfaringen har vist deres Berettigelse. Uden Tvivl vil det samme blive Tilfældet med Hensyn til den nu foreslaaede Kontrol med Fartøjers Bemanding, men Sagen fordrer mere Tid og en nøjere Undersøgelse, end den kan faa ved dette Møde.

Efter at Mødet i Gaar har forkastet Forslaget om en Kommissions Nedsættelse for at drøfte Sølovens Revision, vil jeg ikke foreslaa nogen Kommission, men henstiller, at den her førte Diskussion om Sagen bringes til de nordiske Regeringers Kundskab.

Grosserer Ad. Carl, Kjøbenhavn: Forinden „Dampskibsrederi Foreningen“ modtog Meddelelsen om, at Hr. Konsul Lundgren vilde indlede Spørgsmaalet „Bør fartygs besætningsstyrka bestämmas genom lag“, var det vor Hensigt at henlede d'Herrers Opmærksomhed paa den af „Board of Trade“ i England fremlagte „Undermanning Bill“, og da Hr. Konsulens Spørgsmaal ved denne Lovs Fremlæggelse og eventuel Anvendelse paa fremmede Skibe i engelsk Havn, er indtraadt i et nyt Stadium, skulle vi tillade os lidt nærmere at belyse Lovens Oprindelse og de Følger, den muligvis vil kunne have paa skandinaviske Skibe.

Vi ere overbeviste om, at Pligten til at have sit Skib vel bemanded er fuldt saa levende blandt skandinaviske som blandt engelske Redere, og kan der paavises Tilfælde i Skandinavien, hvor et Skib har været for svagt bemanded, da tør vi paastaa, at det kun er i ganske enkelte Tilfælde. Saadant bør imidlertid ikke finde Sted, og var der en Mulighed for at give fornuftige Regler, der passe i alle Tilfælde og for alle Skibe, vilde „Dampskibsrederi Foreningen“ selvfølgelig støtte en saadan Lovs Vedtagelse, men i Erkendelse af, at dette er umuligt, kunne vi kun gaa imod enhver Bevægelse, der vil fastsætte en bestemt Skala. Det vil være d'Herrers bekendt, at der i lange Tider i England har været ført Klage over den engelske Sømands Tilbagegang i Sømandsskab, Paalidelighed og Medgørighed, og at de engelske Redere langt foretrække at bemane deres Skibe med fremmede og især med skandinaviske Søfolk, der roses for at være i Besiddelse af alle de gode Egenskaber, som de engelske Søfolk savne. Derved optages Pladserne om Bord til Dels af fremmede, medens de Indfødte gaa ledige, og dette Forhold har ganske naturligt avlet Misundelse og Had, der, i Forbindelse med den i England herskende socialistiske og politiske Agitation, har fremkaldt den nævnte „Undermanning

Bill". Der var endog Tale om at indføre 8 Timers Arbejdsdag ombord i Skibene. En saadan Lovs Vedtagelse i England kunde for saa vidt være de skandinaviske Redere ligegyldig, naar den indskrænkede sig til at gælde for de engelske Skibe, men da det imidlertid er af Vigtighed for de engelske Redere, at fremmede Skibe tvinges til at sejle under ligesaa uheldige Forhold som de selv, idet de ellers ikke kunne bestaa i Konkurrencen, have de, efter først at have forsøgt at hindre Lovens Fremkomst, udvirket, at den eventuelt kan anvendes paa fremmede Skibe i engelske Havne. Med den Erfaring for Øje, som vi have fra Vedtagelsen af den i sin Tid af „Board of Trade“ fremlagte og af den engelske Regering vedtagne „Loadline Bill“, tro vi, at det er paa Tide at raabe „Vagt i Gevær“ og at nedlægge den mest energiske Protest imod Englands fornyede Overgreb og Forsøg paa at agere Formynder for fremmede Skibe. Alene de anførte Grunde til Lovens Fremlæggelse i England tillade ikke, at en skandinavisk Besætning sammenlignes med en engelsk Besætning, eller at hin fordres saa talrig som denne. Bliver Loven vedtaget, er der næppe Tvivl om, at den vil blive anvendt paa fremmede Skibe, og det kan befrygtes, at Eftersynet eller Kontrollen vil blive smaalig og generende. Ligesom ved „The Loadline Bill“ vil det sandsynligvis blive overladt til en enkelt Mands Skøn paa hver Plads at dømme om, hvorvidt Loven er sket Fyldest eller ej. Der er imidlertid mange andre Hensyn at tage end Skibets Størrelse, naar det skal bestemmes, om et Skib er tilstrækkeligt bemanded — saaledes for Dampskibenes Vedkommende f. Eks. om det er forsynet med Dampstyreapparat, Dampankerspil, stockless Anchors, Steamstartinggear, Loddemaskiner etc., eller om saadanne Hjælpemidler mangle, om det har stor eller lille Sejlføring etc. etc., og det er klart, at det maa blive en vanskelig eller umulig Opgave for en enkelt Mand at afgive et virkeligt paalideligt Skøn herom. Et saadant maa snarest ske ved en Kommission, f. Eks. bestaaende af 3 Redere, 2 Skibsførere og 2 Maskinmestre, med den ene Reder som Formand, hvilken da i hvert Tvivlstilfælde har at afgive Skøn om, hvor stor Besætningen paa det paagældende Skib bør være, og for hvis Skøn Rederne naturligvis maa bøje sig. Eksisterer en saadan Kommission, vilde vore Regeringer med langt større Styrke kunne protestere imod, at en engelsk Bemandingslov overføres paa fremmede Skibes Besætninger, og enhver Reder erhverver sig tillige i Tilfælde af Forlis eller Kollision den Tilfredsstillelse, der ligger i at vide, at Ulykken ikke kan tilskrives en utilstrækkelig Besætning.

Vi tillade os derfor at foreslaa, at følgende Resolution vedtages:

„Fjerde nordiske Søfartsmøde anbefaler, at der energisk protesteres imod, at de i England vedtagne Love finde Anvendelse paa fremmede Skibe i engelske Havne, og at en saadan Protest ikke alene fremsendes af de skandinaviske Regeringer, men tillige fra de andre europæiske Regeringer. Søfartsmødet anser det for upraktisk, at Skibes Besætninger bestemmes ved Lov, men anbefaler, at der i ethvert af de tre nordiske Lande nedsættes en permanent Kommission af Sagkyndige til at afgive Skøn i hvert enkelt Tvivlstilfælde, om hvorvidt det paagældende Skib er tilstrækkeligt bemandedt eller ej.“

Jeg mener det rettest at tilføje, at det overdrages Nordisk Skibsreder-Forening at udføre denne Resolution i Praksis.

Charles Lindley, Stockholm: Skibene ere ofte underbemandede. Vanskelighederne ved at fastsætte en Bemandings-Skala ere ikke uovervindelige, og en saadan bør fastsættes. Rederne bør forsøge at løse dette Spørgsmaal; foreløbig berer en Komité nedsættes.

Kapt. Wallenberg, Stockholm, ønsker Carls Resolution ændret og foreslaar at give den følgende Form:

„Det 4. nordiske Søfartsmøde opfordrer Bestyrelsen for Nordisk Skibsreder-Forening til at forebringe den svenske, norske og danske Regering Mødets Ønske om, at der kraftigt protesteres mod, at i England vedtagne Love bringes i Anvendelse paa fremmede Fartøjer i engelske Havne, og at en saadan Protest afgives ikke alene af de nævnte Landes Regeringer, men ogsaa af andre europæiske Regeringer. Søfartsmødet udtaler derhos, at det anser det for upraktisk, at Størrelsen af Skibes Besætning bestemmes ved Lov.“

Kommandør Jacobsen, Kjøbenhavn: Jeg anser det for haabløst at protestere mod de Bestemmelser, den engelske Regering træffer. De engelske Redere ere stærke nok til at beskytte deres Interesser, og England er stærkt nok til at sætte sin Vilje igennem. Mon den fra engelsk Side paatænkte Kontrol virkelig er saa farlig, som man tror? Jeg tror det ikke. Det maa erkendes, at de skandinaviske Skibe gennemgaaende ere tilstrækkeligt bemandede. Der er et Minimum, som man ikke kan forsvare at gaa under, men det er dog saa, at der findes Dampskibe, som gaa over Nordsøen med 2 Mand paa Dækket. De Redere, som bemandede deres Skibe forsvarligt, have intet at frygte af den engelske Lov, der stiller den samvittighedsfulde Reder bedre overfor Undtagelses-Rederen. Jeg er imod den foreslaaede Resolution, som jeg betragter som nyttig.

Grosserer Ad. Carl tager sin Resolution tilbage og anbefaler Wallenbergs. Denne vedtages.

Hvad kan og bør gøres for at hindre, at kondemnerede Fartøjer anvendes i Fragtfart, uden at deres Sødugtighed efter Reparation er bevist.

Indledes af Direktør Lillienau, Gøteborg, der foreslaar følgende Resolution:

„Det 4. nordiske Søfartsmøde overdrager Bestyrelsen for Nordisk Skibsreder-Forening i Skrivelser til den danske, norske og svenske Regering at paapege det uheldige i, at kondemnerede Fartøjer, efter Kondemnation og uden at deres Sødugtighed bliver godtgjort, anvendes i Fragtfart, og henstiller til Regeringerne at tage effektive Foranstaltninger til snarest mulig at afhjælpe dette Forhold.“

Denne vedtages.

Er Indførelsen af Panteret i Skibe ønskelig for den nordiske Søfartsnæring.

Indledes af Auditør E. Martin.

Professor Bentzon, Kjøbenhavn, gav en Del Oplysninger om denne Sags Udvikling i Danmark og udtalte, at man her ingen uheldige Erfaringer har gjort paa dette Omraade.

Auditør Martin foreslaar følgende Resolution:

„Søfartsmødet udtaler, at det fastholder den af det nordiske Søfartsmøde i 1883 udtalte Anskuelse, at en ved Lov tilvejebragt Mulighed for Panteret i Skibe, der vil tilføre Rederindringen Kapital, er ønskelig for Skibsfarten i de nordiske Lande, i hvilke denne Institution endnu ikke er indført, samt overdrager det til Styrelsen for Nordisk Skibsreder-Forening herom at rette en Henvendelse til de forenede Rigers Regeringer.“

Denne vedtages.

Kan det anses for nyttigt eller ønskeligt, at en Lov om en bestemt Lastelinie indføres i de nordiske Lande?

Indledes af Konsul Georgii, Stockholm.

Skibsreder Smith-Petersen, Grimstad: En Lastelinie bør ikke indføres her i Norden, forinden den bliver international. Dens Indførelse vil influere paa Skibenes Transportævne med 7—8%. Man bør paa andre Maader indføre Kontrol med Sødugtighed, f. Eks. gennem Staten eller Assurance-Selskaberne. Der vil

opnaas mere ved Kontrol med hvert enkelt Skib, end ved at indføre Lastelinien.

Konsul Georgii foreslaar følgende Resolution:

„Mødet udtaler, at Indførelsen af en Lov om bestemt Lastelinie for Fartøjer i de paa Mødet repræsenterede Lande ikke anses for nødvendig eller ønskelig, men snarere for skadelig, og at man tillidsfuldt kan overlade Skibsførerne som de mest sagkyndige at bestemme, hvorledes Fartøjerne skulle lastes for at blive fuldt sødygtige.“

Denne vedtages.

#### Om flydende Bølgebrydere

holdt derefter Friherre A. E. Nordenskiöld et med stor Opmærksomhed fulgt Foredrag.

Om Skadens Fordeling i Kollisionssager, hvor begge Skibe have fejlet.

Konsul W. T. Lundgren:

Jo mere Handelssamkvemet mellem de forskellige Lande udvikles, desto mere maa man forundre sig over, at Skibsfarten, der befordrer Verdenshandelen, hidtil har maattet undvære Støtten af internationale Forordninger. Den eneste Undtagelse herfra danner den Lov, der har til Hensigt at forebygge Kollisioner, men undersøger man nærmere denne Lov, erkender man snart dens Ufuldstændighed. Der savnes nemlig en international Overenskomst om Følgerne af at undlade at iagttage Lovens Forskrifter. Ganske vist har hvert Land sin egen Lov for saadanne Tilfælde, men disse Love ere meget forskellige, særlig hvad angaar saadan Skade, som foraarsages af Fejl paa begge Sider.

I nogle Lande maa hvert Fartøj bære sin Skade, i andre fordeles den hele Skade paa de to Fartøjer i Forhold til deres Værdi og i nogle Lande fordeles Skaden ligelig mellem begge Fartøjer, altsaa saa at hvert bærer dens halve Beløb.

Foreningen for Reform og Kodifikation af international Lovgivning har, i Anledning af disse Forskelligheder, udtalt, at de søfarende Nationer burde enes om ensartede Regler paa dette Omraade paa Grundlag af det Princip, at hvor der forekommer Fejl paa begge Sider, bør Erstatningen for den ved Kollisionen opstaaede Skade bestemmes af en Domstol, udelukkende efter den paa hver af Siderne begaaede Fejl. Denne Resolution er tiltraadt af The North of England Steamship Owners Association, som har henstillet til Chamber of Shipping at virke for dens Anerkendelse ved at foranstalte afholdt en international Kongres eller paa anden Maade.

Den tyske nautiske Forening har i en Resolution udtalt sig for en proportionel Deling af den her omhandlede Skade, og har anmodet Rigsregeringen om at søge den tyske Lov forandret. De nye skandinaviske Sølove indeholde i § 220 den Bestemmelse, at naar der er Skyld paa begge Sider, har Retten under Hensyn til Beskaffenheden af de paa hver Side begaaede Fejl at bestemme, om og med hvor stort Beløb Erstatning bør gives fra en af Siderne, eller om hvert Skib bør bære sin Skade. I Overensstemmelse hermed have de danske Domstole paadømt en Kollisionssag mellem Damperne „Castor“ og „Lissabon“, hvor førstnævnte Skade beløb sig til 217,059 Kr., medens „Lissabons“ Skade kun beløb sig til 36,729 Kr., saaledes at sidstnævnte skulde betale til førstnævnte 90,155 Kr., hvorved hvert Fartøj blev dømt til at bære Halvdelen af Skadens samlede Beløb, hvilket synes at vise, at Skylden hos de to Skibe har været lige stor. Hvis man nu antog, at „Castor“ før Kollisionen havde en Værdi af 400,000 Kr. og „Lissabon“ af 125,000 Kr., blev Resultatet af Dommen det, at „Lissabons“ Rederi mistede hele Fartøjet, medens Modpartens Tab ikke gik op til  $\frac{1}{3}$  af Skibets Værdi. I Sandhed et højst forskelligt Resultat for den samme Forseelse, men i Motiverne til de skandinaviske Sølove udtales, at

de kolliderende Fartøjers Værdi ikke skal tages i Betragtning ved Beregningen.

Denne Grundsætning turde ikke være holdbar, thi der er da intet andet for de mindre Fartøjer at gøre, end at sejle lange Omveje for at undgaa de stedse flere og større Kolosser, der risikere forholdsvis mindre, om deres Udkig og øvrige Dæksvagt forsømmer sin Pligt. En saadan Forsømmelse, begaaet om Bord i et større Fartøj med større Besætning, er mere strafværdig end den samme Fejl, begaaet i det mindre Fartøj med den mindre Arbejdsstyrke.

Den tyske Resolution om at Skaden bør deles proportionelt fortjener altsaa Tilslutning. Det kan mulig indrømmes en saadan Fortolkning, men Lovens Haandhæver kan ikke godt undgaa at tage Hensyn til den af Sølovskommissionen udtalte Hensigt, at Fartøjernes forskellige Værdi ikke skal tages i Betragtning, hvilken Opfattelse mulig heller ikke er fremmed for de engelske Dampskibsselskabers Stilling til Spørgsmaalet.

Men selv om det er højst ønskeligt, at Følgen af at undlade at følge Søvejsreglerne bliver bestemt ved international Overenskomst, er det ikke mindre vigtigt, at Spørgsmaalet om en lovlig Domstol i Kollisionssager afgøres paa samme Maade.

Ved Søfartsmødet i Gøteborg fremførtes et Eksempel, der slaaende viser Trangen til overalt gældende Regler for Domstoles Competence.

Et Fartøj til Ankers oversejledes paa Schelden af en engelsk Damper, der maatte deponere Sikkerhed for Erstatningen, men da Sagen kom for en belgisk Domstol, erklærede den sig inkompetent og at Sagen henhørte under hollandsk Domstol. Da den derefter kom for hollandsk Domstol, erklærede ogsaa denne sig inkompetent, da Kollisionen var sket paa den belgiske Side af Floden. Flere andre Tilfælde ere forekomne, hvor de, der søgte Dom, have haft Ulejlighed og Tab paa denne Maade.

Fordelen af fælles Regler angaaende Kollisioner vilde meget forøges derved, at den Tilbøjelighed til at unddrage sig Forsvaret ved den Domstol, hvor Loven i vedkommende Parts Øjne er mindre gunstig, end den, der er gældende ved den Domstol, hvor samme Part helst vilde have Sagen foretaget, bortfaldt. Sikkert vilde Sagen ordnes bedst ved den simple Regel, at Indstævnte var forpligtet til at forsvare sig ved den Domstol, for hvilken han indstævnes, uden Hensyn til hvor Kollisionen fandt Sted.

Fordelen ved en international Overenskomst om Erstatnings-Spørgsmalets Ordning vilde være Ophævelsen af den Forskel, der nu findes mellem de engelske Rederiers og andres Ansvar, hvilket, hvad de første angaar, i de fleste Tilfælde nu er begrænset til 8 £ pr. Ton, medens andre Rederier maa tilsvare med Fartøj og Fragt uden Begrænsning.

Idet jeg forudsætter, at der vil fremkomme Spørgsmaal om Tillæg til den internationale Lov om Forholdsregler til Forebyggelse af Sammenstød, henstiller jeg:

at Mødet som sin Anskuelse udtaler, at der er Trang til ensartede Bestemmelser angaaende Følgerne af Forseelse mod de allerede gældende Regler til Undgaaelse af Sammenstød, saa at der ved internationale Overenskomster blev ikke alene taget Bestemmelse om Regler for opstaaet Skades Erstatning og Omfanget af Rederiets Ansvarlighed for den, men ogsaa søgt en tilfredsstillende Løsning af Spørgsmaalet om en lovmæssig Domstol i Kollisionssager.

Direktør Poulson, Kristiania, henstiller at tilføje, at man bør søge Tilslutning til den belgiske Regel: Fordeling i Forhold til hver Parts Fejl.

Advokat Herlitz, Stockholm, anbefaler udførligt Resolutionen.

Prof. Bentzon, Kjøbenhavn, anbefaler den ligeledes. Der kan ikke være Tvivl om Forstaaelsen af Sølovens § 220. Retten kan enten lade hvert Skib bære Skaden eller den kan bestemme, om det ene eller andet skal betale noget til sin Modpart. Det er klart nok, at Domstolene have fuldstændig frie Hænder. Der bør udelukkende tages Hensyn til Fejlene. Meningen er, at Domstolene først skal søge at bruge den belgiske Regel, men at de ikke ere bundne til den. Denne Paragraf i Søloven bør ikke forandres, da den er paa rette Vej og bestemmer Skadens Fordeling efter de Fejl, som foreligger paa begge Sider.

Efter yderligere Diskussion vedtoges en af Kapt. Wallenberg foreslaaet Resolution, der i det væsentlige er overensstemmende med den af Konsul Lundgren indbragte.

Om Tillægsbestemmelser til de internationale Søvejsregler, beregnede paa Navigering i skandinaviske Farvande.

Kapt. Wallenberg holdt herom et Foredrag, der dog nærmest var af Interesse for svenske Redere og Skibsførere.

Hvilke Foranstaltninger bør gennemføres for at opnaa Ensartethed i Kommandoen til Roret og

Hvad bør der gøres for Tilvejebringelse af et fælles Signaleringsystem mellem Isbrydere og Fartøjer, der behøve deres Hjælp.

Disse Spørgsmaal indlededes af Kaptajn G. E. Mattsson, Abo, og Mødet vedtog Resolutioner, dem vedrørende.

Søfartsmødet afsluttedes med Leveraab for Kongen og Kronprinsen og med en af Generalkonsul Bersén fremført Tak til Viceordførerne.

Med Søfartsmødet var forbundet forskellige Festligheder. Paa Mødets første Dag afholdtes en Middag paa Hasselbacken, i hvilken Kronprinsen deltog; paa de danske Deltageres Vegne talte her Grosserer Fr. Adolph. Den næste Dag var der om Aftenen en Seksa paa Udstillingen og endelig om Lørdagen gav Stockholms Skibsredere en Middag paa Saltsjöbaden, hvortil Mødets Deltagere førtes paa tre Dampbaade; af danske talte her Kommandør N. J. Jespersen. Den kendte svenske Gæstfrihed viste sig ved disse Lejligheder i sit fulde Omfang, og Mødets fremmede Deltagere paaskønnede i høj Grad den venlige Modtagelse, de fandt i Stockholm.

## Losning fra Sejlskibe af Sækkegods.

Fra Bestyrelsen for „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“ have vi modtaget følgende:

Bestyrelsen har fra et af Foreningens Medlemmer, der er Fører af et mindre Sejlskib, modtaget følgende Skrivelse:

„Som Medlem af Deres Forening ser jeg i Dansk Søfartstidende Nr. 24 besvaret et Spørgsmaal om, hvorvidt Skipperen er pligtig at levere Købmandens Sækkegods frit paa Vognen uden Hjælp fra Købmandens Side. Imidlertid giver Svaret os ikke fyldestgørende Oplysninger, og da det er saa uhyre vigtigt for os at være klar over dette Spørgsmaal, bede vi den ærede Bestyrelse godhedsfuldt meddele os, om ikke Sagen kunde blive yderligere belyst. Det siges, at i enkelte Punkter „er indenrigske Fartøjer Kutyme underkastet“, men gaar saadan Kutyme foran Søloven? Kunde det ikke oplyses, paa hvilke indenrigske Pladser det er Kutyme, at Skipperen er pligtig at levere Sækkegods paa Købmandens Vogn uden Hjælp af ham; det vilde være af umaadelig Betydning for os Smaaskippere at være klar herover, da vi jo saa til vedkommende Plads kunde forlange 1 Øre mere i Fragt pr. Centner. Saa godt som alle Skipperne fra Aarhus har en eller flere Gange losset Sækkegods i Horsens; Købmændene der fordrer bestemt deres Sække bragt paa Vognen, uden at tilbyde Hjælp, og vi har alle, om end nødt, maattet bøje os derfor. Kunde De ikke give os et Raad om, hvorledes vi i slige Tilfælde har at forholde os? Vi trænge haardt til Raad desangaaende.“

Efter at Bestyrelsen i sit Møde den 9. Juli d. A. har behandlet denne Skrivelse, har den besluttet at besvare den saaledes og gennem Medlemsbladet at bringe Svaret til alle interesseredes Kundskab:

Reglen i almindelige danske Certepartier, ogsaa i indenrigsk Fart, er, at Varerne leveres paa Rælingen og absolut ikke paa Modtagerens Vogn. Sækkegods, der skal vejes af Skipperen, leveres paa Vægten, naar denne er placeret paa Dækket; ellers maa Modtageren for egen Regning stille Mandskab til at tage imod det ved Rælingen. De forskellige Byers Kutymmer gaa selvfølgelig

efter Søloven, der absolut er Nr. 1, og vi henvise, med Hensyn til det foreliggende Spørgsmaal, til dennes § 136, hvor det hedder: „Ved Losning har Skipperen at aflevere Godset ved Skibets Side, men de øvrige Losningsomkostninger bæres af Modtageren.“ Dette Spørgsmaal er, saa vidt os bekendt, som Regel aldeles klart formuleret i Certepartierne. Noget andet er det, naar mindre Skibe ikke har noget Certeparti, men sejler paa Konnossementet; her vil paa de mindre Pladser ofte opstaa Vanskeligheder med Købmændene, der egenmægtig indføre Kutymmer i egen Favør, og her vil Skipperen ofte trække det korteste Straa.

Har Skipperen et Certeparti, affattet efter de almindelige Regler, og hvori ikke er stipuleret, at Varerne skal leveres paa Vognen, er han i sin gode Ret til at nægte at udføre dette Arbejde, og Modtageren vil, trods al Kutyme, sikkert falde til Føje, naar man træder bestemt op og gør ham ansvarlig for Overliggedage. Vi tilraade de mindre Skippere ved Befragtning at faa indført i Certepartiet Lossereglerne efter Sølovens § 136, 1. Afsnit; saa ordnes Sagen absolut i Skipperens Favør, enten i Mindelighed eller gennem Domstolene.

Det tilføjes, at Bestyrelsen vil søge fra de forskellige Byer at faa Oplysninger om de der eventuelt gældende Kutymmer, og at saadanne Oplysninger senere ville blive offentliggjorte, samt at Bestyrelsen gerne modtager Meddelelser fra Skibsførere, som der maatte blive paaført Tvistigheder af den her omhandlede Art.

## Sø- og Handelsretsdom.

Den 7de ds. afsagdes Dom i en Sag, der var anlagt af Styrmand J. C. K. mod Skibsfører M. N.

De nærmere Omstændigheder ved Sagen vare følgende: Styrmand K. havde fra 6te November 1893 været forhyret i nævnte Egenskab med det Skibsfører N. tilhørende Skib „Waterfox“, men var den 3die Marts 1896

bleven afmønstret i Para i Brasilien og havde da faaet udbetalt den ham tilkommende Hyre. Under denne Sag paastod nu Styrmand K. udbetalt af Indstævnte Hjemrejsepenge med 15 Lstr. 4 sh. 11 d. eller 277 Kr 16 Øre foruden Renter og Omkostninger. Indstævnte paastod sig frifunden med Tillæg af Omkostninger.

Efter de tilvejebragte Oplysninger, særlig en af det danske Vicekonsulat i Para afgiven Erklæring, maatte det anses godtgjort, at Sagsøgeren ankom med Skibet „Waterfox“, der da førtes af en Skipper M., til Para 1ste Januar 1896, at det afsejlede derfra, bestemt til Barbados, den 15de Januar s. A., men vendte tilbage til Para paa Grund af Sygdom om Bord, at derpaa Sagsøgeren og 2 andre Mænd af Besætningen bleve indlagte som syge paa Hospitalet der, at de to sidste døde den 22de Februar, at Styrmanden derimod blev udskreven af Hospitalet tidligst den 7de Marts samme Aar, at „Waterfox“ imidlertid, efter den 3die Marts, som omtalt, at have hos Konsulatet afmønstret Sagsøgeren paa Grund af Sygdom, den 5te Marts paany var bleven udklareret til Belize, uden at det vidstes bestemt, naar det virkelig afsejlede fra Para, efter Indstævntes Anbringende den 8de Marts, og at Sagsøgeren, efter den 9de Marts i Konsulatet at have modtaget den der ved Afmønstringen til ham efterladte Hyre, den 10de s. M. afsejlede som Passager med Damper til Liverpool, hvorfra han atter ankom hertil, samt at der ikke paa den Tid var noget skandinavisk Skib ved Para, der skulde til Europa, og paa hvilket han kunde have faaet Tjeneste.

Efter det saaledes foreliggende fandtes Sagsøgeren i Medfør af Søloven § 98, jfr. § 90, at have haft Krav paa fri Hjemrejse paa den indstævnte Reders Bekostning, og, da dette hans Krav ikke kunde være bortfaldet, fordi han ikke i sin Tid havde taget udtrykkeligt Forbehold i saa Henseende, og da Indstævnte maatte antages at have frafaldet enhver Indsigelse mod Størrelsen af den af Sagsøgeren for Hjemreisen beregnede Godtgørelse, vilde hans Paastand i det hele blive at tage til Følge, saaledes at Sagens Omkostninger bestemtes til 60 Kr.

## Fragtmarkedet.

Vi kunne kun se tilbage paa sidste Uge med Tilfredshed, fordi man paa en enkelt Undtagelse nær har avanceret noget overalt, nogle Steder mere end andre, som rimeligt er; men Fremgangen er uimodsigelig til Glæde for Rederne og til Fortrydelse for alle de Eksistenser, der spekulerer à la baisse i Skibspapirer, og som selvfølgelig benytter alle Midler til at stemme imod.

Disse Spekulanter gøre ikke saa lidt Skade, fordi de tilsidesætter alle Hensyn og derved ofte forvilder Publikum med forlorne Erklæringer og uholdbare Argumenter. Det kan for saa vidt være Rederne ligegyldigt, hvorledes Børsnoteringernes lunefulde Svingninger stiller sig, naar blot Fragterne gaar i Vejret, men som sagt, mange lytter til de falske Profeter, og vore talrige Aktieselskaber har dog en vis Interesse af at holde Kurserne i den Højde, som Status kan kræve — for de virkelige Aktionærs Skyld. Vi have set det latterlige, at Kurserne f. Eks. paa vore Dampskibspapirer ere dalede netop i Øjeblikke, hvor Fragterne vare i stærk Fremgang, og vi have omvendt haft høje Kurser, naar Rederierne stode meget nedbøjede over Markedets Slethed; det kan derfor kun overraske at se vore Papirer nu sikkert og støt avancere frem Dag for Dag i fuld Overensstemmelse med Fragtmarkedet i sin Helhed; mon Baissespekulanterne for en Gang har vejret Vindens Styrke og mærket, at Modstand ikke længere var mulig, har de allerede opgivet Kampen for en Tid, for i Stilled

at beskæftige sig med Beregning af de drøje Krigsomkostninger — vi føle os egentlig ikke ubehagelig berørte derved.

Amerika er stadig i Forgrunden. Vi ere rykkede et Par Pence længere frem; naar Sortehavet endnu ikke rigtig følger Parolen, ligger det hovedsagelig i en for stor Tilførsel af Tonnage. De Donau- og Sortehavskøbmænd ere af et roligt Temperament. De gaar ikke saa hurtigt fremad, vel vidende, at der paa deres Marked altid findes en langt større Flaade, væsentlig af mindre Dampere, end paa det amerikanske Marked, hvilket selvfølgelig heller ikke kan bestrides, og de ræsonnerer derfor noget mere flegmatisk end den hurtigt arbejdende Amerikaner. Men maa man derfor endnu vente med Taalmodighed paa gunstigere Efterretninger fra Dardanellerne, yder dog det store Marked i Almindelighed saa mange Garantier, at man har Lov til at føle sig tilfreds og saa se Fremtiden i Møde med godt Haab. Østersøen er ogsaa kommen sig. Petersborg er fastere med ivrigere Efterspørgsel, og i Træmarkedet gøres ikke ubetydeligt. Yderligere er der specielt i vort hjemlige Marked dukket en meget stor Række ny Ordre op. Fosfat og Klidlasterne fra Kontinentet og England har fordoblet sig nogle Gange og Raterne ere gode. Vi kunne f. Eks. notere talrige Klidlaster fra Cardiff, Barrow, Liverpool til danske Havne til 12/6 à 13/ for Dampere og Sejlere, og Fosfat fra Antwerpen, Middlesbro, Newcastle til 6/6 à 6/9. For Sejlere ere talrige ny Laster stødte til. Rederierne har begyndt at vrage, men behøver ikke længere at tage, hvad der bydes, man kan forhandle med Købmændene. For Sejlere ligger kun Kanalen hen i Stilhed, hvad vi for længe siden har forudsagt, denne Branche maa staa hen i det usikre endnu nogen Tid. Kan være, vi i det hele ser noget for optimistisk paa Forholdene, andre gaar maaske noget langsommere frem, men vi taler af Overbevisning, vi ere jo endnu kun i Juli, og vi gentager atter og atter: vent til August, til Høsten er bjærget og de korte Dage begyndt. Et andet Tidernes Tegn er det, at Befragterne nu søger meget ivrigt efter Baade i Timecharter specielt paa Ruten Europa—Amerika og Retur, og der betales 6/9 for større Baade pr. Gross Ton imod 6/ for faa Dage siden. Man vil gerne dække sig i Tide.

Inden vi gaar over til de nøgne Tal, finde vi endnu Anledning til at udtale følgende. Vore Redere i Danmark og da hovedsagelig Dampskibsredere ere ofte tilbøjelige til at slaa af paa deres egen Overbevisning, som vi i dette Øjeblik tror falder nogenlunde sammen med vor, — hver Gang der fra Udlandet optrykkes en Fragtoversigt i de toneangivende Fagskrifter. Vi have Eksempler paa, at dygtige og klartseende Redere, der den ene Dag lover sig alt af Fremtiden, den næste allerede vakler i Tilliden, fordi der fra London eller New York indløber en uheldvarslende Avisartikel — dette bør ikke finde Sted; vi behøver ikke mere herhjemme at lystre tendentløse Artikler, bag hvilke der saa ofte er spundet mange usynlige Traade, og som kun ere publicerede for at støtte særlige Interesser, der trods den uskyldige Mine alligevel gaar imod den faktiske Udvikling.

Amerika har Krav paa at komme først. Der er sluttet Dampere fra Northern range til Danmark 3/3 August September, og der udbydes rigeligt med Ladninger, hvorfor der nu allerede kan opnaas 3/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Fra New Orleans til U-K. Continent er sluttet 13/ Danmark 13/6 pr. Nett. charter alt pr. August, September, vi sluttede sidste Saison med 11/. Pr. Juli, altsaa meget prompt, søges der any size New York C. f. O. 3/1, der er nylig betalt 2/3, dette giver Revanche til de prompte Baade. Fosfatlasterne fra Tampa til f. Eks. Helsingborg giver 19/, nylig noteredes de til 17/6, det gælder her om 3 paa hinanden følgende Rejser. Stettin giver 17/6 à 18/ September og udviser en lignende Stigning. Som man ser, en virkelig Fremgang.

Sortehavet er altsaa som omtalt endnu desorienterende, vi skulle kun fremføre de vigtigste Afslutninger. Fra Odessa til Bergen er sluttet en 4200 Tons Baad, Lastning 10/25 Septbr., 11/ option Nicolaieff B. D. 1/ ekstra. For prompte Baade er accepteret Nicolaieff—Vestitalien 8 $\frac{1}{2}$  frs. Yderligere Azoff U.-K. Cont. meget prompt 9/9 any direct, 10/6 Hamburg, 11/3 en 11/9 to danske Havne. Donau-Antwerpen eller Rotterdam prompt 9/3. Sulina any direct 8/6, Hamburg 9/ ligeledes meget prompt, altsaa Juli Lastning, dette maa ikke glemmes.

Kulmarkedet til Middelhavet er ret roligt og Befragtingerne ere heldigvis ringere i de sidste Dage, hvorved der er Haab om at fordele Tonnagen dernede bedre. Vi noterer Methil—Venedig, Triest 8/3, Alexandria 7/1, Genua 7/5, Barcelona 8/. Fra Cardiff er sluttet Triest 7/6, Marseilles 7 $\frac{1}{4}$  frs. Fra Newcastle til Genua betales 6/6 à 6/9, Savona har samme Rate. Fra Blyth ere Fragterne som fra Tynen. Hjemfragterne fra Middelhavet staa uforandrede og behøver ikke nærmere Omtale, vi kunne blot notere: Sicilien (3/4 Havne), London og Antwerpen eller Rotterdam 8/ paa d. w. Lasten Stykgods. Bilbao Boness giver 5/9, Glasgow 6/.

Østersøen ligger inde med et stort Marked, og naar undtages de større Pladser Libau, Riga, Petersborg samt de Golfhavne, der har den store Eksport til Continentet, synes det hovedsagelig som Sejlerne ere gaaede af med Profiten. Her nogle Noteringer for de sidste: Hernøsand Danmark 22/23 Mark, Kotka Danmark 20/21. Wiborg Danmark 21/22 Mark, de øvrige Havne efter den almindelige Skala. Fra Sundsvall til Cardiff betales 28/6, Barrow 32/6, Hernøsand Bristol giver ca. 35/. Piteå Bristol 37/6 sidste pr. September. Luleå Sevilla byder 70 pes. Bjørneborg Sevilla 68 pes. Taragona 67 pes. Ábo-Valencia 62 pes. Wiborg Malaga 63 pes. Paa lang Fart noteres: Wiborg Delagoabay 72/6, Sundsvall-Port Natal 72/6, Eastlondon 80/. Af andre Sejlere kunne vi tage: Sundsvall-Capetovn 70/ à 71/6, Adelaide 70/, Sydney 75/. Melbourne Wharf 70/. Fra Norge noteres endelig: Frederiksstad Adelaide 60/ à 62/6, Freemantle 85/ prompt.

Det findes forøvrigt en stor Række Laster for de mindre Sejlere, dels op til Lastepladserne i Østersøen, dels retur til tyske og danske Havne, saa som sagt Kaptejnerne og Rederne herhjemme vil let finde Beskæftigelse, tilmed da Lasterne synes betydeligt flere end de disponible Skibe; kun fremkommer Tjærelasterne fra Finland meget sparsomt.

## Bekendtgørelse

angaaende

### Beskaffenheden og Anbringelsen af de Lanterner samt Lyd-Signalapparater, som skulle føres af danske Damp- og Sejlskibe

er for nyligt udkommen paa Indenrigsministeriet Foranstaltning.

Vi gengive her Forordet til Bekendtgørelsen:

Under Henvisning til den under 22de Januar d. A. udgaaede allerhøjeste Anordning angaaende internationale Søvejs-Reglers Anvendelse af danske Fartøjer, finder Indenrigsministeriet sig foranlediget til herved at bringe til almindelig Kundskab, at de i denne Anordnings Artikler 2, 3, 5, 6, 7 og 11 indeholdte Bestemmelser om Førelsen af Skibslus ikke kunne anses overholdte, medmindre de dertil anvendte Lanterners Beskaffenhed og Anbringelse fyldstgør de nedfor angivne Fordringer, der i alt væsentligt ere overensstemmende med de Regler, som indeholdes i Instruktionerne for det britiske Handelsministeriums Skibsinpektører (Board of Trade Surveyors), hvilke ere bemyndigede til at besigtige ogsaa fremmede Skibes Lanterner.

Det samme gælder med Hensyn til de nedenstaaende Regler for Beskaffenheden og Anbringelsen af de anordnede Lyd-Signalapparater.

Alle anførte Maal ere engelske.

I Virkeligheden indeholder Bekendtgørelsen meget lidt nyt ud over de gældende Anordninger, og maa nærmest betragtes som raadgivende hvad Lanternernes Linser, farvede Glas, Brændere og det elektriske Lys' Anvendelse i Sidelanterner angaar.

Vi have ikke tidligere vidst, at „Board of Trades“ Surveyors havde Ret til at besigtige fremmede Skibes Lanterner; dette fremgaar jo imidlertid af Bekendtgørelsen, og da den er overensstemmende med de i England gældende Regler, ville vi anbefale Skibsførere at sætte sig i Besiddelse af den.

## Fra Sø og Land.

Dampskibet „Venus“, bygget for Regning Dampschiff-fahrts Gesellschaft „Neptun“ i Bremen, løb i Lørdags Eftermiddag Kl. 2 af Stablen fra Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Germanischer Lloyds højeste Klasse, er 170' 0" langt i Hoveddækket, 26' 0" bredt og 9' 6" dybt i Rummet og bliver forsynet med Triple Expansions Maskine med Overflade-Kondensation af 300 indicerede Hestes Kraft.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Bjærgningsdamper.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Anglo Dane, Kroman, ankom til Libau 19. Juli, bestemt til Kbhvn. og Anvers. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 18. Juli, bestemt til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Anvers 20. Juli, bestemt til Stettin. — Ceres, Corfitzon, ankom til Kbhvn. 19. Juli, bestemt til London. — Charkow, Fischer, ankom til Hull 18. Juli, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom til Pillau 19. Juli, bestemt til Kbhvn. og London. — Christianssund, Bay Schmidt, afgik fra Throndhjem 16. Juli, bestemt til Kbhvn. og Stettin. — Constantin, Bloch, ankom til Kbhvn. 19. Juli, bestemt til Libau. — Fanø, Clausson-Kaas, ankom til Hamburg 19. Juli, bestemt til Kbhvn. — Frederik, Harboe, afgik fra Königsberg 18. Juli, bestemt til Kbhvn. og Hull. — Georg, Petersen, ankom til London 9. Juli, bestemt til Libau. — Jolantha, Paaske, ankom til Antwerpen 12. Juli, bestemt til Kbhvn. — Kasan, Thomsen, paa Bedding her. — Laur'a, Christiansen, afgik fra Leith 13. Juli, bestemt til Færøerne og Island. — Louise, Gøtsche, pass. Hanstholm 20. Juli østg. — Minsk, Olsen, afgik fra Kbhvn. 14. Juli, bestemt til Liverpool. — Morsø, Frisenette, afgik fra Libau 17. Juli, bestemt til London. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Kbhvn. 18. Juli, bestemt til Riga. — Nordjylland, Hansen, ankom til Riga 16. Juli, bestemt til Antwerpen. — Perm, Christensen, ankom til London 11. Juli, bestemt til Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom til Libau 17. Juli, bestemt til Hull. — Romny, Lind, ankom til Kbhvn. 20. Juli, bestemt til Libau. — Thyra, Ryder, afgik fra Kbhvn. 18. Juli, bestemt til Færøerne og Island. — Valdemar, F. Sørensen, ankom til Anvers 18. Juli, bestemt til Libau. — Vendsyssel, H. F. Sørensen, afgik fra Riga 17. Juli, bestemt til Antwerpen. — Maja, Jacobæus, afgik fra Kbhvn. 19. Juli, bestemt til Danzig. — Ella, Erichsen, ankom til Kbhvn. 19. Juli, bestemt til Hamburg.

Ficaria, I. V. Fenger, afgik fra Newcastle 21. Juli, bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Koføed, afgik fra Odense 22. Juli, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Esbjerg, C. Bentzen, afgik fra Newcastle 21. Juli, bestemt til Odense. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 22. Juli, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 21. Juli, bestemt til Nykjøbing F. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 21. Juli, bestemt til Odense. — Storebælt, J. P. Bay, afgik fra Nakskov 21. Juli, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 21. Juli, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Urania. Ekliptika, A. W. Callesen, afgik fra Burntisland 14. Juli, bestemt til Kronstadt. — Sirius, C. P. Jensen, ankom til Tyne 19. Juli, bestemt til Kbhvn. — Saturn, J. Hansen, ankom til Hudiksvall 17. Juli, bestemt til Ghent. —

Urania, Louis Lund, ankom til Windau 17. Juli, bestemt til Boness. — Pallas, J. Christiansen, afgik fra Reval 19. Juli, bestemt til Rotterdam.

**Anglo Dane.** Swarland, Andresen, ankom til Rostock 20. Juli.

**Nordsøen.** Holland, Schmidt, ankom til Windau 17. Juli. — England, Petersen, ankom til Trangsdund 19. Juli. — Rusland, Albrechtsen, afgik fra Warkworth 15. Juli, ankom til Kjøge 19. Juli. — Tydskland, Jørgensen, afgik fra Methil 17. Juli, bestemt til Korsør. — Skotland, Branth, ankom til Hull 18. Juli.

**Østersøen.** Rita, A. P. Skov, afgik fra Hull 14. Juli, ankom til Stockholm 19. Juli. — Yrsa, B. Larsen, afgik fra Baltasund 12. Juli, ankom til Königsberg 18. Juli. — Patria, C. Andersen, afgik fra Kbhvn. 14. Juli, ankom til Riga 16. Juli.

**Kjøbenhavn.** Jylland, H. Jensen, afgik fra Riga 6. Juli, bestemt til Dunkerque. — Fyen, P. Hansen, afgik fra Rotterdam 14. Juli, ankom til Dunston 16. Juli. — Carl Hecksher, A. G. Starck, afgik fra Kbhvn. 14. Juli, ankom til Riga 17. Juli. — Hafnia, H. E. Neergaard, afgik fra Riga 19. Juli, bestemt til Ghent. — Russia, A. Rasmussen, afgik fra Riga 19. Juli, bestemt til Dordrecht. — Dania, C. Troensegaard, afgik fra Newcastle 30. Juni, ankom til Hampton 18. Juli. — Normannia, A. Rasmussen, afgik fra Dordrecht 6. Juli, ankom til Cronstadt 12. Juli.

**Thingvalla.** Island, Skjødt, afgik fra Christiania 19. Juli ankom til Kbhvn. 20. Juli. — Hekla, Laub, afgik fra Kbhvn. 20. Juli, bestemt til New-York. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kristianssand 2. Juli, ankom til New-York 16. Juli.

**Union.** Olga, P. J. Jørgensen, afgik fra St. Petersburg 15. Juli, ankom til Kbhvn. 19. Juli. — Anglia, O. Sørensen, afgik fra Sunderland 17. Juli, bestemt til Kbhvn. — Scotia, H. Nielsen, afgik fra Archangelsk 21. Juni, ankom til Garston 10. Juli. — Frisia, N. N. Fisker, afgik fra Riga 13. Juli, ankom til Amsterdam 19. Juli. — Gallia, N. L. Nielsen, afgik fra Riga 17. Juli, bestemt til Zaandam.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, ankom til London 10. Juli. — Agnete, Jensen, ankom til Kiel 16. Juli. — Hermia, Sørensen, afgik fra Ghent 19. Juli, bestemt til Burntisland. — Alice, Kraemer, afgik fra Ghent 12. Juli, ankom til Burntisland 14. Juli, afgik fra Burntisland 16. Juli, bestemt til Eckersförde. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Libau 15. Juli. — Bornholm, Petersen, ankom til Newcastle 15. Juli. — Ajax, Brøsen, afgik fra Libau 16. Juli, ankom til Bremen 19. Juli. — Göteborg, Madsen, afgik fra Norrkøping 15. Juli, bestemt til London. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Königsberg 18. Juli. — Rønne, Hintze, ankom til Riga 16. Juli. — Nauta, Steen, afgik fra Baltasund 17. Juli, bestemt til Stettin. — Marstrand, Lund, ankom til Stettin 16. Juli, afgik fra Stettin 17. Juli, bestemt til Peterhead. — Kjøbenhavn, Dam, afgik fra St. Petersburg 20. Juli, bestemt til Kbhvn.

**Dannebrog.** Amalienborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 21. Juli. — Frederiksberg, Kühl, afgik fra Methil 17. Juli, bestemt til Cronstadt. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Dünkirk 18. Juli. — Rosenborg, Fischer, ankom til Calais 17. Juli. — Uranienborg, Olsen, ankom til Riga 20. Juli. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Kbhvn. 19. Juli, bestemt til Narva.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Jægersborg, Andersen, ankom til Stockholm 21. Juli. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Brake 21. Juli. — Skodsborg, Jensen, ankom til Svinemünde 19. Juli. — Guldborg, Schmidt, ankom til Ripala 21. Juli.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Blyth 6. Juli, ankom til Kronstadt 13. Juli. — Frode, H. W. Wisberg, afgik fra Stettin 19. Juli, bestemt til Jakobsstad. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Jakobsstad 9. Juli, ankom til Rouen 18. Juli. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Riga 10. Juli, ankom til Dunkerque 17. Juli. — Svend, Chr. Holst, afgik fra Blyth 15. Juli, bestemt til Libau. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra West Hartlepool 19. Juli, bestemt til Grangemouth. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Riga 11. Juli, ankom til Ghent 17. Juli. — Ragnar, Aug. S. Hveysel, afgik fra Sharpness 18. Juli, ankom til Swansea 18. Juli. — Magnus, W. Aaris, ankom til Reval 17. Juli, bestemt til Rotterdam. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Swansea 20. Juli, bestemt til Stettin. — Olaf, C. A. Jørgensen, afgik fra Skellefteå 9. Juli, ankom til Grimsby 15. Juli.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, J. Jørgensen, afgik fra Rotterdam 19. Juli, bestemt til Kronstadt. — Alex. Shukoff, P. Stoltenberg, ankom til Kronstadt 18. Juli. — H. Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Mesen 8. Juli, bestemt til London. — Russ, Chr. Jensen, afgik fra Riga 11. Juli, bestemt til Rouen.

**Heimdal.** Anine, J. Møller, ankom til Sunderland 17. Juli. — Kamma, B. Chr. Jørgensen, ankom til Aarhus 16. Juli. — Helga, H. Chr. Lagesen, ankom til Sunderland 20. Juli. — Martha, A. V. Knudsen, ankom til Stugsund 17. Juli.

### Sejlskibe.

**Svendborg.** Niord, Svennevig, ankom til Uleåborg 8. Juli. — Karen, Mikkelsen, ankom til Åbo 8. Juli. — Sam-

son, Hansen, ankom til Rochester 5. Juli. — Fylla, Hansen, ankom til Hamburg 6. Juli. — Doris, Hansen, ankom til Dundee 6. Juli. — Lilly, Rasmussen, ankom til Goole 7. Juli. — Brage, Jørgensen, ankom til St. Petersburg 5. Juli. — Psyke, Hansen, ankom til Vegesak 16. Juli. — Jørgen Ring, Fisker, ankom til Dundee 14. Juli. — Johanne, Jensen, ankom til Leith 15. Juli. — Ane, Jørgensen, ankom til Mariager 14. Juli. — Petrine, Jensen, ankom til Flensborg 13. Juli. — Concordia, Henriksen, ankom til Antwerpen 13. Juli. — Hanne, Rynitz, ankom til Malmø 13. Juli. — Fortuna, Christiansen, ankom til Blyth 13. Juli. — Odin, Jensen, ankom til Charlestown C. 12. Juli. — Neptunus, Jensen, ankom til Morlaix 12. Juli. — Freir, Christensen, ankom til Charlestown C. 12. Juli. — Erik, Hansen, ankom til Plymouth 11. Juli. — Martin, Mortensen, ankom til St. Petersburg 9. Juli. — Frits Emil, Hansen, ankom til Bremen 12. Juli. — Fulvia, Nielsen, ankom til St. Brieux 12. Juli. — Maren Kirstine, Jensen, ankom til Leith 12. Juli. — Hertha, Hansen, ankom til Kings-Lynn.

**Fanø. Nordby.** Nor-Wester, Nielsen, ankom til Melbourne 3. Juli fra Bombay. — Esmeralde, Pedersen, sejlet fra Brunsvick 10. Juli til London. — Maren, Pedersen, sejlet fra Ponapi i Slutningen af Juni til Punta Delgade. — Verdande, Nielsen, sejlet fra Rotterdam 9. Juli til Molukkerne, passeret Dungeness 11. Juli. — Sixtus, Lassen, ankom til Manila 14. Juli fra Sourabaya. — Nancy, Svarrer, sejlet fra Plymouth 11. Juli til Harburg. — Wilhelmine, Oldefar, ankom til Liverpool 11. Juli fra Barrow. — Valparaiso, Lorentzen, sejlet fra Barry 16. Juli til Santos. — Anna Agnete, Mathiasen, ankom til Kalkutta 16. Juli fra Port Natal. — Anna Emmy, Svarrer, sejlet fra Maracaibo 9. Juli til Liverpool. — Vega, Pedersen, ankom til Macassar 16. Juli for at laste til Hongkong. — Nordby, Christiansen, sejlfærdig i Port Natal 25. Juni til Savannah.

**Fanø. Sønderho.** Merida, Pedersen, afgik fra New York 2. Juli til Vasa. — Henny, Ibsen, afgik fra Sydney 12. Juli til Jalut. — Anna, Mortensen, afgik fra Rochester 14. Juli til Kotka. — Venner, Aarre, afgik fra Limerich 13. Juli til Kanada. — Killena, Hansen, afgik fra Apalachicola 13. Juli til Buenos Ayres. — Maagen, H. F. Hansen, afgaaet fra Swansea til St. Petersburg, er 14. Juli indkommen læk til Neufahrwasser og maa reparere. Skibet er ladet med Chamottesten.

**Marstal.** Hebe, Fr. Clausen, ankom 9. Juli til Kings-Lynn. — Henriette, E. Holm, ankom 15. Juli til Kbhvn. — Niels Juel, A. Nielsen, ankom 18. Juli til Uleåborg. — Amor, Rasmussen, ankom 19. Juli til Paimpol. — Eden, P. K. Mikkelsen, er ankommet til Trangsdund. — Ingeborg, N. R. Svane, ankom 16. Juli til Leith. — Livingstone, Wolff-Christensen, ankom 16. Juli til Sundsvall. — Ellen, H. N. Olsen, ankom 17. Juli til Langesund. — Skjold, C. Mygind, ankom 15. Juli til Morlaix. — Prøven, P. L. Schmidt, ankom 15. Juli til Solombal. — Aurora, Raahauge, fra Uleåborg til Brest med Tjære, ankom paa Reden 15. Juli.

**Aalborg.** Kirstine, J. K. Jensen, afgik fra Hals 19. Juli, bestemt til Halmstad. — Caroline Lonitto, J. P. Ægidiusen, afgik fra Newcastle 15. Juli, bestemt til Sundsvall.

**Rønne.** Hans Peter, Westh, ankom til Kalmar 10. Juli. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Kjøbenhavn 10. Juli. — Odin, Møller, ankom til Sølvitsborg 11. Juli. — Rolf, Jacobsen, ankom til Karrebæksmunde 12. Juli. — Castor, Clausen, ankom til Reidsborg 12. Juli. — Immanuel, Mortensen, ankom til Kjøbenhavn 13. Juli. — Ane Margrethe, Andersen, ankom til Kjøbenhavn 13. Juli. — Erik, Sonne, ankom til Archangel 14. Juli. — Herman Olsen, Jensen, ankom til Kjøbenhavn 14. Juli.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich 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.

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

Paa *Havrevolen* 11 Fod.

I *Kanalen* 10 Fod.

Paa *Fjordgrundten* 11 Fod.

**Sundet.** Paa Grund af Reparation er Tidssignal- og Vindsignal-Stationen i *Helsingør* ude af Virksomhed fra den 20de til den 31te Juli 1897.

**Kjøbenhavn.** Fra den 1ste August 1897 vil der fra Huset paa Toldbodbommen blive givet Signal for Strømmens omtrentlige Hastighed i Kvartmil ved *Knippelsbro* og for Vandstanden samme Sted i Fod over eller under daglig Vande. Signalerne gives ved Hjælp af to Visere, der bevæges paa en Skive, som er anbragt paa N.-Siden af Huset. Signalerne indstilles hver Time, saalænge *Knippelsbro* aabnes for Skibe.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Sverig. Östergötlands Skærgaard.** *Stora Högholmen Fyr*, mellem *Arkö* og *Kettilö*, ere forandrede saaledes:

Bagfyret er flyttet 25 Alen N. hen paa et 6 Fod højt Betonfundament. Flammens Højde er uforandret.

Forfyret er anbragt i et 17 Fod højt, hvidt Taarn. Flammens Højde: 27 Fod.

**Bottniske Bugt. Gåsholma Skærgaard.** Den Ø for *Häckmansgrundet* udsatte røde Stage med Ballon og Kost staaer paa 61° 3' 35" N. Br. 17° 12' 47" Ø. Lgd.

**Rusland. Riga Bugt.** Ved *Arensborg* er paa N.-Enden af den Ø-lige *Kalkgrund* fundet en 23 Fods Grund, hvorfor den hvide Stage med sort, nedadvendt Kost er flyttet c. 1 Kml. N. hen.

Grundens Beliggenhed: 58° 0' 33" N. Br. 22° 28' 53" Ø. Lgd.

**Tydskland.** Udenrigsministeriet meddeler:

Fra 6te til 26de August 1897 afholdes Skydeøvelser ved *Pillau* fra Kl. 7 Fm. til 12 Middag. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fyrtaarnet, og Havnen er da spærret for al Sejlads.

Fra den 19de til 22de August 1897 kunne Fyrene *Brüster Ort*, *Pillau*, *Neufahrwasser*, *Hela* og *Rixhoeft* paa Grund af Forsøg brænde uregelmæssigt.

Den *hollandske* Jagt „*Pietertgi*“ er sunken i 8 Fv. Vand Ø. for *Funkenhagen* mellem *Bornhagen* og *Sohrenbolm* c. 2 Kml. NV. t. N. fra *Sohrenbolm* Kirke. Masten er over Vandet. Vraget er afmærket med en Vragtønde.

I *Swine* og *Kaiserfahrt* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

De sorte Tønder 1 til 5 paa Kanten af *Mövenhaken* og den hvide Spirtønde med N.-lig Topbetegnelse, mærket *Mellin N.*, ere inddragne. Spidstønde Nr. 6 paa Yderenden af *Mövenhaken* har nu Nr. 1.

Hvor *Mellin* Renden skiller sig fra det tidligere Løb, er udlagt en sort og rød sribet Baaketønde med Kors, mærket *Mellin*, derefter følger i *Mellinfahrt* en sort Spidstønde 2, en sort Lystønde, som viser hvidt Lys, og derpaa en sort Spidstønde 3. Lige over for Lystønden ligger en rød Spirtønde med to Kegler, mærket K; 800 Alen længere fremme en lignende Spirtønde, mærket L, og ved Udmundingen i *Kaiserfahrt* en lignende, mærket M.

Ved Foreningsstedet mellem de to Løb S. for *Grüner Holm* ligger en sort og rød sribet Baaketønde med Kors, mærket *Grüner Holm*, og lige over for den paa Styrbordets Side en Spirtønde med 2 Kegler, mærket N.

Alle disse Tønder ligge i 22 Fod Vand.

Ved *Kaiserfahrt* Haffmøler have de to Spidstønder nu Nr. 4 og 5 og de to Spirtønder O og P.

Ved *Klüss* og *Werder* have Spidstønderne 7 og 8 nu Nr. 1 og 2, Spidstønderne 8a og 8b ere inddragne, og *Klüsser Lystønde* er ombyttet med Spidstønde Nr. 3. Ved *Lognitzer Ort* ligger Spidstønde 4, og Spidstønde 9 har nu Nr. 5. De røde Spirtønder L, M, N og O have nu A, B, C og D og ingen Topbetegnelse. Spirtønde D ligger lige over for Spidstønde 4. Tønde P er inddragen.

Paa N.-Siden af *Mellin* staaer en Fyrpæl, hvorfra vises hvidt, fast Fyr. Ud for Løbet staaer to hvide 19 og 38 Fod høje Fyrbaaker, hvorfra vises hvide, faste Fyr, der lede gennem Løbet fra Tønde 3. Bagfyret holdt overet med et andet hvidt, fast Fyr, der ligeledes vises fra en 19 Fod høj Fyrbaake længere henne ved Kysten, leder videre til Indløbet af *Kaiserfahrt*. Paa Sydspidsen af *Grüner Holm* staaer en Fyrpæl, hvorfra vises to grønne, faste Fyr lodret for hinanden.

Fyrene paa N.- og S.-Enden af *Mittelgrund* lyse Horisonten rundt, de tre mellemste Fyr formørkes over 90° bagud. Synsvidden: 3 Kml. for de hvide, 2 Kml. for de grønne Fyr.

*Sternbake* paa *Mövenhaken* flyttes til Hagens yderste Spids. Den røde Vinkel i *Swinemünde* Fyr, som omgav Vendestedet ved *Mövenhaken*, bortfalder.

Ved *Travemünde* gives indtil videre Taagesignal fra en Damp, der ligger til Ankers paa Reden ved den yderste røde Spirtønde med Ballon. Taagesignalet gives med en Dampsirene, To-Stød hver 3 Minutter.

**Flensborg Fjord.** Paa Fyrskibet „*Kalkgrund*“ vises Ankerlanternen nu fra Fokkestaget, 10 Fod over Skroget.

Vraget af den Ø. for *Slimünde* sunken Tjalk er bortsprængt. Vragtønden er inddragen.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Holland. Texel.** Fra den 20. Juli 1897 foretages Skydeøvelser fra Fort *Harsens* inden for en Trekant, hvis Sider ere afmærkede med fire Sejlskibe med rødt Flag, der ligge 15,000 og 7,000 Alen fra Fortet, de yderste 13,500 Alen fra hinanden. En anden Trekant er afmærket med to Sejlfartøjer med rødt Flag, der ligge 5,000 Alen fra Fortet og 3,000 Alen ra hinanden.

Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet og desuden et andet Flag, der angiver Retningen, hvori der skydes, og Dampere ligge ude for at give Vejledning.

**Belgien. Ostende.** Over *Stroombank* aabnes to nye Løb, nemlig *Passe Directe* VNV. for Indløbet til *Ostende* Havn og *Passe de l'Est*, ca. 2 Kml. NØ. for Indløbet.

*Passe Directe* begrænses mod Ø. af Linien *Ostende* Hovedfyret overet med Tidevandsfyret paa Batteriet paa Ø.-Dæmningen i S. 65° Ø., og mod V. af Linien *Ostende* Hovedfyret overet med en rødmalet Lys- og Klokketønde, der om kort Tid udlægges paa S.-Kanten af *Stroombank* ca. 4,300 Alen fra Fyret. 51° 14' 30" N. Br. 2° 53' 37" Ø. Lgd.

Hovedfyret overet med Taarnet, der viser grønt, fast Fyr paa N.-Enden af V.-Dæmningen, angiver Midten af Løbet, der uddybes til 14 Fod, Middel-Lavvande; Bredden bliver c. 2 Kbl.

*Passe de l'Est* afmærkes under Arbejdet med røde Spidstønder om Styrbord, sorte om Bagbord for Indgaaende. Paa Dynen ØNØ. for *Ostende* rejses 4 Baaker, hver med hvidt, fast Fyr, der holdte overet to og to angive de to Sider af Løbet, der uddybes til 17½ Fod Middel-Lavvande. Baakerne staa c. 4,900 og 5,700 Alen fra Hovedfyret.

### Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**Irlands Ø.-Kyst.** I *River Liffey* males Fyrtaarnene og Baakerne saaledes, at de paa N.-Siden eller for Indgaaende om Styrbord, blive røde og paa S.-Siden, eller for Indgaaende om Bagbord, blive sorte.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig.** I *Baie de Concarneau* er der fundet nogle Klipper med 1 Fod Vand 1 à 1½. Kbl. V. for Klippen *Men-Cren*. 47° 51' N. Br. 3° 56' V. Lgd.

**Ile aux Moutons.** Paa *Lcs Poulains* er opført en sort Baake med Cylinder, 7 Fod høj over Højvande. 47° 47' 37" N. Br. 4° 3' 26" V. Lgd.

**Spanien.** Omtrent den 1. August 1897 tændes ved *Bonanza*, paa *Guadalquivir* venstre Bred et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 92 Fod. Synsvidden: 9 Kml. Fyrapparat af 6te Orden. Fyret vises fra et hvidt, ottekantet, 78 Fod højt Taarn med grøn Lanterne ved NV.-Siden af den hvide Fyrpasserbolig. 36° 48' 5" N. Br. 6° 20' 0" V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Connecticut. Branford Harbor.** En rødmalet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, er i 23 Fod Vand, Middellavvande, udlagt ved S.-Siden af *Cow and Calf Rocks, Long Island Sound* N.-Side, fra *Johnson Point* i S. 27° V. og fra *Branford Reef* Baake i N. 59° V. Om Vinteren inddrages Tønden.

**New Jersey.** Fyrskibet „*Five Fathom Bank*“ er igen udlagt paa sin Station og den røde Fløjtetønde inddragen.

**Delaware Bay.** Den 15. Juli 1897 forandres *Ship John Shoal* Fyr til at vise Lys i 10 Sekunder, Mørke i 5 Sekunder. Iøvrigt bliver Fyret uforandret.

**Pennsylvania. Delaware River.** Ledefyrene for Indløbet til *Schuylkill River* ere midlertidig ombyttede med hvide Lanterner og flyttede c. 100 Alen ØSØ. hen. Flammens Højde: 16 og 8 Fod.

**Maryland.** Omtrent den 26. Juli 1897 ombyttes Fyrskibet „*Fenwick Island Shoal*“ midlertidig med en rød Fløjtetønde og en rød Klokketønde.

**Virginia. Chesapeake Bay.** Den rødmaledede Lystønde, der viste hvidt, fast Lys, V. for *Tangier Island Shoal*, er permanent ombyttet med en rød Spidstønde.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Frankrig.** Bark „*San Domenico*“ er sunken paa *Marseille* Red, 1,300 Alen fra Yderdæmningen, fra *Château d'If* Fyr i N. 28° Ø. og fra *La Joliette* Fyr i N. 33° V. Der er 10 Fod Vand over Rejsningerne.

En grøn Vragtønde er udlagt ½ Kbl. NV. for Vraget, som ligger paa 43° 18' 25" N. Br. 5° 21' 9" Ø. Lgd.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi Delta. South Pass.** Den sorte Stumtønde Nr. 3, der laa ½ Kbl. fra *Head of the Passes West Jetty* Fyr i Linien til *East Jetty* Fyr, er inddragen.

**Honduras Bay.** I *St. Thomas Bight* ere alle Opmaalingsbaakerne forsvundne, undtagen den paa *Ox Tongues Shoal*, og den er faldetærdig. De fleste Tønder ere ligeledes forsvundne, og de blive rimeligvis ikke udlagte igen.

### Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

En 16 Fods Grund er funden 7¼ Kml. S. 66° Ø. fra *Lage de Couceicao* og fra *Queimada Grande* i N. 32° Ø. 24° 17' S. Br. 46° 33' V. Lgd.



	Gjort til.	Køber.	Sælger.
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk.....		102 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	103
Thingvalla.....	11	11	11 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Danmark.....	87	86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	87 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Norden.....		116 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	117 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Kjøbenhavn.....	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	94	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Carl.....		54 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	55 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dannebrog.....		109	109 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Skjold.....		76	76 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Heisingørs Dampsk.....		38	44
Østersøen.....		59	61
Nordsøen.....		73 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	77
Torm.....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		86	95
Dansk-russisk Dampsk.....		—	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk.....		—	—
5% — —.....		—	—
5% Thingvalla 1880.....		99	101
5% — 1894.....		—	—
5% Norden.....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats.....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> uopsig. Stats.....		100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	101
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Husejer Kreditk.....		95	95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Kbhvns Kreditf.....		94	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Østift. Kreditf. 6 Ser.....		96	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4% — — 6.....		97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Landkreditk. 3.....		95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....	157 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	157 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	158
Privatbank.....		123	123 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Landmandsbank.....		126	128
Handelsbank.....		124 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	125
Burm. & Wain.....		101 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	102
Helsingørs Jernsk.....		108 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	109 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Sukkerfabr.....	87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	87 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Bryggeri Aktier.....		114	114 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

**Vekselkurser.**

	åvista Sælger.	to d. d. Køber.
Hamburg.....	88.95	88.80
London.....	18.10	18.07
Paris.....	72.25	—
Amsterdam.....	150.15	—

**Notering paa Berlins Børs d. 21. Juli 1897.**

Russiske Noter.....	216.15
4% Russiske Consols.....	—
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Boden Kredit.....	105.00
6% Mexikanske.....	99.40
5% Rumænske Stats.....	101.10
4% — — 1890.....	90.75

Onsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 20,000, „Thingvalla“ 32,000, „Danmark“ 62,000, „Norden“ 38,000, „Kjøbenhavn“ 74,000, „Carl“ 120,000, „Dannebrog“ 52,000, „Skjold“ 124,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, Ved Stranden 16.

**Bekendtgørelse**

fra

**Kjøbenhavns Havneforvaltning.**

Ved Havneforvaltningens Foranstaltning vil der paa Nord-siden af den paa Bombrøen staaende Træbygning blive anbragt en Signalskive, hvorpaa ved Hjælp af 2<sup>de</sup> Visere vil blive angivet Strømmens omtrentlige Hastighed i Kvartmil ved Knippelsbro og Vandstanden sammesteds i Fod over eller under daglig Vande. Strømhastigheden angives efter Broopsynets Skøn. Signalet betjenes fra og med den 1ste August d. A. hver Time om Dagen, saalænge Broopsynet er til Stede paa Knippelsbro.

Hvilket herved bringes til almindelig Kundskab.  
Kjøbenhavns Havneforvaltning, den 19. Juli 1897.

**Ludvig Lund.**

Mekanisk og elektroteknisk Etablissement.

*Ene-representant*

for elektricitäts-Aktiengesellschaft

**vorm. Schuckert & Co.**

Autoriseret Installatør af elektriske Belysnings- og Kraftoverdragningsanlæg. Elektromotorer og Dynamoer. Elektriske Elevatorer, Hejseapparater og Ventilatorer. Galvanoplastiske Anlæg.

St. Regnegade 26. Kjøbenhavn K. Telefon Nr. 992.

**Enhver Kaptajn,** som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste  
**Skibsinventarie- og Provianteringshandel.**

Telefon Nr. 6. **G. W. Møller, Dragør.** Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

**Ny Carlsberg Øl.**

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.  
Depôt: Toldbodgade 14.

**Holm & Collerup,**  
**Skibssmedie og Maskinfabrikker,**

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

**Jærnskibs- og Maskinreparationer**

udføres solidt, hurtigt og billigt.

**Svendborg Margarinefabrik.**

Jes Jensen & Søn.

Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og Pakninger til Skibsbrug.

Telefon 1346.

Firma i Kjøbenhavn:  
Raadhustræde 4.

# Agentur for udenlandske Søassurance- Selskaber.

Søforsikringselskabet  
**ØRESUND,**  
MALMØ,  
tegner Forsikringer ved  
**BERGH & OWEN,**  
Kjøbenhavn K.,  
Holmens Kanal 20.  
Telefon 97.  
Telegram-Adr. „Tonny“.

**Bjerre & Rømer,**  
Skibsmæglere.  
Agenter for  
Kullens Enskilda Assurans-  
Förening.

**W<sup>m</sup>. R. SCHOU.**  
31. HAVNEGADE.  
KJØBENHAVN K.  
Telegramadresse: Rigstelefon:  
Willschou. Nr. 3876.  
GENERALAGENT for  
„**POMERANIA**“,  
See- und Fluss-Versicherungs  
Gesellschaft i Stettin.

Paa Undertegnedes For-  
lag er udkommet:

**Nautisk Almanak**  
for 1898, udgivet af J. A. D.  
Jensen, Navigationsdirektør.  
(Indeholder bl. a. den fra  
1. Juli d. A. gældende An-  
ordning ang. internationale  
Søvejs-Regler og Nødsignaler.)  
Pris 50 Øre.  
G. E. C. Gad.

# LANDMANDSBANKEN

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

**C. P. Lauritzen & Co.,**  
Etablissement for  
UNIFORMER, UNIFORMEFFEKTER og ORDENSBAAND,  
samt de nye, af Krigsministeriet approberede, vandtætte Officers-Havelocks,  
saavel som for alt civilt Skræderarbejde.  
**Vesterbrogade Nr. 30. Kjøbenhavn V.**

## Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.  
PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

### Fanø praktiske Sømandsskole.

Saavel Begyndere som unge Sømand optages til enhver  
Tid. Nærmere Oplysninger ved

**P. H. Clausen,**  
Nordby, Fanø.

### Prima røgede Skinker.

Prima  
Svinefedt.

Store Partier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker  
40—60 Øre pr. Pd. efter Størrelse samt alle Slags prima  
ferske, saltede og røgede Victualievarer anbefales til  
**meget lave Priser.**

**Højbroplads 12** ved Gammelstrand.  
Videreförhandling: S. JOHANNESON, Hauserpl. 32.

Prima  
Spegepølser.

### J. H. Fechtenburg & Co.,

St. Thomas,  
anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering  
henhørende.

**Dr. med. Goldschmidt,**  
Klinik for  
Hud- og Kønssygdomme.  
Hovedvagtsgade 8, 1. Sal.  
Kl. 12—1 og 7—8.

**C. V. Buchs Kjød-Udsalg,**  
Slagterbutikken 6 og 7, Nicolai Taarn,  
anbefaler sig til de ærede  
Skibsprovianteringshandlere.  
Leverandør til Marinen og til  
Kejseryacht »Standarte“.

### Skruedamperen „JARL“,

bygget af Jærn, i meget god  
Stand, laster netto 150 tons  
d. w., 10 Mills Fart, 60 nom.  
Hkr. Maskine med O/c., kul-  
besparende, god Isbryder, Bug-  
serindretning, tjenlig til Last,  
Bugsering og som Bjergnings-  
baad, billig tilsalgs ved A. O.  
Andersen, Norra Hamngatan  
10, Göteborg. Obs! En Mængde  
andre større og mindre Dam-  
pere paa Haand til Salg.

Sir W. Thomsons Kompas,  
Spritkompas, Sextanter,  
Marinekikkerter.  
Godt! Billigt!



Instrument & Kompasmager.

### Frits Ortmann,

Overretssagfører  
Amagertorv 16. Tel. 3225.

### Café van Zandt,

St. Annæ Plads 6,  
Hjørnet af Strandstræde,  
Kjøbenhavn,  
anbefaler sin Restaurant fran-  
çais med alle Aarets  
Specialiteter.

H. J. Pedersen.

**Læge H. C. Lund,**  
Hud- og Kønssygdomme.  
Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg.  
gennem Porten. Tr. 10-11, 7-8  
Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

### Signaliseringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber  
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:  
Enghavevej. V.

Bopæl:  
Valdemarsg. 24. V.

## PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg,  
regular line of steamers between Brazil and Copenhagen & vice versa.  
Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean  
Portugal and Copenhagen & vice versa.  
Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

#### ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre  
20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil  
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.  
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

#### AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitline à 45 mm Bredde 25 Øre.  
De øvrige Sider — — — — — 20 —  
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 TORSDAG.

Nr. 30.

Kjøbenhavn, Torsdag den 29. Juli 1897.

4. Aarg.

**INDHOLD:** Afgørelse af Kollisionssager ved Voldgift. — Skibslanterners Undersøgelse. — Advarsel. — Sø- og Handelsretsdøm. — Fragtnarkedet. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier  
anbefales fra Lager.  
John Forbæchs Eftf.,  
St. Annæ Plads 19 & 21.

## SKIBSDAGBØGER

1/1 Aars & 1/2 Aars  
MED TRYKT BRUGSANVISNING  
til Forbrug & Forhandling  
billigst hos

**S. FRIEDLÆNDER,**  
VED STRANDEN 14.  
KJØBENHAVN.

Aut. Forhyringsagenter,  
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.  
W. H. Wulff, Tolddodg. 15.  
A. C. Grell, Tolddodg. 16.

**EMIL SCHIOTT,**  
Glas- & Porcellæns-  
Forretning.

51 **STORE KONGENSGADE** 51  
KJØBENHAVN K.  
Telefon 4522.  
Glas og Porcellæn udlejes.

## Forlang altid Otto Mønsted's Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

**Holdbar**

**Fortrinlig Kvalitet**

**Smørfarvet**

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne  
ved Henvendelse til Fabriken

## SOUTHALL

near LONDON.

**J. H. Fechtenburg & Co.,**  
St. Thomas,

anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering  
enhørende.

**Fanø praktiske Sømmandsskole.**

Saa vel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver  
Tid. Nærmere Oplysninger ved

**P. H. Clausen,**  
Nordby, Fanø.

**AXEL E. AAMODT.**  
18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.  
Lager af Papir og Konvolutter  
fra danske og fremmede  
Fabrikker.

Som Repræsentant for for-  
forskellige 1ste Klasses  
Assurance-Selskaber overtager  
jeg Forsikringer af **Skibe,**  
**Varer** og **Frugt** til billige  
faste Præmier. **Subagenter**  
antages i forskellige Provins-  
byer.

**Alfred Christensen,**  
Assurance-Afdeling,  
Amaliegade 24.

**WM. R. SCHOU.**

31. HAVNEGADE.  
KJØBENHAVN K.

Telegramadresse: Rigstelefon:  
Willschou. Nr. 3876.

GENERALAGENT for  
"POMERANIA",  
See- und Fluss-Versicherungs-  
Gesellschaft i Stettin.

**S. Lerche,**  
50 — Nørrebrogade — 50  
Værksted  
for gode, solide og billige  
**Modeller.**

Teaktræ

AKTIESELSKABET  
**DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI**  
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.  
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.  
**TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.**

Teaktræ

**YOCARINI** CIGARETTEN 100 Stk. 2 Kr. Verdensberømt  
TOBAKKEN pr. Pd. 5 Kr. og billig.

kun ægte **Vilh. Jørgensen.** Østergade 61. en gros

Telefon 2618.

Telegr.-Adr.: Nilsson 167

## CARL NILSSON.

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.

Amaliegade 36. Kjøbenhavn K.

(forhen Amaliegade 37).

Største Lager her paa Pladsen af alle Sorter Maskin- og Cylinder-Oljer, Smørrelser  
og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige Artikler for Dampmaskiner.

**Eneforhandling af:**

Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil. Zynkara.  
(Til Forebyggelse af Tæring, Syre- og Kedelstensdannelse). Angus' Special Pak-  
ninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent Kamelhaars Drivremme.  
Kerasha. Patent Træ-Remskiver.

**Norsk MARGARINE** fra **Aug. Pellerin fils & Co.** i Christiania  
faas hos D'Herrer Handlende og fra Agenturet

**Ladegaardsvej 13.**

# HAMBURG

## PRIMA BUNKER-KUL.

### BD BLUMENFELD.

#### HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads:      Telephon:  
**FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.**

## W. B. Dick & Co. L<sup>d</sup>.

eneste Fabrikanten af  
 Dicks bekendte **Maskin-** og **Cylinder-Olier**  
 samt

**Patentfarver for Skibsbunde.**

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

**Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:**

Alte Gröningerstrasse 12 1.

Telegr.-Adr.: Dicotto.   Telefon: 3999.

Agent for Kjøbenhavn:

**JOHS. BÜLOW, Zinns-gade 4. Ø.**

## EMIL G. v. HÖVELING. HAMBURG.

(TELEGR.-ADR.: COMPOST.)

### PATENTFARVE

for Skibsbunde og Jærnkonstruktioner imod Rust og imod Bevoksning. Leve-  
 rander til mange af de største Damp- og Sejlskibsrederier, Ene-Leverandør  
 til den kejserlige tyske Marine.

NB. For Træskibsbunde særlig virksom Patentfarve imod Bevoksning og  
 imod Orm, strygefærdig til umiddelbar Brug.

Agenter og Lagre i: Bergen, Bremerhavn, Elsleth, Flensborg, Stettin, Rotter-  
 dam, Antwerpen, Dünkirchen, Genua etc.

Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:  
 Kapt. CARL HAVE MANN, Kjøbenhavn, Amaliegade 31.

I England under Firma British Antifouling Composition and Paint  
 Company Ltd. 32 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik i Barking ved London.

Agenter og Lagre i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull,  
 Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama,  
 Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney,  
 Mauritius etc.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
 KNÖHRHARD.

**HAMBURG.**

Telephon  
 287.

**DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.**

**KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.**

**SPECIEL AFDELING**

FOR

**ASSURANCE & HAVARISAGER.**

## EM. Z. SVITZER'S

### SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1833.

Telegraphic address „SVITZER“.

Agents for  
 Great Britain.

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
 Newcastle o/Tyne.  
 telegraphic address: „Jürgenson“.

R. W. SHEPARD & Co.  
 London E. C. 70 Cornhill.  
 telegraphic address: „Hobdell“.

The company maintains stations at the following  
 ports, where a salvage boat will be stationed, always  
 ready to leave at short notice.

COPENHAGEN	.....	„SVITZER“.
KASTROP	.....	„HØYER“.
ELSINØRE	.....	„SWITZERGOTTLIEB“.
KORSØR	.....	„JØRGENSEN“.
ALBUEN (LAALAND)	.....	„GUNNERSEN“.
FREDERIKSHAVN	.....	„SVITZERLUND“.
GOTHEBURG (SWEDEN)	.....	„ELFVERSSON“.
GREIFSWALD (GERMANY)	.....	„SPRUTH“.

The company's boat „Em. Z. Svitzer“ — in conjunc-  
 tion with the boats belonging to the Northern Salvage  
 Company of Hamburg, vis s/s „Berthilde“, s/s „Berger  
 Wilhelm“ and s/s „Neva“ — operates in the Mediter-  
 ranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea &  
 Red-sea).

## Nienstædt & Co.

(Kunstindustri-Museum):

Lager af amerik., engelske, franske og tyske **Værktøjmaskiner.**  
**Værktøj, File, engl., svensk og tysk Staal. File ophugges.**

## Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibssagenter og Redere.  
 Kjøbenhavn og Lübeck.

**Overretssagfører J. WESTENGAARD,**

Vestervoldgade 2, Kjøbenhavn V.   Telefon 3424.

## NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (enql.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde.

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

## Bunkerkul

faaes billigst og hurtigst i **Sundet** fra vor Kulhulk  
 Lydia.

**The Sound Coal Hulk Lim.**

## HÄNSCHELL & C<sup>o</sup>.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører  
 Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Laste-  
 pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra  
 Lossepladsen i Europa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier  
 i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

**HÄNSCHELL, Barbados.**

## P. Otzen & Thorstenson,

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Manometre. \* Vacuummetre. \* Tællemaskiner.

Reparationer udføres.

Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpeklapper etc.

Fabrik:

**Ryesgade 105.**

Kontor og Lager:

**Gothersgade 24.**

## Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS.      CARDIFF.

## Afgørelse af Kollisionssager ved Voldgift.

Paa det nys afholdte nordiske Søfartsmøde holdt Hr. Kommandør, Assurancedirektør N. Jacobsen af Kjøbenhavn følgende interessante Foredrag:

Dette Spørgsmaal er egentlig rejst af Lloyd's i London.

Allerede for flere Maaneder siden sendte Lloyd's Sekretær, Mr. Hozier, Breve til forskellige, som Lloyd's stod i Forbindelse med, hvori der gjordes opmærksom paa de Ulemper, som de hyppige Processer angaaende stedfundne Kollisioner mellem Skibe medførte for Redere og Assurandører, og det henstilledes til Overvejelse, om man ikke kunde frigøre sig for disse Ulemper ved at bringe Voldgifts-Principet til Anvendelse paa alle Kollisionssager. Lloyd's Komite og andre Mænd i London, som interessere sig for Planen, tænkte sig Forholdet ordnet saaledes, at der skulde oprettes permanente Voldgifts-Kommissioner i alle vigtigere Søstæder, og at der skulde søges tilvejebragt Overenskomster mellem saa vidt muligt alle Rederier og Assurandører, gaaende ud paa, at de forud forpligtede sig til at lade Kollisions-Tilfælde, i hvilke de vare interesserede, paakende ved en af de permanente Kommissioner, og til at anerkende deres Kendelse som bindende uden Appel. Det er efter et gammelt Ordsprog vanskeligt at faa mange Hoveder under en Hat, og i første Øjeblik vil maaske de fleste være tilbøjelige til at udbrøde: hvor kan nogen tro det muligt at faa alle de Hoveder under den Hat. Men der er saa meget sundt og godt i den udkastede Tanke, at man ikke bør lade sig skræmme fra at træde den nærmere og tage den op til Drøftelse i det Haab, at der dog maaske kan komme noget godt ud deraf. I denne Retning gik da mit Svar til Lloyd's, og samtidig med, at jeg deri fremhævede enkelte af de Vanskeligheder, dens Realisation synes mig at frembyde, lovede jeg at gøre, hvad jeg kunde, for at vække Interesse for Sagen i de Søfartskredse, jeg staar i Berøring med.

Det, der nu først maa bringes paa det rene, er om Lloyd's har Ret i, at Ulemperne ved de hyppige Kollisionssager er saa følelige for Redere og Assurandører, at der er Grund til at ønske en Overgang til Voldgift, og om det kan antages, at denne vil afhjælpe Ulemperne. Svaret herpaa kan næppe være tvivlsomt.

At Kollisioner mellem Skibe er hyppige, altfor hyppige, vil ingen nægte; hvor de medføre Skade af nogen Betydning for det ene eller andet Skib, ville de næsten al Tid føre til en Proces, og mange ville af egen Erfaring kunne bevidne, at en Kollisions-Proces er ensbetydende med et stort Offer af Tid og Penge. Naturligvis er Offeret forskelligt efter Kollisions-Sagens Natur og det Land, hvor Processen føres, men selv der, hvor Retsplejen er hurtigst og billigst, koster det som Regel alt for meget at komme til sin Ret. Der skal stilles en som oftest ikke billig Kaution, det kan for Vidneførsels Skyld være nødvendigt at betale Rejse og Ophold for Mandskab, som man ellers ingen Brug har for, og dertil kommer saa Rets-Omkostninger og Advokat-Regninger, som ikke sjældent kan antage meget betydelige Proportioner; endelig er der tilmed noget irriterende i at se Maaned gaa efter Maaned, ja Aar efter Aar, uden at man kan faa Afgørelse paa en Sag, der synes en selv saa soleklar. Mange af d'Herrer vilde kunne nævne Eksempler paa slige dyre og langvarige Processer; selv kender jeg en Kollisions-Sag, som nu har været ført i Belgien i 5 Aar, uden at den tilsyneladende er kommet sin Afslutning nærmere.

Dette er de økonomiske Ulemper; de er saa følelige, at det stundom hænder, at den, der har Krav paa Erstatning for en Kollisions-Skade, foretrækker — i Kraft af den gamle Sætning, at et magert Forlig er bedre end

en fed Proces — ved mundlig Akkord at opnaa noget af sin Ret fremfor at gaa til Domstolene. Men en anden Ulempe kommer til, og det er den, at der ikke er nogen absolut Sikkerhed for, at man ved at føre Proces vil faa sin fulde Ret.

Selvfølgelig er jeg overbevist om, at Domstolene ikke blot i Skandinavien, men i alle civiliserede Lande, samvittighedsfuldt stræber at dømme upartisk og retfærdigt; men i Sager af saa speciel Natur som Kollisioner til Søs, er det forklarligt, at de almindelige Domstole er udsatte for at begaa Fejltagelser. Som bekendt præsterer der en mægtig Hoben Løgn i de fleste Kollisions-Processer; der lyves som oftest vel ubevidst, men til Tider ogsaa bevidst, naar hver Parts Vidner skal gengive deres subjektive Indtryk af det passerede, og Resultatet bliver som oftest et Kaos af hinanden modstridende Forklaringer. Fra en bekendt Forfatter har vi i Danmark et bevinget Ord, som siger: det sete afhænger af Øjnene, som se; hvilke Øjne tror man nu bedst ville kunne se Sandheden gennem et sligt Væv af Sandhed og Løgn, Juristernes eller den erfarne Sømands? Jeg holder paa de sidste. Nu er det vel saa, at de fleste Steder er der søkyndige Bisiddere eller Medlemmer i alle Sørættssager, men i de allerfleste Sørætter har den juridiske Dommer Overtaget, han skal være den ledende, men hans Mangel paa tilstrækkelig nautisk Sagkundskab medfører, at han ikke sjældent selv bliver vildledt af en behændig Advokat, der suffleres af en erfarne Havari-Kommissionær, og i de højeste Instanser er Søkyndigheden intet Steds at finde. Deraf kommer det, at man uden Vanskelighed her finder Eksempler paa Kollisions-Domme, som ere nautisk uforstaaelige og derfor utilfredsstillende.

Netop fordi det ved denne Art af Sager ikke bør komme an paa et juridisk Bevis for dette eller hint, men mere paa et sundt, praktisk Blik for de nautiske Forhold, som have foreligget, tror jeg, der vil opnaas større Sikkerhed for en korrekt Bedømmelse af en Kollision ved Voldgifts-Kommissionen end ved de ordinære Domstole, og at en Voldgifts-Kendelse kan opnaas langt billigere og langt hurtigere end en regulær Døm, be-  
trægtet jeg som givet.

Men en absolut Betingelse for, at Voldgifts-Principet skal kunne anvendes med Held, er det naturligvis, at Voldgifts-Kommissionen sammensættes fornuftigt, og at dens Medlemmer vælges med Omhu. Hvad Sammensætningen angaar, forekommer det mig, at den egentlig giver sig selv. Naar Maskineriet ikke skal arbejde for tungt, maa Kommissionen ikke være for stor; et juridisk Element kan og bør ikke undværes, men det søkyndige Element skal være det overvejende, og den naturlige Sammensætning vil da blive: et juridisk og to søkyndige Medlemmer, og alle tre maa være uafhængige Mænd, der personlig ikke har nogen Interesse i de Sager, de skulle paakende. Som Søkyndig kan man derfor hverken bruge nogen Reder eller nogen Assurandør, thi disse kunne let være interesserede, direkte eller indirekte, i forefaldende Kollisioner, og Voldgifts-Kommissionens Upartiskhed maa fremfor alt ikke kunne drages i Tvivl.

Idet jeg altsaa gaar ud fra, at Overgang til Voldgift ved denne Art af Sager vilde være et Fremskridt, bliver det første Spørgsmaal: hvorledes skulde Valget af Medlemmer foregaa for at faa størst mulig Sikkerhed for, at enhver Voldgifts-Kommission bliver udrustet med den Sagkundskab og Upartiskhed, som er nødvendig, naar alle baade i Ind- og Udland skal kunne se hen til den med Tillid? Naar ellers en hvilken som helst Tvistighed skal afgøres ved Voldgift, plejer jo hver Part at vælge sin Voldgiftsmand, og disse to enes om en Op-

mand, og i og for sig vilde der ikke være noget i Vejen for, at en enkelt stedfunden Kollision kunde blive afgjort ved Voldgift paa denne Maade. Men Lloyd's Tanke gaar meget videre, den vil drage alle Kollisioner ind under Voldgiftsbedømmelse og forud skabe Apparatet dertil; de forskellige Voldgifts-Kommissioner maa derfor dannes, inden nogen Tvist er opstaaet, og Medlemmerne maa vælges uden at de skiftende Parter, hvis Sager Kommissionerne skulle paakende, faa nogen direkte Indflydelse paa Valget. Her er unægtelig en Vanskelighed, som man dog med lidt god Vilje maa kunne komme over. Vistnok kendes ikke de enkelte Parter i de kommende Sager; men det vides paa Forhaand, at de al Tid ville dreje sig om Rederi- og Assurandør-Interesser kontra Rederi- og Assurandør-Interesser, og det ligger da nær, at lade Repræsentanterne for disse Interesser paa alle Steder, hvor Voldgifts-Kommissioner skulle dannes, besørge Valget af Medlemmer. Skal der f. Eks. dannes en permanent Voldgifts-Kommission her i Stockholm, er der ingen, som bedre vil være i Stand til at vælge dens Medlemmer, end de stockholmske Redere og Assurandører; thi ingen har bedre Kendskab til de Personligheder paa Stedet, der egne sig til et slikt Tillids-Hverv, og da de maa være forberedte paa, at Sager, i hvilke de selv ere implicerede, kunne komme til at foreligge for den af dem valgte Kommission, har man en vis Garanti for, at de ville vælge de bedste Mænd. de kunne faa. Det samme gælder for andre Steder, og det tør vel overhovedet siges, at en af Redere og Assurandører sammensat Valgforsamling har bedre Betingelser for at udpege de rette Mænd til at paakende Kollisions-Sager end Staten eller de kommunale Myndigheder, som nu besætte Sørretterne.

Lad os nu et Øjeblik tænke os Lloyd's Plan fremmet saa vidt, at der er dannet permanente Voldgifts-Kommissioner i de vigtigere Søstæder, saa er der to Spørgsmaal, som derefter fremstille sig, nemlig disse: for hvilken Kommission skal en stedfunden Kollision forelægges til Kendelse, og efter hvilket Lands Love skal den afgøres?

De enkelte Staters Lovgivning betræffende Ansvarligheden i Kollisions-Tilfælde er ikke ensartet. Den Forskel, som findes paa et saa vigtigt Punkt, Erstatnings-Ansvarets Fordeling, naar begge Skibe have Skyld, skal jeg derfor ikke opholde mig ved, men ved Siden af den skal jeg minde om en anden Uoverensstemmelse, nemlig i Henseende til Omfanget af en Reders Ansvar, der i England er fastsat til et bestemt Beløb pr. Ton, noget, andre Lande ikke kende til. Ogsaa andre Forskelligheder findes, og den naturlige Følge deraf er, at det ingenlunde kan være de interesserede Parter ligegyldigt, hvor eller efter hvilke Love en Kollision paadømmes, hvad enten Dommen afsiges af de regulære Domstole eller Sagen afgøres ved Voldgift, og bestemte Regler burde i saa Henseende gælde.

Saadanne Regler haves imidlertid ikke; og man vil være nødt til, ved Forsøg paa at forme de Regler, der ere nødvendige for Voldgifts-Systemet, at tage Hensyn til de bestaaende Forhold.

Er der Tale om en Kollision mellem to Skibe af samme Nationalitet, vil det formentlig ikke falde vanskeligt at komme til Enighed. Kun rent undtagelsesvis, kan jeg tænke mig, vilde f. Eks. et svensk Rederi falde paa at sagsøge et andet svensk Rederi udenfor Sverrig eller et dansk et andet dansk udenfor Danmark; men de ville i Almindelighed fægte deres Sag ud for deres eget Lands Domstole, og gaar man over til Voldgift, vil det naturligste da ogsaa være, at Kollisioner mellem Skibe af samme Nationalitet paakendes af en Voldgifts-Kommission i det Land, hvor Skibene høre hjemme, og efter dette Lands Love. Der kan jo nok tænkes Tilfælde, hvor der vilde kunne tilvejebringes fyldigere Oplysninger om en i fremmed Farvand foregaaet Kollision i Udlandet; men i Reglen vil man vistnok kunne se bort

herfra, da de vigtigste Vidner paa begge Sider kunne komme til Stede hjemme.

Vanskeligere stiller Forholdet sig, hvor det er to Skibe af forskellig Nationalitet, der har været i Kollision sammen, og dette er de hyppigst forekommende Tilfælde. Her vil det næppe være muligt at vinde Tilslutning til en fast Regel, selv om den var aldrig saa rigtig og god, naar den kun lader sig begrunde teoretisk. Som Forholdene ere nu vil enhver Reder, naar det staar til ham, foretrække, at en Sag, han er impliceret i, bliver paakendt i hans Hjemland, og han vil ikke uden Nødvendighed underkaste sig en udenlandsk Domstols Afgørelser. Dette ligger ikke i, at han betragter fremmede Domstole som mindre dygtige eller mindre retfærdige end hans egne, men dels mener han, at han bedre kan varetage sine Interesser der, hvor han selv er til Stede, dels — og maaske er det den væsentligste Grund — kan han ikke frigøre sig for en vis Frygt for, at en hvilken som helst Domstol er et bedre Værn for Landsmænds end for Udlændingenes Tarv, at med andre Ord Dommerens Sympatier og Antipatier ubevidst har sin Indflydelse paa deres Opfattelse af Tvivlspunkterne.

Lad være, at en saadan Følelse er uberettiget, at den dog er til Stede vil vistnok ikke benægtes, og den kan ikke ventes at ville være det i ringere Grad, naar fremmede Voldgifts-Kommissioner skulle træde i fremmede Domstoles Sted. Ved en Overgang til Voldgifts-Systemet kan det derfor ikke antages, at de interesserede i Sagen i denne Henseende ville bøje sig for nogen anden Nødvendighed end den, de nu maa bøje sig for, nemlig Nødvendigheden af at sagsøge det Skib, hos hvilket de mener at have Krav paa Erstatning, paa det Sted, hvor de ved en Arrest i Skibet kunne frembringe Sikkerheds-Stillelse for deres Fordring. Heri vil der altsaa efter min Opfattelse ingen Forandring indtræde, naar der er Spørgsmaal om en Kollision mellem Skibe af forskellig Nationalitet, men derved udelukkes naturligvis ikke, at selve Erstatnings-Spørgsmaalet kan afgøres ved det paagældende Steds Voldgifts-Kommission og ikke ved dets regulære Domstole.

Endnu har jeg ikke berørt Ladningsejernes mulige Interesse i en Kollision, men den kan dog ikke lades helt uomtalt ved Behandlingen af Spørgsmaalet om Voldgifts-afgørelser af Kollisions-Sager. Vel har enhver Skibskaptajn en temmelig udstrakt Myndighed til under forskellige Omstændigheder at træffe Dispositioner, som ogsaa berøre Ladningsejernes Interesse; men dersom hans Skib kommer i Kollision og den ham betroede Ladning tager Skade derved, har han sikkert ikke nogen Ret eller Bemyndigelse til at lade Erstatningen for saadan Skade afgøre ved Voldgift uden Samtykke af Ladningsejeren. Nægtes nu dette Samtykke, vilde det ikke nytte stort, om ogsaa begge de kolliderende Skibes Redere og Assurandører var enige om Voldgift, thi Forudsætningen for deres Enighed maa siges at være den, at Sagen dermed er endelig afgjort, men i det her forudsatte Tilfælde vilde Afgørelsen ikke være endelig, da Ladningsejeren's Krav paa det skyldige Skib vilde kunne gøres gældende i en ny Sag. De Indvendinger, som kunne gøres imod Voldgiftstanken fra denne Side, forekommer mig imidlertid mere at være af teoretisk end af praktisk Betydning, naar samtlige Assurandører støtte sig til Tanken, da nu om Stunder saa at sige alle Ladninger er forsikrede, og selv om ikke alle støtte sig dertil, antager jeg, at overalt, hvor Skibenes Redere og Assurandører ere komne overens om en Voldgift, vil det være forholdsvis let at formaa Ladningsejeren og hans Assurandører til at lade samme Voldgift afgøre Ladningsejeren's mulige Krav; hvad Glæde vilde de have af at ofre Tid og Penge for at procedere alene om Erstatning for Ladningen?

D'Herrer ville sikkert af mine Udtalelser have faaet Indtrykket af, at jeg ser med megen Sympati paa den af Lloyd's fremsatte Tanke, og vilde De nu spørge mig,

om jeg tror paa Muligheden af Tankens Realisation, da vil jeg svare: ja, jeg tror paa, at den vil arbejde sig frem til at blive gennemført, men jeg tror ogsaa, at det vil tage Tid og meget lang Tid, inden den gennemføres i den Udstrækning, som Lloyd's har for Øje; thi ethvert Fremskridt tager Tid, og enhver ny Ide møder Modstand og Vanskeligheder, som først maa overvindes. Men, som jeg begyndte med at sige, denne Tanke har saa meget sundt og godt i sig, at den fortjener Opmærksomhed ikke som et blot Tankeeksperiment, der fængsler Interessen i en ledig Time, men som noget, der bør arbejdes paa og forsøges virkeliggjort. Og den naturligste og simpleste Maade at gribe Sagen an paa synes mig da at være den, at begynde med at prøve Systemet indenfor de enkelte Lande og indenfor en begrænset Kreds af Lande.

Jeg tror mig berettiget til at antage, at det vil falde forholdsvis let at faa danske Redere og danske Assurandører til at blive enige om, at Kollisioner mellem danske Skibe indbyrdes ikke skulle bringes for Retten, men afgøres ved Voldgift i Danmark. Skulde svenske Redere og svenske Assurandører og norske Redere og norske Assurandører ikke uden større Vanskeligheder kunne komme til lignende Overenskomster for deres Landes Vedkommende? Ja, jeg gaar et Skridt videre, skulde det være umuligt, at Redere og Assurandører i alle tre Lande blev enige om at benytte Voldgift ved alle Kollisioner mellem skandinaviske Skibe?

Opaædes Enighed herom, vilde en god Begyndelse være gjort. Dersom der oprettedes permanente Voldgifts-Kommissioner i Stockholm, Gøteborg, Kristiania, Kjøbenhavn og mulig nogle flere Steder i Sverrig og Norge, og disse virkede i nogen Tid til Tilfredshed for de skandinaviske Redere og Assurandører, vilde det næppe vare mange Aar, før fremmede Redere og Assurandører vilde ty til dem med Sager angaaende andre Skibes Kollisioner i de skandinaviske Farvande, som de nu efterhaanden har lært at ty til den Voldgifts-Kommission, der findes i Kjøbenhavn til Bestemmelse af Bjærgeløn for Arbejder, der udføres af Svitzers Bjærgnings-Entre-

prise; og bliver Systemet imidlertid paa lignende Maade indført f. Eks. i England for engelske Skibe, vil der vel ogsaa komme Lejligheder, hvor vore Redere og Assurandører ville foretrække de engelske Voldgifts-Kommissioner fremfor kostbare Processer i England, og lidt efter lidt kan paa den Vis Leddene i Systemet knyttes sammen, indtil det naar at blive et internationalt System.

Det er selvfølgelig ikke min Mening, at Mødet her skulde kunne tage nogen Beslutning, der vedrører Enkeltheder i et Spørgsmaal, hvis videre Fremme vil kræve megen Overvejelse og megen Forhandling med mange forskellige; men skulde det være lykkedes mig at vække Mødets Interesse for denne Sag, skulde det oprigtig glæde mig, og finder Tanken Tilslutning, kunde jeg ønske denne fremsat i en Udtalelse.

Til ovenstaaende Foredrag knyttede sig paa Søfartsmødet en kort Diskussion, idet Advokat Herlitz gjorde opmærksom paa, at Kollisionssager langt fra egne sig saa godt for Afgørelse ved Voldgift som Bjærgningssager. Iøvrigt betegnede han Spørgsmaalet som værende af den største Interesse og ønskede det gjort til Genstand for omhyggelig Overvejelse. — Kommandør Jacobsen udtalte sin Glæde over, at der fra Juristernes Side ikke var fremkommet større Betæneligheder, og foreslog følgende Resolution, som Mødet vedtog:

„Søfartsmødet vil anse det for gavnligt for alle Parter, om Sager angaaende Erstatning for Skade, opstaaet ved Kollision mellem Skibe, kunne blive afgjorte ved Voldgift, og Mødet opfordrer Nordisk Skibsreder-Forening til gennem Forhandling med de skandinaviske Redere og Assurandører at vinde deres Tilslutning til Tanken og at formaa dem til at oprette permanente Voldgifts-Kommissioner i de tre skandinaviske Lande til Paakendelse af Kollisionssager mellem skandinaviske Skibe indbyrdes.“

## Skibslanterners Undersøgelse.

I den i vort sidste Nummer omtalte Bekendtgørelse om Beskaffenheden og Anbringelsen af Lanterner og Lyd-Signalapparater i danske Skibe fastsattes det, at Top-, Side- og Ankerlanterner ville blive undersøgte paa Orlogsværftets Prøveanstalt for Lanterner, naar Begæring herom indsendes til Direktøren for Skibsbygning og Maskinvæsen og Lanterneerne indleveres paa eller sendes til Orlogsværftets Lanternemagasin. Saafremt Lanterneerne befindes tilfredsstillende, vil der af nævnte Prøveanstalt blive udstedt Certifikat herfor. For Undersøgelsen er fastsat følgende Betaling: For en Toplanterne 2 Kr., for en Sidelanterne 2 Kr., for en Ankerlanterne 1 Kr. Frendeles kan Anbringelsen af Lanterner i Skibe, der ligge i Kjøbenhavns Havn, paa samme Maade blive undersøgt, og der kan faas Certifikat for Anbringelsen. Betalingen for denne Undersøgelse er for Dampskibe 10 Kr., for Sejlskibe 5 Kr.

Det bør meget anerkendes, at Ministeriet har oprettet denne Institution for en officiel Undersøgelse af Skibenes Lanterner. Imidlertid haabe vi, at denne nyttige lille Reform kun betegner det første Skridt paa en Vej, ad hvilken man har i Sinde at fortsætte. Spørgsmaalet om mere omfattende Reforme paa dette Omraade er efterhaanden blevet saa gammelt, at det turde være modent til at løses. Allerede den i 1886 nedsatte Kommission til at fremsætte Forslag til Forandringer i Navigationsvæsenet og Søneringslovene anbefalede indtrængende

Oprettelsen af en Institution for Undersøgelse af nautiske Instrumenter, idet den henviste til, at Erfaringen fra de Lande, hvor saadanne Undersøgelser foretoges, med tilstrækkelig Tydelighed have vist, at et stort Antal af de nautiske Instrumenter, som almindeligt gaa i Handelen, lade meget tilbage at ønske og ikke sjældent ere beheftede med endogsaa store Fejl, samt at det maa antages, at netop saadanne Instrumenter fortrinsvis søges afsatte i de Lande, hvor ingen Undersøgelse kan foretages. I 1892 nedsatte Ministeriet derefter en Kommission, der skulde overveje dette Spørgsmaal og fremkomme med Overslag over de nødvendige Udgifter. Om vi huske ret, afgav denne Kommission Betænkning i 1893. Naar man derfor nu, c. 4 Aar efter, paa-begynder en stykkevis Gennemførelse af denne Reform ved at oprette en Institution for Lanterners Undersøgelse, tør det ikke siges, at man jager denne Sag unødigt hurtigt igennem. Vi henstille, om den hele Reform, der her er Tale om — Oprettelsen af en Institution for Undersøgelse af alle nautiske Instrumenter —, er saa omfattende, at der er Grund til sky at søge den lille Bevilling, der er fornøden til dens Gennemførelse.

## Advarsel.

Vi have modtaget følgende:

De ærede danske Rederier og Skibsførere, der slutte Fragt til de fransk-vestindiske Øer, underrettes herved

om, at Kursen paa London og Paris for Øjeblikket er 10 % (siger ti Procent) med Sandsynlighed for Stigen i en nær Fremtid. Paa Nabøen Guadeloupe er Kursen 30 % (siger 30 Procent!)

For at forebygge et uundgaaeligt Tab, er det derfor af højeste Vigtighed for vedkommende at fastsætte følgende Klausul i fremtidige Certepartier:

„Weight to be paid in cash at current rate of exchange on a bill on London or Paris“, og ikke som hidtil: „at the rate of 25 francs 20 c. per £“, hvilket som sagt vil medføre et betydeligt Tab, da et Pund Sterling beregnes i Banken til 27 Francs 80 Centimer.

De lave Sukkerpriser og andre uheldige Konjunkturer er Grunden til nærværende Situation, der virker højst nedtrykkende paa hele vor Handel med Evropa og de Forenede Stater. Jeg anser ovenstaaende Advarsel som saa meget desto vigtigere, som den danske Søfart paa Martinique synes at være i Tiltagende i den senere Tid.

St. Pierre, Martinique, d. 27. Juni 1897.

G. Meyer, Konsul.

## Sø- og Handelsretsdom.

Dom i S/S Nr. 45/96, i en Kollisionssag mellem Dampskibet „Annie“ af Tønning, Kapt. Frost, og Dampskibet „Carrie“ af Westhartlepool, Kapt. Clausen, afsagdes d. 7. ds. Kollisionen fandt Sted d. 3. August 1896 Kl. 10 $\frac{1}{2}$  Aften lidt nord for Lappegrundens Fyrskib; „Annie“, der var trælattet, kom Syd fra, og „Carrie“, der var ladet med Kul, kom Nord fra. Ved Sammenstødet tørnede „Carrie“ med sin Stævn under omtrent en ret Vinkel mod „Annie“s styrbords Side og skar den igennem fra oven til under Vandgangen, saa at det fandtes nødvendigt at sætte det paa Grund tæt NV. for Helsingør, hvorfra det Dagen efter bjærgedes ind i Havnen. „Carrie“ blev ligeledes stærkt beskadiget og gik til Kjøbenhavn for at reparere. Under Sammenstødet forulykkede en af „Annie“s Fyrbødere igennem det i styrbords Side tilvejebragte Hul.

„Annie“s Udgifter ved Indbjærgningen, Reparation, 41 Dages Ophold o. s. v. beløb sig til 81,906 Kr., foruden en Beskadigelse paa Ladningen, anslaaet til 6,301 Kr. „Carrie“s Udgifter blev ialt 61,455 Kr.

Ifølge Indberetning fra Lappegrundens Fyrskib var Vinden den paagældende Aften SV. med en Styrke af mellem 1 og 2; Strømmen kom fra SSO. med en gisset Fart af 2 $\frac{1}{2}$  Knob. Vejret var ganske sigtbart.

Kapt Clausens Forklaring lød paa: at „Carrie“, fra Kronborg Fyr kom i Sigte — Kl. c. 9 $\frac{1}{2}$  — styrede efter Fyrene omtrent ret ned paa dette. Kl. ca. 10 $\frac{1}{2}$ , da Lappegrundens Fyrskib havdes omtrent 1 Streg om Styrbord i en gisset Afstand af c. 1 Kml., iagttoges næsten overet med Fyrskibet en Dampers („Annie“s) Top og røde Sidelanterne, der trak sig for efter og skar „Carrie“s Kurs fra Styrbord til Bagbord. „Carrie“ laa i det Øjeblik misv. S. t. O.  $\frac{1}{4}$  O. an, og Kaptajnen forvissede sig saavel ved eget Syn som gennem Udkigsmanden om, at Lanterne brændte. Da „Carrie“ var kommen Fyrskibet et Par Kabellængder nærmere og havde „Annie“ omtrent ret forude — godt klar af Fyrskibet — gaves lidt bagbords Ror, hvorved drejedes ca. 1 Streg Styrbord over og „Annie“ bragtes lidt paa bagbords Bov med kun den røde Lanterne synlig, medens Fyrskibet forblev paa Styrbords Bov. Idet „Carrie“s Ror støttedes, blev imidlertid begge „Annie“s Sidelanterer synlige i kort Afstand fra Fyrskibet. „Carrie“s Ror blev nu lagt haardt Bagbord, medens samtidig „Annie“s røde Lanterne forsvandt, saa at kun dens grønne og Toplanteren vare synlige. Fra „Annie“ hørtes 2 Damp-

fløjt, som svarede med et Stød fra „Carrie“s Fløjte. „Annie“ var da et Par Streger paa bagbords Bov i nogle Skibslængders Afstand. Da Kaptajnen efter ca. 1 Minuts Forløb saa, at et Sammenstød var uundgaaeligt, bakkede han fuld Kraft og kaldte Folkene paa Dækket. Et Par Minutter efter skete Sammenstødet; efter Kaptajnets Mening havdes Fyrskibet da i ca. SSO., i 2 $\frac{1}{2}$  Kabellængders Afstand, omtrent 4 Streger agten for tvers om Bagbord, idet „Carrie“ stævnede i vestlig Retning. Efter Kollisionen blev Kaptajnen gjort opmærksom paa, at „Carrie“s Toplanterne var gaaet ud, uden at han vidste, naar og hvorledes det var sket, og der var ham intet bekendt om, at den, der i Foraaret 1896 var bleven reglementsæssig efterset og funden i Orden, ikke brændte godt, særlig i stille Vejr; men han bemærkede, at den gik ud igen, da den kort efter Sammenstødet var bleven tændt.

Kaptajnen paa „Annie“ forklarede, at Kronborg passeredes omtrent Kl. 10.20 Min.; der sejlede midt imellem Kronborg og Helsingør, og der styredes efter Lappegrundens Fyrskib, som passeredes øst om Kl. 10.33 Min. i ca.  $\frac{1}{2}$  Kabellængdes Afstand. Kaptajnen havde et Par Minutter tidligere set et grønt Lys og et svagt hvidt Toplys i Retning af Svinbodernes røde Fyre; men da han et Minut senere tog sin Kikkert for at se efter Lysene, saa han kun det grønne Lys og intet Toplys; han antog derfor, at det hvide Lys havde været fra en Damper længere borte, og den Lanterne, han saa, at være fra et Sejlskib, hvilket han udtalte til 2den Styrmand, der samtidig var paa Broen. Da Fyrskibet passeredes blev „Annie“s Ror, der i Forvejen laa lidt Styrbord, lagt mere over, og det saas, at Svinbodernes Fyre passerede forbi det grønne Lys og kom Vest for det. Kaptajnen opdagede nu, at det grønne Lys nærmede sig for hurtigt til at kunne være om Bord i et Sejlskib, men maatte være i en Damper, skønt han stadig ingen Toplanterne saa; Roret blev da lagt haardt Styrbord, og der blev givet 2 Stød med Dampfløjten, som han ikke hørte besvarede. Foruden „Carrie“s grønne Lys, som var 2 à 3 Streger om Styrbord, kom nu dens røde Lanterne til Syne, hvorimod Toplanteren stadig ikke kunde ses. „Annie“s Maskine blev stoppet, men Sammenstødet fandt straks efter Sted paa en saadan Maade, at „Carrie“ løb ind i „Annie“ foran om Styrbord under en Vinkel af ca. 4 $\frac{1}{2}$  Streger, regnet fra Forenden. „Annie“ laa da NNV. eller NV. an og havde Fyrskibet paa Bagbords Laaring i 1 $\frac{1}{2}$  à 3 Kabellængders Afstand. „Annie“ havde hele Tiden gaaet med fuld Kraft, ca. 8 Knob, og der var omtrent forløbet en 10 Minutter fra „Carrie“s Lanterne var bleven synlig og til Sammenstødet skete. At der ikke var givet Ordre til at „bakke“ samtidig med, at Maskinen stoppedes, hidrørte fra, at Kaptajnen indsaa, at Sammenstødet vilde ske, inden „Annie“s Maskine kunde faa Tid til at bakke. De øvrige Forklaringer vare i det væsentlige overensstemmende med Kaptajnets.

Styrmanden paa Lappegrundens Fyrskib hørte den paagældende Aften først 2, saa 1, og derpaa atter 2 og 1 Stød i Dampfløjten. To Matroser havde i længere Tid, vistnok i en halv Time før Sammenstødet, set „Carrie“s Toplanterne, som lyste meget ustadigt, et Øjeblik klart, et andet svagt, og til sine Tider var den aldeles ikke synlig. Ingen af dem tvivlede om, at „Carrie“ var en Damper. Af „Annie“ havde de kun set den røde Lanterne og Toplanteren lidt forud om Bagbord; Fyrskibet stævnede SSO.

Søretten har udtalt, at der ingen Grund er til at komme nærmere ind paa Uoverensstemmelserne i de to Forklaringer, af hvilke den ene kan være lige saa troværdig som den anden. Man kan gaa ud fra, at Sammenstødet fandt Sted ca. 2 Kabellængder Nord for Fyrskibet, samt at Skibene, da de først saa hinanden, vare fjernede, det ene ca. 2400 Alen Nord for, det andet ca. 2000 Alen Syd for dette; „Carrie“s Kurs var



den Gang, efter Kaptajns Opgivende, misv. S. t. O.  $\frac{1}{4}$  O. „Annie“s røde Lanterne og Toplanterne saas over et med Fyrskibet, en Streg om Styrbord. „Carrie“ drejede kort efter en Streg til Styrbord, fik „Annie“ lidt om Bagbord, men beholdt Fyrskibet om Styrbord. Derefter saa den begge „Annie“s Sidelanterer og lagde Roret haardt Bagbord. Fra „Annie“ hørtes nu to Dampfløjt, samtidig med, at dens røde Lanterne gik bort, saa at kun den grønne og Toplanterne vare synlige. „Carrie“ svarede med et Stød i sin Fløjte, bakkede lidt efter og kolliderede. Da man fra „Annie“ først saa „Carrie“, var det dens grønne Lys og et svagt hvidt Toplys, man fik i Sigte; da den sidste imidlertid kort efter gik bort, antoges „Carrie“ at være en Sejler, der da var lidt om Styrbord. „Annie“ drejede nu langsomt til Bagbord for at passere tæt forbi Fyrskibet og derefter komme paa en NVlig Kurs. Da den var i Nærheden af Fyrskibet vil den først være bleven klar over, at den grønne Lanterne om Styrbord hidrørte fra en Damper; der gaves nu haardt Styrbords Ror og to Stød i Fløjten. Efter at „Carrie“s røde Lanterne kort efter blev synlig stoppedes „Annie“s Maskine lige før Sammenstødet skete.

Retten formoder, at „Carrie“s Toplanterne har brændt daarligt, men mener, at man i „Annie“ ligesaa godt kunde have tænkt sig Muligheden af, at det var en Damper, man havde for sig, som Matroserne i Fyrskibet kunde antage det, samt manøvreret under denne Forudsætning, og Retten finder ingen Grund til at komme ind paa, hvorvidt „Annie“s Forhold havde maattet bedømmes anderledes, hvis den med Føje havde kunnet gaa ud fra, at „Carrie“ var et Sejlskib. (Fortsættes.)

## Fragtmarkedet.

I vor sidste Artikel berørte vi løseligt den uheldige Indflydelse, udenlandske Blade ofte havde paa vore hjemlige Dispositioner. Vi ønske ikke nærmere at komme ind paa dette Emne; det bliver selvfølgelig til Slut et rent personligt Skøn hos Rederne, hvor man skal slaa til, og hvor man skal refusere, og Hensigten med vore egentlige Fragtberetninger er naturligt i Hovedsagen kun at yde den korrektest mulige Oversigt over de sidste otte Dages Bevægelser i Fragtmarkedet. Imidlertid fristes vi til endnu i Dag at børe en Taktik, der synes at være vokset fast i de udenlandske Blade, (som forøvrigt rent kritikløst citeres herhjemme), væsentlig for at bevise, hvor nøjsom man i Virkeligheden synes at være overfor alt det, Udlandet kaster ind ad vore Døre som fint Papir. Mange Gange have vi ogsaa i det sidste Halvaar læst meget kraftige Opfordringer til Rederne om samlede at lægge Skibene op, eller at strejke, for at afvente bedre Lønningsvilkaar. Disse Opfordringer vare afstivede med de kraftigste Forsikringer om, at der ellers ventedes store Tab eller Ruin, og med Banlysning over de forstokkede, der ikke lystrede denne Parole — man tænke sig hvilket Nonsens! Hvor er den internationale Fagforening, der spænder over hele Verdens Rederiforretninger, hvor er den centrale Magt, der dikterer Lovene for en Reders Dispositioner, og som regulerer og kan regulere Tilstrømningen til de forskellige Brancher; hvor hører overhovedet den umulige Sammenslutning mellem frit konkurrerende Folk hjemme; vi fristes til foreløbig at udtale — paa Maanen! Som om det virkelig var gørligt, at vi alle i de forskelligste Lande kunde blive enige om en fælles Opræden, hvor Pengespørgsmaalet og personlig Fortjeneste staar som alle Bestræbelsers Maal, som om vi yderligere kunde forsvare overfor Aktionærer og Medinteresserede at sløjfe vor personlige Opfattelse for at blive et Led i den store Maskine. Men

alle disse „tricks“ er ogsaa kun baserede paa de godtroende, der endnu læser Fagskriftet som Biblen, og som naturligt bliver sat til Vægs, i Fald Parolen følges. Vi have set Redere lægge Baade op paa Tider, hvor denne sørgelige Forholdsregel ikke var strængt nødvendig, og andre, der have kastet Tonnagen ind i andre Retninger end egentlig allerede bestemt, blot for at undgaa de lovede Frygl. Imedens napper selvfølgelig de Indviede, der har forstaaet at ryste en Konkurrence af sig, Gevinsten — Hensigten med Artiklen er naaet! Vi ville standse her; men vi lover ved senere Lejlighed at belyse denne Taktik yderligere, naar Hestefoden stikkes for brutalt frem.

Fragtmarkedets Fysiognomi er omtrent uforandret. Amerika melder stadig Fasthed, og med hver Dag, der gaar, synes det at blive fastslaaet endnu bestemtere, at det bliver Amerika, der ogsaa i Aar tager Førerstillingen og skaber den største Import til Evropa af Korn; derfor har Rejsningen derfra sin store Betydning; vi kunne endog de sidste Dage spore en yderligere Stigning. Der er fragtet nothern range C. f. O.  $\frac{3}{6}$  August September, imod  $\frac{3}{3}$  à  $\frac{3}{4}\frac{1}{2}$  som Maksimum sidst. Sortehavet syntes i Begyndelsen af Ugen at have rettet sig noget; men de sidste Efterretninger derede fra faar igen et ret haabløst Udseende. Det er imidlertid temmelig ligegyldigt, om de faa Ordre erholder en mere eller mindre flatterende ekstra Udsmykning af en penny eller to, Kursen fører ikke dertil i Aar. Østersøen er stadig fast med livlig Efterspørgsel efter Tonnage, saa Kendsgerningen er nu slaaet fast til Evidens, at vi stille og roligt er gledet ind under den vel funderede gode Konjunkturs saa kærkomne Regimente. Maatte dette blot ikke blive styrtet for tidligt af den rasende Konkurrence mellem de talløse Rederier.

Amerika har følgende Befragtninger i de sidste Dage. Baltimore eller Newport News-Continentet Havre Hamburg  $\frac{3}{6}$ , Afskibning Decbr/Jan. Baltimore eller Philadelphia C. f. O. 12000 qrs. Afskibning 10 Septbr.—10 Octbr.  $\frac{3}{7}\frac{1}{2}$ ; northern range 15 Aug.—15 Septbr. Afskibning C. f. O.  $\frac{3}{6}$ . Der er sluttet talrige Dampere, og, som man ser, endog pr. Decbr. Jan. Afskibning til lønnende Fragt. Amerika maa altsaa selv have Tiltro til vedvarende Fasthed.

Sortehavet har blandt andet følgende: Nicolaieff B/D London eller Rotterdam 5000 Tons Damper  $\frac{8}{6}$ , Komplettering Odessa  $\frac{7}{6}$  prompt Afledning. Nicolaieff og Novorossisk—Danmark 3200 Tons prompt  $\frac{10}{3}$  én,  $\frac{10}{6}$  to Lossehavne. Fra Sulina til Antwerpen er sluttet en prompt 5000 Tons Damper  $\frac{7}{9}$ . Donau Antwerpen eller Rotterdam giver  $\frac{10}{3}$  prompt Afskibning. Der er forøvrigt fra Sortehavet og Nabodistrikter kun sluttet meget sparsomt pr. senere Afskibning.

Kulfragterne ned er stadig lave, der sluttet Cardiff Genua  $\frac{6}{6}$ , Venedig  $\frac{7}{3}$ , Aleksandria  $\frac{6}{6}$ , Port Said  $\frac{6}{1}\frac{1}{2}$ , fra Newcastle betales til Genua  $\frac{6}{4}\frac{1}{2}$ , Valencia  $\frac{7}{1}$  à  $\frac{7}{3}$ . Kulfragterne til danske Havne ere ret faste, kun holder Provinserne noget igen som hvert Aar paa denne Tid, hvor Høsten nærmer sig, da det derved bliver vanskeligt at skaffe nødvendigt Personale til Losningen, og noget en Købmand herhjemme er ængstelig for, er at lukke Pungen op til Overliggedagsgodtgørelser for forsinket Ekspedition. Raten er ca.  $\frac{5}{1}$  fra Østkysten til dansk Havn; for større Baade til Kjøbenhavn betales  $\frac{4}{1}$  fra Tyne eller Blyth,  $\frac{4}{1}$  à  $\frac{4}{3}$  fra Firth of Forth. Forøvrigt er Helligdagene det sidste Sted nu endelig forbi, og Arbejdet optaget paany i samtlige Miner.

Østersøen frembyder intet nyt af Interesse, men holder sig som sagt fast med stor Eksport hovedsagelig fra Riga og Petersborg Oliekagelasterne begynde at komme frem til danske Havne, men i sparsomt Antal.

ligge en Fejltagelse. Det var umuligt fra „Carrie“ at se „Annie“'s røde Lanterne, naar „Carrie“ styrede S. t. O.  $\frac{1}{4}$  O. og „Annie“, der styrede ca. N. t. V.  $\frac{1}{2}$  V., havdes 1 Streg om Styrbord; ja, dette var endogsaa umuligt, da „Carrie“ var drejet til S.  $\frac{1}{4}$  O. Skulde „Carrie“ kunde have set „Annie“'s røde Lanterne, maatte „Annie“ have ligget ca. N. t. O. an, hvilket var utænkeligt, da den saa vilde have været i den østlige Side af Farvandet og ikke der, hvor Sammenstødet fandt Sted. „Annie“ har været et godt Stykke vesten for „Carrie“, da dette Skib gav haardt Bagbords Ror, thi det fik Tid til at dreje omtrent 8 Streger, før det stødte sammen med „Annie“, og Styrmanden mener, at det drejede i 2 à 3 Minutter før Kollisionen. „Carrie“'s Kaptajn begik en Fejl ved at give Bagbords Ror for et Skib, der var saa langt om Styrbord som „Annie“; en endnu større Fejl var det at give haardt Bagbords Ror samt at undlade at give Fløjtesignal for Drejningen, og en grov Fejl var det, at han ikke stoppede og bakkede straks, da Roret var lagt Bagbord, paa hvilket Tidspunkt han maatte kunde have tænkt sig, at der kunde blive Fare for Sammenstød. Kapt J. P. giver udelukkende „Carrie“ Skyld for Sammenstødet samt mener, at dets Kaptajn har gjort sig skyldig i Overtrædelse af Søvejsreglernes §§ 2 og 3 a, § 15, 2. Stykke og § 18, hvorfor han, efter Sølovens § 220, bør dømmes til at betale hele „Annie“'s Skade med 81,906 Kr. samt Sagens Omkostninger.

## Fragtmarkedet.

I en opadgaaende Konjunktur lurer overalt en Fare mod Rederne, nemlig den, ikke at kunne begrænse sig og gribe til i rette Øjeblik. Det er saa tilgiveligt, at en Reder, der maaske i lange Tider kun har travet rundt paa de øde Brakmarker, endelig, naar det lysner og Udsigten antager smilende Former, da slaar sig til Ro i glad Bevidsthed om, at her er godt at være, og noget for sangvinsk ræsonnerer, at saaledes vil det nok vedblive at gaa, men det er ikke klogt. Man er saa tilbøjelig til i Medgang at lade Fantasien rykke frem i Forgrunden paa Bekostning af den nøgterne, kolde Beregning, og man løber Risikoen at glide ud af den gode Konjunktur med tomme Hænder, fordi man bestandig vilde have mere og mere. Taler man med en af de større Befragtningsagenter, f. Eks. fra London, faar man dette bekræftet paa en ret i Øjne faldende Maade; han vil rent privat tilhviske en: „fri mig for en stigende Bevægelse i Fragtmarkedet, for den koster mig saa enormt“ — og han vil forklare: man kan om Morgen sende Hundreder af Telegrammer ud til alle Verdens Hjørner, om Aftenen ligger Halvdelen ubesvarede og Resten paa faa Udtagelser nær returneres med det samme monotone, stædige „are holding out for better terms“. I den stille staaende Periode gøres Befragtningen langt hurtigere og betydeligt billigere, fordi Rederen resignerer og slaar til i det første eller andet Telegram.

Vor Mening er selvfølgelig ikke paa nogen Maade at ville tilraade Iddækning allerede nu for senere Lastning, tværtimod nærer vi den Overbevisning, at en betydningfuld Rejsning af Fragterne over hele Verdens-Markedet væsentlig er betinget af en kraftig „Holden igen“ fra Redernes Side, men vi synes, det er rigtigt allerede nu at advare imod at lade Fantasien løbe løbsk, naar man kun bør basere sine Kalkulationer paa den skære Virkelighed og de tørre Tal.

Fragtmarkedets Stilling er i det hele og store uforandret. Kornbefragtningerne fra Nordhavnene i Amerika have været meget talrige til tidligere høje Rater, og Efterspørgslen efter Tonnage er lige stærk; der er sluttet  $3\frac{7}{12}$  C. f. o.; for en Maaned siden var Raten  $2\frac{7}{12}$ , saa

man har kun Lov til at være tilfreds, og vi tro, at disse Fragter vil komme mange danske Dampere til Gode, da flere af de betydeligste københavnske Redere os bekendt ere ude i dette Marked med deres store Baade. Sortehavet synes at vise en mindre Fremgang, specielt for Efteraaret; Rederne holde dog her ret naturligt igen, saa den sidste Uge har ikke mange Befragtninger at opvise. Østersøen er stadig fast; for mindre Dampere noteres nu f. Eks. Petersborg Danmark, nordligst Aalborg, 16 Rmk. pr. 2000 Kilos Rug, imod 14 Rmk. for en Uge siden. Man kan kun se lyst paa Fremtiden; de Brancher, der endnu ikke ere komne i Skuddet — Ostindien og Laplata f. Eks., som Baissespekulanter altid have Lyst til at kokettere med — tangere ikke vore hjemlige Forhold i nogen nævneværdig Grad og har ikke Krav paa at veje det mindste i Bedømmelsen af Fragtforholdene, sete gennem danske Brillen og med dansk Tonnage som Objekt — selv om nu og da en Pastor emeritus blandt vore hjemlige Mæglere i sin Søndags-Postille henfalder til stille og dyster Grublisering over anderledes tænkende, eller en eller anden Veksellerer i sin ugentlige Stilopgave — ved at slaa paa de melankolske Strænge — forgæves søger at hæve Karakteren over  $g^-$ ; man mærker Fikserens Ulvefod trods Faareklæderne, og man varer sig!

Vi skulle herefter nævne enkelte Befragtninger, der ere afsluttede i de sidste Dage.

Amerika møder som opgivet først paa Pletten med en glimrende Befragtning; helt ind i det nye Aar have Købmændene dækket sig, og der er ikke den mindste Slinger. Raterne pr. Januar Februar Afskibning 1898 staar saa faste fra Dag til Dag, som vare de vedtagne af en Over-Jury, der beherskede hele Terrainet. Vi notere successive: Northern range C. f. o. 13000 quarters, 10% mere eller mindre,  $3\frac{7}{12}$  Oktober Lastning, samme Damper er paany sluttet for 2. Rejse i Aar. Lastning  $3\frac{6}{6}$  — (i Fjor betaltes  $2\frac{6}{6}$  Januar); for at undgaa mindste Misforstaaelse nævne vi mod vor Regel Baadens Navn, nemlig „Ravensword“; vedkommende Rederi staar til Tjeneste. Fra New-Orleans er sluttet C. f. o. 14000 quarters, Januar Afskibning 1898  $3\frac{9}{9}$  uden Reduktion. Fra Baltimore til Bayonne er sluttet en 12000 qrs. Damper September Lastning i Aar  $4\frac{1}{12}$  option  $3\frac{9}{9}$  C. f. o. Fra Galveston er flere Baade sluttede U. K. Continent 40/ prompt. Forøvrigt eksellerer Amerika som tidligere omtalt i Timecharter, og dels direkte, dels over Hamburg er der i de sidste Dage gjort betydelige Forretninger for 2 eller 3 Rundrejser (Levering Europa) til lønnende Rater. Her fører paa ny Nordmændene an. Disse Redere ere forud for os danske, dette kan ikke bestrides, og de have en langt betydeligere Indsigt i Certepartier paa  $1\frac{3}{3}$  Aar end vi herhjemme, fordi de tidligere end os have set, hvorhen Vinden bar, og have sat Kapitalerne i de  $4\frac{5}{5000}$  Tons „tramps“, som nu fører det norske Flag rundt over hele Jordkloden; men vi ere jo de sidste Aar fulgte godt med, i hvert Fald i Kjøbenhavn, og vor Tid burde nu være inde. En 4000 Tons d. w. Damper giver for Tiden i Timecharter fra £ 1000 til £ 1150 pr. Maaned.

Sortehavet har som opgivet antaget en lidt fastere Form, det er imidlertid endnu kun i enkelte pence, at Stigningen spores, og vi kunne derfor undgaa at komme nærmere ind paa denne Branche; det er endnu for tidligt at diskutere Høstens Velsignelser, men det faste Amerika vil naturligt tage en stor Del af Tonnagen bort dernede fra, saa Chansen for virkelig Forbedring synes ikke udelukket, specielt for mindre Baade paa 6000/12000 quarters.

Østersøen er som berørt stadig fast. Riga og Petersborg fører an, men ogsaa en Plads som Reval, der dog hovedsagelig tjener som Petersborgs Udskibningsplads, vikarierende naar Nevaen er isbelagt, møder op med flere Laster end i Fjor, specielt Hør til Continentet. I Træmarkedet er ingen væsentlig Forandring i de sidste

om jeg tror paa Muligheden af Tankens Realisation, da vil jeg svare: ja, jeg tror paa, at den vil arbejde sig frem til at blive gennemført, men jeg tror ogsaa, at det vil tage Tid og meget lang Tid, inden den gennemføres i den Udstrækning, som Lloyd's har for Øje; thi ethvert Fremskridt tager Tid, og enhver ny Ide møder Modstand og Vanskeligheder, som først maa overvindes. Men, som jeg begyndte med at sige, denne Tanke har saa meget sundt og godt i sig, at den fortjener Opmærksomhed ikke som et blot Tankeeksperiment, der fængsler Interessen i en ledig Time, men som noget, der bør arbejdes paa og forsøges virkeliggjort. Og den naturligste og simpleste Maade at gribe Sagen an paa synes mig da at være den, at begynde med at prøve Systemet indenfor de enkelte Lande og indenfor en begrænset Kreds af Lande.

Jeg tror mig berettiget til at antage, at det vil falde forholdsvis let at faa danske Redere og danske Assurandører til at blive enige om, at Kollisioner mellem danske Skibe indbyrdes ikke skulle bringes for Retten, men afgøres ved Voldgift i Danmark. Skulde svenske Redere og svenske Assurandører og norske Redere og norske Assurandører ikke uden større Vanskeligheder kunne komme til lignende Overenskomster for deres Landes Vedkommende? Ja, jeg gaar et Skridt videre, skulde det være umuligt, at Redere og Assurandører i alle tre Lande blev enige om at benytte Voldgift ved alle Kollisioner mellem skandinaviske Skibe?

Opnaaedes Enighed herom, vilde en god Begyndelse være gjort. Dersom der oprettedes permanente Voldgifts-Kommissioner i Stockholm, Gøteborg, Kristiania, Kjøbenhavn og mulig nogle flere Steder i Sverrig og Norge, og disse virkede i nogen Tid til Tilfredshed for de skandinaviske Redere og Assurandører, vilde det næppe være mange Aar, før fremmede Redere og Assurandører vilde ty til dem med Sager angaaende andre Skibes Kollisioner i de skandinaviske Farvande, som de nu efterhaanden har lært at ty til den Voldgifts-Kommission, der findes i Kjøbenhavn til Bestemmelse af Bjærgeløn for Arbejder, der udføres af Svitzers Bjærgnings-Entre-

prise; og bliver Systemet imidlertid paa lignende Maade indført f. Eks. i England for engelske Skibe, vil der vel ogsaa komme Lejligheder, hvor vore Redere og Assurandører ville foretrække de engelske Voldgifts-Kommissioner fremfor kostbare Processer i England, og lidt efter lidt kan paa den Vis Leddene i Systemet knyttes sammen, indtil det naar at blive et internationalt System.

Det er selvfølgelig ikke min Mening, at Mødet her skulde kunne tage nogen Beslutning, der vedrører Enkeltheder i et Spørgsmaal, hvis videre Fremme vil kræve megen Overvejelse og megen Forhandling med mange forskellige; men skulde det være lykkedes mig at vække Mødets Interesse for denne Sag, skulde det oprigtig glæde mig, og finder Tanken Tilslutning, kunde jeg ønske denne fremsat i en Udtalelse.

Til ovenstaaende Foredrag knyttede sig paa Søfartsmødet en kort Diskussion, idet Advokat Herlitz gjorde opmærksom paa, at Kollisionssager langt fra egne sig saa godt for Afgørelse ved Voldgift som Bjærgningssager. Iøvrigt betegnede han Spørgsmaalet som værende af den største Interesse og ønskede det gjort til Genstand for omhyggelig Overvejelse. — Kommandør Jacobsen udtalte sin Glæde over, at der fra Juristernes Side ikke var fremkommet større Betæneligheder, og foreslog følgende Resolution, som Mødet vedtog:

„Søfartsmødet vil anse det for gavnligt for alle Parter, om Sager angaaende Erstatning for Skade, opstaaet ved Kollision mellem Skibe, kunne blive afgjorte ved Voldgift, og Mødet opfordrer Nordisk Skibsreder-Forening til gennem Forhandling med de skandinaviske Redere og Assurandører at vinde deres Tilslutning til Tanken og at formaa dem til at oprette permanente Voldgifts-Kommissioner i de tre skandinaviske Lande til Paakendelse af Kollisionssager mellem skandinaviske Skibe indbyrdes.“

## Skibslanterners Undersøgelse.

I den i vort sidste Nummer omtalte Bekendtgørelse om Beskaffenheden og Anbringelsen af Lanterner og Lyd-Signalapparater i danske Skibe fastsattes det, at Top-, Side- og Ankerlanterner ville blive undersøgte paa Orlogsværftets Prøveanstalt for Lanterner, naar Begæring herom indsendes til Direktøren for Skibsbygning og Maskinvæsen og Lanterneerne indleveres paa eller sendes til Orlogsværftets Lanternemagasin. Saafremt Lanterneerne befindes tilfredsstillende, vil der af nævnte Prøveanstalt blive udstedt Certifikat herfor. For Undersøgelsen er fastsat følgende Betaling: For en Toplanterne 2 Kr., for en Sidelanterne 2 Kr., for en Ankerlanterne 1 Kr. Fremdeles kan Anbringelsen af Lanterner i Skibe, der ligger i Kjøbenhavns Havn, paa samme Maade blive undersøgt, og der kan faas Certifikat for Anbringelsen. Betalingen for denne Undersøgelse er for Dampskibe 10 Kr., for Sejlskibe 5 Kr.

Det bør meget anerkendes, at Ministeriet har oprettet denne Institution for en officiel Undersøgelse af Skibenes Lanterner. Imidlertid haabe vi, at denne nyttige lille Reform kun betegner det første Skridt paa en Vej, ad hvilken man har i Sinde at fortsætte. Spørgsmaalet om mere omfattende Reforme paa dette Omraade er efterhaanden blevet saa gammelt, at det turde være modent til at løses. Allerede den i 1886 nedsatte Kommission til at fremsætte Forslag til Forandringer i Navigationsvæsenet og Sønæringslovene anbefalede indtrængende

Oprettelsen af en Institution for Undersøgelse af nautiske Instrumenter, idet den henviste til, at Erfaringen fra de Lande, hvor saadanne Undersøgelser foretoges, med tilstrækkelig Tydelighed have vist, at et stort Antal af de nautiske Instrumenter, som almindeligt gaa i Handelen, lade meget tilbage at ønske og ikke sjældent ere beheftede med endogsaa store Fejl, samt at det maa antages, at netop saadanne Instrumenter fortrinsvis søges afsatte i de Lande, hvor ingen Undersøgelse kan foretages. I 1892 nedsatte Ministeriet derefter en Kommission, der skulde overveje dette Spørgsmaal og fremkomme med Overslag over de nødvendige Udgifter. Om vi huske ret, afgav denne Kommission Betænkning i 1893. Naar man derfor nu, c. 4 Aar efter, paa-begynder en stykkevis Gennemførelse af denne Reform ved at oprette en Institution for Lanterners Undersøgelse, tør det ikke siges, at man jager denne Sag unødigt hurtigt igennem. Vi henstille, om den hele Reform, der her er Tale om — Oprettelsen af en Institution for Undersøgelse af alle nautiske Instrumenter —, er saa omfattende, at der er Grund til sky at søge den lille Bevilling, der er fornøden til dens Gennemførelse.

## Advarsel.

Vi have modtaget følgende:

De ærede danske Rederier og Skibsførere, der slutte Fragt til de fransk-vestindiske Øer, underrettes herved

om, at Kursen paa London og Paris for Øjeblikket er 10 % (siger ti Procent) med Sandsynlighed for Stigen i en nær Fremtid. Paa Nabøen Guadeloupe er Kursen 30 % (siger 30 Procent!)

For at forebygge et uundgaaeligt Tab, er det derfor af højeste Vigtighed for vedkommende at fastsætte følgende Klausul i fremtidige Certepartier:

„Weight to be paid in cash at current rate of exchange on a bill on London or Paris“, og ikke som hidtil: „at the rate of 25 francs 20 c. per £“, hvilket som sagt vil medføre et betydeligt Tab, da et Pund Sterling beregnes i Banken til 27 Francs 80 Centimer.

De lave Sukkerpriser og andre uheldige Konjunkturer er Grunden til nærværende Situation, der virker højst nedtrykkende paa hele vor Handel med Evropa og de Forenede Stater. Jeg auser ovenstaaende Advarsel som saa meget desto vigtigere, som den danske Søfart paa Martinique synes at være i Tiltagende i den senere Tid.

St. Pierre, Martinique, d. 27. Juni 1897.

G. Meyer, Konsul.

## Sø- og Handelsretsdom.

Dom i S/S Nr. 45/96, i en Kollisionssag mellem Dampskibet „Annie“ af Tønning, Kapt. Frost, og Dampskibet „Carrie“ af Westhartlepool, Kapt. Clausen, afsagdes d. 7. ds. Kollisionen fandt Sted d. 3. August 1896 Kl. 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Aften lidt nord for Lappegrundens Fyrskib; „Annie“, der var trælattet, kom Syd fra, og „Carrie“, der var ladet med Kul, kom Nord fra. Ved Sammenstødet tørnede „Carrie“ med sin Stævn under omtrent en ret Vinkel mod „Annie“s styrbords Side og skar den igennem fra oven til under Vandgangen, saa at det fandtes nødvendigt at sætte det paa Grund tæt NV. for Helsingør, hvorfra det Dagen efter bjærgedes ind i Havnen. „Carrie“ blev ligeledes stærkt beskadiget og gik til Kjøbenhavn for at reparere. Under Sammenstødet forulykkede en af „Annie“s Fyrbødere igennem det i styrbords Side tilvejebragte Hul.

„Annie“s Udgifter ved Indbjærgningen, Reparation, 41 Dages Ophold o. s. v. beløb sig til 81,906 Kr., foruden en Beskadigelse paa Ladningen, anslaaet til 6,301 Kr. „Carrie“s Udgifter blev ialt 61,455 Kr.

Ifølge Indberetning fra Lappegrundens Fyrskib var Vinden den paagældende Aften SV. med en Styrke af mellem 1 og 2; Strømmen kom fra SSO. med en gisset Fart af 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Knob. Vejret var ganske sigtbart.

Kapt Clausens Forklaring lød paa: at „Carrie“, fra Kronborg Fyr kom i Sigte — Kl. c. 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> — styrede efter Fyrene omtrent ret ned paa dette. Kl. ca. 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, da Lappegrundens Fyrskib havdes omtrent 1 Streg om Styrbord i en gisset Afstand af c. 1 Kml., iagttoges næsten overet med Fyrskibet en Dampers („Annie“s) Top og røde Sidelanterne, der trak sig for efter og skar „Carrie“s Kurs fra Styrbord til Bagbord. „Carrie“ laa i det Øjeblik misv. S. t. O. <sup>1</sup>/<sub>4</sub> O. an, og Kaptajnen forvishede sig saavel ved eget Syn som gennem Udkigsmanden om, at Lanterne brændte. Da „Carrie“ var kommen Fyrskibet et Par Kabellængder nærmere og havde „Annie“ omtrent ret forude — godt klar af Fyrskibet — gaves lidt bagbords Ror, hvorved drejedes ca. 1 Streg Styrbord over og „Annie“ bragtes lidt paa bagbords Bov med kun den røde Lanterne synlig, medens Fyrskibet forblev paa Styrbords Bov. Idet „Carrie“s Ror støttedes, blev imidlertid begge „Annie“s Sidelanterer synlige i kort Afstand fra Fyrskibet. „Carrie“s Ror blev nu lagt haardt Bagbord, medens samtidig „Annie“s røde Lanterne forsvandt, saa at kun dens grønne og Toplanteren vare synlige. Fra „Annie“ hørtes 2 Damp-

fløjt, som svarede med et Stød fra „Carrie“s Fløjte. „Annie“ var da et Par Streger paa bagbords Bov i nogle Skibslængders Afstand. Da Kaptajnen efter ca. 1 Minuts Forløb saa, at et Sammenstød var uundgaaeligt, bakkede han fuld Kraft og kaldte Folkene paa Dækket. Et Par Minutter efter skete Sammenstødet; efter Kaptajnets Mening havdes Fyrskibet da i ca. SSO., i 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kabellængders Afstand, omtrent 4 Streger agten for tvers om Bagbord, idet „Carrie“ stævnede i vestlig Retning. Efter Kollisionen blev Kaptajnen gjort opmærksom paa, at „Carrie“s Toplanterne var gaaet ud, uden at han vidste, naar og hvorledes det var sket, og der var ham intet bekendt om, at den, der i Foraaret 1896 var bleven reglementsmæssig efterset og funden i Orden, ikke brændte godt, særlig i stille Vejr; men han bemærkede, at den gik ud igen, da den kort efter Sammenstødet var bleven tændt.

Kaptajnen paa „Annie“ forklarede, at Kronborg passeredes omtrent Kl. 10.20 Min.; der sejledes midt imellem Kronborg og Helsingborg, og der styredes efter Lappegrundens Fyrskib, som passeredes øst om Kl. 10.33 Min. i ca. <sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kabellængdes Afstand. Kaptajnen havde et Par Minutter tidligere set et grønt Lys og et svagt hvidt Toplys i Retning af Svinbodernes røde Fyre; men da han et Minut senere tog sin Kikkert for at se efter Lysene, saa han kun det grønne Lys og intet Toplys; han antog derfor, at det hvide Lys havde været fra en Dampers længere borte, og den Lanterne, han saa, at være fra et Sejlskib, hvilket han udtalte til 2den Styrmand, der samtidig var paa Broen. Da Fyrskibet passeredes blev „Annie“s Ror, der i Forvejen laa lidt Styrbord, lagt mere over, og det saas, at Svinbodernes Fyre passerede forbi det grønne Lys og kom Vest for det. Kaptajnen opdagede nu, at det grønne Lys nærmede sig for hurtigt til at kunne være om Bord i et Sejlskib, men maatte være i en Dampers, skønt han stadig ingen Toplanterne saa; Roret blev da lagt haardt Styrbord, og der blev givet 2 Stød med Dampfløjten, som han ikke hørte besvarede. Foruden „Carrie“s grønne Lys, som var 2 à 3 Streger om Styrbord, kom nu dens røde Lanterne til Syne, hvorimod Toplanteren stadig ikke kunde ses. „Annie“s Maskine blev stoppet, men Sammenstødet fandt straks efter Sted paa en saadan Maade, at „Carrie“ løb ind i „Annie“ foran om Styrbord under en Vinkel af ca. 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Streger, regnet fra Forenden. „Annie“ laa da NNV. eller NV. an og havde Fyrskibet paa Bagbords Laaring i 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 3 Kabellængders Afstand. „Annie“ havde hele Tiden gaaet med fuld Kraft, ca. 8 Knob, og der var omtrent forløbet en 10 Minutter fra „Carrie“s Lanterne var bleven synlig og til Sammenstødet skete. At der ikke var givet Ordre til at „bakke“ samtidig med, at Maskinen stoppedes, hidrørte fra, at Kaptajnen indsaa, at Sammenstødet vilde ske, inden „Annie“s Maskine kunde faa Tid til at bakke. De øvrige Forklaringer vare i det væsentlige overensstemmende med Kaptajnets.

Styrmanden paa Lappegrundens Fyrskib hørte den paagældende Aften først 2, saa 1, og derpaa atter 2 og 1 Stød i Dampfløjten. To Matroser havde i længere Tid, vistnok i en halv Time før Sammenstødet, set „Carrie“s Toplanterne, som lyste meget ustadigt, et Øjeblik klart, et andet svagt, og til sine Tider var den aldeles ikke synlig. Ingen af dem tvivlede om, at „Carrie“ var en Dampers. Af „Annie“ havde de kun set den røde Lanterne og Toplanteren lidt forud om Bagbord; Fyrskibet stævnede SSO.

Søretten har udtalt, at der ingen Grund er til at komme nærmere ind paa Uoverensstemmelserne i de to Forklaringer, af hvilke den ene kan være lige saa troværdig som den anden. Man kan gaa ud fra, at Sammenstødet fandt Sted ca. 2 Kabellængder Nord for Fyrskibet, samt at Skibene, da de først saa hinanden, vare fjernede, det ene ca. 2400 Alen Nord for, det andet ca. 2000 Alen Syd for dette; „Carrie“s Kurs var

den Gang, efter Kaptajnens Opgivende, misv. S. t. O.  $\frac{1}{4}$  O. „Annie“s røde Lanterne og Toplanterne saas over et med Fyrskibet, en Streg om Styrbord. „Carrie“ drejede kort efter en Streg til Styrbord, fik „Annie“ lidt om Bagbord, men beholdt Fyrskibet om Styrbord. Derefter saa den begge „Annie“s Sidelanterner og lagde Roret haardt Bagbord. Fra „Annie“ hørtes nu to Dampfløjt, samtidig med, at dens røde Lanterne gik bort, saa at kun den grønne og Toplanteren vare synlige. „Carrie“ svarede med et Stød i sin Fløjte, bakkede lidt efter og kolliderede. Da man fra „Annie“ først saa „Carrie“, var det dens grønne Lys og et svagt hvidt Toplys, man fik i Sigte; da den sidste imidlertid kort efter gik bort, antoges „Carrie“ at være en Sejler, der da var lidt om Styrbord. „Annie“ drejede nu langsomt til Bagbord for at passere tæt forbi Fyrskibet og derefter komme paa en NVlig Kurs. Da den var i Nærheden af Fyrskibet vil den først være bleven klar over, at den grønne Lanterne om Styrbord hidrørte fra en Damper; der gaves nu haardt Styrbords Ror og to Stød i Fløjten. Efter at „Carrie“s røde Lanterne kort efter blev synlig stoppedes „Annie“s Maskine lige før Sammenstødet skete.

Retten formoder, at „Carrie“s Toplanterne har brændt daarligt, men mener, at man i „Annie“ ligesaa godt kunde have tænkt sig Muligheden af, at det var en Damper, man havde for sig, som Matroserne i Fyrskibet kunde antage det, samt manøvreret under denne Forudsætning, og Retten finder ingen Grund til at komme ind paa, hvorvidt „Annie“s Forhold havde maattet bedømmes anderledes, hvis den med Føje havde kunnet gaa ud fra, at „Carrie“ var et Sejlskib. (Fortsættes.)

## Fragtmarkedet.

I vor sidste Artikel berørte vi løseligt den uheldige Indflydelse, udenlandske Blade ofte havde paa vore hjemlige Dispositioner. Vi ønske ikke nærmere at komme ind paa dette Emne; det bliver selvfølgelig til Slut et rent personligt Skøn hos Rederne, hvor man skal slaa til, og hvor man skal refusere, og Hensigten med vore ugentlige Fragtberetninger er naturligt i Hovedsagen kun at yde den korrektest mulige Oversigt over de sidste otte Dages Bevægelser i Fragtmarkedet. Imidlertid fristes vi til endnu i Dag at børe en Taktik, der synes at være vokset fast i de udenlandske Blade, (som forøvrigt rent kritikløst citeres herhjemme), væsentlig for at bevise, hvor nøjsom man i Virkeligheden synes at være overfor alt det, Udlandet kaster ind ad vore Døre som fint Papir. Mange Gange have vi ogsaa i det sidste Halvaar læst meget kraftige Opfordringer til Rederne om samlede at lægge Skibene op, eller at strejke, for at afvente bedre Lønningsvilkaar. Disse Opfordringer vare afstivede med de kraftigste Forsikringer om, at der ellers ventedes store Tab eller Ruin, og med Banlysning over de forstokkede, der ikke lystrede denne Parole — man tænke sig hvilket Nonsens! Hvor er den internationale Fagforening, der spænder over hele Verdens Rederiforeninger, hvor er den centrale Magt, der dikterer Lovene for en Reders Dispositioner, og som regulerer og kan regulere Tilstømningen til de forskellige Brancher; hvor hører overhovedet den umulige Sammenslutning mellem frit konkurrerende Folk hjemme; vi fristes til foreløbig at udtale — paa Maanen! Som om det virkelig var gørligt, at vi alle i de forskelligste Lande kunde blive enige om en fælles Optræden, hvor Pengespørgsmaalet og personlig Fortjeneste staar som alle Bestræbelsers Maal, som om vi yderligere kunde forsvare overfor Aktionærer og Medinteresserede at sløjfe vor personlige Opfattelse for at blive et Led i den store Maskine. Men

alle disse „tricks“ er ogsaa kun baserede paa de godtroende, der endnu læser Fagskriftet som Biblen, og som naturligt bliver sat til Vægs, i Fald Parolen følges. Vi have set Redere lægge Baade op paa Tider, hvor denne sørgelige Forholdsregel ikke var strængt nødvendig, og andre, der have kastet Tonnagen ind i andre Retninger end egentlig allerede bestemt, blot for at undgaa de lovede Prygl. Imedens napper selvfølgelig de Indviede, der har forstaaet at ryste en Konkurrence af sig, Genvinsten — Hensigten med Artiklen er naaet! Vi ville standse her; men vi lover ved senere Lejlighed at belyse denne Taktik yderligere, naar Hestefoden stikkes for brutalt frem.

Fragtmarkedes Fysiognomi er omtrent uforandret. Amerika melder stadig Fasthed, og med hver Dag, der gaar, synes det at blive fastslaaet endnu bestemtere, at det bliver Amerika, der ogsaa i Aar tager Førerstillingen og skaber den største Import til Evropa af Korn; derfor har Rejsningen derfra sin store Betydning; vi kunne endog de sidste Dage spore en yderligere Stigning. Der er fragtet nothern range C. f. O. 3/6 August September, imod 3/3 à 3/4 $\frac{1}{2}$  som Maksimum sidst. Sortehavet syntes i Begyndelsen af Ugen at have rettet sig noget; men de sidste Efterretninger dernede fra faar igen et ret haabløst Udseende. Det er imidlertid temmelig ligegyldigt, om de faa Ordre erholder en mere eller mindre flatterende ekstra Udsmykning af en penny eller to, Kursen fører ikke dertil i Aar. Østersøen er stadig fast med livlig Efterspørgsel efter Tonnage, saa Kendsgæringen er nu slaaet fast til Evidens, at vi stille og roligt er gledet ind under den vel funderede gode Konjunkturs saa kærkomne Regimente. Maatte dette blot ikke blive styrtet for tidligt af den rasende Konkurrence mellem de talløse Rederier.

Amerika har følgende Befragtninger i de sidste Dage. Baltimore eller Newport News-Continentet Havre Hamburg 3/6, Afskibning Decbr/Jan. Baltimore eller Philadelphia C. f. O. 12000 qrs. Afskibning 10 Septbr.—10 Octbr. 3/7 $\frac{1}{2}$ ; northern range 15 Aug.—15 Septbr. Afskibning C. f. O. 3/6. Der er sluttet talrige Dampere, og, som man ser, endog pr. Decbr. Jan. Afskibning til lønnende Fragt. Amerika maa altsaa selv have Tiltro til vedvarende Fasthed.

Sortehavet har blandt andet følgende: Nicolaieff B/D London eller Rotterdam 5000 Tons Damper 8/6, Komplettering Odessa 7/6 prompt Afladning. Nicolaieff og Novorossisk—Danmark 3200 Tons prompt 10/3 én, 10/6 to Lossehavne. Fra Sulina til Antwerpen er sluttet en prompt 5000 Tons Damper 7/9. Donau Antwerpen eller Rotterdam giver 10/3 prompt Afskibning. Der er forøvrigt fra Sortehavet og Nabodistrikter kun sluttet meget sparsomt pr. senere Afskibning.

Kulfragterne ned er stadig lave, der sluttet Cardiff Genua 6/6, Venedig 7/3, Aleksandria 6/6, Port Said 6/1 $\frac{1}{2}$ , fra Newcastle betales til Genua 6/4 $\frac{1}{2}$ , Valencia 7/ à 7/3. Kulfragterne til danske Havne ere ret faste, kun holder Provinserne noget igen som hvert Aar paa denne Tid, hvor Høsten nærmer sig, da det derved bliver vanskeligt at skaffe nødvendigt Personale til Losningen, og noget en Købmand herhjemme er ængstelig for, er at lukke Pungen op til Overliggedagsgodtgørelser for forsinket Ekspedition. Raten er ca. 5/ fra Østkysten til dansk Havn; for større Baade til Kjøbenhavn betales 4/ fra Tyne eller Blyth, 4/ à 4/3 fra Firth of Forth. Forøvrigt er Helligdagene det sidste Sted nu endelig forbi, og Arbejdet optaget paany i samtlige Miner.

Østersøen frembyder intet nyt af Interesse, men holder sig som sagt fast med stor Eksport hovedsagelig fra Riga og Petersborg. Oliekagelasterne begynde at komme frem til danske Havne, men i sparsomt Antal.

## Ugens Havarier.

**Total Forlis.** Marie Louise af Esbjerg, H. Th. Sørensen, Sønderbro, er ifølge telegrafisk Meddelelse den 14de ds. forlist paa Voche Island (Vestindien.) Mandskabet reddet. Skibet var bestemt til Danzig fra Sydamerika.

Pejk, Dpsk., har ved Indsejlingen til Aalborg været paa Grund. Flot med Assistance, losset.

Johanne Marie, Skonnert af Raa, kom d. 21. ds. paa Grund lidt nordfor Marienlyst. Flot efter at have kastet noget Kul over Bord og indslæbt til Helsingborg.

Grethe, Skonnert af Svendborg, fra Stettin til Hudikswall, kom d. 20 ds. paa Grund paa Finngrund ved Gefle. Flot efter at have kastet ca. 10 Tøns af Ladningen (Gødning) over Bord, og fortsat Rejsen.

Seaham Harbour, Dpsk., indkom d. 22. ds. her paa Reden med Skade paa Maskinen. Skibet reparerer før Rejsen til Grimsby fortsættes.

*Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.*

## Fra Sø og Land.

Under 8. Maj d. A. har Indenrigsministeriet udfærdiget et nyt Havnereglement for Kjøbenhavns Havn, der træder i Kraft d. 1. August d. A. Vi skulle komme nærmere tilbage til Reglementet og dets enkelte Bestemmelser.

Kaptejn i D. F. D. S. Jakob Christian Fallentin Holm er i Lørdags afgaaet ved Døden efter et langt Sygeleje.

**Sømandsstriken i Sverig.** Ved et Møde, som de strikende Sømand have afholdt d. 26. Juli, vedtoges det, efter en Debat, at Sømandsstriken skulde fortsættes. De fleste af Rederierne ere gaaede ind paa Sømandenes Fordring om Maanedshyre, men ville ikke give efter overfor Begæringen om en bestemt fastsat Arbejdstid og om Betaling for Arbejde udover denne Tid. I Mandags afholdt Sømandene paany Møde for at drøfte den foreliggende Situation.

**Strøm- og Vandstandssignal paa Bombroen.** Ved Havnevesenets Foranstaltning vil der paa Nordsiden af den paa Bombroen staaende Træbygning blive anbragt en Signalkive, hvorpaa der ved Hjælp af 2 Visere vil blive angivet Strømmens omtrentlige Hastighed i Kvartmil ved Knippelsbro og Vandstanden sammesteds i Fod over eller under dagligt Vande.

Fra 1ste August vil Signalet blive betjent hver Time paa Dagen, saa længe Opsynet er til Stede paa Knippelsbro.

**Skibsfarten paa Sibirien.** Til Stockholm er i disse Dage ankommet den russiske Admiral Makarow, Chef for Østersø-Flaadens første Division. Han skal fra Stockholm begive sig paa en lang, videnskabelig Rejse af stor Intesesse. Makarow har nemlig faaet i Opdrag af den russiske Regering at undersøge, hvorvidt det lader sig gøre ved Hjælp af stærke Isbrydere at forlænge Fartstiden paa det kariske Hav i betydeligere Grad. Desuden skal han nøje undersøge Fartsforholdene ved de sibiriske Floder Obs og Jeniseis Mundinger.

Fra Stockholm afrejser Makarow til Vardø, hvor der ligger en lille Flaade paa 7 Dampskibe med Varer bestemte til Nord-Sibirien. Admiralen gaar om Bord i et af disse Fartøjer. Til denne Flaade slutter sig endvidere 3 stærke Dampere, der skal gøre Tjeneste som Isbrydere. Makarow haaber at kunne være tilbage i St. Petersburg Efteraaret 1898.

(Norg. Sjøfartst.)

**Nye Dampskibe.** Den 17. Juli foretoges Prøvetur med det af Flensburger-Schiffsbau-Gesellschaft til die Deutsche-Australische Dampfschiffs Gesellschaft i Hamburg byggede Dampskib „Meissen“, hvis Dimensioner ere 400' 8" × 47' 8" × 32. Maskinerne, som ere trippel-expansion, indicerede 2500 H. K.,

og Resultaterne af Prøveturen oversteg, saavel hvad Farten som Kulforbruget angik, de stipulerede Betingelser.

Paa Værftet i Flensborg er til det samme Rederi en Dampner under Bygning, der skal afleveres i April 1898, og som bliver 420' × 49' 8" × 32' 3" med Maskiner paa 2800 indic. H. K.

Endvidere er af Firmaet H. C. Christensen, Marstal, hos Flensburger-Schiffsbau-Gesellschaft bestilt en Dampner til Levering i Maj 1898 af følgende Dimensioner 230' × 34' 10" × 15' 10 1/2".

**Prøvetur.** Med Skruedampskibet „Dr. Hans Jürg. Kiær“, bygget af Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri for Regering Herrer Hans Kiær & Co. i Drammen, foretoges d. 19. ds. officiel Prøvetur i Sundet.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Norsk Veritas højeste Klasse, er 220' 0" langt i Hoveddækket, 33' 6" bredt og 11' 5" dybt i Rummet og forsynet med Triple-Expansions-Maskine med Overflade-Kondensation.

Paa Prøveturen indicerede Maskinen normalt 540 H. K., og der opnaaedes en Fart af 10 1/4 Mil med et Kulforbrug af kun 1 1/4 Pund pr. J. H. K.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Alexandra, Rohde, ankom til Antwerpen 27. Juli. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Antwerpen 28. Juli, bestemt til Newcastle. — Antwerpen, Caroc, afgik fra Kbhvn. 15. Juli, bestemt til Alger. — Castor, Holm, afgik fra Kbhvn. 27. Juli, bestemt til St. Petersburg. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Catania 28. Juli, bestemt til Denia. — Dagmar, Gade, afgik fra Gibraltar 27. Juli, bestemt til Kbhvn.. — Douro, Brand, ankom til Riga 25. Juli, bestemt til Kbhvn., Oporto og Lissabon. — Georgios I, Kihl, ankom til Odessa 24. Juli, bestemt til Genua. — I. C. Jacobsen, Bech, ankom til Barcelona 23. Juli, bestemt til Genua, Livorno, Neapel og Messina. — Kiew, Rabe, afgik fra Kbhvn. 22. Juli. — Kursk, Staal, afgik fra Kbhvn. 26. Juli, bestemt til Bordeaux. — Leopold II, Kruse, ankom til Antwerpen 10. Juli, bestemt til St. Petersburg. — Louisiana, Jensen, afgik fra Cardiff 14. Juli, bestemt til New-Orleans. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Odessa 23. Juli, bestemt til Smyrna, Ifax og Antwerpen. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til St. Petersburg 14. Juli, bestemt til Kbhvn. og Rotterdam. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 24. Juli, bestemt til St. Petersburg. — Tejo, Fenger, ankom til Oporto 26. Juli, bestemt til Lissabon. — Xenia, Ingerslev, ankom til Antwerpen 16. Juli, bestemt til St. Petersburg.

Anglo Dane, Kroman, ankom til Kbhvn. 26. Juli, bestemt til Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Thronhjem 26. Juli, bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom til Stettin 24. Juli, bestemt til Riga. — Ceres, Corfitzen, ankom til London 25. Juli, bestemt til Havre. — Charkow, Fischer, afgik fra Hull 25. Juli, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Christian IX, Mollerup, ankom til Kbhvn. 26. Juli, bestemt til London. — Christianssund, Bay Schmidt, ankom til Stettin 25. Juli, bestemt til Kbhvn. — Constantin, Bloch, afgik fra Libau 24. Juli, bestemt til London. — Frederik, Harboe, ankom til Hull 22. Juli, bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Georg, Petersen, afgik fra Kbhvn. 26. Juli, bestemt til Libau. — Jolantha, Paaske, ankom til Kbhvn. 24. Juli, bestemt til Stettin. — Kasan, Thomsen, paa Bedding her. — Laura, Christiansen, afgik fra Vestmanø 18. Juli, bestemt til Færøerne og Island. — Louise, Gøtsche, ankom til Pillau 25. Juli, bestemt til Kbhvn. — Minsk, Olsen, ankom til Liverpool 24. Juli, bestemt til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, ankom til Hamburg 26. Juli, bestemt til Kbhvn. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 24. Juli, bestemt til Kbhvn. og Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Riga 21. Juli, bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Riga 22. Juli, bestemt til Antwerpen. — Perm, Christensen, ankom til Libau 26. Juli, bestemt til Kbhvn. — Pregel, Egidiusen, ankom til Hull 26. Juli, bestemt til Kbhvn. — Romny, Lind, ankom til Libau 23. Juli, bestemt til Kbhvn. og Hull. — Thyra, Ryder, afgik fra Leith 22. Juli, bestemt til Færøerne og Island. — Valdemar, F. Sørensen, afgik fra Antwerpen 24. Juli, bestemt til Kbhvn. — Vendsyssel, H. F. Sørensen, ankom til Antwerpen 22. Juli, bestemt til Kbhvn. — Vesta, Svensson, afgik fra Leith 24. Juli, bestemt til Kbhvn. — Maja,

Jacobæus, ankom til Kbhvn. 27. Juli, bestemt til Danzig. — Ella, Erichsen, afgik fra Kbhvn. 24. Juli, bestemt til Hamburg. — Picaria, I. V. Fenger, afgik fra Kbhvn. 29. Juli, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Køfoed, afgik fra Newcastle 27. Juli, bestemt til Aalborg. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 28. Juli, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 28. Juli, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, J. Borries, afgik fra Odense 29. Juli, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 28. Juli, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebælt, J. P. Bay, afgik fra Newcastle 27. Juli, bestemt til Nakskov. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 27. Juli, bestemt til Odense.

**Heimdals.** Anine, J. Møller, afgik fra Sunderland 21. Juli, ankom til Stettin 25. Juli. — Kamma, B. Chr. Jørgensen, afgik fra Aarhus 22. Juli, ankom til Riga 25. Juli. — Helga, H. Chr. Lagesen, afgik fra Sunderland 22. Juli, ankom til Stettin 26. Juli. — Martha, A. V. Knudsen, afgik fra Sundswall 24. Juli.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, J. Jørgensen, afgik fra Rotterdam 20. Juli, ankom til St. Petersburg 27. Juli. — Alex. Shukoff, P. Stoltenberg, afgik fra Methil 6. Juli, ankom til Kronstadt 18. Juli. — H. Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Mesen 8. Juli, ankom til London 23. Juli. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Kronstadt 15. Juli, ankom til Rotterdam 21. Juli. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra Newcastle 24. Juli, bestemt til Kronstadt. —

**Kjøbenhavn.** Jylland, H. Jensen, afgik fra Dünkerque 25. Juli, ankom til Tyne 26. Juli. — Fyen, P. Hansen, afgik fra Dunston 20. Juli, ankom til Kbhvn. 24. Juli. — Carl Hecksher, A. G. Starck, afgik fra Riga 23. Juli, bestemt til Dordrecht. — Hafnia, O. Sørensen, afgik fra Riga 19. Juli, ankom til Ghent 25. Juli. — Russia, A. Rasmussen, afgik fra Riga 19. Juli, ankom til Dordrecht 25. Juli. — Dania, C. Troensegaard, afgik fra Newcastle 30. Juli, ankom til Newport-News 18. Juli. — Normannia A. Rasmussen, afgik fra Kronstadt 22. Juli, bestemt til Dordrecht.

**Østersøen.** Rita, A. P. Skov, afgik fra Stockholm 21. Juli, ankom til Norrkøbing 25. Juli. — Yrsa, B. Larsen, afgik fra Königsberg 21. Juli, ankom til Sundswall 25. Juli. — Patria, C. Andersen, afgik fra Riga 25. Juli, bestemt til Amsterdam. — Cimbria, L. Storm-Hansen, afgik fra Kbhvn. 25. Juli, bestemt til Luleå.

**Union.** Olga, P. J. Jørgensen, afgik fra Stevns 25. Juli, bestemt til St. Petersburg. — Anglia, Edw. Eriksen, afgik fra Kbhvn. 26. Juli, ankom til Helsingør 26. Juli. — Scotia, H. Nielsen, afgik fra Garston 26. Juli, bestemt til Archangelsk. — Frisia, N. N. Fisker, afgik fra Amsterdam 24. Juli, ankom til Sunderland 26. Juli. — Gallia, N. L. Nielsen, afgik fra Zaandam 27. Juli, bestemt til Wearmouth.

**Urania.** Ekliptika, A. W. Callesen, ankom til Kronstadt 21. Juli. — Sirius, C. P. Jensen, ankom til Kbhvn. 26. Juli. — Urania, Louis Lund, afgik fra Windau 24. Juli, bestemt til Boness. — Saturn, J. Hansen, afgik fra Hudiksvall 23. Juli, bestemt til Ghent. — Pallas, J. Christiansen, ankom til Rotterdam 24. Juli.

**Anglo Dane.** Swarland, Andresen, ankom til Libau 24. Juli.

**Nordsøen.** Nordland, Svendsen, afgik fra Ipsvik 22. Juli, bestemt til Dunkirk. — Finland, Pii, ankom til Kronstadt 25. Juli. — Holland, Schmidt, afgik fra Windau 22. Juli, bestemt til Leith. — England, Petersen, ankom til Kotka 22. Juli. — Rusland, Albrechtsen, ankom til Söderköping 24. Juli. — Tydskland, Jørgensen, afgik fra Korsør 24. Juli, bestemt til Djo Roytta. — Skotland, Branth, afgik fra Hull 24. Juli, bestemt til Trelleborg.

**Danmark.** Rolf, Hahn, ankom til Boston, Engl., 24. Juli. — Thorvaldsen, Pii, ankom til Riga 27. Juli. — Absalon, Predbjørn, ankom til Ghent 24. Juli. — Ansgar, Larsen, ankom til Reval 26. Juli. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Hamburg 24. Juli. — Hamlet, Sommer, afgik fra Riga 25. Juli, bestemt til Ghent. — Helge, Matthiessen, afgik fra Kronstadt 24. Juli, bestemt til Uleåborg.

**Esbjerg.** Neptun, Jessen, ankom til St. Petersburg 25. Juli. — Nerma, Degn, afgik fra Warkworth 23. Juli, ankom til Esbjerg 25. Juli. — Nordsøen, Schmidt, ankom til Frederikshavn 25. Juli.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Jægersborg, Andersen, afgik fra Stockholm 27. Juli, bestemt til Ekenäs. — Tuborg, Hveissel, ankom til Ljusne 26. Juli. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Bremen 21. Juli. — Skodsborg, Jensen, ankom til Helsingfors 24. Juli.

**Dannebrog.** Amalienborg, Schultz, ankom til Helsingfors 27. Juli. — Frederiksberg, Kühl, ankom til Kronstadt 24. Juli. — Christiansborg, Petersen, ankom til Spjutstund 27. Juli. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Dünkirque 26. Juli, bestemt til Burntisland. — Rosenborg, Fischer, afgik fra Calais 27. Juli, bestemt til Newcastle. — Uranienborg, Olsen, afgik fra Riga 27. Juli, bestemt til Honfleur. — Jømsborg, Schultz, ankom til Hernøsand 28. Juli. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Narva 22. Juli.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra St. Petersburg 22. Juli, bestemt til Rotterdam. — Frode, H. W. Wrisberg, afgik fra Stettin 19. Juli, ankom til Jacobsstad 22. Juli. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Rouen 25. Juli, ankom til Sunderland 27. Juli. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Blyth 27. Juli, bestemt til Kbhvn. — Svend, Chr. Holst, afgik fra Blyth 15. Juli, ankom til Libau 20. Juli. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra West Hartlepool 19. Juli, ankom til Grangemouth 22. Juli. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Shields 24. Juli, bestemt til Kronstadt. — Danmark, Th. Heintzelmann, afgik fra Riga 21. Juli, bestemt til Rouen. — Ragnar, Aug. S. Hveysel, afgik fra Swansea 22. Juli, bestemt til Stettin. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Reval 17. Juli, ankom til Rotterdam 23. Juli. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Kbhvn. 22. Juli, ankom til St. Petersburg 25. Juli. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Boness 25. Juli, bestemt til Libau. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Swansea 20. Juli, ankom til Stettin 27. Juli.

**Thingvalla.** Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 24. Juli, ankom til Stettin 25. Juli. — Hekla, Laub, afgik fra Kristianssand 23. Juli, bestemt til New-York. — Thingvalla, Berntzen, afgik fra New-York 24. Juli, bestemt til Kbhvn.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, afgik fra London 20. Juli, ankom til Blyth 22. Juli. — Agnete, Jensen, afgik fra Kiel 22. Juli, ankom til Riga 25. Juli. — Hermia, Sørensen, ankom til Burntisland 21. Juli, afgik fra Burntisland 27. Juli, bestemt til Kiel. — Alice, Kraemer, ankom til Eckernförde 20. Juli, afgik fra Eckernförde 24. Juli, ankom til Riga 27. Juli. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Libau 20. Juli, bestemt til Rotterdam. — Bornholm, Petersen, afgik fra Newcastle 23. Juli, bestemt til Sønderborg. — Ajax, Brorsen, afgik fra Bremen 24. Juli, ankom til Warkworth 26. Juli. — Göteborg, Madsen, ankom til London 21. Juli. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Pillau 24. Juli, bestemt til Boness. — Rønne, Hintze, afgik fra Riga 20. Juli, bestemt til Grangemouth. — Nauta, Steen, ankom til Riga 27. Juli. — Marstrand, Lund, afgik fra Peterhead 22. Juli, ankom til Danzig 27. Juli. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Kbhvn. 24. Juli.

## Sejlskibe.

**Rønne.** Charles, Nielsen, ankom til Newcastle 19. Juli. — Amaranth, Kyhn, ankom til Solombal 20. Juli. — M. Christiansen, Bager, ankom til Kem 19. Juli. — Ane Cathrine, Hermansen, ankom til København 19. Juli. — Odin, Møller, ankom til København 20. Juli. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til København 19. Juli. — Couveer, Holm, ankom til København 20. Juli. — Freja, Bech, ankom til Nørreköping 19. Juli. — Nestved, Larsen, ankom til Stolpemünde 22. Juli. — Laurentine Emilie, Johnsen, ankom til Linhamn 21. Juli. — Ansgar, Lærche, ankom til Onega 23. Juli. — Ane Magrethe, Andersen, ankom til København 23. Juli. — Ane Cathrine, Hermansen, ankom til København 23. Juli. — Castor, Clausén, ankom til København 24. Juli.

**Fans, Nordby.** Serapis, Hansen, ankom til Falmouth 19. Juli fra Buenos Asyres. — Anna Marie Schwalbe, Brinck, ankom til Port Elisabeth 21. Juni fra Valparaiso. — Afma, Ankersen, ankom til Falmouth 22. Juli fra Rio Grande Rosa, Brinck, ankom til Falmouth 21. Juli fra Paysandel, sejlet fra Falmouth 23. Juli til Antwerpen. — Mærdor, Brinck, prajet 30. Juni paa 7° N. Br. 23° W. Lgd. fra Liverpool til Rio Grande. — Kronprinsesse Louise, Jepsen, sejlet fra Delagoa Bay 24. Juli til Menado. — Franz Schwalbe, Poulsen, passeret St. Cathrine Pt. 22. Juli, fra Jaluit vio Punta Delgado til St. Petersburg. — Professor, Beck, ankom til Delagoa Bay 23. Juli fra Marseille. — Røhl, Nørby, prajet 4. Juli paa 6° S. Br. 33° W. Lgd. — Elisabetha, Fischer, ankom paa Elben 24. Juli fra Maracaibo.

**Fans, Sønderho.** Killena, Hansen, ankom 11. Juli til Buenos Asyres. — Cathrine, Brinck, prajet 18. Juli paa Rejsen fra Rio Grande til Falmouth paa 16° V. Lgd. — Elisa, Thomsen, afgik 17. Juli fra Viborg med Trælast til Esbjerg.

**Svendborg.** Christine, Rasmussen, ankom til Plymouth 17. Juli. — Belona, Petersen, ankom til Lorient 19. Juli. — Grethe, Hansen, ankom til Sundswall 20. Juli. — Urania,

Hansen, ankom til Newhaven 19. Juli. — Brødrene, Jørgensen, ankom til St. Petersburg 21. Juli. — Newsky, Nielsen, ankom til Burghhead 23. Juli. — Elise Bay, Petersen, ankom til Riga 24. Juli. — Jylla, Hansen, ankom til Stettin 24. Juli. — Tritton, Nielsen, ankom til Charlestown (C) 21. Juli. — Skjold, Larsen, ankom til Kingslynn 22. Juli. — Neptunus, Jensen, ankom til Fowey 24. Juli. — Fremad, Brandt, ankom til Leith 25. Juli. — Emmanuel, Brandt, ankom til Pontriuse 24. Juli.

**Chr. Simoni, Aalborg.** Svanen, H. C. Jensen, afgik fra Irvine 17. Juli til Aalborg. — Carl, L. D. Larsen, afgik fra Kronstadt 16. Juli til Newcastle. — Kirstine, J. K. Jensen, afgik fra Hals 22. Juli til Halmstad, ankom til Halmstad 24. Juli. — Caroline Smith, J. P. Ægidiusen, afgik fra Shields 23. Juli til Sundsvall.

**Marstal.** Ceres, Claus Bager, ankom 26. Juli til Kolding. — Sylphe, Jensen, ankrede 26. Juli paa Marstals Red. — Sylfid, Johs. Kromann, ankom 25. Juli til Falmouth f. O. fra Rio Hacka (Syd Amerika). — Thyra, P. Rasmussen, ankom 26. Juli paa Kircaldy Red. — Kodan, P. K. Hansen, ankom 26. Juli til Boness. — Mette, P. Andersen, ankom 25. Juli til Poole. — Norden, Chr. Kromann, passerede 19. Juli Deal paa Rejse fra Gefle til L'Orient. — Saga, Hans Clausen, ankom 23. Juli til Morlaix. — Marie, L. S. Weber, ankom 25. Juli til Newburgh. — Hildur, Lauritz Schmidt, ankom 24. Juli til Treport. — Fylla, J. H. Christensen, passerede 24. Juli Kjøbenhavn paa Rejse fra Skellefteå til Antwerpen. — Amor, Rasmussen, er 21. Juli ankommen til Paimpol. — Sirius, R. A. Hansen, ankom 21. Juli til London.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich 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.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Sverig. Bottniske Bugt. Ørnsköldsvik.** Den 1ste August 1887 forandres *Malmöns* faste Fyr til et hurtigblinkende Fyr, iøvrigt uforandret.

**Finland. Ålands Øer. Södra Ovarken.** Den svenske Damper „*Hermes*“, der stak 18 Fod, har stødt paa Grund 4<sub>2</sub> Kml. S. t. Ø. 1/4 Ø. fra *Märkets* Fyr.

**Ålands Øer.** Mellem *Jungfrusund* og *Hangö* er funden en Grund *Söderlerharu Nya*. Den hvide Stage med nedadvendt Kost ved *Söderlerharu* er flyttet til Grundens N.-Side og ligger i 27 Fod Vand, 1/4 Kbl. N. 15° V. fra V.-Spidsen af Øen *Söderlerharu*. 59° 54' 20" N. Br. 22° 39' 32" Ø. Lgd.

**Finske Bugt. Wiborg.** En Stage, sort foroven, hvid forned, med en nedadvendt over en opadvendt Kost, er i 16 Fv. Vand udsat V. for det sunkne Panserskib „*Gangut*“, tæt ved Grunden *Sittahattu*. 60° 50' 24" N. Br. 28° 23' 45" Ø. Lgd.

**Rusland.** Fyrskibet „*Libau*“ er igen udlagt paa Station, 4,7 Kml. fra *Libau* Fyr.

Fyret paa S.-Enden af den S-lige Bølgebyrder ved *Libau* er igen tændt.

**Tyskland. Frisches Haff.** Paa *Elbing* V.-Moles Hoved brænder nu et rødt, fast Fyr. Fyrene paa Ø.-Molens Hoved og paa V.-Molen ere slukkede.

**Rügen.** Fartejet „*Ida*“ er sunket i 14 Fod Vand, 700 Alen fra Kysten ved *Baabe*, NV. for *Nord-Perd*. En grøn Spirtønde er udlagt tæt Ø. for Vraget. 54° 21' N. Br. 13° 43' Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland. Weser.** Fyrskibet „*Bremen*“ vil være inddraget fra omtrent den 1ste til den 15de August 1897.

Den V-lige Grænse for *Rother Sand* Fyrs S-lige Vinkel, som viser Et-Blink, er forandret fra S. 3° Ø. til S. 1° Ø.

**Holland. Zeegat van Terschelling.** I *Schuitengat* ere følgende Tønder flyttede og ligge saaledes:

Spidstønde Nr. 2 i 21 Fod Vand. 53° 19' 49" N. Br. 5° 9' 48" Ø. Lgd.

Rød og sort vandret sribet Kugletønde Nr. 4 med Diamant i 16 Fod Vand. 53° 20' 7" N. Br. 5° 11' 29" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 5 i 25 Fod Vand. 53° 20' 32" N. Br. 5° 11' 55" Ø. Lgd.

I *Stenlc*:  
Spidstønden med Ballon i 24 Fod Vand. 53° 19' 30" N. Br. 5° 12' 52" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 1 i 16 Fod Vand. 53° 19' 52" N. Br. 5° 12' 18" Ø. Lgd.

Sort Kugletønde Nr. 3 med Kegle i 20 Fod Vand. 53° 18' 48" N. Br. 5° 15' 22" Ø. Lgd.

**Zeegat van Brouwershaven.** I *Krammer* er mellem Spidstønde Nr. 4 med Ballon og Spidstønde Nr. 5 i 22 Fod Vand udlagt en Spidstønde Nr. 4 a. 51° 40' 46" N. Br. 4° 8' 33" Ø. Lgd.

**Hollandsch Diep.** Paa V.-Enden af Dæmningen ved *Strijensas* Sluse skal tændes et fast Fyr, der viser rødt Lys ned ad Floden over *Beierland* Kyst til over Stumpstønde Nr. 9 og op ad Floden til over Stumpstønde Nr. 11 samt over *Ouden Overval* fra Stumpstønde Nr. 3 med afkortet Kegle ZHD til over den rød og sort vandret sribede Kugletønde Nr. 8 med Diamant HD, iøvrigt hvidt Lys. Fyret vises fra en graa, sekskantet Jernbaake. 51° 42' 41" N. Br. 4° 35' 24" Ø. Lgd.

Samtidig med Fyrets Tænding slukkes det midlertidige hvide, faste Fyr.

**England. Humber.** I Juli, August og September 1897 kan elektrisk Lys vises fra Kl. 9 Ef. til Kl. 1 Fm. fra Fort *Paull*. 53° 42' 0" N. Br. 0° 11' 30" Ø. Lgd.

**Skotland. Firth of Forth.** Medens de nye Moler ved *Burntisland Harbour* bygges, ere følgende Fyr tændte: Et grønt, fast Fyr paa Yderenden af den V-lige Mole, som er under Bygning.

To røde, faste Fyr lodret for hinanden paa Yderenden af den Ø-lige Mole, som er under Bygning.

Fyrene flyttes udad, eftersom Arbejdet skrider frem. 56° 3' 20" N. Br. 3° 14' 0" V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Vrag i Atlanterhavet.** Den 26. Juni. 44° 15' N. Br. 1° 53' V. Lgd. Et Vrag med Bunden opad.

**Frankrig. Gironde.** Fyrskibet, der viser hvidt Et-Blink hver 5 Sekunder, og som til Forsøg var udlagt tæt ved *By* gamle Fyrskib, er inddraget og skal om kort Tid udlægges til Forsøg tæt ved Fyrskibet „*Talais*“.

**Portugal V.-Kyst. Orestes Rock,** der ligger 3 1/2 Kml. V. for *Villa de Conde*, er forgæves eftersøgt. Der er paa det Sted, hvor den angives at ligge, ikke fundet under 21 Favne Vand, hvorfor den er udtaget i de engelske Admiralitets Kort. 41° 19' N. Br. 8° 50' V. Lgd.

**Nova Scotia SV.-Kyst. Yarmouth Harbor.** En sort Klokke-tønde, mærket *Cat Rock*, er i 10 Favne Vand udlagt 500 Al. S. 4° V. for *Cat Rock*, ud for S.-Enden af *East Cape* paa V.-Siden af Indløbet til *Yarmouth Harbor*. 43° 47' 2" N. Br. 66° 9' 28" V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts.** Det hvide, faste Fyr paa *Wigwam Point*, ved Ø.-Siden af Indløbet til *Annisquam Harbor*, er nu flyttet fra den midlertidige Baake til det nye Fyrtaarn, som staar paa det gamles Plads. Flammens Højde og Fyrets Art ere uforandrede. Taarnet er rødt, rundt med sort Lanterne.

**New-York. East River.** Den rød og sort vandret sribede Spirtønde ved *Charlotte Rock* ud for *34th Street* er inddragen. Klippen er hortsprængt til 25 1/2 Fod Middellavvande.

**New York Upper Bay.** Ankerplads Tønden mellem *Robbins Reef* og *Liberty* Statuen er flyttet. Den ligger nu i 8 1/2 Fv. Vand i Linien mellem Ankerplads Tønden ud for *New Brighton*, *Staten Island*, og Demarkation Tønden ved *Communipaw*.

Demarkation Tønden ud for S.-Siden af Indløbet til *Ellis Island* er flyttet. Den ligger nu i 7 1/2 Fv. Vand i Linien mellem Ankerplads Tønden ud for *New Brighton* og Demarkation Tønden ud for *Communipaw*.

Demarkation Tønden ud for N.-Siden af Indløbet til *Ellis Island* er flyttet. Den ligger nu i 7 Fv. Vand i Linien mellem Ankerplads Tønden ud for *New Brighton* og Demarkation Tønden ud for *Communipaw*.

En hvid Spirtønde er udlagt ved Telegraf-Kablet mellem *Ellis Island* og *Governors Island*, fra *Governors Island* Fyr i N. 68° V. og fra *Liberty* Statuen i N. 41° Ø.

**Delaware River.** Omtrent den 26. Juli 1897 forandres *Reedy Island* forreste Ledefyr til et Fyr med Formærkelser, Lys 7s., Mørke 1s. Det viser rødt Lys fra S. 5° Ø. til S. 14° V., iøvrigt hvidt Lys, der dog er noget skjult over *Reedy Island* og noget V. for den fra N. 63° V. til N. 27° Ø.

For Indgaaende til *Reedy Island Harbor* S. fra skal man holde *Port Penn* Ledefyr overet, indtil man er igennem *Reedy Island* forreste Ledefyrs røde Vinkel, da man er klar af Broen og kan staa op i Havnen.

*Cherry Island* forreste Ledefyr er forandret. Det viser nu rødt Lys med Formærkelser, Lys 2s., Mørke 1s. fra N. 33° Ø. til N. 42° Ø. Ø.-Kant af den røde Sektor skærer *Schooner Ledge* Ledefyr linie tæt Vest for *Seventeen Foot Knoll* Tønde Nr. 34.

**Maryland. Chesapeake Bay.** Nogle svære, sammenkædede Tømmer, der ere faste i Bunden, ligge c. 8 1/4 Kml. N. 22° Ø. fra *Point Lookout* Fyrtaarn, og fra *Holland Bar* Fyr i N. 49° V.

### Karantænebestemmelser.

**Spanien. Limon** i *Costa Rica* er erklæret for smittet af gul Feber, og 90 Kml. Omkreds betragtes som mistænkt.



	Gjort til.	Køber.	Sælger.
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk.....	103 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	103 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	103 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Thingvalla.....		10 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	11
Danmark.....		88 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	88 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Norden.....		117	117 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Kjøbenhavn.....	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Carl.....	58	58	58 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog.....		109 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	109 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Skjold.....	78	78	78 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Heisingørs Dampsk.....	39	39	40
Østersøen.....		—	—
Nordsøen.....		75	77
Torm.....		80	100
Foren. Bugser-Selsk.....		86	90
Dansk-russisk Dampsk.....		—	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> foren. Dampsk.....		—	—
5 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — —.....		—	—
5 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Thingvalla 1880.....		—	—
5 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — 1894.....		—	—
5 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Norden.....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Stats.....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>10</sub> uopsig. Stats.....		100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	101
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Husejer Kreditk.....		94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	95
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Kbhvns Kreditf.....		93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Østift. Kreditf. 6 Ser.....		96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — — 6 —.....		97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Landkreditk. 3 —.....		95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	96
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		157 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	159
Privatbank.....		123 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	123 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Landmandsbank.....		126	128
Handelsbank.....		124 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	125
Burm. & Wain.....		102 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	102 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jernsk.....		109 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	110 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Sukkerfabr.....	88	88 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	88 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier.....	114 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	114 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	114 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>

**Vekselkurser.**

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	88.95	88.80
London.....	18.10	18.07
Paris.....	72.25	—
Amsterdam.....	150.15	—

**Notering paa Berlins Børs d. 28. Juli 1897.**

Russiske Noter.....	216.10
4 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Russiske Consols.....	—
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — Boden Kredit.....	105.40
6 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Mexikanske.....	99.20
5 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Rumænske Stats.....	101.20
4 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — — 1890.....	90.70

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 18,000, „Thingvalla“ 6,000, „Danmark“ 48,000, „Norden“ 20,000, „Kjøbenhavn“ 64,000, „Carl“ 114,000, „Dannebrog“ 12,000, „Skjold“ 80,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, Ved Stranden 16.

**Bekendtgørelse**

fra

**Kjøbenhavns Havneforvaltning.**

Ved Havneforvaltningens Foranstaltning vil der paa Nord-siden af den paa Bombroen staaende Træbygning blive anbragt en Signalskive, hvorpaa ved Hjælp af 2<sup>de</sup> Visere vil blive angivet Strømmens omtrentlige Hastighed i Kvartmil ved Knippelsbro og Vandstanden sammesteds i Fod over eller under daglig Vande. Strømhastigheden angives efter Broopsynets Skøn. Signalet betjenes fra og med den 1ste August d. A. hver Time om Dagen, saalænge Broopsynet er til Stede paa Knippelsbro.

Hvilket herved bringes til almindelig Kundskab.  
Kjøbenhavns Havneforvaltning, den 19. Juli 1897.

**Holm & Collerup,**  
**Skibssmedie og Maskinfabrikker,**

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

**Jærnskijs- og Maskinreparationer**

udføres solidt, hurtigt og billigt.

**Enhver Kaptajn,** som vil **spare Penge,**

bør proviantere i

**Amagers største og Danmarks billigste**  
**Skibsinventarie- og Provianteringshandel.**

Telefon Nr. 6. **G. W. Møller, Dragør.** Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

**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.

**J. E. Møllers Enke & Co.,**

Kjøbenhavn.

ENEFORHANDLING  
af

**MILWARD & SONS**  
**FISKEKROGE.**

**Pumper,**

udmærket egnede til Lastpumper.

**Maskinfabrikken Rannje,**  
Mathæusgade 6.

**Dr. med. Goldschmidt,**

Klinik for

Hud- og Kønssygdomme.

Hovedvagts-gade 8, 1. Sal.

kl. 12-1 og 7-8.

**OST · OST**

3 ST. KIRKESTRÆDE 3

**VICTOR PETERSEN**

(LUDV. AAGAARDS EFTF.)

**J. A. Thiesson,**

**E. Husted & Co.**

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: H U S T E D.

**Syndergaard**  
**Aquaviter.**

Prisbelønnet overalt, hvor de har været udstillede.

Fabriken grundlagt

**1730.**

Ældste Brænderi i Danmark.  
6 Kvaliteter i Fabrikens egen Aftapning.



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 31.

Kjøbenhavn, Torsdag den 5. August 1897.

4. Aarg.

**INDHOLD:** Københavns nye Havneeglement. — Taagesignalet paa Due-Odde. — En Særetsdom. — Sø- og Handelsrettsdom. (Sluttet). — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

## Norsk Margarine

fra Fabriken Mercur, Christiania,

der er anerkendt som det fineste og mest holdbare Fabrikat i Verden,  
faas i

Hovedoplaget for Danmark

hos  
**Johansen & Bruun,**

Telefon 3210. Kompagnistræde 14 & 15. Telefon 3210.

**Smør** i alle holdbare Kvaliteter føres til billigste Priser.

## Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik,  
Staal-, Jærn- & Broncestøberi.

Dampskibe af hvilkensomhelst Størrelse.

Stationære Dampmaskiner.

Pumper & Muddermaskiner.

Doktagninger og Reparationer af Skibe.

Maskin- og Kedelreparationer.

Patenteret Hydro Pneumatiske Aske Ejector  
for Skibe.

Howaldts Metalpakning.

Støbemaal efter indsendte Tegninger eller Modeller,  
saasom: Skibsstævne, Skibsskruer, Ankere etc.

Repræsentant for Danmark

Ingeniør **CARL HOLTERMANN,**  
Østerbrogade 22, Københavns Ø.

## J. H. Fechtenburg & Co.,

St. Thomas,

anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering  
henhørende.

## 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,** Hellerup.  
Strandvej 36. Telefon 69.

## Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og  
Pakninger til Skibsbrug.

Telefon 1346.

Firma i Københavns:  
Raadhusstræde 4.

## J. Brinehs

Herreekviperingsforretning

St. Annaplads 14.

Uniformer og civile Klædninger.

M. Christiansen,

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering  
henhørende.

Transit og Kreditoplagsvarer.

M. Christiansen

John Hintze

Telefon 2618.

Telegr.-Adr.: Nilsson 167.

## CARL NILSSON.

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.

Amaliegade 36. Københavns K.

(forhen Amaliegade 37).

Største Lager her paa Pladsen af alle Sorter Maskin- og Cylinder-Oljer, Smørelser  
og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige Artikler for Dampmaskiner.

**Eneforhandling af:**

Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil. Zynkara.  
(Til Forebyggelse af Tæring, Syre- og Kedelstensdannelse). Angus' Special Pak-  
ninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent Kamelhaars Drivremme.  
Kerasha. Patent Træ-Remskiver.

Den anerkendte

## Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nilsson.

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullspång i Sverige leverer jeg  
paa Bestilling større og mindre Genstande i

støbt Staal, saasom:

Skibsstævne,  
Skibsskruer,  
Rorrammer,

Stempler,  
Krumtappe  
Ambolte,

Tandhjul,  
Ankere,  
etc. etc.

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smedeligt samt i  
Styrke og Sejhed fuldt jævnførligt med det bedste smedede  
Staal af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Eff.

Flensborgs

## Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

**Grand prix HOBRO AKVAVIT.** Aktieselskabet  
Spritfabriken FORTUNA.

# HAMBURG

## J. D. FLÜGGER. HAMBURG.

LAK- OG FARVEFABRIK (grundlagt 1787).

KONTOR: Rödingsmarkt 19.

TELEFON: 2788.

TELEGR.-ADR.: Farblack.

FABRIKKER:

Billhörner Canalstrasse 6/7.  
Billhörner Röhrendamm 33/35.

Filialer: **KIEL:** Faulstr. 9. **KJØBENHAVN:** Mønterg. 21.

### SPECIALITETER:

**Oliefarver og Lak til Skibsbrug.**

**Patent Jærngraa** (Patent Eisengrau), anerkendt som den fortrinligste og mod Rust bedst beskyttende Farve indvendig i Skibe.

**Victoria-Hvidt** (Victoria Weiss), snehvid Lakfarve til udvendig Brug.

**Concentreret Sæbelud** (Concentrirte Seifenlauge) i Daaser á ½ Kilo (1 Pd.) for Skibsmaskiner, indført hos de betydeligste Rederier.

**Bølgeolie** (Wellenoel), det eneste sikre Middel til Bølgedæmpning.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d</sup>.

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**

samt

**Patentfarver for Skibsbunde.**

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

**Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:**

Alte Gröningerstrasse 12.

Telegr.-Adr.: Dicotto. Telefon: 3999.

Agent for Kjøbenhavn:

**JOHS. BÜLOW, Zinnsgræde 4. Ø.**

## EMIL G. v. HÖVELING. HAMBURG.

(TELEGR.-ADR.: COMPOSI.)

### PATENTFARVE

for Skibsbunde og Jærnkonstruktioner imod Rust og imod Bevoksning. Leverandør til mange af de største Damp- og Sejlskibsrederier, Ene-Leverandør til den kejserlige tyske Marine.

**NB.** For Træskibsbunde særlig virksom Patentfarve imod Bevoksning og imodOrm, strygefærdig til umiddelbar Brug.

Agenter og Lagre i: Bergen, Bremerhavn, Elsfleth, Flensborg, Stettin, Rotterdam, Antwerpen, Dünkirchen, Genua etc.

Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:

Kapt. CARL HAVEMANN, Kjøbenhavn, Amaliegade 31.

I **England** under Firma British Antifouling Composition and Paint Company Ld. 32 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik i Barking ved London.

Agenter og Lagre i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull, Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama, Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney, Mauritius etc.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon 287.

**DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.**

**KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.**

**SPECIEL AFDELING**

FOR

**ASSURANCE & HAVARISAGER.**

Som Repræsentant for forskellige **1ste Klases Assurance-Selskaber** overtager jeg Forsikringer af **Skibe, Varer og Fragt** til billige faste Præmier. **Subagenter** antages i forskellige Provinsbyer.

**Alfred Christensen,**  
Assurance-Afdeling,  
Amaliegade 24.

**Anders Nielsen,**  
Fredericiagade 27.

**Største Lager**  
af  
**Fedevarer.**

**C.F. Schlüter,**  
Skandinavians største  
Skibshandel.

Etableret 1837.

En gros Lager af **Maskin- og Cylinderolier.**

Alle Arter **Maskin-Pakninger** etc.

26, Peder Skramsgade,  
Kjøbenhavn K.

**Mahogni, Nøddetræ, Teaktræ, Whitewood**

samt andre fremmede saa vel som danske **TRÆSORTER** forefindes i stort Udvalg i tørre Varer.

**M. H. Krause,**

Kjøbenhavn, Niels Ebbesensvej 6. V.  
Telefon 3205.

**C. M. Fønnesbech.**

Specialforretning i The.

**Fine, kraftige Kvaliteter.**

Udsalg:

Østergade 10, Kjøbenhavn.

## EM. Z. SVITZER'S SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1833.

Telegraphic address "SVITZER".

Agents for  
Great Britain.

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/Tyne.  
telegraphic address: "Jürgenson".

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill.  
telegraphic address: "Hobdell".

The company maintains stations at the following ports, where a salvage boat will be stationed, always ready to leave at short notice.

<b>COPENHAGEN</b> . . . . .	"SVITZER".
<b>KASTRUP</b> . . . . .	"HØYER".
<b>ELSINØRE</b> . . . . .	"SWITZERGOTTLIEB".
<b>KORSØR</b> . . . . .	"JØRGENSEN".
<b>ALBUEN (LAALAND)</b> . . . . .	"GJENNENSEN".
<b>FREDERIKSHAVN</b> . . . . .	"SVITZERLUND".
<b>GOTHENBURG (SWEDEN)</b> . . . . .	"ELFVERSSON".
<b>GREIFSWALD (GERMANY)</b> . . . . .	"SPRUTH".

The company's boat "Em. Z. Svitzer" — in conjunction with the boats belonging to the Northern Salvage Company of Hamburg, vis s/s "Berthilde", s/s "Berger Wilhelm" and s/s "Neva" — operates in the Mediterranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

## C. W. Obel's Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

**Frederiksberggade Nr. 1.**

Telefon 3669.

## C. P. Lauritzen & Co.,

Etablissement for

**UNIFORMER, UNIFORMSEFFEKTER og ORDENSBAAND,**

samt de nye, af Krigsministeriet approberede, vandtætte Officers-Havelocks, saavel som for alt civilt Skredarbejde.

**Vesterbrogade Nr. 30. Kjøbenhavn V.**

## LINOLEUM

og  
**VOXDUG**

til  
**Kahytter og Trapper,**  
bedste Fabrikata.

**E. MEYER,**  
St. Kjøbmagergade 26.

**Metalspejllapparater,  
Havnesyr & Lanterner.**

Fabrik:

**Læderstræde Nr. 9,**  
Kjøbenhavn.

Telefon Nr. 3681.

**G. W. Frydenlund & Søn.**

**Husk**   
**MONTYS**

**FOTOGRAFISKE ATELIER,**  
St. Kongensgade 21

(tæt ved Kongens Nytorv).

Billigste Priser.

Fineste Udforelse.

Aabent hver Dag, ogsaa Helligdage.

## P. A. Freilev,

Ølaftapningsanstalt,

Pilestræde 18, Kjøbenhavn K,  
prisbelønnet Nakskov, Slagelse  
og senest Malmö 1896

for god Aftapning,  
anbefaler Gt. Carlsberg Lagerøl, Pils-  
nerøl, Porter samt alle øvrige Øl-  
sorter. — Telefon 2719.

## Hotel Toldboden,

Toldbodvejen 40.

anbefaler sin hyggelige Café & Restaurant samt sine ny monterede Værelser i et zret Publikums velvillige Erindring.

Erbeddigst  
**Daniel Rasmussen.**

## Kjøbenhavns nye Havnereglement.

Under afvigte 8. Maj har Indenrigsministeriet approberet et nyt Reglement for Ordens Overholdelse m. m. i Kjøbenhavns Havn, hvorved det hidtil gældende Reglement af 10. December 1883 med de sig dertil sluttende, senere fremkomne Bestemmelser er sat ud af Kraft.

Det ny Havnereglement er i væsentlige Punkter afvigende fra det hidtil gældende. Vi give her en Oversigt over de ændrede eller ny tilkomne Bestemmelser, der jo have betydelig Interesse for de mange, der enten besejle eller paa anden Maade ere interesserede i Kjøbenhavns Havn.

De første Ændringer finde vi i Bestemmelserne om Kroneløbet. Dette fører nu med en Dybde af 30 Fod ind dels til Frihavnen, dels til det 26 Fods Løb, der fra Kroneløbet gaar i sydlig Retning. De Vagere, der afmærke Kroneløbet paa Sydsiden, staa i 18—20 Fod Vand. Løbet er om Natten belyst ved et fast Vinkelfyr med Formærkelser, anbragt paa Dampfærgenhavnens Midtermole, et fast rødt Fyr paa Ledemolen ved Nordenden af Frihavns Østmole og et fast grønt Fyr paa det sydøstlige Hoved af Bølgebryderen ved Indløbet til Frihavnen. De tvende sidst nævnte Fyr lyse hele Synskredsen rundt. Desuden tjener et fast grønt Fyr, anbragt paa Nordsiden af Indsejlingen til den nordre 24 Fods Havn, til at angive Indsejlingen til denne, hvorhos der paa den nordlige Side af Lystbaadehavns Munding er anbragt et fast grønt Fyr, som holdes tændt fra 1. Marts til 31. Oktober. Ovennævnte Foranstaltninger have, som man vil vide, allerede virket i længere Tid, men vare ikke optagne i det ældre Reglement.

Dybden i Frihavnen angives fra 24 til ca. 30 Fod og paa Ydersiden af Inlandsbøjen paa Frihavns Østmole til 22 Fod.

Med Hensyn til Ankring m. m. i Havnen bestemmes det, at i Kroneløbet maa intet Skib henligge til Ankers udenfor Indsejlingen til Frihavnen og nord for en Linje, dragen mellem Fyrtaarnet paa Ledemolen ved Nordenden af Frihavns Østmole og Sydpynten af Trekroner, lige saa lidt som i Vandarealet mellem Frihavsbassinerne paa den ene Side og Bølgebryderen udenfor Frihavnen paa den anden Side; ej heller maa Opankring finde Sted i det 26 Fods Løb eller i Farvandet paa Vestsiden af 26 Fods Løbet udfor Indsejlingen til Pramrenden, ved Sydenden af Frihavns Østmole og Lystbaadehavnen. Mindre Damp- og Sejlskibe, der uden at have Anlæg ved Bolværk eller Pæle, anløbe Havnen, skulle, naar ikke anden Ankerplads anvises dem af Havnepolitiet, ankre nord for Frihavns Pramrenden i Vandarealet mellem 26 Fods Løbet og Bolværket paa Frihavns Østmole. Større Skibe maa kun med Havnepolitiets særlige Tilladelse benytte de mellem Revshaleøens Bolværker og 26 Fods Løbet udlagte 3 Bøjer til Fortøjning.

I Bestemmelserne om Sejlads gennem Havnen m. v. er det fastsat, at et Anker skal altid være klart til at falde. I Følge det ældre Reglement skulde Ankrene enten være indlagte eller affrede for Krydset med Ankerstokken i Vandet. Indenfor Trekroner skulle alle Dampskibe gaa med passende, mindsket Fart. De tidligere, mere detaljerede Bestemmelser om den Fart, hvormed Dampskibe skulde passere de forskellige Dele af Havnen, ere bortfaldne, Endelig er det fra 1. Januar 1898 forbudt Sejlbaade at færdes imellem Bomløbet og en Linje, dragen fra Niels Juels Gades Færgested til Kajen ud for Brogade paa Christianshavn.

Broerne i Havnen aabnes for Passage i samme Tider som hidtil, paa Søn- og Helligdage og udenfor de

sædvanlige Tider paa Hverdage ved skriftlig Begæring til Havnefogden i Gl. Strands Distrikt. Denne Begæring skal fremsættes senest 1 Time før det sidste Klokkelæt, til hvilket den paagældende Bro sidste Gang kan aabnes den foregaaende Søndag. 1. Juledag, 1. Paaskedag og 1. Pinsedag aabnes Broerne ikke; paa Grundlovsdagen og paa Folketings-Valgdage aabnes de kun til Kl. 12 Middag. Den tidligere Bestemmelse for Flyttedagenes Vedkommende bortfalder.

Det fastsættes, at ingen Baad eller Pram maa ligge ved offentligt Bolværk uden Tilsyn, undtagen paa de af Havneforvaltningen anviste Steder.

De hidtil af Havnepolitiet udfærdigede Blanketter, ved hvilke der gaves Tilladelse til at have Ild og Lys om Bord, ere bortfaldne, medens de herhen hørende Bestemmelser iøvrigt ere opretholdte.

Fartøjer, i hvilke der findes eksploderende Stoffer, skulle herefter om Natten føre en rød Lanterne. Under Losningen er Tobaksrygning samt Brugen af Tændstikker og andre Midler til at frembringe Ild forbudt og Havnepolitiet skal i alle Tilfælde, hvor det skønnes nødvendigt, kunne beordre et saadant Fartøj til ufortøvet at forlade Havnen. Fartøjer, der ved deres Ankomst hertil have Krudt om Bord i mindre Partier, kunne med Havnepolitiets Tilladelse beholde dette om Bord; gives denne ikke, skal Krudtet afleveres til „Trekroner“ som hidtil. Fremdeles bestemmes det, at Fartøjer, der herfra skulle medtage Krudt i mindre Partier, med Havnepolitiets Tilladelse ville kunne indtage det i Havnen indenfor Bombroen. Naar Havnepolitiet ikke tillader et Fartøj at indtage Krudt i større Partier udenfor Bombroen, maa det indtage Krudtet fra „Trekroner“, og Havnepolitiet kan da for Skibets Regning sætte en Brandvagt om Bord, indtil dette er udenfor Havnen.

Fartøjer, der have uraffineret Stenolie om Bord, maa ikke komme indenfor Havns Grænser. Ved uraffineret Stenolie forstaaer Reglementet Stenolie, hvis Antændelsestemperatur ligger under 21° C. ved Opvarmning i Abels Apparat eller en tilsvarende Temperatur i det danske Apparat. — Naar et Fartøj indkommer til Havnen med raffineret Stenolie om Bord, skal det fremtidig om Natten føre en rød Lanterne over Toplanterne. Skal et Fartøj indtage Stenolie i Havnen, skal det ligeledes om Natten, forinden Indladningen paabegyndes, vise rød Lanterne.

I et nyt Afsnit i Reglementet er fastsat særlige Bestemmelser for Lystbaadehavnen ved Lange-linie.

Den hidtil gældende Bestemmelse om, at der ved ethvert i Havnen henliggende Skib, der er indesluttet af fast Is, skal holdes en aaben Vaage, er bortfaldet.

I det ny Reglements § 47, der træder i Stedet for det ældre Reglements § 32, er fastsat Bestemmelser, der have saa megen Interesse, at vi gengive Paragraffen fuldstændigt:

„Føreren af ethvert Fartøj er ansvarlig for al den Skade, som han, hans Mandskab eller Fartøj maatte anrette i Havnen, paa Broer, Bolværker eller andre Havne-Indretninger eller paa Havnevæsenets Uddybnings-Maskiner, Materiel etc., med mindre Skaden er bevirket ved en af Havnevæsenet fejlagtig given Ordre eller ved en fejlagtig Betjening af Havnevæsenets Broer, Kraner, Opmudringsmaskiner eller Fartøjer. Erstatning for saadan Skade

kan, om fornødent, søges i selve Fartøjet med Tilbehør.

Det ny Havnereglement, der, foruden paa Dansk, udfærdiges paa Engelsk, Tysk og Fransk, skal findes om Bord i ethvert i Havnen liggende Fartøj. Det er gældende fra 1. August d. A. og faas hos Havnepolitiet uden Vederlag.

Det ny Havnereglement for Kjøbenhavns Havn synes paa de fleste Punkter at betegne væsentlige Fremskridt. Det gælder jo for et saadant Reglement paa den ene Side, saa vidt muligt, at sikkre den Orden i Havnen og i dens daglige Drift, som fra Havnebestyrelsens Side maa fordres gennemført, paa den anden Side at lægge de færrest mulige Baand paa Besejlingen af Havnen og at ordne denne bekvemt og praktisk for Skibene. Disse Fordringer vil det ny Reglement vistnok vise sig at tilfredsstille, og det indfører flere Bestemmelser, der længe have været ønskede; vi nævne saaledes Forbudet mod, at Sejlbaade maa færdes imellem Bomløbet og Niels Juels Gade, og Afskaffelsen af den hidtil gældende Bestemmelse om Broernes Betjening paa Flyttedagene.

Til det ny Reglements § 47 knytter der sig, som ovenfor antydet, en særlig Interesse. Det er ikke vanskeligt at se, hvad der har foranlediget dens Fremkomst. Som vore Læsere vil erindre, paadømte Højesteret i afvigte Januar Maaned en Sag, der var anlagt af Kjøbenhavns Havnevæsen imod Firmaet C. K. Hansen som Repræsentant for Dampskibet „Brunswick“, og under hvilken dette paastodes tilpligtet at betale Havnevæsenet ca. 40,300 Kr., der vare anvendte til Reparation m. v. af Knippelsbro, efter at Skibet havde paasejlet denne. Højesteret stadfæstede Sø- og Handelsrettens Dom, der gik ud paa Indstævntes Frifindelse, fordi man ikke kunde erkende, at Passage gennem Knippelsbro overhovedet kun skulde være tilladt mod, at Skibene paatage sig en ubetinget Pligt til at indestaa for mulig deraf opstaaende Skade, idet man anførte, at det gamle Havnereglements § 32 netop fremhæver Mangel paa almindelig Agtpaaagivenhed som Grundlag for Erstatningspligt, og fordi man ikke kunde skønne, at der under Passagen var begaaet nogen Skibet tilregnelig Fejl. I de Bemærkninger, vi knyttede til denne Dom, fremhævede vi, at den fra Skibsfartens Standpunkt maatte betegnes

som meget glædelig, men vi gjorde samtidig gældende, at man ikke burde overvurdere dens Følger, idet Højesterets Afgørelse var baseret paa Fortolkningen af et Reglement, og derfor kun havde praktisk Interesse, saa længe dette Reglement eksisterede, hvad atter beroede paa Havnebestyrelsen. Det er os bekendt, at man fra flere Sider drog Havnebestyrelsens Ævne til at unddrage sig Dommens Følger ved at foretage en hertil sigtende Ændring i Reglementet i Tvivl. For saa vidt have imidlertid Begivenhederne givet os Ret, som det ny Havnereglements § 47 faktisk viser, at Administrationen har ment at kunne unddrage sig den omtalte Doms Konsekvenser ved en Ændring i Havnereglementet, og at den har formuleret de ny Bestemmelser i Overensstemmelse med denne Anskuelse. Det ny Reglements § 47 fastslaaer jo nemlig, som man vil se, Skibets fulde Ansvarlighed i alle Tilfælde, hvor Skaden ikke er bevirket ved en af Havnevæsenet fejlagtig given Ordre eller ved en fejlagtig Betjening af Broerne m. v. Selv om et Skib, naar det, ved Gennemsejling af Knippelsbro, beskadiger denne, og der ikke kan paavises nogen som helst Fejl fra Skibets Side, saa lidt som fra Havnevæsenets, vil det ny Reglement dog hævde, at Skibet ubetinget skal betale Skaden.

Som vi i sin Tid, ved Omtalen af Højesterets Dom, fremhævede, vilde den heldigste Maade at komme ud over hele dette Spørgsmaal paa, være at faa Knippelsbro bygget om. Havnevæsenet behøvede da ikke med samme Ængstelighed som nu at søge at unddrage sig Følgerne af en Dom, der dog faktisk kun gaar ud paa at frikende, hvor der ingen Skyld har kunnet paavises. At Havnebestyrelsen, da Knippelsbros Ombygning ikke for det er en Sag, der er saa lige at løbe til, har gjort et Forsøg paa i Fremtiden at slippe uden om Højesterets Dom, er menneskeligt. Om det er rigtigt, er et andet og ulige mere tvivlsomt Spørgsmaal. Retfærdigt bliver Forholdet ikke, naar et Skib kan dømmes til at erstatte en Skade, som det uden nogen som helst paaviselig Skyld har foranlediget, og det maa beklages, at Ministeriet har ment at maatte tage Repræssalier som denne overfor Højesterets Dom. Om den ny § 47 er forenelig med Lov om Bestyrelsen af Kjøbenhavns Havnevæsen af 30. December 1858 er et Spørgsmaal, vi skulle komme nærmere tilbage til.

## En Sørretsdom.

Vi have modtaget følgende:

Hr. Redaktør! Efterfølgende Bemærkninger vedrørende en nylig faldet Dom af Sø- og Handelsretten bedes De forunde en Plads i „Dansk Søfartstidende“.

Et Skib ligger i en sydamerikansk Havn, en Mand af Besætningen melder sig syg og kommer paa Hospitalet. Da Manden ikke godt kan undværes om Bord, venter Skibsføreren i flere Dage for at faa ham med. Manden foregiver imidlertid at være for syg til at gaa om Bord, og da Føreren indser, at det ikke nytter at vente, sejler han. Derpaa sker det mærkværdige:

Saa snart „den Syge“ tror, at Skibet er vel ude af Havnen, lader han sig udskrive (samme Dag Skibet

forlod Ankerpladsen ved Byen), og logerede sig ind paa et Hotel, rejste 2 Dage derefter med Postbaad til England og videre til Danmark, og mødte efter en Tids Forløb hos Rederen og forlangte Hjemrejse-Omkostningerne godtgjorte. Denne nægtede selvfølgelig at betale, først og fremmest fordi det saa lidt mystisk ud, at Manden var udskrevet af Hospitalet den 6., medens Skibet i Følge Telegram først var afsejlet den 8. — 2 Dage efter.

Hvorledes nu Sø- og Handelsretten kan dømme i Mandens Favør under disse Forhold, er os ubegribeligt; det synes at være lige imod al sund Logik. Manden havde hverken Bevis fra Hospitals-Læge eller i det hele taget noget Bevis — og hvorfor havde han ikke henvendt sig til Konsulen om fri Hjemrejse, hvis han troede at have Fordring paa en saadan — ellers plejer Søfolk,

takket være vor gode „praktiske“ Sølov, ikke at være videre tilbageholdende i den Retning; derimod var han afmønstret og havde faaet sin Afregning, inden Skibet sejlede. Moral: Naar en Mand af en Skibsbesætning ønsker at rejse hjem fra det fjerne Udland pr. Postdamper, melder han sig syg og lader sig føre paa Hospitalet — siden melder han sig hos Skibsrederen, som i Følge Sø- og Handelsrettens Dom, mir nichts dir nichts, har at betale. I Sandhed, trøsterige Forhold i disse gyldne Tider. Men der gives jo en højere Ret.

*Nauticus.*

E. S. Efter at have skrevet ovenstaaende har jeg modtaget „D. Søfartst.“ med Referat af Dommen, og skal kun tilføje, at, hvis Citantens Sag er vundet paa Basis af de i Referatet givne Præmisses, da er den . . . . . at berigtige. „Waterfox“ afsejlede aldeles ikke den 15. Januar\*) til Barbados (men var sluttet direkte til Belone), vendte altsaa selvfølgelig ikke tilbage paa Grund af Sygdom. Af Besætningen døde én Mand paa Hospitalet. Styrmanden blev ifølge Hotel-Regning udskrevet af Hospitalet den 6., samme Morgen Kl. 6 kom Lodsens om Bord i „Waterfox“, der lettedes da og manøvreredes ned ad Strømmen. Den 8. gik Skibet til søs. Forøvrigt er alt dette her af mig anførte korrekt.

## Taagesignalet paa Due-Odde.

Vi have modtaget følgende:

Hr. Redaktør! Maa jeg udbede mig Plads i Deres ærede Blad for at gøre mine Kolleger opmærksom paa, at de ikke altid kan stole paa at faa Sirenen paa Due-Odde at høre, naar de passere Syd om Bornholm med Taage.

Den 17. Juli om E. M. kom jeg Øst fra og skulde passere ovennævnte Sted; Vejret havde hele Dagen været godt, men til Kl. 2 $\frac{1}{2}$  E. M. noget diset, saa at man kun kunde se i et Par Kml.s Afstand. Efter den Tid blev det tæt Taage. Jeg stode sikkert paa at faa Sirenen paa Due-Odde at høre, og holdt Loddet gaaende. Kl. 3 $\frac{3}{4}$  fik jeg første Gang Lodskud med 17 Favne Vand, der hurtigt grundede op, saa at vi Kl. 4 $\frac{1}{4}$  havde 6 Favne; men endnu hørtes ingen Sirene. Vi lagde nu bak Syd over (Vind ONO.) i  $\frac{1}{4}$  Time, og da det klarede lidt, stod vi atter ind i 6 Fv., da det var mig meget magtpaaliggende enten at faa Landet at se eller Sirenen at høre, men endnu lykkedes det ikke. Først da det lidt efter klarede helt op, viste det sig, at vi omtrent laa oppe i selve Taagesignalstationen; jeg gissede mig i al Fald ikke mere end 3 Kabellængder af Landet, saa det stod klart for mig, at Sirenen ikke var bleven brugt, hvilket jo er højst uforsvarligt. Ønskeligt vilde det være, om den ærede Fyrmester, eller hvem Pasningen af Taagesignalet paahviler, ikke oftere undlader at lade det lyde, hvilket jo kan have uberegnelige Følger for den Skibsfører, der ved, at han er i Nærheden af Stationen og sikkert gør Regning paa at høre Sirenen.

*P. Petersen,*  
Fører af Galease „Nielsine“  
af Marstal.

## Sø- og Handelsretsdom.

(Sluttet.)

Under den mundtlige Procedure er det af Repræsentanten for „Carrie“ bleven berørt, om ikke Forskriften i § 21 af de hidtil gældende internationale Sø-

vejsregler om Sejlads i snævre Løb burde bringes til Anvendelse, saa at „Carrie“, som i det foreliggende Tilfælde sket, havde haft at holde sig i den vestlige Del af Farvandet, og „Annie“ skulde have holdt sig over mod den svenske Kyst. Herom udtaler Retten, at næst efter at bemærke, at Sejløbet paa det omhandlede Sted — Afstanden mellem Lappegrundens Fyrskib og 4 Favne Kurven ved den svenske Kyst — er omtrent 4000 Alen bredt, undlader den ikke at udtale, „at ligesom det paa-gældende Farvand ikke vides hidtil, enten af Domstolene eller af Administrationen, at være blevet betragtet som et snævert Løb, saaledes finder Retten ikke, uden at den skal komme nærmere ind paa alle de forskellige Momenter, som i saa Henseende blive at tage i Betragtning, at det ommeldte Farvand bør karakteriseres som et snævert Løb, og § 21 i Søvejsreglerne vil altsaa ikke være at bringe til Anvendelse paa samme.“

Der bebrejdes begge Skibe, at de i Strid med Søvejsreglernes § 18 ikke har mindsket Fart, da de nærmede sig hinanden. „Carrie“ har endvidere ubetinget fejlet ved ikke øjeblikkeligt at stoppe og bakke, da begge „Annie“s Sidelanterner pludselig bleve synlige, hvorved Sammenstødet muligvis kunde have været forhindret. Det bliver bebrejdet „Annie“, at den ikke tidligere var paa det rene med, at det muligvis kunde være en Damper, den mødte, og at den ikke i Tide manøvrerede overensstemmende hermed har maaske haft sin Grund til, at Sammenstødet fandt Sted.

Retten kom til den Erkendelse, at der er Fejl paa begge Sider, hvorfor Sølovens § 220, 2. Stykke, maa anvendes; men da „Carrie“s Skyld er størst, bør Skaden fordeles saaledes, at „Carrie“ bærer  $\frac{3}{5}$  og „Annie“  $\frac{2}{5}$  af begge Skibes samlede Skader, der er 143,362 Kr. „Carrie“ maa saaledes betale til „Annie“ 24,562 Kr. med Renter; Sagens Omkostninger ophævedes.

Kaptajn Jens Petersen har til ovenstaaende Dom afgivet et dissenterende Votum, hvoraf følgende er et Uddrag: Kpt. J. P. gaar ud fra, at „Annie“ ikke har været Kronborg Pynt nærmere end en halv Kml., hvorfra dets Kurs saa omtrent maa have været N. t. V.  $\frac{1}{2}$  V.; forøvrigt dadler han „Annie“, fordi dens Kurs fra Kronborg til Fyrskibet ikke er angivet. Da „Annie“ stadig havde „Carrie“ om Styrbord og udelukkende saa dets grønne Lys, var der ingen Grund for „Annie“ til at gaa af Vejen. Kapt. J. P. samstemmer med Rettens øvrige Medlemmer i, at „Annie“s Kaptajn begik en Fejl ved ikke med større Opmærksomhed at iagttage det grønne Lys, hvorved han maaske atter havde faaet et Glimt af Toplanteren at se; han mener dog ikke, at dette vilde have forandret Situationen i væsentlig Grad, thi da man fra „Annie“ hele Tiden har haft grønt mod grønt, var der ingen Grund for dette Skib til at foretage nogen Drejning. „Carrie“s Toplanterne, der blev fremvist i Retten, var i en uforsvarlig Stand, Glasset var revnet, den var utæt foroven, Reflektoren var til Dels uden Forsølvning og Lukkeapparatet var i Uorden; man kunde ikke sige, at Lanteren var i en saadan Forfatning, at den kunde vise vedvarende, godt, synligt Lys. Senere, da Fyrskibet var passeret og „Annie“s Kapt. opdagede, at det var et Dampskib, han havde for sig, gav han haardt Styrbords Ror for at komme længere bort fra det grønne Lys, samt gav to Stød i Dampfløjten. Man kan ikke bebrejde Kaptajnen denne Manøvre, da han ikke vidste, at Skibenes Kurser krydsede hinanden, før end han saa „Carrie“s røde Lanterne og samtidig stoppede han „Annie“s Maskine.

Ifølge „Carrie“s Forklaring styrede den S. t. O.  $\frac{1}{4}$  O., da den fik „Annie“s røde Lanterne og Toplanterne at se, omtrent over et med Fyrskibet, og havde dette 1 Streg om Styrbord. Efter at „Carrie“ havde sejlet nogle Kabellængder, styrede den 1 Streg sydligere og fik „Annie“ lidt om Bagbord. Hvis man nu virkelig fra „Carrie“ saa „Annie“s røde Lanterne, var der ikke noget at sige til denne Kursforandring, men der maa her fore-

\*) I vort Referat stod fejlagtig „Januar“, skal være „Februar“.  
*Red.*

ligge en Fejltagelse. Det var umuligt fra „Carrie“ at se „Annie“'s røde Lanterne, naar „Carrie“ styrede S. t. O.  $\frac{1}{4}$  O. og „Annie“, der styrede ca. N. t. V.  $\frac{1}{2}$  V., havdes 1 Streg om Styrbord; ja, dette var endogsaa umuligt, da „Carrie“ var drejet til S.  $\frac{1}{4}$  O. Skulde „Carrie“ kunde have set „Annie“'s røde Lanterne, maatte „Annie“ have ligget ca. N. t. O. an, hvilket var utænkeligt, da den saa vilde have været i den østlige Side af Farvandet og ikke der, hvor Sammenstødet fandt Sted. „Annie“ har været et godt Stykke vesten for „Carrie“, da dette Skib gav haardt Bagbords Ror, thi det fik Tid til at dreje omtrent 8 Streger, før det stødte sammen med „Annie“, og Styrmanden mener, at det drejede i 2 à 3 Minutter før Kollisionen. „Carrie“'s Kaptajn begik en Fejl ved at give Bagbords Ror for et Skib, der var saa langt om Styrbord som „Annie“; en endnu større Fejl var det at give haardt Bagbords Ror samt at undlade at give Fløjtesignal for Drejningen, og en grov Fejl var det, at han ikke stoppede og bakkede straks, da Roret var lagt Bagbord, paa hvilket Tidspunkt han maatte kunde have tænkt sig, at der kunde blive Fare for Sammenstød. Kapt. J. P. giver udelukkende „Carrie“ Skyld for Sammenstødet samt mener, at dets Kaptajn har gjort sig skyldig i Overtrædelse af Søvejsreglernes §§ 2 og 3 a, § 15, 2. Stykke og § 18, hvorfor han, efter Sølovens § 220, bør dømmes til at betale hele „Annie“'s Skade med 81,906 Kr. samt Sagens Omkostninger.

## Fragtmarkedet.

I en opadgaaende Konjunktur lurer overalt en Fare mod Rederne, nemlig den, ikke at kunne begrænse sig og gribe til i rette Øjeblik. Det er saa tilgiveligt, at en Reder, der maaske i lange Tider kun har travet rundt paa de øde Brakmarker, endelig, naar det lysner og Udsigten antager smilende Former, da slaar sig til Ro i glad Bevidsthed om, at her er godt at være, og noget for sangvinsk ræsonnerer, at saaledes vil det nok vedblive at gaa, men det er ikke klogt. Man er saa tilbøjelig til i Medgang at lade Fantasien rykke frem i Forgrunden paa Bekostning af den nøgterne, kolde Beregning, og man løber Risikoen at glide ud af den gode Konjunktur med tomme Hænder, fordi man bestandig vilde have mere og mere. Taler man med en af de større Befragtningsagenter, f. Eks. fra London, faar man dette bekræftet paa en ret i Øjne faldende Maade; han vil rent privat tilhviske en: „fri mig for en stigende Bevægelse i Fragtmarkedet, for den koster mig saa enormt“ — og han vil forklare: man kan om Morgenen sende Hundreder af Telegrammer ud til alle Verdens Hjørner, om Aftenen ligger Halvdelen ubesvarede og Resten paa faa Undtagelser nær returneres med det samme monotone, stædige „are holding out for better terms“. I den stille staaende Periode gøres Befragtningen langt hurtigere og betydeligt billigere, fordi Rederen resignerer og slaar til i det første eller andet Telegram.

Vor Mening er selvfølgelig ikke paa nogen Maade at ville tilraade Inddækning allerede nu for senere Lastning, tværtimod nærer vi den Overbevisning, at en betydningfuld Rejsning af Fragterne over hele Verdensmarkedet væsentlig er betinget af en kraftig „Holden igen“ fra Redernes Side, men vi synes, det er rigtigt allerede nu at advare imod at lade Fantasien løbe løbsk, naar man kun bør basere sine Kalkulationer paa den skære Virkelighed og de tørre Tal.

Fragtmarkedets Stilling er i det hele og store uforandret. Kornbefragtingerne fra Nordhavnene i Amerika have været meget talrige til tidligere høje Rater, og Efterspørgslen efter Tonnage er lige stærk; der er sluttet  $3\frac{7}{12}$  C. f. o.; for en Maaned siden var Raten  $2\frac{7}{12}$ , saa

man har kun Lov til at være tilfreds, og vi tro, at disse Fragter vil komme mange danske Dampere til Gode, da flere af de betydeligste kjøbenhavnske Redere os bekendt ere ude i dette Marked med deres store Baade. Sortehavet synes at vise en mindre Fremgang, specielt for Efteraaret; Rederne holde dog her ret naturligt igen, saa den sidste Uge har ikke mange Befragtinger at opvise. Østersøen er stadig fast; for mindre Dampere noteres nu f. Eks. Petersborg Danmark, nordligst Aalborg, 16 Rmk. pr. 2000 Kilos Rug, imod 14 Rmk. for en Uge siden. Man kan kun se lyst paa Fremtiden; de Brancher, der endnu ikke ere komne i Skuddet — Ostindien og Laplata f. Eks., som Baissespekulanter altid have Lyst til at kokettere med — tangere ikke vore hjemlige Forhold i nogen nævneværdig Grad og har ikke Krav paa at veje det mindste i Bedømmelsen af Fragtforholdene, sete gennem danske Brillen og med dansk Tonnage som Objekt — selv om nu og da en Pastor emeritus blandt vore hjemlige Mæglere i sin Søndags-Postille henfalder til stille og dyster Grublisering over anderledes tænkende, eller en eller anden Veksellerer i sin ugentlige Stilopgave — ved at slaa paa de melankolske Strænge — forgæves søger at hæve Karakteren over g÷; man mærker Fikserens Ulvefod trods Faareklæderne, og man varer sig!

Vi skulle herefter nævne enkelte Befragtinger, der ere afsluttede i de sidste Dage.

Amerika møder som opgivet først paa Pletten med en glimrende Befragting; helt ind i det nye Aar have Købmændene dækket sig, og der er ikke den mindste Slinger. Raterne pr. Januar Februar Afskibning 1898 staar saa faste fra Dag til Dag, som vare de vedtagne af en Over-Jury, der beherskede hele Terrainet. Vi notere successive: Northern range C. f. o. 13000 quarters, 10% mere eller mindre,  $3\frac{7}{12}$  Oktober Lastning, samme Damper er paany sluttet for 2. Rejse i Aar. Lastning  $\frac{3}{6}$  — (i Fjor betaltes  $\frac{2}{6}$  Januar); for at undgaa mindste Misforstaaelse nævne vi mod vor Regel Baadens Navn, nemlig „Ravensword“; vedkommende Rederi staar til Tjeneste. Fra New-Orleans er sluttet C. f. o. 14000 quarters, Januar Afskibning 1898  $\frac{3}{9}$  uden Reduktion. Fra Baltimore til Bayonne er sluttet en 12000 qrs. Damper September Lastning i Aar  $\frac{4}{1\frac{1}{2}}$  option  $\frac{3}{9}$  C. f. o. Fra Galveston er flere Baade sluttede U. K. Continent 40/ prompt. Forøvrigt eksellerer Amerika som tidligere omtalt i Timecharter, og dels direkte, dels over Hamburg er der i de sidste Dage gjort betydelige Forretninger for 2 eller 3 Rundrejser (Levering Europa) til lønnende Rater. Her fører paa ny Nordmændene an. Disse Redere ere forud for os danske, dette kan ikke bestrides, og de have en langt betydeligere Indsigt i Certepartier paa  $\frac{1}{3}$  Aar end vi herhjemme, fordi de tidligere end os have set, hvorhen Vinden bar, og have sat Kapitalerne i de  $4\frac{5}{1000}$  Tons „tramps“, som nu fører det norske Flag rundt over hele Jordkloden; men vi ere jo de sidste Aar fulgte godt med, i hvert Fald i Kjøbenhavn, og vor Tid burde nu være inde. En 4000 Tons d. w. Damper giver for Tiden i Timecharter fra £ 1000 til £ 1150 pr. Maaned.

Sortehavet har som opgivet antaget en lidt fastere Form, det er imidlertid endnu kun i enkelte pence, at Stigningen spores, og vi kunne derfor undgaa at komme nærmere ind paa denne Branche; det er endnu for tidligt at diskutere Høstens Velsignelser, men det faste Amerika vil naturligt tage en stor Del af Tonnagen bort dernede fra, saa Chancen for virkelig Forbedring synes ikke udelukket, specielt for mindre Baade paa 6000/12000 quarters.

Østersøen er som berørt stadig fast. Riga og Petersborg fører an, men ogsaa en Plads som Reval, der dog hovedsagelig tjener som Petersborgs Udskibningsplads, vikarierende naar Nevaen er isbelagt, møder op med flere Laster end i Fjor, specielt Hør til Continentet. I Træmarkedet er ingen væsentlig Forandring i de sidste



Dage. Fra Kjøbenhavn begynder nu heldigvis de store Lagre af Majs at gaa til Østersøen, specielt synes Stettin at være Reflektant, og flere Tusinde Tons afskibes netop nu derned. Dette kan kun glæde alle; lad blot Pakhusene herhjemme blive tømte for at give Plads til den ny Høst, der snart vil melde sig. Hvert Aar sin Sorg, sin Glæde, sit Haab. Forøvrigt noteres Kronstadt—Grangemouth 22/ for Dampere til 700 Std., Kronstadt—Aberdeen 25/, Wiborg—Calais 36/37 frcs. pr. Ton Props. Hernøsand—Dundee 7/800 Std. 27/6 pr. Oktober. Umeå—Aberdeen 25/ ultimo August. Riga Grangemouth 7/ à 7/3 sleepers. Windau—Boness 7/, Dublin 9/6, Troon 9/6. Memel—Firth of Forth giver 7/ sleepers. Retur fra Kulhavnene til Østersøen noteres f. Eks. Newcastle Wiborg 5/ à 5/6 for Dampere til 7/800 Tons. Firth of Forth—Kronstadt giver 4/ à 4/3, Libau 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Riga 4/3 à 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Memel 4/6, Pillau 4/3, Rostock 5/3 à 5/6, Wismar 5/3 og til Sverrig f. Eks. Sundsvall 4/, Gefle 4/ à 4/3, Stockholm 4/3, Ystad 4/9 à 5; til de vestsvenske Pladser betales omtrent som til danske Havne, ca. 5/ op til 6/700 Tons.

### Ugens Havarier.

Ophelia, Barkskib af Åland, indkom d. 29. Juli hertil paa Rejsen fra St. Malo til Østersøen med Ballast. Skibet, der var lækt, indgik i Frihavnen for at tætte.

Kattegat, Dpsk. af Stockholm, kom d. 29. Juli paa Grund paa Sjollen. Assistance af Svitizers.

Eläköen, 3/m. Skonnert af Wyberg, kom d. 30. Juli paa Rejsen fra Hjemstedet til Hull paa Grund ved Kastrup. Flot ved Hjælp af Svitizers og fortsatte Rejsen.

Phønix, Skonnert af Thure, indkom hertil læk d. 2. ds. paa Rejsen fra St. Petersborg til Helsingør f. O. med Oliekager. Losser og reparerer.

Myren, Dpsk. af Helsingør, er d. 30. Juli indbragt til Svendborg med Maskinskade.

Mascot, Dpsk. af Frederikshavn, kom Natten til d. 31. Juli paa Grund ved Lønstrup. Assistance af Svitizers.

### Fra Sø og Land.

Fanø Navigationsskole, I sidste Halvdel af forrige Maaned afholdtes offentlig Eksamen ved ovennævnte Skole. Til Styrmandseksamens 1ste Afdeling indstilledes i alt 13 Elever, af hvilke en arvistes i Dansk og en i Maskinlære. Resten bestode med følgende Resultat:

Chr. Sørensen, Samsø (135 Points), P. Basse, Esbjerg (128), A. Ankersen, Nordby (115), P. C. Nielsen, Nordby (108), G. J. Mouritzen, Vejle (107), H. J. Hansen, Nordby (104), J. J. Warrer, Nordby (102), A. C. Andersen, Mariager (85), L. J. Rosenberg, Nørre Farup (83), N. H. Thygesen, Sønderho (82) og O. H. Dreyer, Slagelse (75). Maksimum er 147, Minimum 63 Points.

Til Styrmandseksamens 2den Afdeling indstilledes i de forskellige Fag 8 Styr mænd, som erholdt følgende Karakterer.

	Navigation.	Vejrlære.	Søret.	Engelsk.
A. F. Hastrup, Kjøbenhavn	41	13	16	17
J. P. Jørgensen, Esbjerg ...	43	14	16	"
J. N. Petersen, Sønderho ...	42	15	10	13
H. P. Svarrer, Nordby .....	41	13	8	13
G. Koch, do. ....	36	14	12	8
L. L. Jensen, do. ....	36	9	14	11
H. M. Mathiasen do. ....	34	"	"	6
Th. Beck, do. ....	38	"	"	"

I Navigation er Maksimum 49, i de øvrige Fag 21 Points. Skolen har Ferie indtil 10de August, da nye Kursus paa-begyndes i begge Afdelinger i alle Fag. I Statsunderstøttelse til Skolens Elever udbetaltes efter endt Eksamen for denne Termin i alt 1,780 Kr.

Englands Skibsfart under Dronning Victorias Regering. Alle-rede 1837 var Englands Handelsflaade større end noget andet Lands i Øjeblikket — naar man fraregner Fartøjerne paa de store Søer og Floder i Nord-Amerika — og i Aar er det britiske Riges Handelsflaade, indbefattende alle Skibe fra 100 Tons og opefter, større end alle andre Nationers Skibe tilsammen. I 1837 bestod det britiske Riges Handelsflaade af 19,912 Sejlskibe med 2,263,644 Tons, hvilket giver en Gennemsnits-Tonnage af 113 Tons pr. Skib. Samme Aar var Antallet af Dampere 624 med 69,877 Tons, eller i Gennemsnit 112 Tons pr. Dampere. I 1896 bestod Handelsflaaden af 12,617 Sejlskibe med 2,866,895 Tons — Gennemsnitsstørrelsen 227 Tons — og 8,386 Dampere med 6,121,555 Tons — Gennemsnitsstørrelsen 730 Tons. I 1837 var der for hver 32 Sejlskibe en Dampere i 1896 havde Forholdene forandret sig saaledes, at der var 13 Dampere for hver 21 Sejlskibe.

Vende vi derefter Blikket til den engelske Orlogsmarine i samme Tidsrum, var den Del af Flaaden, der var samlet til Revyen ved Spithead, om end ikke saa talrig eller i Ud-seende saa flot og fremtrædende som ved tidligere Lejligheder, dog alle tidligere Flaader langt overlegen i Styrke. Skibene laa til Ankers temmelig nær hinanden i 4 Linjer, hvis samlede Længde udgjorde 22 Kml. Den første større Flaaderevy, der blev holdt ved Spithead til Ære for Dronning Victoria, var i 1854, kort før Afsejlingen af en stor Flaade til Østersøen. Den 23. April 1856 — efter Krimkrigens Slutning — blev der igen afholdt en Revy, hvor der var samlet 300 Skibe, for største Delen Linjeskibe og Fregatter, der flagsmykkede med deres elegante Rigninger tog sig anderledes godt ud end de moderne Kampskibe. Revyer er senere afholdt i Aarene 1867, 1878 og 1887; ved sidstnævnte Lejlighed var der samlet 135 Skibe af de forskellige Typer. Naut. Magazin, hvorefter vi har ovenstaaende, slutter med en Bemærkning om, at det er vanskeligt at forudsige, hvad en Revy om 10 Aar vil kunne fremvise i Retning af Luftskibe, Flyvemaskiner og undersøiske Fartøjer.

*Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.*

### Skibsefterretninger.

#### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Antwerpen 26. Juli. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Newcastle 31. Juli, bestemt til Genua. — Antwerpen, Caroc, afgik fra Alger 28. Juli, bestemt til Odessa. — Castor, Holm, ankom til St. Petersborg 1. August, bestemt til Finland. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Denia 31. Juli, bestemt til Malaga og Cadiz. — Dagmar, Gade, afgik fra Gibraltar 28. Juli, bestemt til Kbhvn. — Douro, Brabrand, ankom til Kbhvn. 31. Juli, bestemt til Oporto og Lissabon. — Georgios I. Kihl, ankom til Nicolajeff 29. Juli, bestemt til Genua. — I. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Genua 2. August, bestemt til Neapel, Messina og Denia. — Kiew, Rabe, ankom til Kbhvn. 22. Juli. — Kursk, Staal, ankom til Bordeaux 3. August, bestemt til La Rochelle og Kbhvn. — Leopold II, Kruse, afgik fra Antwerpen 3. August, bestemt til St. Petersborg. — Louisiana, Jensen, afgik fra Cardiff 14. Juli, bestemt til New-Orleans. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Odessa 2. August, bestemt til Smyrna og Antwerpen. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Antwerpen 27. Juli, bestemt til St. Petersborg. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Riga 31. Juli, bestemt til Kbhvn. og Antwerpen. — Omsk, Rasmussen, afgik fra St. Petersborg 28. Juli. — Tejo, Fenger, ankom til Lissabon 30. Juli, bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, ankom til Antwerpen 12. Juli, bestemt til St. Petersborg. — Xenia, Ingerslev, ankom til Antwerpen 16. Juli, bestemt til Piræus, Smyrna, Konstantinopel, Trebizonde, Batoum, Novorossisk og Odessa.

Anglo Dane, Kroman, ankom til Antwerpen 2. August, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 1. August, bestemt til Stettin. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom til Riga 1. August, bestemt til Antwerpen. — Ceres, Corfitzon, ankom til Havre 1. August, bestemt til Kbhvn. — Charkow, Fischer, ankom til Libau 30. Juli, bestemt til Hull. — Christian IX, Møllerup, afgik fra Kbhvn. 29. Juli, bestemt til London. — Christianssund, Bay Schmidt, afgik fra Arendal 2. August, bestemt til Vest-

norge. — Constantin, Bloch, ankom til London 29. Juli, bestemt til Hamburg. — Frederik, Harboe, pass. Hanstholm 3. August 10 Em., bestemt til Kbhvn. — Georg, Petersen, pass. Skagen 2. August 4 Em., bestemt til London. — Jolantha, Paaske, afgik fra Stettin 3. August, bestemt til Kbhvn. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 13. Juli, bestemt til Færøerne og Island. — Louise, Gotsche, afgik fra Kbhvn. 2. Aug., bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, ankom til Kbhvn. 3. August, bestemt til Stettin. — Morsø, Frisenette, ankom til Libau 2. August, bestemt til London. — Moskov, Petersen, afgik fra Antwerpen 1. August, bestemt til Kbhvn. og Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Riga 29. Juli, bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, ankom til Antwerpen 28. Juli, bestemt til Frederikshavn. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 2. August, bestemt til London. — Pregel, Egdiussen, ankom til Aarhus 1. August, bestemt til Libau. — Romny, Lind, ankom til Hull 1. August, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Thyra, Ryder, afgik fra Leith 22. Juli, bestemt til Færøerne og Island. — Valdemar, F. Sørensen, ankom til Riga 31. Juli, bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, H. F. Sørensen, ankom til Pillau 2. August, bestemt til Kbhvn. — Maja, Jacobæus, ankom til Danzig 30. Juli, bestemt til Kbhvn. — Ella, Erichsen, ankom til Kbhvn. 2. August, bestemt til Danzig.

Ficaria, I. V. Fenger, afgik fra Newcastle 4. August, bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Koføed, afgik fra Odense 5. August, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 5. August, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 3. August, bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, J. Borries, afgik fra Newcastle 3. August, bestemt til Aalborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 3. August, bestemt til Odense. — Storebælt, J. P. Bay, afgik fra Nakskov 4. August, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 4. August, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

**Kjøbenhavn.** Jylland, H. Jensen, afgik fra Dünkerque 25. Juli, ankom til Tyne 26. Juli. — Fyen, P. Hansen, afgik fra Kbhvn. 30. Juli, bestemt til St. Petersborg. — Hafnia, O. Sørensen, afgik fra Ghent 2. August, bestemt til Sunderland. — Russia, A. Rasmussen, afgik fra Dordrecht 29. Juli, ankom til Grangemouth 31. Juli. — Carl Hecksher, A. G. Starck, afgik fra Riga 23. Juli, ankom til Dordrecht 29. Juli. — Dania, C. Troensegaard, afgik fra Norfolk 28. Juli, bestemt til Hamburg. — Normannia, A. Rasmussen, afgik fra Kronstadt 22. Juli, ankom til Dordrecht 29. Juli.

**Østersøen.** Rita, A. P. Skov, afgik fra Norrkøbing 30. Juli, bestemt til London. — Yrsa, B. Larsen, afgik fra Sundsvall 29. Juli, bestemt til Peterhead. — Patria, C. Andersen, afgik fra Riga 25. Juli, ankom til Amsterdam 30. Juli. — Cimbria, L. Storm-Hansen, afgik fra Luleå 1. August, bestemt til Rotterdam.

**Union.** Olga, P. J. Jørgensen, afgik fra Stevns 25. Juli, ankom til St. Petersborg 29. Juli. — Anglia, Edw. Eriksen, afgik fra Helsingør 31. Juli, bestemt til St. Petersborg. — Scotia, H. Nielsen, afgik fra Garston 26. Juli, bestemt til Archangelsk. — Frisia, N. N. Fisker, afgik fra Sunderland 29. Juli, ankom til Kbhvn. 1. August. — Gallia, N. L. Nielsen, afgik fra Zaandam 27. Juli, ankom til Weymouth 29. Juli.

**Esbjerg.** Nautik, Meinertz, afgik fra Preston 3. August, bestemt til Methil. — Neptun, Jessen, afgik fra St. Petersborg 2. August, ankom til Wiborg 3. August. — Nerma, Degn, afgik fra Esbjerg 28. Juli, ankom til Methil 30. Juli. — Nordsøen, Schmidt, afgik fra Korsør 29. Juli, ankom til Kjøbenhavn 30. Juli.

**Dannebrog.** Amalienborg, Schultz, ankom til Wasa 27. Juli. — Frederiksberg, Kühl, ankom til Hungerburg 29. Juli. — Christiansborg, Petersen, ankom til Halla 1. August. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Burntisland 31. Juli, bestemt til Stockholm. — Rosenborg, Fischer, ankom til Lübeck 3. August. — Uranienborg, Olsen, ankom til Honfleur 2. August. — Jomsborg, Schultz, ankom til Holmsund 1. August. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Narva 29. Juli, bestemt til Zaandam.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Jægersborg, Andersen, ankom til Skellefteå 31. Juli. — Tuborg, Hveissel, ankom til Sundsvall 29. Juli. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Kramfors 3. August. — Skodsborg, Jensen, afgik fra Frederikshavn 1. August, bestemt til Terneuzen. — Guldborg, Schmidt, ankom til Terneuzen 2. August.

**Danmark.** Rolf, Hahn, ankom til Grangemouth 31. Juli. — Thorvaldsen, Pii, afgik fra Riga 1. August, bestemt til Rotterdam. — Absalon, Predbjørn, afgik fra Reval 23. Juli, bestemt til Hull. — Ansgar, Larsen, afgik fra Reval 28. Juli, bestemt til Hull. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Hamburg 24. Juli. — Hamlet, Sommer, ankom til Ghent

31. Juli. — Helge, Matthiessen, ankom til Ijo Royta (Uleåborg) 28. Juli.

**Urania.** Ekliptika, A. W. Callesen, ankom til Kronstadt 28. Juli. — Sirius, C. P. Jensen, afgik fra Kbhvn. 30. Juli, bestemt til Marieborg. — Urania, Louis Lund, ankom til Boness 30. Juli, bestemt til Kbhvn. — Saturn, J. Hansen, ankom til Ghent 29. Juli. — Pallas, J. Christiansen, ankom til Grangemouth 30. Juli.

**Nordsøen.** Nordland, Svendsen, ankom til Dunkirk 28. Juli. — Finland, Pii, afgik fra Kronstadt 1. August, bestemt til Antwerpen. — Holland, Schmidt, ankom til Leith 27. Juli. — Rusland, Albrechtsen, ankom til Söderköping 25. Juli, bestemt til Antwerpen. — England, Petersen, afgik fra Kotka 28. Juli, bestemt til Antwerpen. — Tydskland, Jørgensen, ankom til Uleåborg 29. Juli, bestemt til Fecamp. — Skotland, Branth, ankom til Windau 31. Juli, bestemt til Dundee & Boness.

**Anglo Dane.** Swarland, Andresen, ankom til Bremen 1. August.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Rotterdam 3. August, bestemt til Blyth. — Frode, H. W. Wrisberg, afgik fra Jacobsstad 29. Juli, bestemt til Rouen. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Sunderland 30. Juli, ankom til Stettin 3. August. — Svend, Chr. Holst, afgik fra Blyth 27. Juli, ankom til Kbhvn. 31. Juli. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Grangemouth 28. Juli, ankom til Kbhvn. 31. Juli. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Shields 24. Juli, ankom til Kronstadt 1. August. — Danmark, Th. Heintzelmann, afgik fra Riga 21. Juli, ankom til Rouen 28. Juli. — Ragnar, Aug. S. Hveysel, afgik fra Swansea 20. Juli, ankom til Stettin 30. Juli. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Rotterdam 28. Juli, ankom til Blyth 30. Juli. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Kronstadt 1. August, bestemt til Rotterdam. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Boness 25. Juli, ankom til Libau 31. Juli. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Stettin 1. August, bestemt til Narva. — Olaf, C. A. Jørgensen, afgik fra Grimsby 29. Juli, bestemt til Kronstadt.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, J. Jørgensen, afgik fra Rotterdam 20. Juli, ankom til St. Petersborg 27. Juli. — Alex. Shukoff, P. Stoltenberg, afgik fra Kronstadt 28. Juli, ankom til Stettin 1. August. — H. Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra London 29. Juli, ankom til Newcastle 31. Juli. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Rotterdam 30. Juli, bestemt til Kronstadt. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra Newcastle 24. Juli, ankom til Kronstadt 30. Juli. — Russ, Chr. Jensen, afgik fra Rouen 29. Juli, ankom til Hull 31. Juli.

**Heimdal.** Anine, J. Møller, afgik fra Stettin 29. Juli, ankom til Dal 1. August. — Kamma, B. Chr. Jørgensen, afgik fra Riga 30. Juli, bestemt til Ghent. — Helga, H. Chr. Lagesen, afgik fra Stettin 29. Juli, bestemt til Skutskær.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, afgik fra Blyth 27. Juli, ankom til Kbhvn. 30. Juli. — Agnete, Jensen, afgik fra Riga 31. Juli, bestemt til Ghent. — Hermia Sørensen, ankom til Kiel 31. Juli. — Alice, Kraemer, afgik fra Riga 31. Juli, bestemt til Ghent. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Rotterdam 31. Juli, ankom til Burntisland 2. August. — Bornholm, Petersen, afgik fra Sønderborg 31. Juli, bestemt til Reval. — Ajax, Brorsen, afgik fra Warkworth 29. Juli, ankom til Masnedund 1. August. — Göteborg, Madsen, afgik fra Hull 29. Juli, bestemt til Stockholm. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Boness 30. Juli. — Rønne, Hintze, ankom til Grangemouth 28. Juli. — Nauta, Steen, afgik fra Riga 21. Juli, bestemt til W. Hartlepool. — Marstrand, Lund, afgik fra Danzig 29. Juli, ankom til St. Petersborg 1. August. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Helsingør 3. August, bestemt til Rønne.

## Sejlskibe.

**Fans. Nordby.** Medor, Svarrer, sejlet fra Trinité (Martinique) 4. Juli til Bordeaux. — Cito, Christensen, passeret St. Helena 19. Juli fra Molukkerne til Amsterdam. — Rosa, Brinck, ankom til Antwerpen 27. Juli fra Paysandu via Falmouth. — Serapis, Hansen, ankom til Antwerpen 28. Juli fra Buenos Aires via Falmouth. — Nancy, Svarrer, ankom til Harburg 24. Juli fra Plymouth. — Afma, Ankersen, sejlet fra Queenstown 23. Juli til Hamburg. — Mathilda, Strøberg, sejlet fra Port Elisabeth 20. Juni til Quam. — Lemvig, Thomsen, sejlfærdig i Apia 1. Juni til Europa. — Havila, Thøgersen, sejlet fra Santos 28. Juli til Newcastle. — N. S. W. — Franz Schwalbe, Poulsen, passeret Helsingør 29. Juli fra Jaluit via Punta Delgade til St. Petersborg. — Lenita, Clausen, ankom til Guayaquil 30. Juli fra Liverpool. — Mary José, Ankersen, ankom til Gefse 24. Juli fra St. Petersborg. **Fans. Sønderho.** Catrine, Poulsen, ankom 27. Juli fra Rio Grande til Falmouth og er beordret til Havre. — Anna, Mortensen, passerede 28. Juli Helsingør paa Rejse fra Rochester til Kotka. — Helene, Kristiansen, præjet 11. Juli

paa 30<sup>n</sup> n. Br. 29<sup>v</sup> v. Lgd. paa Rejse til Rosario fra Newcastle. — Agnes, Riber, afgik 30. Juni fra Maracajbo til Kanalen f. O. **Svendborg.** Dannebrog, Bergensen, ankom til Råfsö 26. Juli. — Embla, Mikkelsen, ankom til Shoreham 26. Juli. — Anne Kirstine, Frandsen, ankom til Yarmouth 26. Juli. — Laura, Petersen, ankom til Yarmouth 26. Juli. — Guldborg, Rasmussen, ankom til Midlesbro 26. Juli. — Dannebrog, Thure, ankom til Rotterdam 27. Juli. — Samson, Hausen, ankom til Charlestown (F.) 28. Juli. — Ane, Jørgensen, ankom til Råfsö 28. Juli. — Martha, Christiansen, ankom til Kings Lynn 28. Juli. — Skirner, Nielsen, ankom til Uleåborg 24. Juli. — Svava, Høgsted, ankom til London 28. Juli. — Thomas, Wandel, ankom til Grays 28. Juli. — Elise, Andreassen, ankom til Kallundberg 28. Juli. — Ruth, Nielsen, ankom til Charlestown 27. Juli. — Venus, Jensen, ankom til St. Wallery 30. Juli. — Flora, Nielsen, ankom til St. Petersburg 30. Juli. Petrine, Jensen, ankom til Sundsvall 31. Juli. — Hertha, Hansen, ankom til Odense 31. Juli. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Charlestown (C.) 31. Juli. — Thure, Haussfeldt, ankom til Uleåborg 31. Juli. — Vega, Rasmussen, ankom til Fowey 1. August. — Frits Emil, Rasmussen, ankom til Westhartlepool 1. August. — Marie, Petersen, ankom til Truro 1. August. — Hans, Iversen, ankom til Gravesend 2. Aug. — Carmen, Hansen, ankom til Newcastle 31. Juli. — Lilly, Rasmussen, ankom til Holbæk 31. Juli. — Magnus, Jensen, ankom til Stettin 31. Juli. — Adonis, Andersen, ankom til Rotterdam 2. August. — Urania, Hansen, ankom til Havre 31. Juli.

**Rønne.** Clara Maria, Koføed, ankom til Kjøbenhavn, 25. Juli. — Hans Peter, Westh, ankom til Kalmar 26. Juli. — Rolf, Jacobsen, ankom til Kjøbenhavn 24. Juli. — Odin, Møller, ankom til Kjøbenhavn 26. Juli. — Ane Cathrine, Hermansen, ankom til Kjøbenhavn 26. Juli. — Ernst, Jensen, ankom til Danzig 27. Juli. — Christiane Marie, Hansen, ankom til Grimsby 27. Juli. Bornholm, Grønnegaard, ankom til Leith 28. Juli. — Immanuel, Mortensen, ankom til Kjøbenhavn 29. Juli. — Gudmund, Borbye, ankom til Lybeck 29. Juli.

**Marstal.** Norden, C. H. Kromann, ankom 27. Juli til L'Orient. — Alf, H. Rasmussen, ankom 17. Juli til Ursviken pr. Skellefteå. — Hansigne, E. Clausen, ankom 29. Juli til Sundsvall. — Hebe, F. Clausen, ankom 30. Juli til Bogense. — Sylfid, Joh. Kromann, ankom 25. Juli til Falmouth f. O. fra Rio Hacka (Syd Amerika), 30. Juli beordret til Liverpool. — Henriette, Emil Holm, ankom den 30. Juli til Shorham. — Stella, R. M. Rasmussen, ankom 2. August til Sanct Servan. — Aurora, J. R. Raahauge, ankom 2. August til Brest.

**Chr. Simoni, Aalborg.** Kirstine, J. K. Jensen, afgik fra Halmstad 31. Juli, bestemt til South Alloo. — Svanen, H. C. Jensen, ankom til Aalborg 1. August.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich 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. Anholt Sø.** Paa *Store-Middelgrund* er funden en lille 5 Favne Plade med Sten- og Klippebund, paa hvilken det Lægeste er 27 Fod.

Beliggenhed: 56° 33' 3" N. Br. 12° 3' 6" Ø. Lgd.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Finland. Finske Bugt. Helsingfors.** I August 1897 forandres *Hästholm* hvide og røde, vekslede Fyr til et rødt, fast Fyr. 60° 9' 28" N. Br. 25° 4' 14" Ø. Lgd.

**Boistö Lodsplads.** I Farvandet til *Abborfors Vik* og *Brändholm* ere følgende Grunde afmærkede saaledes:

SV. for 14 Fods Grunden *Unison*, som ligger 8<sub>11</sub> Kbl S. 68° Ø. fra *Brändholm* Baake, er i 29 Fod Vand udsat en Stage, sort foroven, hvid forneden med en nedadvendt over en opadvendt Kost. Grundens Lægeste: 60° 22' 32" N. Br. 26° 32' 37" Ø. Lgd.

Den sort og hvide Stage med en nedadvendt over en opadvendt Kost, som stod ved 7 Fods Grunden *Bovikssödra*, er flyttet 1<sub>2</sub> Kbl. S. 50° V. hen SV. for en nylig funden 19 Fods Klippe, som ligger 5<sub>11</sub> Kbl. S. 71° Ø. fra *Brändholm* Baake. 60° 22' 41" N. Br. 26° 32' 4" Ø. Lgd.

NØ. for 16 Fods Grunden *Trallgrund* er i 29 Fod Vand udsat en hvid Stage med en nedadvendt sort Kost. Grunden ligger 2<sub>11</sub> Kbl. N. 40° Ø. fra *Brändholm* Baake. 60° 23' 0" N. Br. 26° 31' 18" Ø. Lgd.

Fra S. for *Øen Mogen Pörtö* gennem *Wira Sund* ere følgende Grunde afmærkede saaledes:

V. for 23 Fods Grunden *Waldstein*, som ligger 6<sub>11</sub> Kml. S. 46° Ø. fra *Orrengrund* Baake, er i 35 Fod Vand udsat en Stage, sort foroven, hvid forneden, med en nedadvendt over

en opadvendt Kost. Grundens Lægeste: 60° 11' 48" N. Br. 26° 37' 16" Ø. Lgd.

SØ. for 20 Fods Grunden *Kolmekivi*, som ligger 4<sub>11</sub> Kml. S. 58° Ø. fra *Orrengrund* Baake, er i 35 Fod Vand udsat en Stage, hvid foroven, rød forneden med en opadvendt over en nedadvendt Kost. Grundens Lægeste: 60° 14' 3" N. Br. 26° 35' 23" Ø. Lgd.

VNV. 1<sub>2</sub> Kbl. fra det Grundeste af 14 Fods Grunden *Kaipsalö Matala*, som ligger 6<sub>11</sub> Kml. S. 74° Ø. fra *Orrengrund* Baake, er i 35 Fod Vand udsat en Stage, sort foroven, hvid forneden med en nedadvendt over en opadvendt Kost. Grundens Lægeste: 60° 14' 27" N. Br. 26° 41' 0" Ø. Lgd.

V. for 17 Fods Grunden *Wiran*, som ligger 1<sub>11</sub> Kml. N. 24° V. fra *Øen Lång Wiran* SV.-Spids, er i 35 Fod Vand udsat en Stage, sort foroven, hvid forneden med en nedadvundet over en opadvundet Kost. Grundens Lægeste: 60° 19' 45" N. Br. 26° 37' 50" Ø. Lgd.

Paa *Øen Long Wiran* S.-Ende er opført to sorte og hvide Baaker, der lede i Indløbet fra Søen.

**Rusland. Kronstad.** I det N.-lige Farvand i *Neva Bugt* er funden en 2 Fods Sten c. 5,000 Alen N. 55° Ø. fra Passager Anlægsbroen i *Kronstad*. 59° 59' 56" N. Br. 29° 51' 12" Ø. Lgd.

**Libau.** Ved N.-Siden af Løbet til *Libau* er tæt ved den røde Anduvnings Vager med rød Kost udlagt en rød Klokke-tønde med rød Kost og Ballon. 56° 31' 45" N. Br. 20° 55' 33" Ø. Lgd.

Ved S.-Siden af Løbet er tæt ved den hvide Anduvnings Vager med sort Kost udlagt en hvid Klokke-tønde med sort Kost og Ballon. 56° 31' 42" N. Br. 20° 55' 33" Ø. Lgd.

### Kattegat og Skagerrak.

**Norge.** Den 1ste August 1897 ere følgende Fyrlamper tændte og forandrede saaledes:

*Tverdalsøen* Fyrlampe, paa *Holmesundsodden*. Den viser Fyr med Formærkelser mod Ø. fra N. 25° Ø., fri inden om *Havneholmen*, til N. 46° Ø., fri inden om *Østersgrund*, *Buskjersten* og *Kolholmen*, og mod V. fra S. 51° V. til S. 11° V., fri inden om *Klaaholmen* og *Stangholmen*. Lyset er rødt fra S. 51° V. til S. 26° V., fri uden om *Kvalenesboen*, forøvrigt hvidt. Flammens Højde: 13 Fod. Lille hvidt Fyrhus. 58° 33' 15" N. Br. 9° 0' 35" Ø. Lgd.

*Øksefjorden* Fyrlampe er flyttet c. 50 Alen NV. hen, og den lyser nu mod SV. over Pynten af *Tverdalsøen* til Lyset skjules af Land.

Linien *Tverdalsøen* og *Øksefjorden* Fyrlamper overet leder midt i Farvandet uden om *Teistholmboen* og *Rendskjær*, indtil Fyrlamperne paa *Gimertangen* komme overet.

*Kilsund* Fyrlampe er nu skærmet fra S. 41° Ø., fri V. om *Ytre Langvikboe* gennem Ø. til N. 70° Ø., ind paa *Klaaholmen*.

Linien *Tverdalsøen* og *Kilsund* Fyrlamper overet leder fri mellem *Kolholmen* og *Holmerne* uden for *Borøen*.

*Gimertangen* tre Fyrlamper, nemlig et Forfyr yderst paa Pynten og to Bagfyr.

Forfyret viser Fyr med Formærkelser fra S. 12° Ø., fri Ø. om *Rosboen*, gennem Ø. og N. til N. 46° V. Flammens Højde: 29 Fod. Lille hvidt Fyrhus. Omtrent 58° 30' 35" N. Br. 8° 57' 20" Ø. Lgd.

Det S.-lige Bagfyr, ca. 370 Alen S. 42° V. fra Forfyret, viser rødt, fast Lys fra c. N. 35° Ø. til N. 50° Ø., stærkest i Fyrlinien. Flammens Højde: 84 Fod. Lille hvidt Fyrhus.

Holdt overet med Forfyret leder det fri inden om *Romlingsboerne* og uden om *Rausteinboen* og *Rendskjær*.

Det N.-lige Bagfyr, c. 380 Alen S. 58° V. fra Forfyret, viser hvidt Fyr med Formærkelser fra c. N. 50° Ø. til N. 65° Ø., stærkest i Fyrlinien. Flammens Højde: 66 Fod. Lille hvidt Fyrhus.

Holdt overet med Forfyret leder det midt imellem *Bonden* og *Sallboen*.

*Luffjeld* Fyrlampe er slukket.

*Sknefeldtangen* Fyrlampe viser nu grønt Lys fra S. 60° Ø., fri S. om *Svartskarboen* gennem Ø. til N. 55° Ø., saa at den i Indløbet mellem *Teimeboen* og *Fladen* viser hvidt Lys, med rødt Lys om Bagbord, grønt Lys om Styrbord.

*Havnespynten* Fyrlampe ved *Homborsund*. Den lyser fra N. 42° Ø. fri om *Præstholm*, gennem Ø. S. og V. til N. 53° V. Lyset er rødt fra N. 54° Ø., fri V. om *Maagholmen*, gennem Ø. til S. 52° Ø., fri S. om *Grønningen*, grønt fra S. 49° Ø., fri N. om *Grønningboen* gennem S. og V. til S. 53° Ø., forøvrigt hvidt. Det grønne Lys skjules til Dels af *Homborø* og *Sandholmen*. Flammens Højde: 44 Fod. Lille hvidt Fyrhus. 58° 15' 30" N. Br. 8° 31' 20" Ø. Lgd.

Fyrlamperne brænde Aaret rundt.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordsøen.** Den 7de Juli. 53° N. Br. 4° Ø. Ldg. Et Vrag med en Mast 4 Fod over Vandet.

**Rusland. Vaida Bugt og Kildin Stræde.** Paa 4 Fods Grunden ved *Tolstik Pynt* i *Petschengokaja Bugt* er udlagt en sort og hvid Tønde.

I *Vaida Bugt* er paa V.-Siden af Indløbet i 21 Fod Vand udlagt en hvid og rød Vager med to røde Koste og paa Ø.-Siden i 21 Fod Vand, S. for Kap *Kekursk*, en sort og hvid Vager med to sorte Koste.

I *Kuldin Stræde*, lige over for *Pynt Prigonn*, er i 4 Fv. Vand udlagt en rød Vager med rød Kost.

**Tyskland. Elben.** Ved *Scheelenkuhlen* opføres et nyt Fyrtaarn c. 1/2 Kbl. Ø. for Baakefyret. Det nye Fyr tændes i 1897.

**Weser.** Kablet mellem *Rother Sand Fyr* og *Wangeroo* er mellem Spirtønderne C og D i *Neuen Weser* afmærket med to grønne Telegraftønder, mærket T. De ligge i 6 Fv. Vand.

Paa *Elsflether Sand* skal ved *Solt Plate* og ved *Köter Sand* tændes Fyr, der holdte overet med Fyr ved *Hohenzollern*, skulle danne Ledefyrilinier ned og op ad *Weser*.

Ved *Solt Plate* og *Hohenzollern* er tændt midlertidige Ledefyr, der ligge 670 Alen NV. t. N. og SØ. til S. fra hinanden.

Det midlertidige Fyr ved *Elsflether Mølle* er slukket.

Nærmere Meddelelse senere.

**Østfrisiske Øer.** I *Ackumer Ehe*, mellem *Baltrum* og *Langeoog*, er Dybden stærkt aftagen. Der er nu kun et Par Fod Vand ved daglig Lavvande.

**Holland. Zuiderzee.** Et Fartøj er suuket i 13 Fod Vand, fra *Urk* i S. 26° V. og fra *Enkhuizen* i S. 47° Ø. Vraget er afmærket med en grøn Stumpstønde og om Natten vises de sædvanlige Lanterner. 52° 34' 32" N. Br. 5° 31' 44" Ø. Lgd.

**Haringvliet og Volkerak.** Fra 18de August til 23de September 1897 afholdes Sæmineøvelser i *Haringvliet*, c. 2 Kbl. neden for *Hellevoetsluis* og i *Volkerak* ud for Fort *Ruyter*. I *Haringvliet* afmærkes Pladsen med Spidstønder og Stumpstønder og i *Volkerak* med Tønder.

**Zeegat van Goeree.** Det hvide, faste Fyr *Flauwe Vork* er flyttet til en ny 13 Fod høj Baake med rødt Fyrhus. Flammens Højde: 33 Fod. Synsvidden: 10 Kml. Fyret lyser fra N. 19° V. gennem N. til N. 34° Ø. 51° 49' 30" N. Br. 3° 53' 32" Ø. Lgd.

**Zeegat van Brouwershaven.** I *Volkerak* ligge følgende Tønder saaledes:

Rød Lystønde Nr. 5, mærket VR, i 17 Fod Vand. 51° 39' 33" N. Br. 4° 19' 27" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 7 i 11 Fod Vand. 51° 39' 30" N. Br. 4° 20' 53" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 8 med Ballon i 18 Fod Vand. 51° 39' 37" N. Br. 4° 21' 49" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 10 i 16 Fod Vand. 51° 40' 15" N. Br. 4° 22' 40" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 1 med afkortet Kegle i 21 Fod Vand. 51° 39' 26" N. Br. 4° 18' 17" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 2 med afkortet Kegle i 9 Fod Vand. 51° 39' 40" N. Br. 4° 21' 7" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 4 i 14 Fod Vand. 51° 39' 55" N. Br. 4° 22' 2" Ø. Lgd.

**Frankrig.** Vraget af Damperen *Huldra* ligger fra *Calais* Ø.-Moles Hoved i S. 65° V. og fra *Calais* Signal-Station i N. 27° V.

**Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.**

**Irland.** I alle Farvande ved *Irland* er Tøndernes Farve nu forandret, saa at de paa Styrbords Side ere røde, paa Bagbords Side sorte.

#### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig.** Om kort Tid forandres *Ar-Men* Fyr til et hvidt Lynfyr, der hver 20 Sekunder viser Tre-Blink, hvert af 1/10 S. Varighed med 4 S. Mørke mellem Blinkene og 12 S. Mørke mellem Grupperne. Lysvidden: 34 Kml. Linseapparat. Flammens Højde bliver uforandret.

Under Arbejderne ombyttes det nuværende Fyr med et hvidt, fast Fyr, der skjules fra S. 40° Ø. gennem Ø. til N. 40° Ø. Det nye Fyr kan brænde til Forsøg.

Nærmere Meddelelse senere.

**Ile aux Moutons.** Baaken paa *Les Poulains* ligger paa 47° 47' 42" N. Br. 4° 3' 28" V. Lgd.

**Loire.** Vraget af *Le Chatelier*, som ligger sunket tæt N. for Klippen af samme Navn, er nu paa Ø.-Siden afmærket med en grøn Spidstønde, paa V.-Siden med en grøn Spirtønde.

En sort og hvid vandret sribet Spidstønde med Diamant er udlagt en Kbl. NV. for Øen *Pierre-Percée* paa V.-Kant af 8 Fods Grunden. En sort Spidstønde med Cylinder *La Vieille*, er udlagt 3 Kbl. SSV. for Taarnet paa *La Vieille* paa S.-Siden af 9 Fods Grunden.

Den sorte Spidstønde S. for *Ronsle* og den røde Spidstønde paa V.-Kant af *Pierre-Percée* ere inddragne.

**Portugal. Tejo.** Den 1. Aug. 1897 slukkes *Porto Covo* Fyr, og kun det midlertidige, røde, faste Fyr brænder. Det er anbragt paa en rød Baake med hvid Lanterne og Tag, 20 Alen foran det gamle Fyr og i Linien med dette Fyr overet med *Cazias Fyr*. Synsvidden 10 Kml. Fyret lyser med fuld Styrke over 12° i Løbet over *Barra Grande*.

**Canariske Øer. Gran Canaria.** Paa *Areymaga Pynt* er tændt et rødt, fast Fyr, der lyser fra S. 29° V. gennem S.

og Ø. til N. 29° Ø. Flammens Højde: 150 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Spejlapparat af 4de Orden. Fyret vises fra et rødt, 20 Fod højt, rundt Taarn ved en hvid Fyrpasserbolig. 27° 52' 5" N. Br. 15° 22' 54" V. Lgd.

**Fuerteventura.** Paa *Tostan Rev* c. 1 Kml. N. for *Tostan* er tændt et hvidt, fast Fyr, der lyser fra N. 50° Ø. gennem N. og V. til S. 14° V. Flammens Højde 35 Fod. Synsvidden: 9 Kml. Spejlapparat af 5te Orden. Fyret vises fra et graat, 21 Fod højt, rundt Taarn ved en hvid Fyrpasserbolig. 28° 42' N. Br. 14° 1' V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Penobscot Bay.** En rød og sort vandret sribet Spirtønde er i 5 Fv. Vand udlagt ved *Sellers Rock*, fra Ø.-Siden af *Sheep Head Island* i S. 10° V. og fra S.-Enden af *Bold Island* i S. 72° Ø. Man maa paa ingen Side komme Tønden nærmere end 125 Alen.

**Connecticut.** En rød og sort vandret sribet Spirtønde er i 7 Fod Vand udlagt ved en 4 Fods Grund. *Steamboat Rock*, ved Indløbet til *Greenwich Harbor*, fra *Red Rock* i N. 69° V. og fra Værftet ved *Chimney Corner* i S. 68° V.

**New York.** Fyrskibet *Sandy Hook* er igen udlagt og Reservefyrskib Nr. 16 inddraget.

**New Jersey.** Den 1ste Aug. 1897 males *Absecon Inlet* Fyrtaarn gult med et sort Bælte.

**South Carolina. St. Helena Sound.** Klokketønden ved *Pelican Rock* er ombyttet med en sort Tønde Nr. 3 1/2, der ligger fra *Hunting Island* Fyr i N. 44° Ø. og fra *Otter Island* V.-Side i S. 36° Ø.

**Georgia. Savannah River.** Den rød og sort vandret sribede Spidstønde, der laa ved to Ankre 3/16 Kml. N. for *Tybee* Ledefyrlinie, fra *Tybee Fyr* i S. 72° Ø., er inddragen.

#### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Spanien. Cartagena.** Klippen *Escombrera* er nu bortsprængt til 32 Fods Dybde.

**Frankrig.** Om kort Tid forandres *Garoupe* Fyr til et hvidt Lynfyr, der hver 10 Sekunder viser To-Blink, hver af 1/2 S. Varighed med 2 S. Mørke mellem Blinkene og 7 S. mellem Grupperne. Lysvidden: 30 Kml. Linseapparat. Flammens Højde bliver uforandret.

Under Arbejderne ombyttes det nuværende Fyr med et midlertidigt, hvidt, fast Fyr, der skjules fra N. 5, V gennem N. og V. til S. 85° V. Det nye Fyr kan brænde til Forsøg.

Nærmere Meddelelse senere.

**Saint Tropez.** En 12 Fods Klippegrund er funden c. 1 Kbl. N. 76° Ø. fra det sorte Taarn paa *La Mouette*. Man bør gaa mindst 1 1/2 Kbl. Ø. om Taarnet, Grunden ligger paa 43° 16' 26" N. Br. 6° 42' 50" Ø. Lgd.

Taarnet paa *Sèche à l'huile* paa Grunden *Sardinaux* N. for Indløbet til *Golf de Saint Tropez* er rødt.

**Italien.** Paa *Brindisi* Kaj er tændt seks elektriske Buelamper, der tilligemed de tidligere brænde hele Natten.

Fyret paa *Colonne Romaine* er ombyttet med et elektrisk Fyr.

**Østerrig-Ungarn. Istrien.** Paa Klippen *Pericolosa*, (*Albanese*) er tændt et rødt, fast Fyr, der vises fra et Jærntaarn. Der er ikke Vagt ved Fyret. 44° 44' N. Br. 13° 54' Ø. Lgd.

*Porer Rock* hvide, røde og grønne Fyr er slukket; men naar *Pericolosa* Fyr ikke brænder, tændes dette Fyr paa *Porer Rock* igen midlertidigt.

**Rusland. Sebastopol. Inkerman** Ledefyr er midlertidigt flyttede til smaa Fyrhuse foran Baakerne. Retningen er uforandret.

Fyret paa *Novorossisk* Ø.-Mole viser fra S. 18° Ø. til S. 28° Ø. rødt Et-Blink hver 1/4 Minut. Lys 4 S. Mørke 11 S. Flammens Højde 42 Fod. Fyret vises fra et hvidt, rundt Taarn ved Fyrpasserboligen.

Ved *Poti* vises Stormsignal nu fra en Mast paa Hjørnet af S.- Molen.

#### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karabiske Hav.

**Forenede Stater i Nordamerika. Florida.** En sort og hvid lodret sribet Spidstønde er som Midtfarvandstønde udlagt i 9 Fod Vand, fra N.-Enden af *North Anclote* i S. 54° Ø. og fra S.-Enden af *Anclote Keys* i N. 33° Ø. Man skal gaa tæt til denne Tønde og tæt V. om Tønde Nr. 1 *North Channel*.

Sort Stumpstønde Nr. 7, der i 12 Fod Vand laa paa Ø.-Kant af *Middle Ground* i *Tampa Bay*, 1 1/4 Kml. NØ. for Baake Nr. 5, er inddragen.

*Apalachicola Bay* forreste Ledefyr er anbragt paa en Pæl paa V.-Siden af den gravede Rende ved Byens S.-Ende. 3/4 Kml. S. 9° Ø. fra *Apalachicola* Barre bageste Ledefyr og fra *Cape St. George* Fyr i N. 22° Ø.

**Alabama.** Omtrent den 30. Juli 1897 inddrages permanent de to rødmaalede Lystønder, der vise hvidt, fast Lys, paa Ø.-Siden af den gravede Rende i den nedre Del af *Mobile Bay*, 2 1/2 og 1 1/2 Kml. fra Baake Nr. 51.

#### Karantænebestemmelser.

**Sverig.** — *Costa Rica* er erklæret for smittet af gul Feber.

anbefaler sig med  
**Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.**  
 Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber  
 og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.  
**Laboratorium: Bopæl:**  
**Enghavevej. V. Valdemarsg. 24. V.**

**Enhver Kaptajn,** som vil **spare Penge,**

bør proviantere i  
**Amagers største og Danmarks billigste**  
**Skibsinventarie- og Provianteringshandel.**  
 Telefon **G. W. Møller, Dragør.** Telefon  
 Nr. 6. Nr. 6.  
**Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.**  
 Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

**Holm & Collerup,**  
**Skibssmedie og Maskinfabrikker,**

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.  
 (forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)  
 og Frihavnen, Ø.

**Jærnskibs- og Maskinreparationer**  
 udføres solidt, hurtigt og billigt.

**Ny Carlsberg Øl.**  
 Bryggeriets Aftapning.  
 Produktets naturlige Holdbarhed gør det  
 særligt egnet til Forsendelse.  
 Kontor: Pileallé 5.  
 Depôt: Toldbodgade 14.

**Ed. Harth,**

Konservesfabrikant,  
 St. Kongensgade 101,  
 Kjøbenhavn K.

**KONSERVES** tørrede og saltede  
**GRØNTSAGER**  
 anbefales d'Hrr.

Skibsprovianterere.

**W. R. SCHOU.**  
 31. HAVNEGADE.  
 KJØBENHAVN K.  
 Telegramadresse: Rigestelefon:  
 Willschon. Nr. 3876.  
 GENERALAGENT for  
**"POMERANIA"**,  
 See- und Fluss-Versicherungs  
 Gesellschaft i Stettin.



Kompas med Kew Certifikat.

**C. HANSEN,**  
**GJØRTLER OG METALSTØBER,**  
 84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:  
**SKIBSARBEJDE.**

Anbefaler sig med  
 alt til Faget henhørende til  
 Nutidens billigste Priser.  
 NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

**Skræderetablissement,**  
 — 9, Rosenborggade 9, —  
 anbefaler Uniformer for Sejlskibs-  
 og Dampskibs-Marinen.  
 P. JENSEN, Skrædermester.

**Café van Zandt,**

St. Annæ Plads 6,  
 Hjørnet af Strandstræde,  
 Kjøbenhavn,  
 anbefaler sin Restaurant fran-  
 çais med alle Aarets  
 Specialiteter.

**H. J. Pedersen.**

**Læge H. C. Lund,**  
 Hud- og Kønssygdomme.  
 Kronprinsensgade 6, I. S. Opg.  
 gennem Porten. Tr. 10-11, 7-8  
 Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk.....	104 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	104 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	104 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Thingvalla.....		11 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	12 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Danmark.....	91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	91	91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Norden.....	118	117 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	118 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn.....	97	98 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Carl.....	61 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	62	61 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dannebrog.....		112 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	113
Skjold.....	81 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	82	81 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Dampsk.....	40	40 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	44
Østersøen.....	65	65 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	66
Nordseen.....		75	79
Torm.....		—	97
Foren. Bugser-Selsk.....		85	90
Dansk-russisk Dampsk.....		105	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk.....		—	—
5% — —.....		—	—
5% Thingvalla 1880.....		99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
5% — 1894.....		—	—
5% Norden.....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats.....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uopsig. Stats.....		100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	101
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....		95	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf.....		93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6 Ser.....		96	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4% — — 6.....		97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3.....		95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		157 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	159 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Privatbank.....	123 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	123 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	123 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank.....		126 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	127
Handelsbank.....		124 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	125
Burm. & Wain.....	103	102 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	103
Helsingørs Jernsk.....	110 <sup>7</sup> / <sub>4</sub>	110 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	111
Sukkerfabr.....	89 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	89 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier.....	115 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	115 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	115 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>

**Vekselkurser.**

	åvsta Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	88.95	88.80
London.....	18.10	18.07
Paris.....	72.20	—
Amsterdam.....	150.20	—

**Notering paa Berlins Børs d. 3. Aug. 1897.**

Russiske Noter.....	216.25
4% Russiske Consols.....	—
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % — Boden Kredit.....	105.75
6% Mexikanske.....	98.30
5% Rumænske Stats.....	101.60
4% — — 1890.....	91.20

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 72,000, „Thingvalla“ 10,000, „Danmark“ 54,000, „Norden“ 54,000, „Kjøbenhavn“ 34,000, „Carl“ 144,000, „Dannebrog“ 44,000, „Skjold“ 126,000.

**Møller & Rée,**  
 Bankforretning, Ved Stranden 16.

**Agentur**  
for udenlandske  
Søassurance-  
Selskaber.

Søforsikringsselskabet  
**ØRESUND,**  
MALMØ,  
tegner Forsikringer ved  
**BERGH & OWEN,**  
Kjøbenhavn K.,  
Holmens Kanal 20.  
Telefon 97.  
Telegram-Adr. „Tonny“.

**Bjerre & Rømer,**  
Skibsmæglere.

Agenter for  
Kullens Enskilda Assurans-  
Förening.

**O. Larsen,**  
Kunstfyrværker & Illuminør,  
Eriksgade 7, Stuen,  
Kjøbenhavn V.  
anbefaler sig med Skibs-Signal,  
Lys, Raketter og Kanonslag,  
Festfyrværkerier og  
Illuminationer.

**TH. SIMONSEN,**  
NYHAVN 57.  
SØLV MEDAILLE I MALMØ  
FOR LANTERNER.

**DENTIN** er en Tand-  
plombe; nogle faa  
Draaber i  
den hule  
Tand hindrer Luftens Adgang og  
stiller derved de heftigste Tand-  
smerter.  
9, Kronprinsensgades nye  
Materialhandel.  
CHR. V. MENDE, cand. pharm.

**Frits Ortmann,**  
Overretssagfører  
Amagertorv 16. Tel. 3225.

**LANDMANDSBANKEN**

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

**PETERSEN, MØLLER & HOPPE.**

ESTABLISHED 1832.  
SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.  
COPENHAGEN.  
AGENTS TO  
Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg,  
regular line of steamers between Brazil and Copenhagen & vice versa.  
Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean  
Portugal and Copenhagen & vice versa.  
Hamburg and Baltic line of steamers.  
Telegraphic Address: „HOPPE“.

**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-Provindsbyer.

**Carlsen, Nielsen & Co.**

Skibshandlere & Sejlmagere.  
PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

**Fanø praktiske Sømændsskole.**

Saa vel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver  
Tid. Nærmere Oplysninger ved

**P. H. Clausen,**  
Nordby, Fanø.

**Ludvig Lund.**

Mekanisk og elektroteknisk Etablissement.

Enerepræsentant  
for elektrizitäts-Aktiengesellschaft  
**vorm. Schuckert & Co.**

Autoriseret Installatør af elektriske Belysnings- og  
Kraftoverdragningsanlæg. Elektromotorer og Dynamoer.  
Elektriske Elevatorer, Hejseapparater og Ventilatorer.  
Galvanoplastiske Anlæg.

St. Regnegade 26. Kjøbenhavn K. Telefon Nr. 992

Anti-magnetiske  
Ankergangs  
**Lomme-Uhre**  
fra 20 Kr.  
**Halv-Chronometere**  
fra 50 Kr.

**Marinekikkerter og  
Barometere.**  
Alle Reparationer udføres.  
**Palle Sørensen,**  
6, Selvtorvet 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.

**J. E. Møllers Enke & Co.,**  
Kjøbenhavn.  
ENEFORHANDLING  
af  
**MILWARD & SONS**  
FISKEKROGE.

**Pumper,**  
udmærket egnede til Lastpumper.  
**Maskinfabrikken Rannje,**  
Mathæusgade 6.

**Dr. med. Goldschmidt,**  
Klinik for  
Kud- og Kønssygdomme.  
Hovedvagtsgade 8, 1. Sal.  
Kl. 12—1 og 7—8.

**SKIBSDAGBØGER**  
1/1 Aars & 1/2 Aars  
MED TRYKT BRUGSANVISNING  
til Forbrug & Forhandling  
billigst hos  
**S. FRIEDLÆNDER,**  
VED STRANDEN 14.  
KJØBENHAVN.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

**ABONNEMENTSPRISEN**

er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre  
20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil  
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.  
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

**AVERTISSEMENTSPRIS:**

Første Side pr. Petitline à 45 mm Bredde 25 Øre.  
De øvrige Sider — 20 —  
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 Kontor og flere Steder.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**  
I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 32.

Kjøbenhavn, torsdag den 12. August 1897.

4. Aarg.

**INDHOLD:** Om en Revision af Søloven. — Taagesignalet paa Due-Odde. — Nordisk Skibsrederforening. — Søulykker i Juni Maaned. — Fragtmarkedet. — Fra danske Skibsførere. — Foreningsmeddelelser. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

DANISH  
Pure Condensed Milk.  
The **MILKY-WAY** Brand.  
In Taste & Colour like new Milk.  
Highest Medical References.



NEW INVENTION  
The Danish Milk Condensing Co.  
Factories & Head Office 8 Vestergade,  
COPENHAGEN.  
Telegr. Adr.: Angludam. Code ABC.

Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier  
anbefales fra Lager.  
**John Forbæchs Eff.,**  
St. Annæ Plads 19 & 21.

## Forlang altid **Otto Mønsted's** Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

**Holdbar**

**Fortrinlig Kvalitet**

**Smørfarvet**

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne  
ved Henvendelse til Fabriken

**SOUTHALL**

near LONDON.

**Overretssagfører J. WESTENGAARD,**  
Vestervoldgade 2, København V. Telefon 3424.

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 24.

**AXEL E. AAMODT.**  
18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.  
*Lager af Papir og Konvolutter  
fra danske og fremmede  
Fabrikker.*

**Aut. Forhyringsagenter,**  
Kjøbenhavn.  
**F. Jepsen,** Nyhavn 23.  
**W. H. Wulff,** Toldbodg. 15.  
**A. C. Grell,** Toldbodg. 16.

**YOCARINI** CIGARETTEN 100 Stk. 2 Kr. Verdensberømt og billig.  
TOBAKKEN pr. Pd. 5 Kr. **en gros**  
kun ægte **Vilh. Jørgensen.** Østergade 61.

Teaktræ

AKTIESELSKABET  
**DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI**  
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.  
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.  
**TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.**

Teaktræ

**J. H. Fechtenburg & Co.,**  
St. Thomas,  
anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering  
henhørende.

## Prima røgede Skinker.

Store Partier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker  
40—60 Øre pr. Pd. efter Størrelse samt alle Slags prima  
ferske, saltede og røgede Victualievarer anbefales til  
**meget lave Priser.**

**Højbroplads 12** ved Gammelstrand.  
Videreförhandling: S. JOHANNESSON, Hauserpl. 32.

Telefon 2618.

Telegr.-Adr.: Nilsson 167.

**CARL NILSSON.**

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.

**Amaliegade 36. København K.**

(forhen Amaliegade 37).

Største Lager her paa Pladsen af alle Sorter Maskin- og Cylinder-Olier, Smørelser og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige Artikler for Dampmaskiner.

**Eneforhandling af:**

Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil. Zynkara.  
(Til Forebyggelse af Tæring, Syre- og Kedelstensdannelse). Angus' Special Pakninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent Kamelhaars Drivremme.  
•Kerasha. Patent Træ-Remskiver.

**Holm & Wonsild,**

Skibs-Mæglere, Dampskibssagenter og Redere.

**Kjøbenhavn og Lübeck.**

**Norsk MARGARINE** fra **Aug. Pellerin fils & Co.** i Christiania  
faas hos D'Herrer Handlende og fra Agenturet **Ladegaardsvej 13.**

# HAMBURG

## PRIMA BUNKER-KUL.

BD. BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads:      Telephon:  
FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d</sup>.

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier

samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:

Alte Gröningerstrasse 12 1.

Telegr.-Adr.: Dicotto.      Telefon: 3999.

Agent for Kjøbenhavn:

JOHS. BÜLOW, Zinnsgade 4. Ø.

## EMIL G. v. HÖVELING. HAMBURG.

(TELEGR.-ADR.: COMPOST.)

### PATENTFARVE

for Skibsbunde og Jærnkonstruktioner imod Rust og imod Bevoksning. Leverandør til mange af de største Damp- og Sejlskibsrederier, Ene-Leverandør til den kejserlige tyske Marine.

NB. For Træskibsbunde særlig virksom Patentfarve imod Bevoksning og imod Orm, strygefærdig til umiddelbar Brug.

Agenter og Lagre i: Bergen, Bremerhavn, Elsflieth, Flensburg, Stettin, Rotterdam, Antwerpen, Dünkirchen, Genua etc.

Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:

Kapt. CARL HAVEMANN, Kjøbenhavn, Amaliegade 31.

I England under Firma British Antifouling Composition and Paint Company Ld. 32 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik i Barking ved London.

Agenter og Lagre i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull, Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama, Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney, Mauritius etc.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

## Nienstædt & Co.

(Kunstindustri-Museum):

Lager af amerik., engelske, franske og tyske Værktøjmaskiner. Værktøj, File, engl., svensk og tysk Staal. File ophugges.

## NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod. 30 Bredde, 12 Dybde.

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeles Dokmesteren.

## HÄNSCHELL & C<sup>o</sup>.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastepladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Europa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

## Bunkerkul

faaes billigst og hurtigst i Sundet fra vor Kulhulk Lydia.

The Sound Coal Hulk Lim.

## P. Otzen & Thorstenson,

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Manometre. \* Vacuummetre. \* Tællemaskiner.

Reparationer udføres.

Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpeklapper etc.

Fabrik:

Ryesgade 105.

Kontor og Lager:

Gothersgade 24.

## EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1833.

Telegraphic address „SVITZER“.

Agents for Great Britain. { O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street, Newcastle o/Tyne. telegraphic address: „Jürgenson“.  
R. W. SHEPARD & Co. London E. C. 70 Cornhill. telegraphic address: „Hobdell“.

The company maintains stations at the following ports, where a salvage boat will be stationed, always ready to leave at short notice.

COPENHAGEN . . . . . „SVITZER“.  
KASTRUP . . . . . „HØYER“.  
ELSLINORE . . . . . „SWITZERGOTTLIEB“.  
KORSØR . . . . . „JÜRGENSEN“.  
ALBUEN (LAALAND) . . . . . „GUNNERSEN“.  
FREDERIKSHAVN . . . . . „SVITZERLUND“.  
GOTHENBURG (SWEDEN) . . . . . „ELFVERSSON“.  
GREIFSWALD (GERMANY) . . . . . „SPRUTH“.

The company's boat „Em. Z. Svitzer“ — in conjunction with the boats belonging to the Northern Salvage Company of Hamburg, vis s/s „Berthilde“, s/s „Berger Wilhelm“ and s/s „Newa“ — operates in the Mediterranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).

## CARL KRARUP,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“, „J. P. Dillberg“, og „Falken“ i Farten

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationerne samt

„Eolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.



## Om en Revision af Søloven.

Der foreligger fra det nordiske Søfartsmøde i Stockholm saa udførlige Referater af Forhandlingerne, at man kan danne sig et tydeligt Billede af deres Gang og af den Maade, hvorpaa deres Resultater fremkom. Det falder straks i Øjnene, at det af tre danske Søfarts-Foreninger rejste Spørgsmaal om en Revision af de nordiske Sølove hørte til dem, der vakte mest Interesse. Dette er naturligt, saa vist som det uden Tvivl kunde haft ikke ringe Betydning, om Mødet i denne Sag havde indtaget et udpræget Standpunkt — og selv de Forhandlinger, Mødet førte om den, turde have deres Betydning ved dens fremtidige Behandling.

Nærværende Indsender havde, forinden Mødet, Lejlighed til her i Bladet at henstille til de danske Delegerede at støtte Dansk Sejlskibsrederi-Forenings vel motiverede Forslag om at foreslaa Nedsættelsen af en Kommission med den Opgave at søge gennemført de Ændringer i de nordiske Rigers Sølove, der maa siges af praktiske Hensyn at være ønskelige, og som kunne foretages uden i væsentlig Grad at forrykke Grundlaget for de bestaaende Sølove. Det er med Glæde, at jeg konstaterer, at denne Opfordring blev fulgt; de Repræsentanter for danske Foreninger, der havde Ordet, støttede alle dette Forslag, og ingen af de danske Delegerede udtalte sig imod det. Det maa her udtrykkeligt fremhæves, at den eneste Jurist fra Danmark, der havde Ordet, Professor V. Bentzon, ligeledes ydede Forslaget om en Revision sin Støtte. Dette bør af to Grunde særlig fremhæves, for det første fordi det er glædeligt, at dette fra praktisk Side fremkomne Forslag fandt en saa værdifuld Støtte fra juridisk Side, for det andet fordi baade danske og norske Blade have udtalt, at Professor Bentzon nærmest udtalte sig imod Ønsket om en Revision. Det maa overfor disse Udtalelser bestemt fastholdes, at Professorens Foredrag ingen Tvivl lader tilbage om, at han ansaa det fremsatte Forslag for betimeligt, og det er ganske ufatteligt, hvorledes man har kunnet forstaa det anderledes. Jeg nævner blot, for at godtgøre Rigtigheden af denne Opfattelse, at Professor Bentzon bl. a. udtalte: „Jeg maa indtrængende anbefale Tanken om en Revision af vore Sølove, forudsat at den varsomt stræber at rette enkelte Fejl og Uoverensstemmelser, men i Hovedsagen bliver ved det bestaaende“; og senere: „Men hermed være det ingenlunde sagt, at ikke flere af de Ændringer, som fordres, ere af den største praktiske Betydning og vilde betegne utvivlsomme Forbedringer af Loven“, samt „en saadan Revision og dens Gavnlighed er en naturlig Ting“; og endelig i Slutningen af Foredraget: „Af det, jeg nu har bemærket, fremgaar det, at en Revision bør ske gennem en Kommission, hvori praktiske Folk med Kendskab til Søfarten have Sæde; det gælder netop væsentlig Livets Kritik af Loven.“\*

Det maa meget beklages, at det fra dansk Side saaledes fremsatte Forslag fik en noget ublid Medfart. Dette

skyldes uden Tvivl for en ikke ringe Del den uheldige Behandlingsmaade, Forslaget blev undergivet fra svensk Side. Det var ikke nogen god Idé, Hr. Kaptajn Wallenberg af Stockholm havde, da han foreslog en Resolution, der omtrent havde samme Ordlyd, som den danske, men afveg fra den i det væsentlige Punkt, at den henstillede til Regeringerne at foretage en Revision af Sølovene „paa det Tidspunkt, som de finde passende“; det er klart, at den praktiske Betydning, man kunde haabe, at en saadan Resolutions Vedtagelse vilde faa, i høj Grad svækkedes ved denne uheldige Henstilling til Regeringerne om selv at vælge det „passende“ Tidspunkt — i Stedet for det danske Forslag, der kort og klart sagde, at nu tiltrængtes en Revision og derfor burde den foretages. Det bør ikke forundre, at det — efter at det danske Forslag, formentlig af Høflighedshensyn, var taget tilbage — ikke lykkedes at samle et Flertal om det valne svenske Forslag. Men det maa beklages, at Mødets Forhandlinger om denne Sag saaledes blev resultatløse.

Spørgsmaalet om en Revision af Søloven bør dog ikke dø hen, og det turde vise sig, at det dog har haft sin ikke ringe Betydning, at det er blevet rejst paa det nordiske Søfartsmøde. Det maa fastholdes — til Trods for de Udtalelser i modsat Retning, der paa Mødet faldt fra norsk og svensk Side — at der i den nordiske Søfartsstand næres et levende Ønske om en saadan Revision, og vi tro ikke, at de Herrer, der paa Mødet talte imod den, repræsentere nogen Opinion i anden Retning. Søloven har ikke ved sin Tilblivelse faaet en Affattelse, der tilfredsstiller det praktiske Livs Krav; den er, som det med Rette blev sagt paa Mødet, et smukt juridisk Arbejde, og den er, hvad der er mere værd, en Lov, der i de fleste Retninger betegner saa store Fremskridt, at sikkert ingen ønsker at komme bort fra den og det Grundlag, hvorpaa den hviler. Men den fik ikke ved sin Tilblivelse den praktiske Tillempning, som den burde have haft, og som den nu paa en Række vigtige Punkter haardt savner. I den danske Rigsdag er Skibsfarten, som bekendt, ikke saa stærkt repræsenteret, at den kunde influere synderligt paa Lovens Affattelse, og en Række Ændringer af praktisk Natur, som Folketingsmand Chr. Hage ønskede foretaget, opgaves igen, for ikke at hindre en Affattelse, der faldt sammen med Sølovskommissionens og dermed med de i Norge og Sverige fremsatte Forslag. I Sverige blev Loven jaget igennem Rigsdagen næsten uden Omtale, og end ikke de to Repræsentanter, Skibsfarten har i denne, synes at have haft synderligt at sige om den. Hvorledes det gik i Norge, er mig ikke bekendt, men faktisk er det, at Indvendingerne, der senere ere rejste mod Loven, ikke have været mindst talrige fra norsk Side.

Det tør da med fuld Føje paastaas, at Søloven ikke — som saa at sige alle andre Love — i Rigsdagen har faaet den omhyggelige Behandling, som skulde lagt den til Rette for det praktiske Liv. Naar man derfor nu fra Skibsfartens Side fordrer en Revision, saa er de

\* Jvf. Referatet i „Dansk Søfartstidende“ for 8. Juli d. A.

ikke nogen utidlig Reformiver, men det er Kravet om at faa en Indflydelse paa Loven, der kan gøre den tilpas for praktisk Brug. Det maa haabes, at de danske Foreninger, der have rejst Sagen, ogsaa fremdeles ville arbejde for dens Gennemførelse, helst i Forstaaelse med

norske og svenske Organisationer, saa at det i saa høj Grad ønskelige Fællesskab mellem de tre Lande paa dette Omraade kan blive bevaret og udviklet. Et saadant Arbejde vil, derom er der ingen Tvivl finde Sympati og Støtte i Søfartstanden i alle tre Riger. W.

## Taagesignalet paa Due-Odde.

Fra Fyrdirektøren have vi modtaget følgende:

Jeg skal herved anmode den ærede Redaktion om at optage følgende i Anledning af det Brev, Føreren af Galeasen „Nielsine“ af Marstal har indrykket i Deres ærede Blad af 5. August d. A. Nr. 31.

Ifølge den maanedlige Sirenerapport fra Due-Odde Fyr for Juli Maaned, hvilken Rapport er indkommen hertil den 4. August, har Fyrets Sirene været i Virksomhed den 17. Juli Eftm. fra Kl. 3 10 Min. til Kl. 4, altsaa paa den Tid, hvor nævnte Skibsfører har antaget, at Sirenen ikke har lydt. Efter de Klokkeslæt, der anføres i ovennævnte Brev, synes det, at Sirenen burde have lydt længere, men dette ligger sikkert i, at Klokkeslættene ikke ere anførte nøjagtig; der er nemlig ingen-somhelst Grund til at antage, at Taagesignalet skulde være standset før det var tilstrækkelig sigtbart, idet Fyrpersonalet har Ordre til at bruge Taagesignalet saa længe det kan være til Nytte for de Søfarende, hvorhos det er økonomisk interesseret i at bruge Taagesignalet. Er Taagesignalet sat i Gang, vil det sikkert blive holdt i Gang saa længe der er Brug for det.

At Taagesignalet ikke har været hørt, ligger selvfølgelig i de atmosfæriske Forhold. Den Advarsel, Føreren af Galeasen „Nielsine“ giver sine Kolleger om, at de ikke altid kunne stole paa at komme til at høre Sirenen paa Due-Odde i usigtbart Vejr, er givet i Fyrlisten for alle Sireners Vedkommende; det er nemlig hyppig konstateret, at selv de kraftigste Taagesignaler jævnlig kun høres paa meget korte Afstande, et Forhold, der er ubekendt for mange Søfarende.

Med Understøttelse af det norske Fyrvæsen har Professor Mohn i indeværende Aar udgivet en meget interessant Afhandling om Taagesignaler. For at skaffe den saa stor Udbredelse som mulig sælges den for 50 Øre. Denne Bog kan jeg paa det bedste anbefale enhver Skibsfører. Professor Mohn samler sine og andres Erfaringer om Brugen af Taagesignaler i nogle enkelte korte Regler, af hvilke jeg her skal anføre to:

„Husk paa, at Hørevidden af de kraftigste Signalapparater kan gaa ned til  $\frac{1}{4}$  Kvartmil (2 à 3 Kabellængder).“

„Naar Du gisser Dig betænkelig nær en Taagesignalstation, men ikke hører Lyden, da tro hellere, at Omstændighederne i Luften ere saadanne, som gør Hørevidden særlig kort, end at Betjeningen paa Stationen ikke gør sin Pligt.“

Harve Hr. Skibsfører P. Petersen kendt disse Regler, havde han ikke uden Grund beskyldt andre for Pligtforsømmelse.

H. V. Ravn.

## Nordisk Skibsreder-Forening.

Vi gengive nedenfor, efter Anmodning, det af Hr. Bestyrer Frederichsen paa det nordiske Søfartsmøde i Stockholm afholdte Foredrag om denne Forening.

Siden det 3die nordiske Søfartsmøde, der afholdtes Christiania Juli 1893, har Foreningen fortsat sit Ar-

bejde i Skibsfartens Interesse i samme Spor som tidligere med Undtagelse af, at man siden den Tid har oprettet inden Foreningen en Procesafdeling, som jeg senere skal komme tilbage til.

Af Emner af almindelig Interesse for Skibsfarten som Bestyrelsen har behandlet, dels i sine Møder, dels gennem skriftlige Udtalelser, skal jeg her kun nævne endel af de væsentligste:

1. Danske midlertidige Nationalitetsbeviser.
2. Losningsforholdene i St. Petersburg.
3. Kostreglement for norske Skibe.
4. Salg om Bord af berusende Drikke til Mandskabet.
5. Norske Hyrekontrakter.
6. Den norske Fiskeeksport til Spanien.
7. Toldklarering af Skibe i Kronstadt.
8. Toldklarering i Sverige.
9. Lov om tvungen Ulykkesforsikring.
10. Mønstringsforholdene i Norge.
11. Calais-Kutyemen.
12. Kutyeme ved Losning af Logwood i Havre.
13. Skibsmaaling.
14. Søvejsreglerne.
15. Toldpaalæg paa Skibe og Skibsinventar i Norge.
16. Certepartiformer o. s. v.

Disse Sager er bleven behandlede efter Omstændighedernes Krav, og flere er ved Foreningens Hjælp bleven ordnede paa en for Skibsfartens Interesse tilfredsstillende Maade. At gaa nærmere ind paa dem her vil blive altfor vidtløftigt og optage altfor megen Tid, og jeg skal derfor tillade mig at henvise til Foreningens Cirkulærer og Aarsberetninger, hvor disse har været Genstand for nærmere Omtale.

Om et Par af de ovennævnte Emner skal jeg dog tillade mig nogle specielle Bemærkninger, nemlig: Skibsmaaling, Søvejsreglerne.

### Skibsmaaling.

Som oplyst i sidste Søfartsmøde blev der med Hensyn til Skibsmaaling udsendt Andragender til den svenske, danske og norske Regering i Maj 1893 om, at Skibsmaalingssystemet forandredes derhen, „at det, som oprindeligt bestemt i Loven af 1873<sup>1)</sup>, bliver overensstemmende med de for den engelske Skibsmaaling gældende Regler“.

Den norske Regerings Svar er dateret 21. September 1893 og gaar ud paa Indførelse af de engelske Regler efter nærmere Bestemmelse.

Ved denne Resolution indførtes den engelske Regel, og denne traadte i Kraft 1. Oktober næstefter.

Det kgl. svenske Kommercekollegiums Svar er dateret 4. November 1893 og gaar ud paa, at Andragendet ikke for nærværende foranlediger noget Skridt fra Kollegiets Side.

Svaret fra Danmark er dateret 6. Januar 1894 og gik ud paa, at Toldbestyrelsen stadig har sin Opmærksomhed henvendt paa denne Sag. Ved Beslutning af Generaldirektoratet for Skattevæsenet af 10. Marts 1895 indførtes derpaa den britiske Regel i Danmark fra 1. Oktober næstefter.

<sup>1)</sup> Saaledes hedder det i Andragendet til den norske Regering. Alle 3 Andragender er enslydende, blot med saadan Forskel, som var nødvendig paa Grund af Spørgsmaalets forskellige Stilling i de 3 Lande.

Den engelske Regel er gældende i Norge, Danmark, Finland, Tyskland, England, Frankrig, Italien, Østerrig-Ungarn, Amerikas forenede Stater, Den Argentinske Republik, Hayti og Japan.

#### Søvejsreglerne.

Ved en Artikel i Cirkulære Nr. 48 for Marts 1895 gjordes Medlemmerne bekendt med de paatænkte nye Regler for Lydsignaler i Taage og opfordredes til at udtale sig derom. De indkomne Svar publiceredes ved Cirkulære Nr. 49 for Juni 1895; Svarene gik nærmest imod nogen Forandring af det bestaaende.

Ved Cirkulære Nr. 56 for August 1896 udgik der paa Foranledning af Liverpool Skibsrederforening paany en Opfordring til Udtalelser. Man aftrykte samtidig som Bilag til Cirkulæret en Oversættelse af nævnte Forenings Brochure i denne Anledning.

Samtidig henstillede man til Regeringerne i de 3 skandinaviske Lande at udsætte med Indførelsen af de nye Regler, indtil man havde hørt Fagmænds Udtalelser.

Dette var overensstemmende med den Beslutning, som blev fattet i Bestyrelsesmødet den 11. August 1896.

Spørgsmaalet drøftedes dernæst videre i Bestyrelsesmøde den 9. December 1896 med det Resultat, at man den 14. December henvendte sig til de skandinaviske Landes Regeringer om at opfordre Board of Trade til at frafalde sit Forslag.

Dette Andragende, saavel som de indkomne Udtalelser, der nærmest gik ud paa Bibeholdelse af det bestaaende, og den norske Regerings Svar aftryktes som Bilag til Cirkulære Nr. 58 for December 1896 og i Cirkulære Nr. 59.

Resultatet blev, som bekendt, at nye Regler traadte i Kraft den 1. Juli d. A., Washingtonkonferencens oprindelige Forslag er dog ikke uforandret vedtaget, Antallet af de foreslaede Taagesignaler er bleven betydelig reduceret.

#### Af Sager

i Tiden efter det 3die Søfartsmøde (Juli 1893 til Juli 1897) har ialt foreligget 928 Henvendelser til Foreningen i forskellige Anliggender, saasom:

Liggedagsaffærer, Assurancesager, Annulering af Certepartier, Certepartibrud, Certepartidisputer, Adressekommissioner, Kollisionssager, Havarisager, Fragtdisputer, Arrest af Skib, Beslaglæggelse af Last, Skade paa Personer, Short delivery, Lægtringsspørgsmaal o. s. v. o. s. v. og er der af de ordnede Sager indkommet ved Opgør, dels i Mindelighed, dels ad retslig Vej Kr. 380,000. 00, medens man for nærværende har under Behandling i de forskellige Verdensdele 150 Sager, hvoraf 31 Processer.

#### Procesafdelingen

traadte som ovenfor nævnt i Kraft i Marts 1895, og Tilslutningen er stadig bleven større.

Den begyndte med 250000 Tons, tæller nu 380000 og har vist sig at være af stor Betydning, ikke alene for dens Medlemmer, men ogsaa for Foreningens Prestige.

Men med Hensyn til Opfattelsen af denne Afdelings Hensigt og Forstaaelsen af dens Love synes der at herske adskillig Uklarhed blandt Rederne. Mange indmelde deres Skibe i begge Afdelinger først efter at de er kommet i Forlegenhed og mener, at de ved da at erlægge et Aars Kontingent, faar Ret til straks at nyde godt af de Rettigheder, som Afdelingerne yder deres Medlemmer. Saaledes kan det selvfølgelig ikke være.

Foreningen beskytter sine Medlemmer, naar de kommer i Proces, men ikke Redere, som melder sig ind, fordi de er komne i Processer.

Saa har enkelte Medlemmer af denne Afdeling den Opfattelse, at de er berettigede til fri Sagførsel i hvilken som helst Sag. Men dette er langt fra Tilfældet.

Lovene lægger det under Bestyrelsen at afgøre, om en Proces skal overtages af Foreningen; herom fatter denne Beslutning for hvert enkelt Tilfælde.

Det har aldrig været Meningen med Procesafdelingen, at den skulde paatage sig tvivlsomme Processer, men kun at den med al den Kraft, som pekuniær gensidig Støtte og moralsk Prestige giver, skulde drive saadanne Sager igennem, som Bestyrelsen fandt egnede dertil, men som Enkeltmand af pekuniære Grunde maatte opgive. Jeg har villet benytte Anledningen her til at gøre opmærksom paa de nævnte Misforstaaelser, idet jeg haaber, at en klarere Opfattelse af de berørte Pnukter vil lede til en almindeligere Tilslutning til Foreningen og dens Procesafdeling.

#### Foreningens Cirkulærer

udsendes regelmæssig.

Deres Indhold har gaaet ud paa at gøre Medlemmerne bekendt med skadelige Certeparti- og Befrægtnings-Klausuler, Havneforhold, Domsresultater o. s. v.

Foreningen tæller 710 Medlemmer, med en samlet Tonnage af 753,876 Tons, hvoraf fra Sverige 62926, fra Danmark 130,821, fra Finland 2,001, fra Norge 538,145.

#### Protection & Indemnity

Afdelingen besluttede Bestyrelsen paa et Møde i Gøteborg 28. Maj d. A. at lade træde i Kraft den 1. Januar 1898, forudsat at tilstrækkelig Tonnage indtegnedes.

#### Bestyrelsen.

Denne bestaar for Danmark af følgende Herrer:

Grosserer Ad. Carl, Kjøbenhavn,  
Direktør Peter L. Fisker, Kjøbenhavn,  
Konsul D. Lauritzen, Esbjerg,  
Grosserer Carl H. Melchior, Kjøbenhavn,  
Skibsreder N. Petersen, Marstal.

Tilslut vil jeg tillade mig at bemærke, at det af ovenanførte vel maa fremgaa, at der virkelig var Trang til en saadan Forening, og at Stifterne af denne har haft den rette Opfattelse heraf.

Det vilde være ønskeligt, om det vilde gaa op for enhver Skibsreder, at det er i hans egen Interesse at slutte sig til den.

## Søulykker i Juni Maaned 1897.

(Efter Meddelelse fra Bureau Veritas.)

#### Sejlskibe.

7 amerikanske, 12 britiske, 1 dansk, 1 hollandsk, 2 franske, 1 tysk, 1 græsk, 3 italienske, 14 norske, 2 russiske; ialt 44.

#### Dampskibe.

1 østrigsk, 1 belgisk, 8 britiske, 2 hollandske, 2 tyske, 3 norske, 1 russisk; ialt 18.

#### Aarsager til Forlisene.

#### Sejlskibe.

Stranding 22, Kollision 5, Ild 6, Sunkne 5, Forladte 1, Kondemnation 2, Savnede 3; ialt 44.

#### Dampskibe.

Stranding 6, Kollision 7, Ild 2, Sunkne 3; ialt 18.

## Fragtmarkedet.

Telegrafen har været i ivrig Virksomhed den sidste Uge, fra alle Kanter er Tilbudene strømmede ind til Rederierne og Befrægtningssagenterne; men de afsluttede Forretninger staar ikke i Forhold til Anstrengelsen eller til de manges Forsøg paa at bjærge Provisionen; og vi

kunne kun henholde os til vore tidligere Udtalelser: „det er kostbart at være Mellemand, naar Raterne stiger.“ Vi sporer imidlertid nu i de sidste Dage, hvad vi forøvrigt beklager, en vis Slaphed; dermed er ikke sagt, at Markedet i Realiteten er gaaet tilbage, tvertimod; men det synes som om de mange Mellemands hidtil ihærdige Arbejdskraft ved stadig at møde Afslag paa Afslag er svækket noget, som om man begynder at tabe Humøret ved stadig at skulle telegrafere og offerere forgæves uden at faa Valuta for de udlagte Penge eller se Resultaterne forme sig efter det daglige Slid; man er ganske naturligt bleven noget træt og man synes at foretrække sammen med Rederierne at afvente Sagerne naturlige Udvikling. Ugens Befragtninger have da været ringere end ventet, men Fragterne ere holdte oppe og ere ikke dalede i nogen Branche, tvertimod synes Sortehavet paany lidt fastere, selv om man kan tælle, uden større Vanskelighed, de afsluttede Forretninger dernede fra. Amerika lover stadig godt, specielt fra Nordhavnene baade til C. f. o. og paa „berth terms“, og Bomuldsfragterne ere ogsaa stigende fra Charleston og Savannah, der er sluttet 35/ September Oktober Lastning. Fremdeles begynder der at komme Liv i Befragtningerne fra Galveston og New-Orleans, hvorfra der søges Tonnage til dansk Havn til 15/ nett charter Oktober-November Lastning; og Afladerne ere stadig villige til at kontrahere for flere Rejser helt til Februar Afladning. Østersøen er stadig fast. Petersborg giver 1/3 à 1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> til London for any size, 1/6 Rotterdam og her have Befragtningerne været talrige. Rundt over hele Fragtmarkedet hviler forøvrigt en berettiget Tiltro til Efteraarsmaanederne, og Rederierne har nu selv i deres Haand at benytte sig af den allerede begyndte Bedring, saaledes at de gode Forhaabninger ikke slaas ned ved en forceret Udbydning af Tonnage for senere Terminer. Man bør holde øjen og kun dække sig den enkelte Rejse og i sidste Øjeblik; man løber sikkert ingen Risiko derved.

Fra Amerika er der i de sidste Dage sluttet Northern range 15000 quarters 4/ Middelhavet, Option 3/6 C. f. o. Fra Galveston til U-K. Continent 1600 Tons N. R. 1/31 Oktober 38/9. Der noteres Philadelphia—Danmark 3/6 én, 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> to Havne, Baltimore—Danmark 3/6 September Lastning. Paa „berth terms“ gives Northern range 2/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Antwerpen, Amsterdam, Rotterdam eller Dunkirk, 3/ Havre, Hamburg, August Lastning. Baltimore—Antwerpen 3/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> September. Virginia 3/ Picked ports, 3/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Hamburg, September. Galveston—Havre 3/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. New Orleans—Antwerpen 3/3, Kjøbenhavn 3/6 à 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> September. For Bomuld noteres, Charleston—Liverpool 35/, Genua eller Barcelona 40/. Savannah U-K. Continent 35/. Træ fra Quebec til London giver 47/6. Stykgodslaster f. Eks. fra New York til Newcastle betales med 14/6 à 15/ pr. Ton Dødvægt. Ud til Amerika noteres fra Hamburg til Charleston 7/6 à 7/9, Hamburg—Montreal giver 8/ Sukker.

Kulmarkedet har holdt sig nogenlunde uforandret, til Middelhavet er f. Eks. sluttet fra Methil 7/3 til Aleksandria; Barcelona giver 8/. Fra Leith til Genua betales 6/9 Venedig, Triest 8/. Til Østersøen staar Raterne temmelig faste. Fra Firth of Forth betales 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> til Kjøbenhavn for 2000 Tons Baade, til Provinshavne er fragtet til 5/ à 5/3, alt efter Størrelsen og Dybgaendet. Til Rostock betales 5/6, Königsberg 6/, Memel 5/. Der er ikke afgjort faa Befragtninger i denne Branche, men som tidligere berørt holder Modtagerne noget igen, grundet paa Høsten.

Østersøen er som opgivet fast, og vore Baade finde rigelig Beskæftigelse baade indenfor Skagen og til Kontinentpladserne; det vil være overflødigt at citere Raterne paany, da disse nævntes udførligt i sidste Artikel.

Forinden vi slutter skulle vi berøre Fragterne for

Smaasejlere, specielt i indenrigsk Fart. Her har i den senere Tid været en livlig Befragtning, hovedsagelig til Provinshavne fra Kjøbenhavn. Fragterne er i Dag 13 à 14 Øre pr. Centner Korn Kjøbenhavn—dansk Øhavn, 14 à 15 Øre jydsk Havn nordligst Aarhus, 15 à 16 Øre jydsk Havn nordligst Frederikshavn. Til tyske Havne som Colberg, hvortil der er afskibet større Partier Mais, betales 17<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Pfennige pr. Centner, og hertil kan stadig sluttet. Yderligere findes de sædvanlige Cementlaster fra Aalborg og Mariagerfjord til Hovedstaden, samt Fosfat Lasterne, f. Eks. fra Kastrup til de forskellige mindre Pladser til de en Gang hævdvundne normale Rater. Vi venter i denne Branche blandt Smaasejlere et godt Efteraar, naar Kornet fra de forskellige mindre Pladser skal samles til Bunke for den større Eksport.

D'Hrr. Hänschell & Co., Barbados, meddele os den 24. Juli:

Siden vor sidste Fragtberetning, dateret 26. Juni, har her stadig været Knaphed paa Tonnage, og som en Følge deraf har Befragtningerne i den forløbne Maaned været faa. Den vestindiske Sukkerhøst er sluttet for i Aar, men paa uogle af Øerne, som Trinidad, Antigua, St. Croix og Porto Rico, findes endnu Beholdninger, der venter paa Afskibning.

Der er stadig god Efterspørgsel efter Skibe til Logwood og Mahogni Ladninger, og vi savne i høj Grad Skibe af passende Størrelse til Sukker herfra til Liverpool og fra St. Croix til Kjøbenhavn, til Rom fra Jamaica og Martinique til London og Havre, til Ceder fra Tuxpan, Mahogni fra Tobasco og St. Domingo, Kokusnødder fra Trinidad o. s. v.

Sæsonen for Naval Stores fra U. S. atlantiske Havne er nu begyndt, og vi notere i Dag 2/9 Harpiks og 1/3 ekstra for Terpentint med 5 pCt. prim., men vi vente sikkert inden længe at se Raterne stige til 3/.

Lumber-Fragterne til River Plate, Brasilien og Europa ere faste med en mindre Stigning siden vor sidste Beretning.

Skibe, der komme hertil i Øjeblikket, vil let finde Beskæftigelse hjem over til nogenlunde gode Rater.

## Fra danske Skibsførere.

En Vestkyst-Rejse med Bark „Hans“.

Vi have modtaget følgende:

Vi afsejlede med Bark „Hans“ d. 20. August 1896, bestemt til Corinto, Nicaragua, med en Ladning Stykgods. Den 20. November om Morgenen havde vi Kap Horn i Nord 14 Kml.; vi havde da om Formiddagen fint Vejr, jevn Kuling af SSV., og vi laa pænt langs med Landet af Hermiten Isle. Vi fik da pludselig Stille og fik Skuden vendt SO. over; Strømmen satte imidlertid NV. over, sættende os mod Land; vi fik da Skuden rundt igen, liggende V. t. S. over, dog nærmede vi os stadig Landet; vi fik hurtig Kæderne isjæklede og Baadene klargjorte; Jollen udsattes og 4 Mand i den for at bugserede; vi skar stærkt efter SV.-Pynten af Øen, som vi vare ca. 2 Kml. af; bugserede da VSV. ud, som bragte os langs og fri af Pynten, samtidig indsatte en let Brise af SO., saa vi hurtig fjernede os fra Landet, og snart var vi udenfor al Fare, styrende SV. t. S. ud; Brisen var stadig tiltagende. Efter S-Direction skulde Strømmen sætte Øst over langs Landet; derimod fandt vi hele Formiddagen, at den satte den modsatte Vej, NV. over, og samtidig mod Land, som vel for en Del hjalp til, at der var en let Dønning fra SV. Min Hensigt var at løbe langs Landet med det pæne Vejr og den sydlige Vind, samtidig Strømmen med og Udsigt til godt Vejr, som jo vilde have befordret Rejsen en god Del, om det ej var blevet saa pludselig stille, og den

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 32.

Kjøbenhavn, Torsdag den 12. August 1897.

4. Aarg.

**INDHOLD:** Om en Revision af Søloven. — Taagesignalet paa Due-Odde. — Nordisk Skibsredertforening. — Søulykker i Juni Maaned. — Fragtmarkedet. — Fra danske Skibsførere. — Foreningsmeddelelser. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

DANISH  
Pure Condensed Milk.  
The **MILKY-WAY** Brand.  
In Taste & Colour like new Milk.  
Highest Medical References.



Registered TRADE MARK  
PURE DANISH CONDENSED MILK.  
PATENT FIELSTRUP.

\* NEW INVENTION \*  
The Danish Milk Condensing Co.  
Factories & Head Office 8 Vestergade,  
COPENHAGEN.  
Telegr. Adr.: Anglodan. Code ABC.

**Ankere & Kjæder,  
Tougværk** og alle  
**Skibs-Inventarier**  
anbefales fra Lager.  
**John Forbæchs Eftf.,**  
St. Annæ Plads 19 & 21.

## Forlang altid Otto Mønsted's Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

**Holdbar**

**Fortrinlig Kvalitet**

**Smørfarvet**

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne  
ved Henvendelse til Fabriken

**SOUTHALL**

near LONDON.

**Overretssagfører J. WESTENGAARD,**  
Vestervoldgade 2, København V. Telefon 3424.

Som Repræsentant for forskellige *1ste Klases* Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe, Varer** og **Frugt** til billige faste Præmier. **Subagenter** antages i forskellige Provinsbyer.

**Alfred Christensen,**  
Assurance-Afdeling,  
Amaliegade 24.

**AXEL E. AAMODT.**  
18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.  
*Lager af Papir og Konvolutter  
fra danske og fremmede  
Fabrikker.*

**Aut. Forhryringsagenter,**  
Kjøbenhavn.

**F. Jepsen,** Nyhavn 23.  
**W. H. Wulff,** Toldbodg. 15.  
**A. C. Grell,** Toldbodg. 16.

**YOCARINI CIGARETTE** 100 Stk. 2 Kr. Verdensberømt  
**TOBAKKEN** pr. Pd. 5 Kr. og billig.  
kun ægte **Vilh. Jørgensen.** Østergade 61. **en gros**

Teaktræ

AKTIESELSKABET  
**DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI**  
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.  
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.  
**TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.**

Teaktræ

**J. H. Fechtenburg & Co.,**  
St. Thomas,  
anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering  
henhørende.

## Prima røgede Skinker.

Store Partier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker  
40—60 Øre pr. Pd. efter Størrelse samt alle Slags prima  
ferske, saltede og røgede Victualievarer anbefales til  
**meget lave Priser.**

**Højbroplads 12** ved Gammelstrand.  
Videreförhandling: S. JOHANNESSON, Hauserpl. 32.

Telefon 2618.

Telegr.-Adr.: Nilsson 167.

## CARL NILSSON.

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.  
**Amaliegade 36. København K.**

(forhen Amaliegade 37).  
Største Lager her paa Pladsen af alle Sorter Maskin- og Cylinder-Oljer, Smørelser  
og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige Artikler for Dampmaskiner.

### Eneforhandling af:

Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil. Zynkara.  
(Til Forebyggelse af Tæring, Syre- og Kedelstensdannelse). Angus' Special Pak-  
ninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent Kamelhaars Drivremme.  
\*Kerasha\*. Patent Træ-Remskiver.

**Holm & Wonsild,**  
Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.  
Kjøbenhavn og Lübeck.

**Norsk MARGARINE** fra **Aug. Pellerin fls & Co.** i Christiania  
faas hos D'Herrer Handlende og fra Agenturet **Ladegaardsvej 13.**

# HAMBURG

## PRIMA BUNKER-KUL.

BD. BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephone:  
 FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d</sup>.

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier

samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:

Alte Gröningerstrasse 12 1.

Telegr.-Adr.: Dicotto. Telefon: 3999.

Agent for Kjøbenhavn:

JOHS. BÜLOW, Zinnsgade 4. Ø.

## EMIL G. v. HÖVELING. HAMBURG.

(TELEGR.-ADR.: COMPOST.)

### PATENTFARVE

for Skibsbunde og Jærnkonstruktioner imod Rust og imod Bevoksning. Leve-  
 randør til mange af de største Damp- og Sejlskibsrederier, Ene-Leverandør  
 til den kejserlige tyske Marine.

NB. For Træskibsbunde særlig virksom Patentfarve imod Bevoksning og  
 imod Orm, strygefærdig til umiddelbar Brug.

Agenter og Lagre i: Bergen, Bremerhavn, Elsfleth, Flensburg, Stettin, Rotter-  
 dam, Antwerpen, Dünkirchen, Genua etc.

Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:

Kapt. CARL HAVEMANN, Kjøbenhavn, Amaliegade 31.

I England under Firma British Antifouling Composition and Paint  
 Company Ld. 32 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik i Barking ved London

Agenter og Lagre i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull,  
 Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama,  
 Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney,  
 Mauritius etc.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
 KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephone  
 267.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

## Nienstædt & Co.

(Kunstindustri-Museum):

Lager af amerik., engelske, franske og tyske Værktøjmaskiner.  
 Værktøj, File, engl., svensk og tysk Staal. File ophugges.

## NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde.

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

## HÄNSCHELL & C<sup>o</sup>.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører  
 Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Laste-  
 pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra  
 Lossepladsen i Europa til vore Banquiers, Herr Brødr. Trier  
 i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

## Bunkerkul

faaes billigst og hurtigst i Sundet fra vor Kulhulk  
 Lydia.

The Sound Coal Hulk Lim.

## P. Otzen & Thorstenson,

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Manometre. \* Vacuummetre. \* Tællemaskiner.

Reparationer udføres.

Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpeklapper etc.

Fabrik:

Ryesgade 105.

Kontor og Lager:

Gothersgade 24.

## EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1833.

Telegraphic address \*SVITZER\*.

Agents for Great Britain. { O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
 Newcastle o/Tyne.  
 telegraphic address: „Jürgenson“.  
 R. W. SHEPARD & Co.  
 London E. C. 70 Cornhill.  
 telegraphic address: „Hobdell“.

The company maintains stations at the following  
 ports, where a salvage boat will be stationed, always  
 ready to leave at short notice.

COPENHAGEN	„SVITZER“.
KASTRUP	„HØYER“.
ELSINORE	„SWITZERGOTTLIEB“.
KORSØR	„JØRGENSEN“.
ALBUEN (LAALAND)	„GUNNERSEN“.
FREDERIKSHAVN	„SVITZERLUND“.
GOTHENBURG (SWEDEN)	„ELFVÆRSSION“.
GREIFSWALD (GERMANY)	„SPRUTH“.

The company's boat „Em. Z. Svitzer“ — in conjunc-  
 tion with the boats belonging to the Northern Salvage  
 Company of Hamburg, vis s/s „Berthilde“, s/s „Berger  
 Wilhelm“ and s/s „Neva“ — operates in the Mediter-  
 ranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea &  
 Red-sea).

## CARL KRARUP,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“, „J. P. Dillberg“,  
 og „Falken“ i Farten

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationerne samt

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

## Om en Revision af Søloven.

Der foreligger fra det nordiske Søfartsmøde i Stockholm saa udførlige Referater af Forhandlingerne, at man kan danne sig et tydeligt Billede af deres Gang og af den Maade, hvorpaa deres Resultater fremkom. Det falder straks i Øjnene, at det af tre danske Søfarts-Foreninger rejste Spørgsmaal om en Revision af de nordiske Sølove hørte til dem, der vakte mest Interesse. Dette er naturligt, saa vist som det uden Tvivl kunde haft ikke ringe Betydning, om Mødet i denne Sag havde indtaget et udpræget Standpunkt — og selv de Forhandlinger, Mødet førte om den, turde have deres Betydning ved dens frentidige Behandling.

Nærværende Indsender havde, forinden Mødet, Lejlighed til her i Bladet at henstille til de danske Delegerede at støtte Dansk Sejlskibsrederi-Forenings vel motiverede Forslag om at foreslaa Nedsættelsen af en Kommission med den Opgave at søge gennemført de Ændringer i de nordiske Rigers Sølove, der maa siges af praktiske Hensyn at være ønskelige, og som kunne foretages uden i væsentlig Grad at forrykke Grundlaget for de bestaaende Sølove. Det er med Glæde, at jeg konstaterer, at denne Opfordring blev fulgt; de Repræsentanter for danske Foreninger, der havde Ordet, støttede alle dette Forslag, og ingen af de danske Delegerede udtalte sig imod det. Det maa her udtrykkeligt fremhæves, at den eneste Jurist fra Danmark, der havde Ordet, Professor V. Bentzon, ligeledes ydede Forslaget om en Revision sin Støtte. Dette bør af to Grunde særlig fremhæves, for det første fordi det er glædeligt, at dette fra praktisk Side fremkomne Forslag fandt en saa værdifuld Støtte fra juridisk Side, for det andet fordi baade danske og norske Blade have udtalt, at Professor Bentzon nærmest udtalte sig imod Ønsket om en Revision. Det maa overfor disse Udtalelser bestemt fastholdes, at Professorens Foredrag ingen Tvivl lader tilbage om, at han ansaa det fremsatte Forslag for betimeligt, og det er ganske ufatteligt, hvorledes man har kunnet forstaa det anderledes. Jeg nævner blot, for at godtgøre Rigtigheden af denne Opfattelse, at Professor Bentzon bl. a. udtalte: „Jeg maa indtrængende anbefale Tanken om en Revision af vore Sølove, forudsat at den varsomt stræber at rette enkelte Fejl og Uoverensstemmelser, men i Hovedsagen bliver ved det bestaaende“; og senere: „Men hermed være det ingenlunde sagt, at ikke flere af de Ændringer, som fordres, ere af den største praktiske Betydning og vilde betegne utvivlsomme Forbedringer af Loven“, samt „en saadan Revision og dens Gavnlighed er en naturlig Ting“; og endelig i Slutningen af Foredraget: „Af det, jeg nu har bemærket, fremgaar det, at en Revision bør ske gennem en Kommission, hvori praktiske Folk med Kendskab til Søfarten have Sæde; det gælder netop væsentlig Livets Kritik af Loven.“\*)

Det maa meget beklages, at det fra dansk Side saaledes fremsatte Forslag fik en noget ublid Medfart. Dette

skyldes uden Tvivl for en ikke ringe Del den uheldige Behandlingsmaade, Forslaget blev undergivet fra svensk Side. Det var ikke nogen god Idé, Hr. Kaptajn Wallenberg af Stockholm havde, da han foreslog en Resolution, der omtrent havde samme Ordlyd, som den danske, men afveg fra den i det væsentlige Punkt, at den henstillede til Regeringerne at foretage en Revision af Sølovene „paa det Tidspunkt, som de finde passende“; det er klart, at den praktiske Betydning, man kunde haabe, at en saadan Resolutions Vedtagelse vilde faa, i høj Grad svækkedes ved denne uheldige Henstilling til Regeringerne om selv at vælge det „passende“ Tidspunkt — i Stedet for det danske Forslag, der kort og klart sagde, at nu tiltrængtes en Revision og derfor burde den foretages. Det bør ikke forundre, at det — efter at det danske Forslag, formentlig af Høflighedshensyn, var taget tilbage — ikke lykkedes at samle et Flertal om det valne svenske Forslag. Men det maa beklages, at Mødets Forhandlinger om denne Sag saaledes bleve resultatløse.

Spørgsmaalet om en Revision af Søloven bør dog ikke dø hen, og det turde vise sig, at det dog har haft sin ikke ringe Betydning, at det er blevet rejst paa det nordiske Søfartsmøde. Det maa fastholdes — til Trods for de Udtalelser i modsat Retning, der paa Mødet faldt fra norsk og svensk Side — at der i den nordiske Søfartsstand næres et levende Ønske om en saadan Revision, og vi tro ikke, at de Herrer, der paa Mødet talte imod den, repræsentere nogen Opinion i anden Retning. Søloven har ikke ved sin Tilblivelse faaet en Affattelse, der tilfredsstiller det praktiske Livs Krav; den er, som det med Rette blev sagt paa Mødet, et smukt juridisk Arbejde, og den er, hvad der er mere værd, en Lov, der i de fleste Retninger betegner saa store Fremskridt, at sikkert ingen ønsker at komme bort fra den og det Grundlag, hvorpaa den hviler. Men 'den fik ikke ved sin Tilblivelse den praktiske Tillempning, som den burde have haft, og som den nu paa en Række vigtige Punkter haardt savner. I den danske Rigsdag er Skibsfarten, som bekendt, ikke saa stærkt repræsenteret, at den kunde influere synderligt paa Lovens Affattelse, og en Række Ændringer af praktisk Natur, som Folketingsmand Chr. Hage ønskede foretaget, opgaves igen, for ikke at hindre en Affattelse, der faldt sammen med Sølovscommissionens og dermed med de i Norge og Sverige fremsatte Forslag. I Sverige blev Loven jaget igennem Rigsdagen næsten uden Omtale, og end ikke de to Repræsentanter, Skibsfarten har i denne, synes at have haft synderligt at sige om den. Hvorledes det gik i Norge, er mig ikke bekendt, men faktisk er det, at Indvendingerne, der senere ere rejste mod Loven, ikke have været mindst talrige fra norsk Side.

Det tør da med fuld Føje paastaas, at Søloven ikke — som saa at sige alle andre Love — i Rigsdagen har faaet den omhyggelige Behandling, som skulde lagt den til Rette for det praktiske Liv. Naar man derfor nu fra Skibsfartens Side fordrer en Revision, saa er de

\* Jvf. Referatet i „Dansk Søfartstidende“ for 8. Juli d. A.

ikke nogen utidlig Reformiver, men det er Kravet om at faa en Indflydelse paa Loven, der kan gøre den tilpas for praktisk Brug. Det maa haabes, at de danske Foreninger, der have rejst Sagen, ogsaa fremdeles ville arbejde for dens Gennemførelse, helst i Forstaaelse med

norske og svenske Organisationer, saa at det i saa høj Grad ønskelige Fællesskab mellem de tre Lande paa dette Omraade kan blive bevaret og udviklet. Et saadant Arbejde vil, derom er der ingen Tvivl finde Sympati og Støtte i Søfartstanden i alle tre Riger. W.

## Taagesignalet paa Due-Odde.

Fra Fyrdirektøren have vi modtaget følgende:

Jeg skal herved anmode den ærede Redaktion om at optage følgende i Anledning af det Brev, Føreren af Galeasen „Nielsine“ af Marstal har indrykket i Deres ærede Blad af 5. August d. A. Nr. 31.

Ifølge den maanedlige Sirenerapporrt fra Due-Odde Fyr for Juli Maaned, hvilken Rapport er indkommen hertil den 4. August, har Fyrets Sirene været i Virksomhed den 17. Juli Eftm. fra Kl. 3 10 Min. til Kl. 4, altsaa paa den Tid, hvor nævnte Skibsfører har antaget, at Sirenen ikke har lydt. Efter de Klokkeslæt, der anføres i ovennævnte Brev, synes det, at Sirenen burde have lydt længere, men dette ligger sikkert i, at Klokkeslættene ikke ere anførte nøjagtig; der er nemlig ingen-somhelst Grund til at antage, at Taagesignalet skulde være standset før det var tilstrækkelig sigtbart, idet Fyrpersonalet har Ordre til at bruge Taagesignalet saa længe det kan være til Nytte for de Søfarende, hvorhos det er økonomisk interesseret i at bruge Taagesignalet. Er Taagesignalet sat i Gang, vil det sikkert blive holdt i Gang saa længe der er Brug for det.

At Taagesignalet ikke har været hørt, ligger selvfølgelig i de atmosfæriske Forhold. Den Advarsel, Føreren af Galeasen „Nielsine“ giver sine Kolleger om, at de ikke altid kunne stole paa at komme til at høre Sirenen paa Due-Odde i usigtbart Vejr, er givet i Fyrlisten for alle Sireners Vedkommende; det er nemlig hyppig konstateret, at selv de kraftigste Taagesignaler jævnlig kun høres paa meget korte Afstande, et Forhold, der er ubekendt for mange Søfarende.

Med Understøttelse af det norske Fyrvesen har Professor Mohn i indeværende Aar udgivet en meget interessant Afhandling om Taagesignaler. For at skaffe den saa stor Udbredelse som mulig sælges den for 50 Øre. Denne Bog kan jeg paa det bedste anbefale enhver Skibsfører. Professor Mohn samler sine og andres Erfaringer om Brugen af Taagesignaler i nogle enkelte korte Regler, af hvilke jeg her skal anføre to:

„Husk paa, at Hørevidden af de kraftigste Signalapparater kan gaa ned til  $\frac{1}{4}$  Kvartmil (2  $\frac{1}{2}$  Kabellængder).“

„Naar Du gisser Dig betænkelig nær en Taagesignalstation, men ikke hører Lyden, da tro hellere, at Omstændighederne i Luften ere saadanne, som gør Hørevidden særlig kort, end at Betjeningen paa Stationen ikke gør sin Pligt.“

Harde Hr. Skibsfører P. Petersen kendt disse Regler, havde han ikke uden Grund beskyldt andre for Pligtforsømmelse.

H. V. Ravn.

## Nordisk Skibsreder-Forening.

Vi gengive nedenfor, efter Anmodning, det af Hr. Bestyrer Frøderichsen paa det nordiske Søfartsmøde i Stockholm afholdte Foredrag om denne Forening.

Siden det 3die nordiske Søfartsmøde, der afholdtes Christiania Juli 1893, har Foreningen fortsat sit Ar-

bejde i Skibsfartens Interesse i samme Spor som tidligere med Undtagelse af, at man siden den Tid har oprettet inden Foreningen en Procesafdeling, som jeg senere skal komme tilbage til.

Af Emner af almindelig Interesse for Skibsfarten som Bestyrelsen har behandlet, dels i sine Møder, dels gennem skriftlige Udtalelser, skal jeg her kun nævne endel af de væsentligste:

1. Danske midlertidige Nationalitetsbeviser.
2. Losningsforholdene i St. Petersborg.
3. Kostreglement for norske Skibe.
4. Salg om Bord af berusende Drikke til Mandskabet.
5. Norske Hyrekontrakter.
6. Den norske Fiskeeksport til Spanien.
7. Toldklarering af Skibe i Kronstadt.
8. Toldklarering i Sverige.
9. Lov om tvungen Ulykkesforsikring.
10. Mønstringsforholdene i Norge.
11. Calais-Kutymen.
12. Kutyme ved Losning af Logwood i Havre.
13. Skibsmaaling.
14. Søvejsreglerne.
15. Toldpaalæg paa Skibe og Skibsinventar i Norge.
16. Certepartiformer o. s. v.

Disse Sager er bleven behandlede efter Omstændighedernes Krav, og flere er ved Foreningens Hjælp bleven ordnede paa en for Skibsfartens Interesse tilfredsstillende Maade. At gaa nærmere ind paa dem her vil blive altfor vidtløftigt og optage altfor megen Tid, og jeg skal derfor tillade mig at henvise til Foreningens Cirkulærer og Aarsberetninger, hvor disse har været Genstand for nærmere Omtale.

Om et Par af de ovennævnte Emner skal jeg dog tillade mig nogle specielle Bemærkninger, nemlig: Skibsmaaling, Søvejsreglerne.

### Skibsmaaling.

Som oplyst i sidste Søfartsmøde blev der med Hensyn til Skibsmaalinger udsendt Andragender til den svenske, danske og norske Regering i Maj 1893 om, at Skibsmaalingssystemet forandredes derhen, „at det, som oprindeligt bestemt i Loven af 1873<sup>1)</sup>, bliver overensstemmende med de for den engelske Skibsmaaling gældende Regler“.

Den norske Regerings Svar er dateret 21. September 1893 og gaar ud paa Indførelse af de engelske Regler efter nærmere Bestemmelse.

Ved denne Resolution indførtes den engelske Regel, og denne traadte i Kraft 1. Oktober næstefter.

Det kgl. svenske Kommercekollegiums Svar er dateret 4. November 1893 og gaar ud paa, at Andragendet ikke for nærværende foranlediger noget Skridt fra Kollegiets Side.

Svaret fra Danmark er dateret 6. Januar 1894 og gik ud paa, at Toldbestyrelsen stadig har sin Opmærksomhed henvendt paa denne Sag. Ved Beslutning af Generaldirektoratet for Skattevæsenet af 10. Marts 1895 indførtes derpaa den britiske Regel i Danmark fra 1. Oktober næstefter.

<sup>1)</sup> Saaledes hedder det i Andragendet til den norske Regering. Alle 3 Andragender er enslydende, blot med saadan Forskel, som var nødvendig paa Grund af Spørgsmaalets forskellige Stilling i de 3 Lande.



Den engelske Regel er gældende i Norge, Danmark, Finland, Tyskland, England, Frankrig, Italien, Østerrig-Ungarn, Amerikas forenede Stater, Den Argentinske Republik, Hayti og Japan.

#### Søvejsreglerne.

Ved en Artikel i Cirkulære Nr. 48 for Marts 1895 gjordes Medlemmerne bekendt med de paatænkte nye Regler for Lydsignaler i Taage og opfordredes til at udtale sig derom. De indkomne Svar publiceredes ved Cirkulære Nr. 49 for Juni 1895; Svarene gik nærmest imod nogen Forandring af det bestaaende.

Ved Cirkulære Nr. 56 for August 1896 udgik der paa Foranledning af Liverpool Skibsrederforening paany en Opfordring til Udtalelser. Man aftrykte samtidig som Bilag til Cirkulæret en Oversættelse af nævnte Forenings Brochure i denne Anledning.

Samtidig henstillede man til Regeringerne i de 3 skandinaviske Lande at udsætte med Indførelsen af de nye Regler, indtil man havde hørt Fagmænds Udtalelser. Dette var overensstemmende med den Beslutning, som blev fattet i Bestyrelsesmødet den 11. August 1896.

Spørgsmaalet drøftedes dernæst videre i Bestyrelsesmøde den 9. December 1896 med det Resultat, at man den 14. December henvendte sig til de skandinaviske Landes Regeringer om at opfordre Board of Trade til at frafalde sit Forslag.

Dette Andragende, saavel som de indkomne Udtalelser, der nærmest gik ud paa Bibeholdelse af det bestaaende, og den norske Regerings Svar aftryktes som Bilag til Cirkulære Nr. 58 for December 1896 og i Cirkulære Nr. 59.

Resultatet blev, som bekendt, at nye Regler traadte i Kraft den 1. Juli d. A., Washingtonkonferencens oprindelige Forslag er dog ikke uforandret vedtaget, Antallet af de foreslaaede Taagesignaler er bleven betydelig reduceret.

#### Af Sager

i Tiden efter det 3die Søfartsmøde (Juli 1893 til Juli 1897) har ialt foreligget 928 Henvendelser til Foreningen i forskellige Anliggender, saasom:

Liggedagsaffærer, Assurancesager, Annulering af Certepartier, Certepartibrud, Certepartidisputer, Adresse-kommissioner, Kollisionssager, Havarissager, Fragtdisputer, Arrest af Skib, Beslaglæggelse af Last, Skade paa Personer, Short delivery, Lægtringsspørgsmaal o. s. v. o. s. v. og er der af de ordnede Sager indkommet ved Opgør, dels i Mindelighed, dels ad retslig Vej Kr. 380,000. 00, medens man for nærværende har under Behandling i de forskellige Verdensdele 150 Sager, hvoraf 31 Processer.

#### Procesafdelingen

traadte som ovenfor nævnt i Kraft i Marts 1895, og Tilslutningen er stadig bleven større.

Den begyndte med 250000 Tons, tæller nu 380000 og har vist sig at være af stor Betydning, ikke alene for dens Medlemmer, men ogsaa for Foreningens Prestige.

Men med Hensyn til Opfattelsen af denne Afdelings Hensigt og Forstaaelsen af dens Love synes der at herske adskillig Uklarhed blandt Rederne. Mange indmelde deres Skibe i begge Afdelinger først efter at de er kommet i Forlegenhed og mener, at de ved da at erlægge et Aars Kontingent, faar Ret til straks at nyde godt af de Rettigheder, som Afdelingerne yder deres Medlemmer. Saaledes kan det selvfølgelig ikke være.

Foreningen beskytter sine Medlemmer, naar de kommer i Proces, men ikke Redere, som melder sig ind, fordi de er komne i Processer.

Saa har enkelte Medlemmer af denne Afdeling den Opfattelse, at de er berettigede til fri Sagførsel i hvilken-somhelst Sag. Men dette er langtfra Tilfældet.

Lovene lægger det under Bestyrelsen at afgøre, om en Proces skal overtages af Foreningen; herom fatter denne Beslutning for hvert enkelt Tilfælde.

Det har aldrig været Meningen med Procesafdelingen, at den skulde paatage sig tvivlsomme Processer, men kun at den med al den Kraft, som pekuniær gensidig Støtte og moralsk Prestige giver, skulde drive saadanne Sager igennem, som Bestyrelsen fandt egnede dertil, men som Enkeltmand af pekuniære Grunde maatte opgive. Jeg har villet benytte Anledningen her til at gøre opmærksom paa de nævnte Misforstaaelser, idet jeg haaber, at en klarere Opfattelse af de berørte Pnukter vil lede til en almindeligere Tilslutning til Foreningen og dens Procesafdeling.

#### Foreningens Cirkulærer

udsendes regelmæssig.

Deres Indhold har gaaet ud paa at gøre Medlemmerne bekendt med skadelige Certeparti- og Befrsgtnings-Klausuler, Havneforhold, Domsresultater o. s. v.

Foreningen tæller 710 Medlemmer, med en samlet Tonnage af 753,876 Tons, hvoraf fra Sverige 62926, fra Danmark 130,821, fra Finland 2,001, fra Norge 538,145.

#### Protection & Indemnity

Afdelingen besluttede Bestyrelsen paa et Møde i Gøteborg 28. Maj d. A. at lade træde i Kraft den 1. Januar 1898, forudsat at tilstrækkelig Tonnage indtegnedes.

#### Bestyrelsen.

Denne bestaar for Danmark af følgende Herrer:

Grosserer Ad. Carl, Kjøbenhavn,  
Direktør Peter L. Fisker, Kjøbenhavn,  
Konsul D. Lauritzen, Esbjerg,  
Grosserer Carl H. Melchior, Kjøbenhavn,  
Skibsreder N. Petersen, Marstal.

Tilslut vil jeg tillade mig at bemærke, at det af ovenanførte vel maa fremgaa, at der virkelig var Trang til en saadan Forening, og at Stifterne af denne har haft den rette Opfattelse heraf.

Det vilde være ønskeligt, om det vilde gaa op for enhver Skibsreder, at det er i hans egen Interesse at slutte sig til den.

## Søulykker i Juni Maaned 1897.

(Efter Meddelelse fra Bureau Veritas.)

#### Sejlskibe.

7 amerikanske, 12 britiske, 1 dansk, 1 hollandsk, 2 franske, 1 tysk, 1 græsk, 3 italienske, 14 norske, 2 russiske; ialt 44.

#### Dampskibe.

1 østrigsk, 1 belgisk, 8 britiske, 2 hollandske, 2 tyske, 3 norske, 1 russisk; ialt 18.

#### Aarsager til Forlisene.

#### Sejlskibe.

Stranding 22, Kollision 5, Ild 6, Sunkne 5, Forladte 1, Kondemnation 2, Savnede 3; ialt 44.

#### Dampskibe.

Stranding 6, Kollision 7, Ild 2, Sunkne 3; ialt 18.

## Fragtmarkedet.

Telegrafen har været i ivrig Virksomhed den sidste Uge, fra alle Kanter er Tilbudene strømmende ind til Rederierne og Befragtningssagenterne; men de afsluttede Forretninger staar ikke i Forhold til Anstrengelsen eller til de manges Forsøg paa at bjerge Provisionen; og vi

kunne kun henholde os til vore tidligere Udtalelser: „det er kostbart at være Mellemand, naar Raterne stiger.“ Vi sporer imidlertid nu i de sidste Dage, hvad vi forøvrigt beklager, en vis Slaphed; dermed er ikke sagt, at Markedet i Realiteten er gaaet tilbage, tvertimod; men det synes som om de mange Mellemands hidtil ihærdige Arbejdskraft ved stadig at møde Afslag paa Afslag er svækket noget, som om man begynder at tabe Humøret ved stadig at skulle telegrafere og offerere forgæves uden at faa Valuta for de udlagte Penge eller se Resultaterne forme sig efter det daglige Slid; man er ganske naturligt bleven noget træt og man synes at foretrække sammen med Rederierne at afvente Sagernes naturlige Udvikling. Ugens Befragtninger have da været ringere end ventet, men Fragterne ere holdte oppe og ere ikke dalede i nogen Branche, tvertimod synes Sortehavet paany lidt fastere, selv om man kan tælle, uden større Vanskelighed, de afsluttede Forretninger dernede fra. Amerika lover stadig godt, specielt fra Nordhavnene baade til C. f. o. og paa „berth terms“, og Bomuldsfragterne ere ogsaa stigende fra Charleston og Savannah, der er sluttet 35/ September Oktober Lastning. Fremdeles begynder der at komme Liv i Befragtningerne fra Galveston og New-Orleans, hvorfra der søges Tonnage til dansk Havn til 15/ nett charter Oktober-November Lastning; og Afladerne ere stadig villige til at kontrahere for flere Rejser helt til Februar Afladning. Østersøen er stadig fast. Petersborg giver 1/3 à 1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> til London for any size, 1/6 Rotterdam og her have Befragtningerne været talrige. Rundt over hele Fragtmarkedet hviler forøvrigt en berettiget Tiltro til Efteraarsmaanederne, og Rederierne har nu selv i deres Haand at benytte sig af den allerede begyndte Bedring, saaledes at de gode Forhaabninger ikke slaas ned ved en forforceret Udbydning af Tonnage for senere Terminer. Man bør holde igen og kun dække sig den enkelte Rejse og i sidste Øjeblik; man løber sikkert ingen Risiko derved.

Fra Amerika er der i de sidste Dage sluttet Northern range 15000 quarters 4/ Middelhavet, Option 3/6 C. f. o. Fra Galveston til U-K. Continent 1600 Tons N. R. 1/31 Oktober 38/9. Der noteres Philadelphia—Danmark 3/6 én, 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> to Havne, Baltimore—Danmark 3/6 September Lastning. Paa „berth terms“ gives Northern range 2/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Antwerpen, Amsterdam, Rotterdam eller Dunkirk, 3/ Havre, Hamburg, August Lastning. Baltimore—Antwerpen 3/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> September. Virginia 3/ Picked ports, 3/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Hamburg, September. Galveston—Havre 3/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. New Orleans—Antwerpen 3/3, Kjøbenhavn 3/6 à 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> September. For Bomuld noteres, Charleston—Liverpool 35/, Genua eller Barcelona 40/. Savannah U-K. Continent 35/. Træ fra Quebec til London giver 47/6. Stykgodslaster f. Eks. fra New York til Newcastle betales med 14/6 à 15/ pr. Ton Dødvægt. Ud til Amerika noteres fra Hamburg til Charleston 7/6 à 7/9, Hamburg—Montreal giver 8/ Sukker.

Kulmarkedet har holdt sig nogenlunde uforandret, til Middelhavet er f. Eks. sluttet fra Methil 7/3 til Aleksandria; Barcelona giver 8/. Fra Leith til Genua betales 6/9 Venedig, Triest 8/. Til Østersøen staa Raterne temmelig faste. Fra Firth of Forth betales 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> til Kjøbenhavn for 2000 Tons Baade, til Provinshavne er fragtet til 5/ à 5/3, alt efter Størrelsen og Dybgaendet. Til Rostock betales 5/6, Königsberg 6/, Memel 5/. Der er ikke afgjort faa Befragtninger i denne Branche, men som tidligere berørt holder Modtagerne noget igen, grundet paa Høsten.

Østersøen er som opgivet fast, og vore Baade finde rigelig Beskæftigelse baade indenfor Skagen og til Kontinentpladserne; det vil være overflødigt at citere Raterne paany, da disse nævntes udførligt i sidste Artikel.

Forinden vi slutter skulle vi berøre Fragterne for

Smaasejlere, specielt i indenrigsk Part. Her har i den senere Tid været en livlig Befragtning, hovedsagelig til Provinshavne fra Kjøbenhavn. Fragterne er i Dag 13 à 14 Øre pr. Centner Korn Kjøbenhavn—dansk Øhavn, 14 à 15 Øre jydsk Havn nordligst Aarhus, 15 à 16 Øre jydsk Havn nordligst Frederikshavn. Til tyske Havne som Colberg, hvortil der er afskibet større Partier Mais, betales 17<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Pfennige pr. Centner, og hertil kan stadig sluttet. Yderligere findes de sædvanlige Cementlaster fra Aalborg og Mariagerfjord til Hovedstaden, samt Fosfat Lasterne, f. Eks. fra Kastrup til de forskellige mindre Pladser til de en Gang hævdundne normale Rater. Vi venter i denne Branche blandt Smaasejlere et godt Efteraar, naar Kornet fra de forskellige mindre Pladser skal samles til Bunke for den større Eksport.

D'Hrr. Hänschell & Co., Barbados, meddele os den 24. Juli:

Siden vor sidste Fragtberetning, dateret 26. Juni, har her stadig været Knaphed paa Tonnage, og som en Følge deraf har Befragtningerne i den forløbne Maaned været faa. Den vestindiske Sukkerhøst er sluttet for i Aar, men paa uogle af Øerne, som Trinidad, Antigua, St. Croix og Porto Rico, findes endnu Beholdninger, der venter paa Afskibning.

Der er stadig god Efterspørgsel efter Skibe til Logwood og Mahogni Ladninger, og vi savne i høj Grad Skibe af passende Størrelse til Sukker herfra til Liverpool og fra St. Croix til Kjøbenhavn, til Rom fra Jamaica og Martinique til London og Havre, til Ceder fra Tuxpan, Mahogni fra Tobasco og St. Domingo, Kokusnødder fra Trinidad o. s. v.

Sæsonen for Naval Stores fra U. S. atlantiske Havne er nu begyndt, og vi notere i Dag 2/9 Harpiks og 1/3 ekstra for Terpentin med 5 pCt. prim., men vi vente sikkert inden længe at se Raterne stige til 3/.

Lumber-Fragterne til River Plate, Brasilien og Europa ere faste med en mindre Stigning siden vor sidste Beretning.

Skibe, der komme hertil i Øjeblikket, vil let finde Beskæftigelse hjem over til nogenlunde gode Rater.

## Fra danske Skibsførere.

En Vestkyst-Rejse med Bark „Hans“.

Vi have modtaget følgende:

Vi afsejlede med Bark „Hans“ d. 20. August 1896, bestemt til Corinto, Nicaragua, med en Ladning Stykgods. Den 20. November om Morgenen havde vi Kap Horn i Nord 14 Kml.; vi havde da om Formiddagen fint Vejr, jevn Kuling af SSV., og vi laa pænt langs med Landet af Hermiten Isle. Vi fik da pludselig Stille og fik Skuden vendt SO. over; Strømmen satte imidlertid NV. over, sættende os mod Land; vi fik da Skuden rundt igen, liggende V. t. S. over, dog nærmede vi os stadig Landet; vi fik hurtig Kæderne isjæklede og Baadene klargjorte; Jollen udsattes og 4 Mand i den for at bugserede; vi skar stærkt efter SV.-Pynten af Øen, som vi vare ca. 2 Kml. af; bugserede da VSV. ud, som bragte os langs og fri af Pynten, samtidig indsatte en let Brise af SO., saa vi hurtig fjernede os fra Landet, og snart var vi udenfor al Fare, styrende SV. t. S. ud; Brisen var stadig tiltagende. Efter S-Direction skulde Strømmen sætte Øst over langs Landet; derimod fandt vi hele Formiddagen, at den satte den modsatte Vej, NV. over, og samtidig mod Land, som vel for en Del hjalp til, at der var en let Dønning fra SV. Min Hensigt var at løbe langs Landet med det pæne Vejr og den sydlige Vind, samtidig Strømmen med og Udsigt til godt Vejr, som jo vilde have befordret Rejsen en god Del, om det ej var blevet saa pludselig stille, og den

anden Bov vilde knap have bragt os fri af Kap Horn; men efter min Erfaring advarer jeg mod at komme dette Land for nær, især naar det ikke er med nordlige Vinde. Om Aftenen havde vi allerede udloben saa megen Distance, at vi saa „Diego Ramirez“ i SSO.  $\frac{1}{4}$  O. og „Ildefonso“ i NV. t. V.  $\frac{1}{2}$  V. Den 4. December passerede vi vest om „Mas a Fuera“ i ca. 15 Kml. Afstand; „Mas a Fuera“ hører jo til „Juan Fernandes“ Gruppen, og rejser sig op til en Højde af 6000 Fod; Toppen saas meget tydelig, ellers lagrer Skyerne sig for det meste over Bjærgene; der skal være godt med fersk Vand og Brænde; om den for Tiden er beboet, er mig ubekendt. I Aaret 1835 fandtes der 10 a 12 Personer (free Settlers fra Chili); der dyrkedes da aarlig ca. 800 bushels Kartofler, foruden andre Grøntsager. Sælhundene havde deres Tilhold paa Øen og Beboerne fra „Juan Fernandes“ droge dertil i Saisonen og opnaaede indtil 2000 Skind aarlig. Disse Øer ere jo bekendte fra Romanen „Robinson Crusoe“ alias Alexander Selkirk, som opholdt sig paa „Juan Fernandes“ i 4 Aar og 4 Mdr., og som blev optaget af Kapt. Woodes Rogers i Februar 1709. Den 3. Januar 97 om Morgenen saas Vulkanen „Viejo“ i N. t. O. ca. 40 Kml. Afstand, Vinden, ONO., var da afflauet meget, men der lagdes dog godt op efter „Corinto.“ Mandag d. 4. Jan. om Morgenen Kl. 7 $\frac{1}{2}$  ankrede vi ca. 1 Kml. af Fyrtaarnet paa „Cardon Isld.“ i 4 $\frac{3}{4}$  Fv. Vand (Taarnet i O. t. S.  $\frac{1}{2}$  S.). Ebben løb ca. 1 $\frac{1}{2}$  Knobs Fart. Kl. 8 kom Lodsens om Bord, og Kl. 10 fik vi lidt Søbrise af SSV., lettede Anker, og Kl. 12 $\frac{1}{2}$  ankrede vi i „Corinto“ Havn, tværs af Hr. E. Palazios Bro, med 137 Dages Rejse; senere paa Eftermiddagen forløjede Skibet for 30 Fv. paa hvert Anker. „Corinto“, som er den vigtigste Søstad paa Nicaraguas Vestkyst, har et Indbyggerantal af ca. 1000 og er stadig i Tiltagende; den er nem at finde, da det 5670 Fod høje Vulkan-Bjerg „Viejo“ ligger lige i NO. t. N. Retning fra Indsejlingen og er et eksellent Mærke; samtidig er „Cardon Isle“ let kendelig paa dens røde, brune Kulør, og Fyret ses i en Afstand af 14 Kml.; der er en god Ankergrund overalt udenfor, især i Norther-Tiden, naar man maa vente for at komme ind, som kun lader sig udføre med Vinde fra Søen (Cardon Channel bruges kun). (Sluttes.)

## Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Indmeldelse i Foreningen kan ske til Kredsbestyrelsernes Formænd:

Skibsreder M. N. Fischer, Vejle; Konsul J. Hintze, Rønne; Kaptajn Jacob Holm, Kjøbenhavn; Havnefoged Carl E. Møller, Svendborg; Agent N. Petersen, Marstal; Havnefoged A. P. Rasmussen, Nykjøbing, Jyll.; Konsul Rechnitzer, Aalborg; Kaptajn J. H. Svarrer, Nordby, Fane.

### „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“'s Sagførere.

Aalborg.....	Sagfører	<i>Knud Petersen og Henrik Knudsen.</i>
Aarhus.....	—	<i>A. Andresen.</i>
Assens.....	—	<i>J. Jørgensen.</i>
Esbjerg.....	—	<i>J. Clausen.</i>
Faaborg.....	—	<i>J. Amtoft.</i>
Fredericia.....	—	<i>E. Thiellesen.</i>
Frederikshavn..	—	<i>N. Petersen.</i>
Horsens.....	Overretssagfører	<i>Schouenborg.</i>
Kjøbenhavn.....	Højesteretsagfører	<i>Ludvig Arntzen.</i>
Kolding.....	Overretssagfører	<i>H. C. Bennetzen.</i>
Marstal.....	Sagfører	<i>H. P. Nielsen.</i>
Middelfart.....	—	<i>Philip Hansen.</i>
Næstved.....	—	<i>H. Mauritzen.</i>
Nyborg.....	—	<i>Chr. Quist.</i>
Nykjøbing Jyll.	—	<i>P. P. Salling.</i>
Odense.....	—	<i>E. Kiørboe og C. Knudsen.</i>
Randers.....	—	<i>Reinholdt-Poulsen.</i>
Rønne.....	—	<i>Janus Olsen.</i>
Svendborg.....	Overretssagfører	<i>J. Jacobsen.</i>
Thisted.....	Sagfører	<i>Niels Lyhne.</i>
Vejle.....	Overretssagfører	<i>F. Knudsen.</i>

## Ugens Havarier.

Adrishaign, Dpsk. af London, kom d. 4. ds. paa Rejsen fra St. Petersburg til Rotterdam med Korn paa Grund paa Lillegrund. Flot med Assistance af Svitzers. Losser og reparerer her.

Niord, Dpsk. af Randers, blev d. 5. ds. indslæbt til Shields af Dpsk. Kronen, tilhørende „Det forenede Dampskibsselskab“. Niord havde Maskinskade.

Rolf, Dpsk., indkom d. 3. ds. til Kristianssand med brækket Skruetakse. Dampere, der var paa Rejsen fra Stockton til Hjemstedet med Klid, reparerer i Kristianssand.

Hermia, Dpsk. af Kbhvn., indkom d. 8. ds. hertil paa Rejsen fra Kiel i Ballast til Riga. Skibet havde udfør Bornholm brækket Højtryksstangen.

## Fra Sø og Land.

Til Redaktionen for „Dansk Søfartstidende“!

I den ærede Tidendes førstuddkommende Nummer bedes optaget følgende:

„Bestyrelsen for „Maskinmestrenes Forening“ har hermed den Ære at meddele, at der i det den 1ste August d. A. udkomne Nummer af „Tidsskrift for Maskinvæsen“ findes optaget et Gensvar paa den i „Dansk Søfartstidende“ for 15de Juli d. A. indeholdte Artikel: „Lønningsforholdene i vore Dampskibe“.

Ærbødigst

P. B. V.  
W. Andersen,  
p. t. Formand.

**Udstilling af nautiske Instrumenter.** Londons Skibsfører-Forening har organiseret en Udstilling af Navigations-Instrumenter i Fishmonger Hall, London Bridge, der aabnedes Onsdagen d. 4de ds. Udstillingen, hvis særlige Øjemed er at paavise Forbedringerne, som de nautiske Instrumenter ere undergaaede i Løbet af Dronning Viktorias 60-aarige Regering, skal være meget interessant og er bleven støttet af flere offentlige Institutioner saavel som af Private, der er i Besiddelse af større Instrumentsamlinger.

**Howaldtswerke, Kiel.** Lørdag d. 7de ds. løb Nybygning Nr. 300 af Stablen paa nævnte Værft. Nr. 300 er bygget for „The Chinese Engineering and Mining Co.“ i Tientsin, Kina, og er bestemt til Kul- og Passagerfart ved den kinesiske Kyst. Skibet har følgende Dimensioner:

Længde 265', Bredde 42', Dybde 22' 11 $\frac{3}{4}$ ", Dybdegaaende 14', med en Bæreevne 2,000 Tons, Maskinkraft 1,100 I. H. K., Hurtighed ladet 10 Knob.

Howaldtswerke har i Tidsrummet 1877—1896 i Alt bygget 316 Skibe paa tilsammen 112,059 Tons og med 70,700 I. H. K.

I Regnskabsaaret 1896—97 har Howaldtswerke leveret, resp. haft i Arbejde, 11 Skibe og 3 Flydedokker paa tilsammen 28,070 Tons og med 9,970 I. H. K.

I 1877 beskæftigede Værftet 280 Arbejdere, medens Antallet nu er vokset til 1850.

I Dagens Anledning afholdt Howaldtswerke en Festlighed.

Det er i Aar 80 Aar siden, at den første Dampers sejlede ud fra Hamburg, nemlig „Lady of the Lake“, der den 24de Juli 1817 afsejlede fra Hamburg til Yarmouth. Den var kommen fra England i Juni 1816 og havde saaledes ligget 13 Maaneder i Havnen. Det var imidlertid først i Aaret 1825, at der blev stiftet en regelmæssig Dampskibsforbindelse mellem London, Amsterdam og Hamburg. Siden den Gang

har Udviklingen tiltaget saaledes, at 106 regelmæssige Linjer for Øjeblikket ere knyttede til Hamburgs Havn; af disse ere 54 tyske.

**Nord-Østersø-Kanalen** er i Aarets 2det Kvartal (fra 1ste April til 30te Juni) bleven passeret af 7,309 Skibe med en samlet Tonnage af 589,240 R. T.; i samme Tidsrum i 1896 blev Kanalen passeret af 5,188 Skibe med 400,847 R. T. Afgifterne vare respektive 286,049 og 221,904 Mark. I Juni Maaned gik 2,513 Skibe, repræsenterende 212,075 Tons, igennem Kanalen imod 2,007 Skibe med 148,437 Tons i Fjor.

**Nyt Dampskib.** Fra Flensborg Skibsværft løb d. 7. ds. en til der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft Kosmos i Hamburg under Bygning værende Damper af Stablen. Den har følgende Dimensioner 370' × 46' × 29' 9" og fik Navnet „Itauri“.

**Retfelse.** I vort sidste Nummer staar i Artiklen „Kjøbenhavns nye Havnelement“, S. 245, 1ste Spalte, Lin. 6 f. n., fejlagtig „Sejlbaade“, skal være „Lejebaade“.

Almindelig dansk Vare- og Industrielotteris 5. Trækning begynder Onsdag den 18. August. I Henhold til den nye Plan, der er traadt i Kraft ved indeværende Series Begyndelse, vil der, paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 100,000 Lodder, blive fordelt et Antal af ialt 52,000 Gevinster saaledes, at gennemsnitlig ikke alene Halvdelen af samtlige Lodder, men yderligere 2,000 Stkr. derover faar Gevinst i Series Løb, medens et større Antal Nummere i tvende forskellige Rækkefølger efter en stæde stigende Skala erholde Gevinst i hver Trækning, hvorom for 5. Træknings Vedkommende henvises til Lotteriets Bekendtgørelser.

Publikums Opmærksomhed henledes paa, at enhver, som i 5. Trækning deltager i Spillet, derved erhverver sig Ret til at erholde sin Lodseddel fornyet til 6. Trækning, hvori fordeles 20,500 Gevinster til Værdi 285,307 Kroner, alene mod Betaling af Fornylsesprisen til denne Trækning, medens derimod den, der først indtræder i Spillet til 6. Trækning, maa betale Indskudssummen baade til 5. og 6. Trækning, foruden Stempelafgifter til 6. Trækning, med ialt 5 Kr. 50 Øre. For nye Spillere er det derfor særdeles fordelagtig nu til 5. Trækning at indtræde i Spillet.

Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

*Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.*

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Alexandra, Rohde, ankom til Antwerpen 26. Juli, bestemt til New Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, pass. Ouessant 7. August, bestemt til Genua. — Antwerpen, Caroc, ankom til Odessa 7. Aug., bestemt til Novorossisk og Batoum. — Castor, Holm, afgik fra St. Petersburg 10. August, bestemt til Finland. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Cadiz 11. August, bestemt til Lissabon og Kbhvn. — Dagmar, Gade, afgik fra Kbhvn. 10. August, bestemt til Finland. — Douro, Brabrand, afgik fra Kbhvn. 6. August, bestemt til Oporto og Lissabon. — Georgios I, Kihl, pass. Pera 8. August, bestemt til Genua. — I. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Messina 11. August, bestemt til Denia, Malaga og Cadiz. — Kiev, Rabe, afgik fra Kbhvn. 7. August, bestemt til Finland. — Kursk, Staal, ankom til Bordeaux 2. August, bestemt til La Rochelle, Havre og Kbhvn. — Leopold II, Kruse, ankom til St. Petersburg 10. August. — Louisiana, Jensen, ankom til New-Orleans 6. August, bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Smyrna 5. August, bestemt til Stax og Algier. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra St. Petersburg 3. August, bestemt til Kbhvn. og Antwerpen. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Kbhvn. 10. August, bestemt til Antwerpen. — Omsk, Rasmussen, ankom til St. Petersburg 28. Juli, bestemt til Antwerpen. — Tejo, Fenger, afgik fra Lissabon 4. August, bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, afgik fra Kbhvn. 10. August, bestemt til St. Petersburg. — Viking, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 9. August, bestemt til Throindhjem. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Antwerpen 9. August, bestemt Odessa, Novorossisk og Batoum.

Anglo Dane, Kroman, afgik fra Antwerpen 8. August, bestemt til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 9. August, bestemt til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Michelsen, pass. Hanstholm 9. August, bestemt til Antwerpen. — Ceres, Corfitzon, afgik fra Kbhvn. 9. August, bestemt til Libau. — Charkow, Fischer, ankom til Hull 9. August, bestemt til Kbhvn. — Christian IX, Møllerup, pass. Hanstholm 10. August, Fm., bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Bay Schmidt, afgik fra Stavanger 10. August, bestemt til Arendal. — Constantin, Bloch, ankom til Libau 10. August, bestemt til London. — Frederik, Harboe, ankom til Pillau 9. August, bestemt til Kbhvn. — Georg, Petersen, ankom til Hamburg 9. August, bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Paaske, afgik fra Kbhvn. 4. August, bestemt til Manchester. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 9. August. — Louise, Gotsche, ankom til Hull 5. Aug., bestemt til Kbhvn. — Minsk, Olsen, ankom til Stettin 6. August, bestemt til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, afgik fra Libau 5. August, bestemt til London. — Moskov, Petersen, ankom til Riga 9. August, bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, ank. til Antwerpen 3. Aug., bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Antwerpen 7. August, bestemt til Frederikshavn. — Perm, Christensen, ankom til London 8. August, bestemt til Kbhvn. — Pregel, Egdiussen, ankom til Libau 6. August, bestemt til Kbhvn. — Romny, Lind, ankom til Kbhvn. 8. August, bestemt til Libau. — Thyra, Ryder, afgik fra Leith 22. Juli, bestemt til Færøerne og Island. — Valdemar, F. Sørensen, ankom til Riga 31. Juli, bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, H. F. Sørensen, ankom til Kbhvn. 9. August, bestemt til London. — Vesta, Svensson, ankom til Kbhvn. 10. August. — Maja, Jacobæus, afgik fra Kbhvn. 9. August, bestemt til Hamburg. — Ella, Erichsen, ankom til Danzig 5. August, bestemt til Kbhvn.

Ficaria, I. V. Fenger, afgik fra Kbhvn. 12. August, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Kofoed, afgik fra Newcastle 10. August, bestemt til Odense. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 11. August, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 11. August, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, J. Borries, afgik fra Odense 12. August, bestemt til Newcastle via Aarhus og Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 11. August, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebælt, J. P. Bay, afgik fra Newcastle 10. August, bestemt til Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 10. August, bestemt til Odense.

**Dannebrog.** Amalienborg, Schultz, ankom til Terneuzen 10. August. — Christiansborg, Petersen, afgik fra Kotka 6. August, bestemt til Terneuzen. — Frederiksborg, Kühl, ankom til Narva 5. August, bestemt til Rotterdam. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Stockholm 5. August. — Rosenborg, Fischer, afgik fra Lübeck 10. August. — Uranienborg, Olsen, afgik fra Honfleur 10. Aug., bestemt til Blyth. — Jomsborg, Schultz, afgik fra Nordmaling 6. August, bestemt til Dieppedalle. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Grangemouth 9. August.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Jægersborg, Andersen, afgik fra Skellefteå 7. August, bestemt til Terneuzen. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Skellefteå 8. Aug. — Skodsborg, Jensen, ankom til Terneuzen 8. August. — Guldborg, Schmidt, ankom til Grangemouth 9. August. — Tuborg, Hveissel, ankom til Dieppe 11. August.

**Esbjerg.** Nautik, Meinertz, ankom til Methil 8. August. — Neptun, Jessen, afgik fra Wiborg 6. August, bestemt til Antwerpen. — Nerma, Degn, afgik fra Esbjerg 7. Aug., ankom til Newsastle 9. August. — Nordsøen, Schmidt, afgik fra Kjøbenhavn 6. August, ankom til Sikeå 9. August.

**Urania.** Ekliptika, A. W. Callesen, afgik fra St. Petersburg 5. August, bestemt til Dünkirk. — Sirius, C. P. Jensen, ankom til Bollsta 6. August. — Saturn, J. Hansen, ankom til Burntisland 7. August, bestemt til Kiel. — Urania, Louis Lund, ankom til Kbhvn. 10. August. — Pallas, J. Christiansen, afgik fra Kbhvn. 7. August, bestemt til Reval.

**Nordseen.** Nordland, Svendsen, afgik fra Grangemouth 8. August, bestemt til Kbhvn. — Finland, Pii, afgik fra Kronstadt 1. August, bestemt til Antwerpen. — England, Petersen, lossere i Antwerpen. — Rusland, Albrechtsen, afgik fra Söderköping 3. August, bestemt til Antwerpen. — Tydskland, Jørgensen, afgik fra Uleåborg 4. August, bestemt til Fecamp. — Skotland, Branth, ankom til Windau 6. August.

**Anglo Dane.** Swarland, Andresen, afgik fra Bremen 6. August, bestemt til Warkworth.

**Kjøbenhavn.** Jylland, H. Jensen, afgik fra Tyne 4. Aug., bestemt til Reval. — Fyen, P. Hansen, afgik fra St. Petersburg 9. August, bestemt til Rotterdam. — Hafnia, O. Sørensen, afgik fra Sunderland 5. August, ankom til Kbhvn. 7. August. — Russia, A. Rasmussen, afgik fra Grangemouth 4. August, ank. til Kbhvn. 8. Aug. — Carl Hecksher, A. G.

Starck, afgik fra Dordrecht 4. Aug., ankom til Riga 9. Aug. — Dania, C. Troensegaard, afgik fra Norfolk 28. Juli, bestemt til Hamburg. — Normannia, A. Rasmussen, afgik fra Dordrecht 7. August, ankom til Tyne 8. August.

**Østersøen.** Yrsa, B. Larsen, afgik fra Sundswall 29. Juli, ankom til Peterhead 3. August. Rita, A. P. Skov, afgik fra London 8. August, ankom til Hull 9. August. — Patria, C. Andersen, afgik fra Amsterdam 5. August, ankom til West-hartlepool 6. August. — Cimbria, L. Storm-Hansen, afgik fra Luleå 1. August, ankom til Rotterdam 8. August.

**Union.** Olga, P. J. Jørgensen, afgik fra St. Petersborg 5. Aug., ankom til Aalborg 9. Aug. — Anglia, Edw. Eriksen, afgik fra Helsingør 31. Juli, ankom til St. Petersborg 3. Aug. — Scotia, H. Nielsen, afgik fra Garston 26. Juli, ankom til Archangelsk 6. August. — Frisia, N. N. Fisker, afgik fra Kbhvn. 7. August, ankom til Riga 10. August. — Gallia, N. L. Nielsen, afgik fra Wearmouth 5. August, ankom til Kbhvn. 8. Aug.

**Danmark.** Rolf, Hahn, ankom til Kbhvn. 8. August. — Thorvaldsen, Pii, ankom til Rotterdam 6. August. — Absalon, Predbjørn, afgik fra Sunderland 6. August, bestemt til Kronstadt. — Ansgar, Larsen, ankom til Hull 3. Aug. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Hamburg 24. Juli. — Hamlet, Sommer, ankom til Newcastle 7. Aug. — Helge, Matthiessen, afgik fra Ijo Royta (Uleåborg) 5. Aug., bestemt til Zaandam.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, afgik fra Kbhvn. 5. August, ankom til Riga 7. August. — Agnete, Jensen, ankom til Ghent 6. August. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kiel 5. August, ankom til Kbhvn. 7. August. — Alice, Kraemer, ankom til Ghent 7. August. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Burntisland 5. August, ankom til Kiel 9. August. — Bornholm, Jensen, afgik fra Reval 7. August, bestemt til Rotterdam. — Ajax, Brøsen, afgik fra Masned-sund 5. August, ankom til Kronstadt 8. August. — Göteborg, Madsen, ankom til Stockholm 4. August. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Grangemouth 7. August, bestemt til Karrebæksminde. — Nauta, Steen, ankom til W. Hartlepool 7. August. — Rønne, Hintze, afgik fra Fraserburgh 6. August, bestemt til Stettin. — Marstrand, Lund, afgik fra St. Petersborg 6. August, bestemt til Kallundborg. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Rønne 6. August, ankom til St. Petersborg 9. August.

**Thingvalla.** Island, Skjødt, afgik fra Kristianssand 5. August, bestemt til New-York. — Hekla, Laub, afgik fra Kristianssand 23. Juli, ankom til New-York 4. August. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra New-York 24. Juli, ankom til Kristiania 9. August, bestemt til Kbhvn.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Rotterdam 3. August, ankom til Blyth 4. August. — Frode, H. W. Wisberg, afgik fra Jacobsstad 29. Juli, ankom til Rouen 6. August. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Stettin 6. August, ankom til Riga 8. August. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Kbhvn. 5. August, ankom til Riga 8. August. — Svend, Chr. Holst, afgik fra Rotterdam 6. August, ankom til Blyth 8. August. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Kbhvn. 4. August, ankom til Reval 8. August. — Danmark, Th. Heintzelmann, afgik fra Rouen 5. August, ankom til Swansea 7. August. — Ragnar, Aug. S. Hveysel, afgik fra Stettin 6. August, ankom til Westerwik 7. August. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Blyth 5. August, ankom til Kbhvn. 8. August. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Kronstadt 1. August, ankom til Rotterdam 8. August. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Libau 5. August, ankom til Reval 7. August. — Harald, N. O. Risee, afgik fra Stettin 1. August, ankom til Narva 4. August. — Olaf, C. A. Jørgensen, afgik fra Kronstadt 8. August, ankom til Narva 9. August.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Alex. Shukoff, P. Stoltenberg, afgik fra Stettin 8. August, ankom til St. Petersborg 11. August. — H. Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra South-Shields 6. August, bestemt til Kronstadt. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Rotterdam 31. Juli, ankom til Kronstadt 6. August. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra Kronstadt 8. August, bestemt til Brake. — Russ, Chr. Jensen, afgik fra Hull 6. August, bestemt til Kronstadt.

**Heimdal.** Anine, J. Møller, afgik fra Kramfors 7. August. — Martha, A. V. Knudsen, afgik fra Rouen 7. August. — Helga, H. Chr. Lagesen, afgik fra Sundswall 7. August, bestemt til Hernøsand. — Kamma, B. Chr. Jørgensen, afgik fra Riga 30. Juli, ankom til Ghent 5. August.

### Sejlskibe.

**Fans, Nordby.** Claus, Hansen, ankom til St. Thomas 3. August fra Hamburg. — Elisabeth, Harrebye, sejlet fra Göteborg 5. August til Beira. — Copley, Struckmann, passeret

Anjer 6. Juli fra Sourabaya til London. — Alexandra, Nielsen, ankom til Corinto 1. August fra Acapulco. — Dorane, Rødgaard, ankom til Barbados 6. August fra Port Natal, skal lade i Cabaret. — Gladstone, Christiansen, sejlet 7. August fra Skutskär til Algoa Bay f. O. — Cingalese, Harrebye, ankom til Fernando 6. August fra East London.

**Svendborg.** Grethe, Hansen, ankom til Skejfteå 4. August. — Estrup, Andreasen, ankom til Wick 4. August. — Embla, Mikkelsen, ankom til Fecamp 5. August. — Laura, Fugel-sang, ankom til Middlesbro 7. August. — Anna Kirstine, Frandsen, ankom til Middlesbro 7. August. — Bellona, Petersen, ankom til Rouen 7. August. — Niels, Hansen, ankom til Yarmouth 9. August. — Valdemar, Andreasen, ankom til Berwick on Tweed 9. August.

**Rønne.** Rolf, Jacobsen, ankom til Kjøbenhavn 31. Juli. Nestved, Larsen, ankom til Rügenwalde 31. Juli. — Herm. Olsen, Jensen, ankom til Kjøbenhavn 31. Juli. — Anna Margrethe, Andersen, ankom til Kjøbenhavn 1. August. — Prøven, Bistrup, ankom til Stockholm 1. August. — Castor, Clausen, ankom til Kalmar 2. August. — Ane Cathrine, Hermansen, ankom til Kjøbenhavn 3. August. — Veset, Lund, ankom til Skien 3. August. — Freja, Bech, ankom til Karrebæksminde 3. August. — Coureer, Holm ankom til Windau 6. August.

**Chr. Simoni, Aalborg.** Kirstine, J. K. Jensen, ankom til South Alloa 7. August. — Caroline Smith, J. P. Ægdi-ussen, ankom til Sundsvall 8. August.

### Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich 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.), Kabel længder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

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

**Jyllands V.-Kyst. Limfjorden.** I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Højvandsstid:

Paa *Havrevlen* 11 Fod.

I *Kanalen* 11 Fod.

Paa *Fjordgrunden* 11 Fod.

**Kattegat. Jyllands Ø.-Kyst. Sandbjerg-Vig.** *Juelsminde* Havnefyrrer er midlertidig slukket.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Sverig. Stockholms Skjærgaard.** Uden for *Oxdjupet* ved *Oskar Fredriksborg* Fæstning kan i Slutningen af August og Begyndelsen af September 1897 ligge et Fartøj med rødt Flag. Dette er Signal for, at Skibe skulle vente uden for *Oxdjupet* eller i hvert Fald ikke passere det med over fire Knobs Fart.

**Bottniske Bugt. Gran Fyr** uden for *Gnarpe* skal eftersees. I den Tid brænder midlertidig et Lynfyrrer, der hver 5 Sekunder viser Et-Lyn af  $\frac{1}{4}$  S. Varighed. Iøvrigt er Fyret uforandret.

**Finland. Bottniske Bugt. Bjørneborg.** Fyret paa *Kallo* N.-Pynt er forandret saaledes, at Grunden *Holby Sten* ligger uden for den hvide Vinkel. Det viser nu hvidt To-Blink fra S. 39° V. til S. 49° V., hvidt, fast Lys fra S. 49° V. til S. 65° V. og rødt Et-Blink fra S. 65° V. gennem V. til N. 85° V.

**Finske Bugt. Wiborg.** Ved SØ.-Siden af 12 Fods Grunden *Kattegat* er i 23 Fod Vand udsat en hvid og rød Stage med en opadvendt over en nedadvendt Kost. Grundens Lægeste ligger 4 Kbl. N. for *Øen Piltäpaasi*. 60° 28' 44" N. Br. 27° 52' 30" Ø. Lgd.

Ved NØ.-Siden af 20 Fods Grunden *Gangut* er i 32 Fod Vand udsat en hvid og rød Stage med en opadvendt over en nedadvendt Kost og ved SV.-Siden i 35 Fod Vand en sort og hvid Stage med en nedadvendt over en opadvendt Kost. Grundens Lægeste ligger 1 $\frac{1}{2}$  Kml. N. 51° V. fra Pynt *Alvati-niemi*. 60° 29' 2" N. Br. 28° 24' 41" Ø. Lgd.

**Rusland.** En Bark er sunken mellem *Domesnäs* og *Pissen* Fyr, c.  $\frac{3}{4}$  Kml. fra *Sikrage*. Vraget er afmærket med en hvid Stage med sort Kost, der ligger fra *Schlitter* Baake i N. 32° V. og fra *Michaels Taarn, Pissen*, i N. 62° Ø.

**Tyskland.** Vraget af Tjalken „*Pietertji*“, som var sunket Ø. for *Funkenhagen*, er borttaget. Afmærkningen er ind-dragen.

**Femern.** Fra Midten af August til Udgangen af Oktober ligge i Farvandet omkring *Femern* mange Sildefiskefartøjer med Drivnet ude. Fartøjerne føre de betalede Lanterner og ligge altid i Læ af deres Næt.

**Lille-Bælt.** I *Als Sund* er fundet to Grunde. Den N.-lige med 13 Fod Vand ligger paa 54° 58' 22" N. Br. 9° 45' 34" Ø. Lgd., den S.-lige med 15 Fod Vand ligger paa 54° 58' 28" N. Br. 9° 45' 21" Ø. Lgd.

## Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Rusland. Onega Bugt.** En 8 Fods Grund er funden 1 $\frac{1}{2}$  Kml. N. 46° Ø. fra *Kalkojev*, Øen *Anzersk Ø.*-Pynt. 65° 10' N. Br. 36° 22' Ø. Lgd.

**Kandalak Bugt.** En Grund er funden 1 $\frac{1}{2}$  Kml. SV. for Øen *Vlasov*. 67° 4' 45" N. B. 32° 38' 0" Ø. Lgd.

**Norge.** Den 1. August 1897 ere følgende Fyr forandrede saaledes:

*Bjørnsund* Fyr lyser fra S. 42° V. gennem V. og N. til N. 78° Ø., fri S. om *Frøttene* og *Frøtteskær*. Lyset er rødt fra S. 42° V. til S. 62° V., fri N. om *Orholmhaagene*; hurtigblinkende fra N. 47° V., fri V. om *Søndre Klakken*, til N. 42° V., fri Ø. om *Nordre Klakken*, og fra N. 21° Ø., fri V. om *Terningen* og *Kolbeinsflua*, til N. 32° Ø., forøvrigt hvidt, fast. 62° 53' 45" N. Br. 6° 49' 25" Ø. Lgd.

*Tyrhaug* Fyr lyser fra N. 7° V. gennem N., Ø. og S. til S. 58° V. Lyset er hurtigblinkende fra S. 58° V. til S. 54° V., fri S. om *Edøskagen*, samt fra N. 69° Ø. til N. 59° Ø., over *Grisvaagskærene* og *Priskær*; rødt fra N. 39° Ø., fri Ø. om *Ramsøgalten*, gennem N. til N. 7° V.; forøvrigt hvidt, fast. Flammens Højde: 57 Fod. 45 Fod højt Fyrtaarn. 63° 18' 40" N. Br. 8° 14' 5" Ø. Lgd.

**Tyskland. Weser. Wremen.** Paa Grund af Uddybningsarbejder i *Dwarssgat* og i *Wurster Færvand* udlægges røde og sorte Tønder. Kystbeskyttelses Arbejderne ved *Eversand* og *Meyers Ledge* fortsættes. Paa *Eversand* er oprettet en Signalstation, der sender Skibes Signaler videre pr. Telegraf.

**Blexen.** Den hvide Baaketønde *Langblåtjen S.* ved S. Enden af *Blexen* Lededæmning skal have rød Topbetegnelse.

**Jade.** I *Wangeroog Færvand* er en rød Spirtønde med Kegel EE udlagt mellem Tønderne E og F. 53° 49' N. Br. 7° 59' Ø. Lgd.

**Holland.** I August og September 1897 afholdes Skydeøvelser ved *Helder*. Paa Fortet, hvorfra der skydes, hejses rødt Flag og Signalfag, der angive Retningen, hvori der skydes, saaledes: Et rødt og hvidt Flag betyder N., et sort Flag Ø., et hvidt og rødt Flag S., et hvidt Flag V., et hvidt og sort Flag NØ., et rødt og sort Flag SØ., et sort og hvidt Flag SV. og et sort og rødt Flag NV. Om Natten hejses to røde Lanterner paa Fort *Kijkduin* og Fartøjer ligge ude for at give Anvisning.

**Zuiderzee.** I *Middelgronden* er Stumptønde Nr. 3 a flyttet til 53° 1' 45" N. Br. 5° 18' 9" Ø. Lgd.

**England.** I den gravede Rende over *Portsmouth Harbour* Inder-Barre er Dybden nu kun 26 Fod.

Paa Yderenden af *Portland* Bølgebryder gives Taagesignal nu hver  $\frac{1}{2}$  Minut ved Kimen paa Klokken.

## Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**Frankrig.** I 1897 ombyttes *Cayeux* hvide, faste Fyr, ved det S.-lige Indløb til *Somme*, med et hvidt Lynfyr, der hver 5 Sekunder viser Et-Lyn af c.  $\frac{1}{2}$  s. Varighed. Flammens Højde: 48 Fod. Lysevnen: 19 Kml. Fyret vises fra et rundt Taarn, 16 Alen NØ. for det gamle Fyr.

Nærmere Meddelelse senere.

Ved *L'écamp* forlænges N.-Molen, hvorfor der i den Tid, Arbejdet varer, brænder nogle midlertidige Fyr ved Havnen.

## Nordlige Atlanterhav.

**Newfoundland.** Der findes nu intet Ledemærke for at staa ind i *St. Johns Harbor*, da det sorte, diamantformede Mærke paa „March and Sons“ Pakhus er borttaget.

## Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Kreta.** Fyret paa Kap *Sidero* er igen tændt.

## Kjøbenhavns Børskurs d. 11. Aug. 1897.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk.....	104 $\frac{1}{4}$	104	104 $\frac{1}{2}$
Thingvalla.....			12 $\frac{3}{4}$ 13 $\frac{1}{2}$
Danmark.....	91 $\frac{1}{2}$		91 $\frac{1}{4}$ 91 $\frac{1}{2}$
Norden.....	118		117 $\frac{3}{4}$ 118
Kjøbenhavn.....			98 $\frac{1}{2}$ 98 $\frac{3}{4}$
Carl.....	62 $\frac{1}{4}$		62 62 $\frac{1}{4}$
Dannebrog.....	112 $\frac{3}{4}$	113	112 $\frac{3}{4}$ 113
Skjold.....	81 $\frac{3}{4}$	82	81 $\frac{1}{2}$ 81 $\frac{3}{4}$
Helsingers Dampsk.....			40 $\frac{1}{2}$ 45
Østersøen.....			— —
Nordsøen.....			75 76
Torm.....			— —
Foren. Bugser-Selsk.....			85 90
Dansk-russisk Dampsk.....			— —
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk.....			— —
5% — —.....			— —
5% Thingvalla 1880.....			— —
5% — 1894.....			— —
5% Norden.....			— —
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats.....			— —
3 $\frac{1}{2}$ % uopsig. Stats.....		100 $\frac{1}{2}$	101 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk.....		94 $\frac{3}{4}$	95
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvns Kreditf.....		93	93 $\frac{1}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....		96	96 $\frac{1}{4}$
4% — — 6.....		97 $\frac{1}{2}$	98
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk. 3.....		99 $\frac{1}{2}$	101
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		158	159
Privatbank.....		123	123 $\frac{1}{2}$
Landmandsbank.....		126 $\frac{1}{2}$	128
Handelsbank.....		124 $\frac{3}{4}$	125
Burm. & Wain.....	104 $\frac{1}{4}$	104 $\frac{1}{2}$	104 104 $\frac{1}{4}$
Helsingers Jernsk.....		111	111 $\frac{1}{2}$
Sukkerfabr.....	91 $\frac{3}{4}$	91 $\frac{1}{2}$	91 $\frac{1}{2}$ 91 $\frac{3}{4}$
Bryggeri Aktier.....	115 $\frac{3}{4}$	115 $\frac{1}{2}$	115 $\frac{3}{4}$

## Vekselkurser.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	88.95	88.80
London.....	18.10	18.07
Paris.....	72.15	—
Amsterdam.....	150.15	—

## Notering paa Berlins Børs d. 10. Aug. 1897.

Russiske Noter.....	216.25
4% Russiske Consols.....	—
4 $\frac{1}{2}$ % — Boden Kredit.....	105.50
6% Mexikanske.....	98.10
5% Rumænske Stats.....	101.60
4% — — 1890.....	91.00

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 26,000, „Danmark“ 20,000, „Norden“ 16,000, „Kjøbenhavn“ 76,000, „Carl“ 86,000, „Dannebrog“ 12,000, „Skjold“ 60,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, Ved Stranden 16.

# Holm & Collerup,

## Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)  
og Frihavnen, B.

### Jærnskibs- og Maskinreparationer

udføres solidt, hurtigt og billigt.

## N. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

### Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

# OST · OST

3 ST. KIRKESTRÆDE 3

VICTOR PETERSEN

(LUDV. AAGAARDS EFTF.)



## E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: H U S T E D.



Hovedforhandler PETER BUCH, Vinhandel, Helmerhus 13.



E. ZUSCHLAG. Aquavit, Kjøbenhavn N.



Budz Møllers Eftf.,

AMAGERTORV 22,

KJØBENHAVN K.

## Skibs-Auktion.

Lørdag den 21. ds. Kl. 2/2 bliver ved offentlig Auktion, som afholdes paa Børsen, bortsolgt det efter Grundstødning hertil indbragte franske Barkskib „Louis F.“ af Marseille, dr. 309, 6<sup>e</sup> Reg. Tons, klassificeret i Aar i Veritas 5/6 — I — I, med alt ombordværende Inventarium samt Proviant, hvilken sidste dog sælges særskilt. Skibet ligger i Kalkbrænderihavnen og anv. af Styrmanden.

Kjøbenhavn, d. 10. Aug. 1897.

Hecksher & Søn.  
Amaliegade 23.

Udkommen er:

Praktisk Anvisning til at finde  
Bredden ved Maanens største Højde.

af

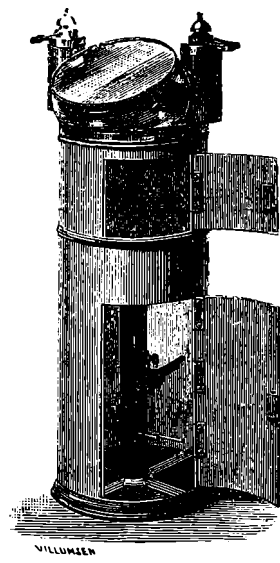
A. O. Tuxen og Aage V. Tuxen.

Svendborg Navigationskole.

2det Oflag.

Uddeles gratis gennem alle Landets Boglader.

## Cornelius Knudsens Etabl.,



Kjøbmagergade 37. 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.

Parallelinealer.

Marinekikkerter.

Complete Dykkerdragter.

PREMIERLØJTNANT CLAUSENS

Patent Universal Deflektor.

Reparationer udføres med Omlø.

Sølv-Statsmedalje og Guldustillingsmedalje: Lübeck 1895.

Guldmedalje: Industriudstillingen Malmø 1896.



Hovedkontor for Danmark

St. Kongensgade 24, Kjøbenhavn.

Harald O. Rist.

Ingen Ekstra-Præmie for Cycle-Kørsel.

Agenter antages.

Direkte Import  
en gros af amerikanske Træsorter.

Nød, Whitewood samt Eg ogsaa i spejlskaaren Vare, Mahogni i alle Dimensioner anbefales Forbrugere. Varerne ere prima og damptørrede og Priserne de billigste.

Telefon 3338.

EMIL HAMMELEV, Store Kongensgade 81, Bagb.

## HOLGER J. NIELSEN.

Lager af Værktøj, Metal & Isenkram for Metal-  
og Jærindustrien.

STUDIESTRÆDE 14.

Telefon 2597.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos  
Martin Nisson.

## Lange & Møllers

Bødkørværksted

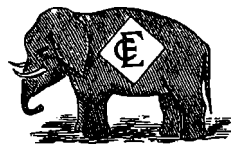
i

Kjøbenhavns Frihavn

anbefaler sig med alt  
Udearbejde samt alt færdigt  
Bødkerarbejde for Export

Alt Arbejde udføres af solide  
og øvede Folk.

VARE MÆRKE.



GRUNDLAGT 1774.

Gammel

## Kornbrændevin.

## J. EBERTH.

Sofiegade 14.

## Christianshavn.

## J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning.  
Leverandør i Skibsproviant.

Oprettet 1814.

Raadhusstræde Nr. 2 B,

Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),  
Kjøbenhavn K.



## EMIL SCHIOTT,

Glas- & Porcellæns-  
Forretning.

51 STORE KONGENSGADE 51

KJØBENHAVN K.

Telefon 4522.

Glas og Porcellæn udlejes.

## WM. R. SCHOU.

31. HAVNEGADE.

KJØBENHAVN K.

Telegramadresse: Rigstelefon:  
Willschou. Nr. 3876.

GENERALAGENT for

„POMERANIA“,  
See- und Fluss-Versicherungs-  
Gesellschaft i Stettin.

## Pumper,

udmærket egnede til Lastpumper.

Maskinfabrikken Rannje,

Mathæusgade 6.

# Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparationer af Jærn- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder. Værftet har 2 Tørdokker for Skibe af resp: 340 og 380 engl. Fods Længder samt Patentophalingsbedding for Skibe af indtil 800 Tons Egenvægt.

**Agentur**  
for udenlandske  
Søassurance-  
Selskaber.

Søforsikringsselskabet  
**ØRESUND,**  
MALMØ,

tegner Forsikringer ved  
**BERGH & OWEN,**  
Kjøbenhavn K.,  
Holmens Kanal 20.  
Telefon 97.  
Telegram-Adr. „Tonny“.

**Bjerre & Rømer,**  
Skibsmæglere.

Agenter for  
Kullens Enskilda Assurans-  
Förening.

**TH. SIMONSEN,**  
NYHAVN 57.  
SØLV MEDAILLE I MALMØ  
FOR LANTERNER.

Bekendtgørelse

fra

**Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.**

**21. Series**

5te Trækning begynder **Onsdag den 18de August 1897.**

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinstrække.		Hovedgevinstrække.		2. Præmiegevinstrække.	
1	Gevinst paa 1000 Kr.	1	Gevinst paa 2000 Kr.	1	Gevinst paa 1000 Kr.
1	750 -	1	1500 -	1	750 -
1	500 -	1	1000 -	1	500 -
2	300 -	2	600 -	2	300 -
7	150 -	7	300 -	7	150 -
60	100 -	60	200 -	60	100 -
90	60 -	90	100 -	90	60 -
130	25 -	130	50 -	130	25 -
100	10 -	100	20 -	100	10 -
2408	8 -	2408	10 -	2408	8 -

Desuden 450 Ekstragevinster à 10 Kr.

Ialt: 8,850 Gevinster.

I denne Trækning vil henholdsvis mindst 250 og 125 Nummere i Rækkefølge faa Gevinst.

Lodsedler til Trækningen sælges og fornyes overalt à 2 Kr. 60 Øre Stykket hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19, hvor Planen paa Forlangende udleveres gratis.

## LANDMANDSBANKEN

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



Kompas med Kew Certifikat.

**N. CHR. RØNNES**

SKIBSSNEDKERI.

TELEFONNUMMER C 1766.

ST. ANNÆGADE 3.

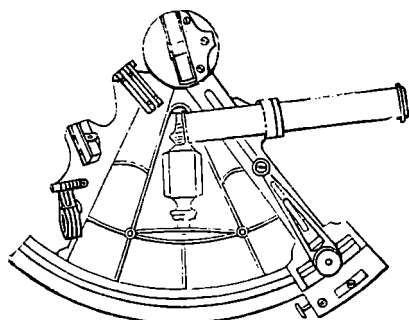
KJØBENHAVN C.

**Café van Zandt,**

St. Annæ Plads 6,  
Hjørnet af Strandstræde,  
Kjøbenhavn,  
anbefaler sin Restaurant fran-  
çais med alle Aarets  
Specialiteter.

H. J. Pedersen.

**Læge H. C. Lund,**  
Hud- og Kønssygdomme.  
Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg.  
gennem Porten. Tr. 10-11, 7-8  
Aften. Søn- og Helligdage 1-2.



Kikkertør,  
Compas,  
Sextanter,  
Skibsuhrer,  
Lommeuhrer,  
Barometre.

Laurits Kirkeby,  
26 Laxegade 26  
Etableret 1841.

**Fanø praktiske Sømandsskole.**

Saa vel Begyndere som unge Sømand optages til enhver Tid. Nærmere Oplysninger ved

**P. H. Clausen,**  
Nordby, Fanø.

**Carlsen, Nielsen & Co.**

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

◆ Enhver, der lider af Kønssygdommen **GONORRÉ** (Urinrørsbetændelse), tilraades An- vendelsen af **URETRAL**, ◆ det i Udlandet mest bekendte Middel til at sikre hurtig og fuldstændig Helbredelse, selv i vanskelige Tilfælde. I Dan- mark har Uretral opnaaet særdeles rosende **Anbefaling** fra **Dr. Gantzel's Klinik f. Hud- og Kønssygdomme, Vesterbrogade 32.** Med Brugsanv. følger en **fuldst. Beskrivelse og Vejledn. ved Behandlingen** af de vigtigste kønslige Sygd. (overs. paa dansk.). **Faas kun paa Apothekerne. Pris 2 Kr. pr. Flaske.**

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

### AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petiline à 45 mm Bredde 25 Øre.  
De øvrige Sider — 20 —  
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 Kontor og flere Steder.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**  
I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 33.

Kjøbenhavn, Torsdag den 19. August 1897.

4. Aarg.

**INDHOLD:** Engelsk Dom angaaende Søskade. — Det ny Havnereglements § 47. — Fra danske Skibsførere. (Sluttet.) — Fra Island. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

DANISH  
Pure Condensed Milk.  
The **MILKY-WAY** Brand.  
In Taste & Colour like new Milk.  
Highest Medical References.



• NEW INVENTION •  
The Danish Milk Condensing Co.  
Factories & Head Office 8 Vestergade,  
COPENHAGEN.  
Telegr. Adr.: Anglodanc. Code ABC.

Som Repræsentant for forskellige 1ste Klases Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af Skibe, Varer og Fragt til billige faste Præmier. Subagenter antages i forskellige Provinsbyer.

**Alfred Christensen,**  
Assurance-Afdeling,  
Amaliegade 24.

## Syndergaard Aquaviter.

Prisbelønnet overalt, hvor de har været udstillede.  
Fabriken grundlagt

**1730.**

Ældste Brænderi i Danmark.  
6 Kvaliteter i Fabrikens egen Aftapning.

**Anders Nielsen,**  
Fredericiagade 27.  
Største Lager  
af  
Fedevarer.

## Norsk Margarine

fra Fabriken Mercur, Christiania,

der er anerkendt som det fineste og mest holdbare Fabrikat i Verden, faas i

Hovedoplaget for Danmark

hos  
**Johansen & Bruun,**

Telefon 3210. Kompagnistræde 14 & 15. Telefon 3210.

Smør i alle holdbare Kvaliteter føres til billigste Priser.

## Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik,  
Staal-, Jærn- & Broncestøberi.

Dampskibe af hvilkensomhelst Størrelse.

Stationære Dampmaskiner.

Pumper & Muddermaskiner.

Doktagninger og Reparationer af Skibe.

Maskin- og Kedelreparationer.

Patenteret Hydro Pneumatiske Aske Ejector  
for Skibe.

Howaldts Metalpakning.

Støbemaal efter indsendte Tegninger eller Modeller,  
saasom: Skibsstævne, Skibsskruer, Ankere etc.

Repræsentant for Danmark

Ingeniør **CARL HOLTERMANN,**  
Østerbrogade 22, Kjøbenhavn Ø.

## 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,** Hellerup.  
Strandvej 36. Telefon 69.

Den anerkendte

## Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nilsson.**

## SKIBSDAGBØGER

1/1 Aars & 1/2 Aars

MED TRYKT BRUGSANVISNING  
til Forbrug & Forhandling  
billigst hos

**S. FRIEDLÆNDER,**  
VED STRANDEN 14.  
KJØBENHAVN.

## 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.

## C. M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter.

Udsalg:

Østergade 10, Kjøbenhavn.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

**John Forbæchs Eftf.,**

St. Annæ Plads 19 & 21.

Husk 

**MONTYS**

FOTOGRAFISKE ATELIER,  
St. Kongensgade 21

(tæt ved Kongens Nytorv).

Billigste Priser.

Fineste Udførelse.

Aabent hver Dag, ogsaa Helligdage.

**Skræderetablissement,**

— 9, Rosenborggade 9, —  
anbefaler Uniformer for Sejlskibs-  
og Dampskibs-Marinen.  
P. JENSEN, Skrædermester.

**Grand prix HOBRO AKVAVIT.**

**Aktieselskabet  
Spritfabriken FORTUNA.**

# HAMBURG

## J. D. FLÜGGER. HAMBURG.

LAK- OG FARVEFABRIK (grundlagt 1787).  
KONTOR: Rödingsmarkt 19. FABRIKKER:  
TELEFON: 2780. Billhörner Canalstrasse 57.  
TELEGR.-ADR.: Farblack. Billhörner Röhrendamm 33/35.

Filialer: **KIEL: Faulstr. 9. KJØBENHAVN: Mønterg. 21.**

### SPECIALITETER:

#### Oliefarver og Lak til Skibsbrug.

**Patent Jærngraa** (Patent Eisengrau), anerkendt som den fortrinligste og mod Rust bedst beskyttende Farve indvendig i Skibe.  
**Victoria-Hvidt** (Victoria Weiss), snehvid Lakfarve til udvendig Brug.

**Concentreret Sæbelud** (Concentrirte Seifenlauge) i Daaser å  $\frac{1}{2}$  Kilo (1 Pd.) for Skibsmaskiner, indført hos de betydeligste Rederier.

**Bølgeolie** (Wellenoel), det enestesikre Middel til Bølgedæmpning.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d</sup>.

eneste Fabrikanten af  
Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**  
samt

### Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

**Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:**

Alte Gröningerstrasse 12 <sup>1</sup>.

Telegr.-Adr.: Dicotto. Telefon: 3999.

Agent for Kjøbenhavn:

**JOHS. BÜLOW, Zinnsgræde 4. Ø.**

## EMIL G. v. HØVELING. HAMBURG.

(TELEGR.-ADR.: COMPOST.)

### PATENTFARVE

for Skibsbunde og Jærnkonstruktioner imod Rust og imod Bevoksning. Leverandør til mange af de største Damp- og Sejlskibsrederier, Ene-Leverandør til den kejserlige tyske Marine.

NB. For Træskibsbunde særlig virksom Patentfarve imod Bevoksning og imod Orm, strygefærdig til umiddelbar Brug.

Agenter og Lagre i: Bergen, Bremerhavn, Elsfleth, Flensburg, Stettin, Rotterdam, Antwerpen, Dünkirchen, Genua etc.

Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:  
Kapt. CARL HAVEMANN, Kjøbenhavn, Amaliegade 31.

I England under Firma British Antifouling Composition and Paint Company Ld. 32 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik i Barking ved London.

Agenter og Lagere i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull, Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama, Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney, Mauritius etc.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
287.

### DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

**KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.**

SPECIEL AFDELING

FOR

**ASSURANCE & HAVARISAGER.**

## EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1833.

Telegraphic address "SVITZER".

Agents for  
Great Britain.

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/Tyne.  
telegraphic address: "Jürgenson".

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill.  
telegraphic address: "Hobdell".

The company maintains stations at the following ports, where a salvage boat will be stationed, always ready to leave at short notice.

COPENHAGEN	.....	"SVITZER".
KASTRUP	.....	"HØYER".
ELSINORE	.....	"SWITZERGOTTLIEB".
KORSØR	.....	"JØRGENSEN".
ALBUEN (LAALAND)	.....	"GUNNERSEN".
FREDERIKSHAVN	.....	"SVITZERLUND".
GOthenBURG (SWEDEN)	.....	"ELFVÆRSON".
GREIFSWALD (GERMANY)	.....	"SPRUH".

The company's boat "Em. Z. Svitzer" — in conjunction with the boats belonging to the Northern Salvage Company of Hamburg, vis s/s "Berthilde", s/s "Berger Wilhelm" and s/s "Neva" — operates in the Mediterranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).

## J. Brinehs Herreekviperingsforretning

St. Annaplads 14.

Uniformer og civile Klædninger.

Telefon 2618.

Telegr.-Adr.: Nilsson 167.

## CARL NILSSON.

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.

Amaliegade 36. Kjøbenhavn K.

(forhen Amaliegade 37).

Største Lager her paa Pladsen af alle Sorter Maskin- og Cylinder-Olier, Smørelser og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige Artikler for Dampmaskiner.

### Eneforhandling af:

Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil. Zynkara. (Til Forebyggelse af Tæring, Syre- og Kedelstensdannelse). Angus' Special Pakninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent Kamelhaars Drivremme. Kerasha. Patent Træ-Remskiver.

## Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det

særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.

Depôt: Toldbodgade 14.

## Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og Pakninger til Skibsbrug.

Firma i Kjøbenhavn:

Telefon 1346.

Raadhusstræde 4.

## Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

## Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

sædeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

## J. H. Fechtenburg & Co.,

St. Thomas,

anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering henhørende.

## Engelsk Dom angaaende Søskade.

Naar paa Rejsen et Skib paa Grund af daarligt Vejr faar sin Ladning beskadiget og derved bliver tvunget til at søge Nødhavn, opstaar der ikke sjældent et alvorligt Spørgsmaal for Rederen, nemlig om han kan opgive Rejsen eller ligeoverfor Ladningsejerne er forpligtet til at istandsætte Skibet og fuldføre den. Det er Rederens kontraktmæssige Pligt at besørge Ladningen til Bestemmelsesstedet, men han er naturligvis undskyldt, dersom han bliver forhindret deri af „perils of the sea“. Dersom Skibet har lidt saa megen Søskade, at det er fuldstændigt ude af Stand til at fuldføre Rejsen, er han absolut forhindret deri. Der gives imidlertid mange Tilfælde, i hvilke et Skib med større eller mindre Omkostninger kan repareres og saaledes blive sat i Stand til at ende Rejsen, uden at man saa kan sige, at Søskade har forhindret Rederen i at opfylde sin Kontrakt. Paa den anden Side vilde det være uretfærdigt, dersom Rederen kunde tvinges til at reparere Skibet for enhver Pris, altsaa ogsaa naar Omkostningerne oversteg det reparerede Skibs Værdi samt Fragten, der kunde indvindes med det ved at bringe Ladningen til Bestemmelsesstedet. Man er derfor som Regel gaaet ud fra, at en Reder ikke behøver at reparere sit Skib, dersom Omkostningerne ved Reparationen overstiger Skibets Værdi i repareret Stand plus Fragten. Overskrider Reparationen disse Beløb betragtes det som om Søskade har forhindret Rejsens Afslutning, og Kontrakten kan lovlig hæves af Rederen. Der er næppe noget at indvende mod denne Regel, saa længe hele Fragten er betalbar paa Lossepladsen; det vil i saa Fald som oftest være i Rederens Interesse at reparere, selv om Omkostningerne skulde overstige Skibets Værdi i repareret Stand, naar Fragten for den resterende Del af Rejsen vil kunne give et Overskud. Gaar man ud fra, at det som Regel er Ladningsejerens Ønske, at Ladningen skal komme frem til Bestemmelsesstedet, falder hans Interesse i ovennævnte Tilfælde, i hvilket det vil være Rederen magtpaaliggende at fuld-

ende Rejsen, sammen med dennes. Anderledes forholder det sig, naar største Delen af Fragten er betalt forud; saa kan det være i Rederens Favør at sælge det beskadigede Skib i Nødhavnen, selv om det kunde have været repareret for en Sum, der var mindre end dets Værdi efter Reparationen. Spørgsmaalet er imidlertid, om han har Lov til at handle saaledes, eller med andre Ord, om han paa Grund af Søskade har Ret til at opgive Rejsen, fordi Forholdene ere saaledes, at det vil være fordelagtigere for ham at sælge Skibet end at reparere det. Vi skulle her henvise til en Retssag, der nylig har fundet Sted i England angaaende Skibet „Karoo“.

„Karoo“ var befragtet fra Cardiff til Japan med en Ladning Kul. Fragten var 21 sh. pr. Ton og de tre Fjerdedele var betalbar 8 Dage efter Skibets Afsejling. Den 22de Februar d. A. gik „Karoo“ til Søs, Fragtfor-skuddet blev betalt, og d. 7de Marts maatte Skibet returnere til Falmouth efter at have mødt haarde Storme, der havde foraarsaget svær Søskade. „Karoo“ blev til Slut solgt i Falmouth og Ladningen som en Følge deraf ikke befordret videre.

Befragterne og Ladningsejerne anlagde nu Sag imod Rederiet og forlangte Skadeserstatning for mangelfuld Opfyldelse af Certepartiet, idet de gik ud fra, at Rederen havde begaaet en Fejl ved ikke at reparere Skibet og fortsætte Rejsen, samt at denne var opgivet, fordi han derved saa sig i Stand til at tjene paa Fragtfor-skuddet. Rederen forsvarede sig med, at Omkostningerne ved Reparationen vilde overstige Skibets Værdi i repareret Stand, og Dommeren var enig med ham heri og dømte til Fordel for Skibet. Shipp. Gaz., hvorefter vi har ovenstaaende, udtaler til Slut, at naar saa gode Argumenter, som Sagsøgeren i dette Tilfælde sad inde med, ikke kunde hjælpe, maa man gaa ud fra, at selv om der er udbetalt et meget stort Fragtfor-skud, maa de gamle Regler om Reparationsomkostningerne siges endnu at staa ved Magt.

## Lønningsforholdene om Bord.

I sidste Nummer af „Tidsskrift for Maskinvæsen“ findes en Imødegaaelse af vor Artikel her i Bladet d. 15. Juli om Lønningsforholdene i vore Skibe. Denne Imødegaaelse giver os ikke Anledning til mange Modbemærkninger, thi vi se ikke, at der er nogen væsentlig Uenighed imellem det ærede Tidsskrift og os om det, der var Kærnepunktet i vor Artikel: at en retfærdig Reform paa dette Omraade nødvendigvis maa omfatte Lønningsforholdene om Bord i det hele taget. Vi tro, at enhver Diskussion om denne Sag vil være skadelig, naar den ikke føres paa Grundlag heraf, og naar vi ikke have optaget den os fra „Maskinmestrenes Forening“ tilsendte Fremstilling i sin Helhed,

er Grunden ene den, at det forekom os — og sikkert med Rette, — at den fraveg dette Grundlag ved af en mellem et herværende Rederi og dets Maskinmestre opstaaet Uenighed at tage Anledning til at kræve en Reform alene af Maskinist-Lønningerne. Men vil man, som det nu synes, fra den ærede Forenings Side erkende, at der, for at opnaa et tilfredsstillende Resultat, kræves en Forhandling mellem alle de interesserede Parter, saa er man inde paa en Vej, ad hvilken der efter vor Formening er bedre Udsigt til at opnaa Resultater, end ad den Vej, som det forekom os, at Foreningens første Skrivelse anviste.

## Det nye Havnereglements § 47.

I Tilslutning til de af mig i Dansk Søfartstidende for indeværende Aar Nr. 3 (S. 18) gjorte Bemærkninger i Anledning af Højesteretsdommen angaaende Dampskibet „Brunswick's“ Paasejling af Knippelsbro vilde jeg gjerne bede om Plads for følgende Bemærkninger:

Ovennævnte § 47, der for Skadetilføjelser paa Havnevæsenets Indretninger paalægger Skibsførerne et Ansvar, der er strængere end Lovgivningens almindelige Erstatningsansvar, indeholder formentlig en Kompetenceoverskridelse, hvorfor den i paakommende Tilfælde maa antages at ville blive tilsidesat af Domstolene.

Det ses nemlig ikke, hvorfra Reglementet henter Bemyndigelsen til saaledes at sætte en selvlavet almindelig Erstatningsregel i Lovens Sted. Loven af 30. Dec. 1858 indeholder ingen Hjemmel dertil, og i selve Beføjelsen til at udstede et Reglement ligger kun en Beføjelse til at fastsætte de detailmæssige Forskrifter om, hvorledes der i det enkelte skal forholdes ved Benyttelsen af Havnen, men intet videre.

At en Regel som den i § 47 ikke med Rette kan gives i et Reglement fremgaar formentlig særlig tydelig af følgende Betragtning: Et af to. Enten kan Reglementet overhovedet frit fravige Lovens almindelige Erstatningsregler, eller det kan slet ikke forandre dem — thi at det skulde kunne fravige dem „til en vis Grad“, kan ikke antages, da der savnes ethvert Middel til at fastsætte denne „Grad“. Hvis nu imidlertid Reglementet antages at kunne fravige de almindelige Erstatningsregler og efter frit Skøn sætte andre i Stedet, bliver Konsekvensen, at Reglementet end ikke havde behøvet at opstille den Begrænsning, som det opstiller, nemlig at Skipperen er fri for Ansvar, naar Skaden er bevirket ved en af Havnevæsenet fejlagtig given Ordre eller ved en fejlagtig Betjening af Havnevæsenets Broer etc. Reglementet kunde tværtimod, om det havde villet, ligesaa vel have paalagt Skibet Ansvar i disse Tilfælde som i alle andre. Tør man paa den anden Side ikke tage denne Konsekvens — og derpaa vil man dog vel betænke sig — bliver der kun det andet Alternativ tilbage: Reglementet kan slet intet forandre i Lovgivningens almindelige Erstatningsregler.

Hvad der maa gælde f. Eks. om Statsbaner og Postvæsen, nemlig at disse Institutioner ere undergivne Lovgivningens almindelige eller de i særlig Lov givne Erstatningsregler, og at der ikke ved Reglement kan gøres Forandring heri — hverken med Hensyn til deres Ansvar overfor Publikum eller Publikums Ansvar overfor dem — maa ligesaa fuldt gælde om en offentlig Institution som Havnevæsenet. Det maa endog hævdes, at saadanne almennyttige offentlige Institutioner som de nævnte ere stillede under snævrere Vilkaar end Private. Naar f. Eks. en Glashandler slaar en stor Plakat op paa sin Butiksdør om, at enhver Kunde, der er saa uheldig at slaa noget itu i Butiken, ubetinget skal være erstatningspligtig, hvad enten det skyldes Paagældendes Uagtsomhed eller hvilken som helst anden Aarsag, (derunder altsaa f. Eks. ogsaa den uforsvarlige Maade, hvorpaa Glasvarerne maatte være stillede op), kan der i paakommende Tilfælde være Spørgsmaal om at ræsonnere saaledes: Enhver Kunde, der ser

Plakaten og desuagtet vover sig ind i Butiken, underkaster sig derved kontraktmæssigt det nævnte Vilkaar; thi paa den ene Side er Glashandleren fuldstændig raadig over, hvem han vil give Adgang til sin Butik, eller paa hvilke Vilkaar han vil give Adgang dertil, og paa den anden Side staar det jo enhver frit for at holde sig derfra. Men saadant Ræsonnement gælder ikke, hvor der er Tale om offentlige Institutioner, der netop af Lovgivningen selv ere bestemte til almindelig Afbenyttelse. Saadanne Institutioners Bestyrelse kan ikke administrativt foreskrive hvilket som helst Betingelser for Benyttelsen, men kun de reglementariske Detailbestemmelser, der kræves, for at Institutionen kan virke saa godt som muligt i Overensstemmelse med sit almindelige Formaal. I øvrigt beherskes de — i Mangel af særlig Lovforskrift om andet — af Lovgivningens almindelige Fundamentalbestemmelser, hvortil blandt meget andet ogsaa de almindelige Erstatningsregler høre. Fastholder man ikke dette, maa man komme til det Resultat, at det ad reglementarisk Vej ligesaa vel maatte kunne bestemmes f. Eks. at den paagældende Institution ikke skal kunne sagsøges, eller at den skal kunne gøre sine Krav paa Private gældende ved Egenmagt uden de almindelige judicielle Myndigheders Mellemløbet eller hvilket som helst andet af lignende Art. *E. T.*

## Fra danske Skibsførere.

En Vestkyst-Rejse med Bark „Hans“.

„Corinto“ Havn er udmærket at ligge i, da den er ganske indelukket; der er en temmelig stor Skibsfart, vi vare i Løbet af 2 Maaneder 6 Sejlskibe, nogle lossende og ladende, andre for Ordre for Kysten. Dampere anløber stadig, idet Amerikanske Pacific Co.s Dampere anløbe fra Nord og Syd, medtagende Post, Passagerer og Gods; tillige „Cosmos“s og „Kirstens“ Dampere fra Hamburg ca. hver 14. Dag Nord og Syd. Der importeres Mel, Bomuld og Silkestoffer, Petroleum, Harpiks, Agerdyrknings-Redskaber, og andre forskellige Købmandsvarer. Der udskibes meget Kaffe og Huder, som dog mest gaar pr. Damper, Fustic, Mahogni og Ceder for Sejlskibenes Vedkommende, men som dog ogsaa nu udskibes pr. Damper, hvorfor selvfølgelig Fragterne ere nedadgaende. Udgiterne ere Tonnage 10 Cnt. pr. Ton, Lods 3 Doll. pr. Fod Dybgaaende, Ballast 2 Doll. pr. Ton, Vand, som hentes fra et Revier højere oppe i Floden, 15 Doll. pr. Lægter, og kan tages saa mange Fade, som den kan bære; men man kan ogsaa selv hente det med sine Baade; men da der er lang Vej og der maa sejles op med Flootiden, og Vandet tages med Lavvande, maa der ventes en Tid over, og alt dette tager selvfølgelig lang Tid, især naar der skal fyldes op for Rejsen. Fersk Kød koster 25 Cnt. pr. Pund, Grøntsager ere meget sjeldne, dog kan faas Frugter, som Appelsiner og Bananer. Kartofler faas sædvanligt fra de sydkommende tyske Dampere; man maa være betids, da de ellers let forsvinde og blive dyre fra Land. En daarlige Kutyme er, at man skal have 2 Told-officerer med paa Kysten (en under Ophold i Havnen), og der betales Doll. 50 for hver pr. Maaned samt Kosten. „Corinto“ staar i Jærnbanelinje med Byerne „Chinandega“, „Viejo“, „Leon“ og „Pueblo Nuevo“, og paatænkes Forbindelse med „Managua“ og „Granada“ samt Nicaragua Sø og Atlanten. Af Forretningshuse tør jeg anbefale D'hrr. E. Palazzo & Co., som ere de største Importører og Udskibere paa Pladsen, tillige ere D'hrr. amerikanske og italienske Konsuler og Agenter for Pacific Dampere. De ere meget imødekommende,

elskværdige Mennesker, som sædvanlig staa paa en god Fod med Skibsførerne. Dansk Konsul findes ikke, men D'hr. von Lützwow & Henckel (nu Henckel & Co.), som ere tyske, svenske & norske Konsuler, ere meget imødekommende, og vil til enhver Tid staa Skibsførerne bi med Raad og Bistand. Efterat have losset hele Ladningen og indtaget 200 Bjælker Ceder, ca. 35 Tons Fustic og ca. 20 Tons Ballast, afsejledes for „Gulf of Fonseca“ Søndag Morgen den 24. Januar. Den 25. Januar ankrede vi ved Byen „Capulinal“ i SV. t. V. ca. 2½ Kml. af Land i 4½ Fv. Vand. Den 26. Jan. om Morgen, da Købmanden kom om Bord, flyttede vi lidt længere SSV. efter og ankrede godt i 4½ Fv. Vand med „Capulinal“ i V. t. N. ¼ N., ca. 1½ Kml. af nærmeste Land, hvor hele Ladningen indtoges. Man ligger i det hele der rigtig godt; Strømmen løber regelmæssig SO. op og NV. ud (Ebbe og Flod); Ebben løber sædvanlig stærkest fra 2 til 4 Knob, Floden noget svagere. Under vort Ophold havde hyppig stærke Viude fra mellem NNO. til O. (saakaldte Northers), som satte temmelig høj Sø, og der kunde i saadanne Dage ej udskibes Træ; ellers var der regelmæssig Land- og Søbrise; Søbrisen sædvanlig indsættende ved 12-Tiden over Landet fra SV. og da opfriskende, om Aftenen afflauende til henimod 11—12 Midnat, da Landbrisen saa indsatte fra NO.- og O.-Kanten. Lods for Golfen kan stadig faas i „Corinto“; jeg havde ingen, og det er efter min Mening ikke nødvendigt, naar man passer godt paa sit Lod og sine Pejlinger og har et godt specielt Kort; der er god Ankergrund hele Vejen, udefra „Consequina“ Pynt langs Landet, især fra „Monny Penny“ Pynt, i det Tilfælde, at Vind og Strøm skulde være kontrær; derimod maa Lods have, hvis der skal lastes oppe paa selve Floden „Estero Real“, hvor der lastes heltoppe ved Byerne „Tampiseo“ og „Nagaseo“, da der er lidt Vand paa Barren udenfor og Løbet underkastet Forandringer. Hvis der skal lastes i „Capulinal“, da fra-raades det at gaa højere op end „Hans“s Ankerplads, da Vandstanden tager jævnt af højere op efter. Udskibningen foregaar mest i Bangos (større Kanoer) og en Lægter, og dels i Flaader paa ca. 40—50 Blokke Ceder (Lægteren tager ca. 30 Blokke); det udskibes fra et Revier, en Plads som hedder „Lodopodrido“, ca. 8 engelske Mil fra Ankerpladsen, og det er altsaa lange Veje at bugsere ud, som kun kan foregaa med Ebben: derimod kan man kun komme ind med Floden. saa det tager selvfølgelig lang Tid; dog om Vejret er moderat kan de komme langs Siden hver Dag. Vi lastede „Hans“ i 36 løbende Dage, hvoraf flere vare Norther Dage. Fersk Kød faas gerne en Gang i Ugen i „Capulinal“, som er den nærmeste Plads (en stor Hacienda, 1500 Køer). Det anbefales at have et Par gode Bøsser med samt Amunition, da der findes meget Vildt i Omegnen, saa fersk Kød stadig kan have. Fersk Vand kan faas fra et lille Revier ved „Potosi“, som ligger ca. 1½ engelsk Mil nordentor „Capulinal“, men Vandet er ikke at anbefale som Drikkevand, da det er meget svovlholdigt og kommer fra Vulkanen „Consequina“; dog er det godt nok for Vask og Madlavning, men meget varmt. Jeg tror, at det er sundt til Badning mod flere Sygdomme, som lignende Kilder i Evropa; det søges da ogsaa fra hele Omegnen for Vask og Badning. Højere oppe i Golfen findes der store Østersbanker med Masser af dejlige Østers, og man kan med Lavvande fylde en Baad i kort Tid; mange Kanoer kommer fra Byerne „La Union“ og „Amapala“ og opholde sig i Nærheden i den tørre Tid og konserverer Østerserne til videre Forsendelse. Grøntsager findes ikke, og Frugt kan kun faas hændelsesvis. Beboerne leve mest paa Indianer-vis, og det er helt interessant at iagttage deres Skikke og Livsførelse; dette bliver det dog for vidtløftigt at omtale her. Foruden os kom der en tysk Bark, „Freja“, ogsaa lastende Ceder. (Det advares mod at have „working days“ i Certepartiet, især i Norther Tiden, da hellere nogle flere „løbende Dage“.) Vi indtog med „Hans“ 1025 Blokke Ceder, maalt 287,690 span. Fod, og 52 Tons Fustic à 2240 Pund, eng. Vægt, samt ca. 20 Tons Ballast fra „Corinto“, med et Dybgaende af 13' 8" For og 14' 2" Agter. Efter at være afsejlet fra Capulinal den 11. Marts fik vi den 3. Juni Kl. 8½ Aften Falmouth Lods om Bord og ankom om Natten i Hav-

nen, med 109½ Dages Rejse „alt vel.“ Blev Mandag den 5. Juli beordret til Antwerpen og afsejlede Kl. 6 Aften. Den 7. Juli Morgen signaliserede vi ved Dungeness (Lods for Antwerpen var allerede om Bord ved Isle of Wight); om Natten Kl. 12 passerede vi Vliessingen, sejlede op til Terneuzen, hvor Slæbebaad antoges, og om Morgen Kl. 9 den 8. Juli dokkede vi i Antwerpen med velbeholdent Skib. Der kan muligt være noget i denne kortfattede Rejsebeskrivelse, der kunde være til lidt Oplysning for ærede Kolleger.

P. Jensen,  
Fører af Bark „Hans“ af Fanø.

## Fra Island.

Korrespondance til Dansk Søfartstidende.

Seydisfjord, d. 23. Juli 1897.

Fiskeriet har i denne Maaned været jævnt godt; Silden begynder ligeledes at vise sig i flere Fjorde, og skal man tro, hvad gamle Sildefangere forfægte om den Maade, hvorpaa Silden kommer til Syne, faar vi et glimrende Sildeaar i 1897. De danske Dampskibe Hjalmar og Jyden have været paa Seydistfjord i denne Uge, ligeledes den engelske Orlogsmænd Champion og det engelske Missionsskib Sophia Wheatly. Den danske Damptrawler Cimbria, Kaptajn Bagger, ventes hertil i Nat. Cimbria har denne Sommer haft en god Forretning med at flytte Rødspætter i Is til England fra Island. Den kom i forrige Maaned saaledes ned med en Ladning paa 1000 Lst. (18000 Kr.); Cimbria gør to Ture om Maaneden paa Island. Trawlerne ere ikke saa talrige heroppe for Øjeblikket, men til Gængæld fortælles der, at Island til næste Aar skal have Besøg af en tysk Trawlerflaade; maaske er det i den Anledning, at en tysk Orlogsmænd har vist sig heroppe i Aar. Paa Althinget i Aar kommer der til at staa en lille Kamp om Dampskibsfarten paa Island; i underrettede Kredse er man dog enig om, at Det Forenede Dampskibsselskab, der har indgivet Tilbud og ligeledes sendt Repræsentant herop til at underhandle med Althinget om Overtagelsen af s/s Vesta's Fartplan, vil gaa af med Sejren. Det er jo ogsaa indlysende, at intet Selskab kan bedre end det Forenede tilfredsstille de Krav, der vil blive stillet til det.

Man havde troet, at Firmaet Louis Zöllner & Co. i Newcastle var Liebhaber til Dampskibsforbindelsen; men da Hr. Zöllner er Deltager i Firmaet Messrs. Petersen, Tate & Co., der skal overtage den nye Amerikarute, er det ikke troligt, at han vil entreere paa den islandske Dampskibstrafik. I det engelske Blad „The Consular Journal and Greater Britain“ for 3die Juni d. A. staaar ontalt Kontrakten, som Firmaet Petersen, Tate and Co. har afsluttet med Regeringen, der støtter Foretagendet med 154,500 Lstr.; heraf betaler den engelske Regering ⅓ og den kanadiske Regering ⅔.

De to Skibe, der skulle aabne Trafiken, ere bestilte til 31. Maj 1899, de to andre til Maj 1900.

Skibene skulle være paa ca. 10,000 Tons hver og løbe 21 Knob, tage 1500 Passagerer og 2000 Tons Last. Ruten bliver mellem Liverpool, Quebec, Montreal og Halifax eller St. John. Dette Foretagende har en vis Interesse for Danmark, eftersom Starterne ere Danske.

## Fragtmarkedet.

De sidste Dage have ikke meget nyt af Interesse at opvise; jævnt og roligt ere vi avancerede en Uge frem med et ret beskedent Antal Befragtninger bag os. Amerika ligger stadig inde med talrige Laster og Om-sætningen har været stor; men Tonen er en Smule svagere fra Nordhavnen til U. K. Continentet; dette lader sig desværre ikke bestride. At uddrage nogen Slutning

heraf, vilde imidlertid være letsindigt, men skulde man alligevel underkaste denne Situation en kritisk Prøvelse, vil man efter vor Opfattelse næppe komme til at lægge nogen Betydning i dette Fænomen. Det kolossale Tilløb af Tonnage har ganske naturligt for nogle Dage indvirket paa Raterne, dog ere jo Forraadskamrene saa rigelige, at de forsultne Rederes altfor forcerede Jagen efter at møtte sig næppe vil øve nogen stor Indflydelse i Længden, og naar de mest hungrige — de Redere, der aldrig tør vove noget for at vinde et virkeligt smukt Udbytte — have faaet deres Baade dækkede til Mellemraterne og lunt garderet sig mod Efteraarstormene, selv om disse ogsaa skulde blæse Guldet ned, — bliver der maaske endnu Tid for de andre til at tvinge Raten opad til den Højde, som er den naturlige og som man har Ret til at vente.

Fra New Orleans og Galveston begynder nu ogsaa Livet at røre sig og det ret kraftigt. Det synes som om Galveston i Aar bliver den vigtigste Eksportplads; der er i hvert Fald blandt de største Korn- og Foderstoffirmaer derovre gjort store Anstrængelser for at lede Varerne denne Vej, specielt ved Bygning af nye moderne Elevatorer og Anlæg af store Pakhuse og Fabrikker; man maa derfor iagttage nogen Forsigtighed med Certepartierne for at undgaa, at den kostbare Lægning over Barren ved Galveston paaføres Skibene, idet de fleste af vore større „tramps“ næppe kan laste fuld Ladning i selve Galveston uden Lægning. Som det vil være Rederierne bekendt sluttes nu hovedsagelig fra Galveston og New Orleans paa „nettcharter“ — dette er for saa vidt en temmelig ny Opfindelse, men muligvis netop derfor findes der allerede nu en styrtende Mængde Variationer, der alle bære den samme vellykkede Titel, men som vi alligevel maa advare imod, idet hvert enkelt Firma laver sin egen Form med alle mulige Hensyn til egen Fordel; men oven over det hele pranger det beroligende „Nett Charter“; man maa derfor tage sig iagt for de mange Faldgruber, der lurer ved hver Clausul; en Reder, der i god Tro slutter Netto, vil ofte ved Modtagelsen af Certepartiet opdage, at der ikke er saa lidt Brutto i Betingelserne alligevel; ønskeligt vilde det være, om Amerikanerne kunde blive enige om den samme autoriserede Form, ligesom i Sortehavet, Azoff etc., hvor ingen vover at rokke ved en Tøddel af den en Gang vedtagne trykte Tekst; dette er dog til sidst Idealet.

Med det samme kunne vi forøvrigt oplyse, at Baltimore fra første August har antaget en ændret Certepartiform for Kornlasterne; der er bl. a. indført løbende Dage, Søn- og Helligdage eksklusive, for Lastning og Losning imod Søndagene alene ekskluderede tidligere; dette har sin Betydning, hvor man f. Eks. indtræffer til Danmark i Paaskeugen, og derved gaar Glip af de ret betydelige Overliggedagspenge; ligeledes findes jo i Amerika mange for os Europæere ukendte „holydays“, som man nu maa tage sig i Agt for. Fremdeles beregnes nu Baadens Anmeldelse hos Afladerne først efter at den legale Besigtigelse har fundet Sted, medens tidligere Certepartiet var reddet, blot Damperen ankom inden det fastsatte Klokkeslæt; om der ved denne ny Bestemmelse aabner sig Mulighed for Chikanerier fra Afladernes Side, se vi os selvfølgelig endnu ikke i Stand til at bedømme, men vi tilraade dog Rederierne at beregne rigeligere Tid for Annulleringsretten end tidligere.

Det europæiske Marked er uforandret og for vor hjemlige Arne meget gunstigt. Petersborg er fast og Befragtningerne herfra til Kontinentet have været talrige. Kulmarkedet har en fastere Tone og pr. September bydes for ca. 1000 Tons Dampere 5/3 fra Firth of Forth til god dansk Havn. Til Kjøbenhavn sluttes større Baade til 4/3 a 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Fremdeles noteres en stor Række Klid og Fosfatlaster fra England og Kontinentet til danske Havne og til usædvanlig høje Rater; det synes her at være meget vanskeligt at finde tilstrækkelig Tonnage, hvilket er et ret behageligt Tidernes Tegn.

Af Ugens Befragtninger notere vi: Galveston C. F. O. 14,000 qrs. September Lastning 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Galveston eller New Orleans U. K. Continent 14/ nett charter Oktober Lastning. Fra Fernandina er sluttet en 2700 Tons Baad til Tynen Lastning Slutningen August 16/, til Hamburg eller Rotterdam betales omtrent samme Rate. Fra Baltimore, Filadelfia eller Newport News er sluttet en 18,000 qrs. til Antwerpen Rotterdam 3/ Hamburg, Dunkirk, Calais Havre 3/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, en Losseplads, Afskibning 1/25 September. Savannah til Liverpool giver 35/, Savannah—Havre eller Bremen 36/3. Forøvrigt noteres Northern range C. F. O. 3/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> a 3/6 for mindre Baade September Oktober Lastning. Fra Pensacola til Calais noteres 115/, Alexandria 110/, Rotterdam 115/, St. John Vest Kysten giver 47/6 a 48/9. Timecharterne have været rigeligt repræsenterede i sidste Uge til lønnende Rater, varierende mellem 6/9 og 7/6 pr. Gross Tons G. F.

Sortehavet synes en Smule fastere for senere Afladninger; der er sluttet Odessa L. H. A. R. 4000 Tons prompt 9/ Hamburg 9/6, Odessa Antwerp 9/3. Nicolaieff—Marseilles, Genua eller Savona 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> frcs., Azoff U. K. Continent giver for prompt Tonnage 10/6 any 11/ Hamburg. Azoff til Danmark er sluttet 12/en, 12/6 to Lossehavne prompt. Azoff—Hamburg 12/ Septemberlastning. Middelhavet er uforandret med faa Befragtninger. Kulfragterne ned holde sig paa omtrent samme Stadium, dog spores her noget mere Liv. Til Østersøen ere Raterne, som opgivne, gode, og selve Østersøen møder op med en lang Række Befragtninger, hovedsagelig fra Riga og Petersborg; fra sidste Plads er sluttet store Dampere til 1/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Rotterdam eller London. Træfragterne ere ogsaa rigelige; fra Riga noteres specielt betydeligt til lønnende Fragter.

Oliekagelasterne former sig nu stadigt og mange mindre Dampere, saavel som Sejlere, have fundet Anvendelse i denne Branche, til engelske Havne hovedsagelig.

For mindre Sejlere findes der i vore hjemlige Farvande talrige Laster. Fragterne holder sig omtrent paa samme Stadium som sidste Uge; dog noteres der noget rigeligere til de nærmeste tyske Pladser. Det falder i disse Dage ikke vanskeligt for den mindre Skipper at faa Skuden beskæftiget, og med en hurtig Ekspedition maa der være Penge at tjene for Tiden, alt selvfølgelig efter det beskedne Behov. Fra Hasle og Rønne findes talrige Laster til tyske Havne og en betydelig Flaade er beskæftiget her.

## Fra Sø og Land.

Havneafgifter i Surinam. Udenrigsministeriet meddeler os: Ifølge et Dekret af 5. Februar d. A. er Losnings- og Ladningsafgifter ophævede i Surinams Havne. Herefter vil Havneudgifterne for et Skib, der lossers eller lader dersteds, ikke overstige 1 Lst.

Ved Svendborg Navigations-skole afholdtes Eksamen fra den 2den til den 9de August inkl.

Af Skolen var indstillet til den almindelige Styrmandseksamen 13 Elever, til Maskinlære 1, til den udvidede Styrmandseksamen (2den Afdeling) i Navigation 6, Geografi og Vejlære 6, Søret og Handelsvidenskab 6 samt Engelsk 4. Endvidere var 1 indstillet til Sætteskipperprøven.

Alle de indstillede Elever bestod.

Skolen begynder paany Torsdag den 19de August Kl. 8 Formiddag. Uformuende Elever kunne erholde Understøttelse som sædvanlig.

Indmeldelse sker hos Forstanderen A. O. Tuxen.

Tyskland slutter sig om et Par Aar til de Stater, hvis Lovgivning i Kollisionstilfælde, hvor begge Skibe har be-  
 gaet Fejl, paabyder, at Skaderne skal deles i Forhold til den begaaede Fejls Størrelse. De Stater, hvori denne Regel

er gældende, er Frankrig, Belgien, Sverrig, Danmark, Norge, Portugal og muligvis Grækenland og Rumænien. I de Forenede Stater er en Sag fornylig bleven paadømt i samme Retning, uden at det derfor kan siges, at Princippet i sin Helhed er antaget der. Den ny Lov vil træde i Kraft i Tyskland Aar 1900; indtil den Tid gælder den nuværende Lov, at naar begge Skibe have fejlet, bærer hvert Skib sit Tab.

**Ryvingens Fyr.** Ryvingens nye elektriske Blinkfyr, som paabegyndtes for ca. 3 Aar siden, er nu færdigt og skal tages i Brug i Slutningen af denne Maaned. Det er det eneste elektriske Fyr i Norge og har, hvad Lysstyrke angaar, Rang som det tredje i Verden.

Da Hanstholmens elektriske Fyr i Danmark kan ses fra Ryvingen, og Ryvingens Fyr antagelig vil kunne ses fra Hanstholmen, har saaledes de Skibe, som passere Skagerak, Anledning til at se Fyr paa den norske og den danske Kyst paa en Gang.

Lysstyrken beløber sig til ca. 30 Millioner Lys. Der er to Dampmaskiner, hvoraf den ene dog kun er til Reserve.

Nær Toppen er der anbragt en Taagelur, som kan høres milevis.

(Gaa paa.)

### Ugens Havarier.

H. P. Prior, Dmpsk. af Kjøbenhavn, kolliderede Natten til den 10. ds. med Skonnert „Guldborg“ af Svendborg, der var paa Rejsen fra Middlebrough til Finland. Skonnerten led betydelig Skade paa Stavn. „H. P. Prior“ reparerede sin Skade paa Styrbords Hjulskasse i Helsingør.

Sunniside, Dmpsk. af Sunderland, kom den 10. ds. paa Rejsen fra Newcastle til Rostock med Kul paa Grund paa Middelgrunden. Flot med Assistance af Svitzers og fortsat Rejsen.

Elise, Barkskib af Christiania, kom den 12. ds. paa Rejsen fra New York til Hudikswall med en Ladning Petroleum paa Grund udfor Rungsted. Flot med Assistance af Svitzers og fortsat Rejsen.

Fortuna, Skonnert af Ærøeskjøbing, er totalt forlist ved Island. Hele Besætningen bjærget

Fylla, 3/m. Skonnert af Svendborg, er den 12. ds. under Indladning af Mursten ved Central Godsbanegaarden i Stettin sprunget læk. Skibet gik i Dok for at repareres, men forlod atter denne den følgende Dag og fortsatte Indladningen.

Ellen, Galease af Ommel, er den 14. ds. paa Rejsen fra Wemyss til Hjemstedet indkommet til Troense med Stormasten brækket.

Leif, Skonnert af Risør, kom den 16. ds. paa Rejsen fra Charleston til Kjørteminde paa Grund paa Seirø. Assistance af Svitzers.

*Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.*

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Alexandra, Rohde, afgik fra Antwerpen 14. August, bestemt til New Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Genua 16. August. — Antwerpen, Caroc, afgik fra Sevastopol 15. Aug., bestemt til Novorossisk. — Castor, Holm, afgik fra Åbo 15. August, bestemt til Kbhvn. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Lissabon 14. August, bestemt til Kbhvn. — Dagmar, Gade, ankom til St. Petersborg 14. August. — Douro, Brabrand, ankom til Oporto 14. August, bestemt til Lissabon. — Georgios I, Kihl, ankom til Genua 14. August. — I. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Tarranta 13. August, bestemt til Denia, Malaga og Cadiz. — Kiew, Rabe, afgik fra Trangsund 17. August, bestemt til Kbhvn. — Kursk, Staal, afgik fra La Rochelle 14. August, bestemt til Havre og Kbhvn. — Leopold II, Kruse, ankom til St. Petersborg 10. August. — Louisiana, Jensen, ankom til New-Orleans 6. August, bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Sfax 15. August, bestemt til Alger, Gibraltar og Lissabon. — Nicolai II, Jespersen, ankom til St. Petersborg 3. August, bestemt til Kbhvn. og Antwerpen. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Antwerpen 15. August, bestemt til St. Petersborg. — Omsk, Rasmussen, afgik fra St. Petersborg 17. August,

bestemt til Antwerpen. — Tejo, Fenger, ankom til Helsingør 16. August for Reparation. — Tomsk, Andersen, ankom til St. Petersborg 14. August, bestemt til Antwerpen. — Viking, Jørgensen, ankom til Throndhjem 16. August, bestemt til Canariske Øer. — Xenia, Ingerslev, pass. Gibraltar 15. August.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Libau 16. August, bestemt til Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Throndhjem 16. August, bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom til Antwerpen 11. August, bestemt til Stettin. — Ceres, Corfitzon, ankom til Kbhvn. 17. August, bestemt til London. — Charkow, Fischer, afgik fra Kbhvn. 17. August, bestemt til Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom til Pillau 14. August, bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Bay Schmidt, ankom til Stettin 15. Aug., bestemt til Kbhvn. — Constantin, Bloch, afgik fra Libau 14. August, bestemt til London. — Frederik, Harboe, afgik fra Pillau 16. August, bestemt til Hull. — Georg, Petersen, ankom til Libau 17. August, bestemt til London. — Jolantha, Paaske, afgik fra Manchester 14. August, bestemt til Liverpool. — Laura, Christiansen, afgik fra Kbhvn. 17. August, bestemt til Island. — Louise, Gøtsche, pass. Hirtshals 17. Aug., østgaaende. — Minsk, Olsen, afgik fra Kbhvn. 17. Aug., bestemt til Manchester. — Morsø, Frisenette, ankom til Hamburg 16. August, bestemt til Kbhvn. — Moskø, Petersen, ankom til Riga 9. August, bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Antwerpen 15. Aug., bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Kbhvn. 15. August, bestemt til Riga. — Perm, Christensen, afgik fra London 14. August, bestemt til Grimsby. — Pregel, Egidiussen, ankom til Hull 15. August, bestemt til Kbhvn. — Romny, Lind, ankom til Libau 13. August, bestemt til Kbhvn. og Hull. — Thyra, Ryder, afgik fra Leith 22. Juli, bestemt til Island. — Valdemar, F. Sørensen, afgik fra Riga 12. August, bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, H. F. Sørensen, ankom til London 15. August, bestemt til Kbhvn. — Maja, Jacobæus, ankom til Kbhvn. 16. August, bestemt til Danzig. — Ella, Erichsen, afgik fra Kbhvn. 16. August, bestemt til Hamburg.

Ficaria, I. V. Fenger, afgik fra Newcastle 18. Aug., bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Koføed, afgik fra Odense 19. August, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 19. August, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 17. August, bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, J. Borries, afgik fra Newcastle 17. August, bestemt til Odense. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 17. August, bestemt til Odense. — Storebælt, J. P. Bay, afgik fra Nakskov 18. August, bestemt til Newcastle via Svendborg. Horsens og Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 18. August, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

**Urania.** Ekliptika, A. W. Callesen, ankom til Dünkirk 13. August. — Sirius, C. P. Jensen, afgik fra Tunadahl 14. August, bestemt til Dünkirk. — Urania, Louis Lund, afgik fra Kbhvn. 14. August, bestemt til Kemi. — Saturn, J. Hansen, ankom til Kiel 15. August. — Pallas, J. Christiansen, afgik fra Reval 14. August, bestemt til Rotterdam.

**Nordsøen.** Nordland, Svendsen, afgik fra Kbhvn. 16. August, bestemt til Hudikswall. — Holland, ankom til Flensburg 14. August. — Tydskland, Jørgensen, ankom til Fécamp 14. August. — Skotland, Branth, ankom til Dundee 13. August.

**Anglo Dane.** Swarland, Andresen, ankom til Rostock 16. August.

**Esbjerg.** Nautik, Meinertz, afgik fra Methil 10. August, ankom til Kallundborg 15. August. — Neptun, Jessen, ankom til Antwerpen 14. August. — Nerma, Degn, afgik fra Newcastle 12. August, ankom til Esbjerg 14. Aug., afgik fra Esbjerg 16. Aug., bestemt til Methil. — Nordsøen, Schmidt, afgik fra Sikeå 14. August, bestemt til Antwerpen.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Jægersborg, Andersen, ankom til Dieppe 16. August. — Guldborg, Schmidt, afgik fra Grangemouth 13. August, bestemt til Cronstadt. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Skellefteå 13. August, bestemt til Bremen. — Tuborg, Hveissel, ankom til Dieppe 12. August.

**Thingvalla.** Island, Skjødt, afgik fra Kristianssand 5. August, bestemt til New-York. — Hekla, Laub, afgik fra New-York 14. August, bestemt til Kjøbenhavn. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kjøbenhavn 14. August, ankom til Stettin 15. August.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Blyth 11. August, ankom til Kronstadt 17. August. — Frode, H. W. Wrisberg, afgik fra Rouen 14. August, ankom til Blyth 16. August. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Riga 16. August, bestemt til Sharpness. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Riga 12. August, bestemt til Gent. — Svend, Chr. Holst, afgik fra Blyth 12. August, bestemt

til Libau. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Reval 11. August, bestemt til Rotterdam. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgaaet fra Petersborg 11. August, bestemt til Amsterdam. — Danmark, Th. Heintzelmann, afgik fra Swansea 13. August, bestemt til Stettin. — Olaf, C. A. Jørgensen, afgik fra Kronstadt 8. August, ankom til Narva 9. August. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Rotterdam 12. August, ankom til Grimsby 14. August. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Hungerburg 13. August, bestemt til Zaandam. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Reval 11. August, bestemt til Rotterdam. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Kbhvn. 13. August, ankom til St. Petersborg 16. August.

**Heimdal.** Anine, J. Møller, ankom til Rouen 16. Aug. — Kamma, B. Chr. Jørgensen, ank. til Riga 14. Aug. — Martha, A. V. Knudsen, ank. til Aarhus 16. Aug. — Helga, H. Chr. Lagesen, ank. til Rouen 10. Aug.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** P. Berg, J. Jørgensen, afgik fra Kronstadt 11. August, bestemt til Rotterdam. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra Kronstadt 11. August, ankom til Brake 14. August. — A. Shukoff, P. Stoltenberg, afgik fra Kronstadt 16. August, bestemt til Dunkerque. — H. Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra S. Shields 6. August, ankom til Kronstadt 15. August. — Russ, Chr. Jensen, afgik fra Hull 6. August, ankom til Kronstadt 11. August.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, afgik fra Riga 15. August, bestemt til Rotterdam. — Agnete, Jensen, afgik fra Ghent 12. August, ankom til Burntisland 15. August, afgik fra Burntisland 17. Aug., bestemt til Kbhvn. — Herminia, Sørensen, ankom til Riga 15. August. — Alice, Kraemer, ankom til Methil 14. August, afgik fra Methil 17. August, bestemt til Kiel. — Sjølland, Sonnichsen, afgik fra Kiel 13. August, ankom til Riga 16. August. — Bornholm, Petersen, ankom til Rotterdam 13. August, afgik fra Rotterdam 16. August, bestemt til Burntisland. — Ajax, Brorsen, afgik fra St. Petersborg 13. August, ankom til Lübeck 17. August. — Göteborg, Madsen, ankom til Norrköping 12. August, bestemt til London. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Karrebæksminde 11. August, afgik fra Karrebæksminde 14. August, bestemt til St. Petersborg. — Nauta, Steen, afgik fra W. Hartlepool 13. August, ankom til Grangemouth 14. August. — Rønne, Hintze, ankom til Stettin 11. August. — Marstrand, Lund, ankom til Kallundborg 12. August, afgik fra Kallundborg 14. August, ankom til Höganäs 15. August. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra St. Petersborg 14. August, bestemt til Kbhvn.

**Kjøbenhavn.** Jylland, H. Jensen, afgik fra Tyne 4. Aug., ankom til Reval 10. August. — Fyen, P. Hansen, afgik fra St. Petersborg 9. August, ankom til Rotterdam 16. August. — Hafnia, O. Sørensen, afgik fra Kjøbenhavn 13. August, ankom til Riga 15. August. — Russia, A. Rasmussen, afgik fra København 13. August, ankom Riga 15. August. — Carl Hecksher, A. G. Starck, afgik fra Riga 15. August, bestemt til Dordrecht. — Dania, C. Troensegaard, afgik fra Norfolk 28. Juli, ankom til Hamburg 16. Aug. — Normannia, A. Rasmussen, afgik fra Tyne 13. August, bestemt til Cronstadt.

**Dannebrog.** Amalienborg, Schultz, ankom til Terneuzen 12. August. — Christiansborg, Petersen, ankom til Grangemouth 13. August. — Frederiksborg, Kühl, afgik fra Rotterdam 17. August, bestemt til Newcastle. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Tormo 16. August. — Rosenborg, Fischer, ankom til Kotka 13. August. — Uranienborg, Olsen, ankom til Kjøbenhavn 17. August. — Jomsborg, Schultz, ankom til Dieppedalle 14. August. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Kjøbenhavn 17. August.

**Østersøen.** Yrsa, B. Larsen, afgik fra Peterhead 11. August, ankom til Stettin 14. August. — Rita, A. P. Skov, afgik fra Hull 11. August, ankom til Stockholm 16. August. — Patria, C. Andersen, afgik fra Westhartlepool 12. August, ankom til Kjøbenhavn 15. August. — Cimbria, L. Storm-Hansen, afgik fra Rotterdam 15. August, bestemt til St. Petersborg.

**Union.** Olga, P. J. Jørgensen, afgik fra Aalborg 14. Aug., bestemt til St. Petersborg. — Anglia, Edw. Eriksen, afgik fra St. Petersborg 10. Aug., ankom til Rotterdam 17. Aug. — Scotia, H. Nielsen, afgik fra Garston 26. Juli, ankom til Archangelsk 6. August. — Frisia, N. N. Fisker, afgik fra Kbhvn. 7. August, ankom til Riga 10. August. — Gallia, N. L. Nielsen, afgik fra Kbhvn. 13. Aug. bestemt til St. Petersborg.

**Danmark.** Rolf, Hahn, ankom til Riga 14. Aug. — Thorvaldsen, Pii, afgik fra Grangemouth 16. Aug., bestemt til Kbhvn. — Absalon, Predbjørn, afgik fra Kronstadt 16. Aug., bestemt til Reval. — Ansgar, Larsen, afgaaet fra Hull 11. Aug., bestemt til Kronstadt. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Methil 16. Aug. bestemt til Kronstadt. — Hamlet, Reese, afgik fra Newcastle 12. Aug., bestemt til Riga. — Helge, Matthiessen, afgik fra Zaandam 15. Aug., bestemt til Methil.

## Sejlskibe.

**Fane. Nordby.** Afma, Ankensen, ankom til Hamburg 8. August fra Rio Grande. — Tercera, Holm, ankom til Brisbane 8. August fra Liverpool. — Sophie, Svarrer, sejlet fra Port Elisabeth 16. Juli til Rio Janeiro. — Mærdor, Brinch, ankom til Rio Grande 30. Juli fra Liverpool. — Esmeralda, Pedersen, ankom til London 10. Aug. fra Brunsvich. — Thora, Thomsen, sejlet fra Menado 26. Juli til Holland. — Nanna, Warrer, ankom til Banda. Slutningen af Juli Maaned. — Cito, Christensen, ankom til Amsterdam 12. August fra Gorontalo. — Claus, Hansen, sejlet fra St. Thomas 24. Juli til St. Croix. — Medor, Svarrer, ankom til Bordeaux 8. August fra Trinete. — Elisabeth, Harrebye, passeret Dungeness 12. August fra Göteborg til Beira.

**Fane. Sønderho.** Else, Nielsen, afgik 1. August fra Liverpool til Bahia. — Venner, Aarre, ankom 4. August til Kanada fra Limerich. — Alna, Mortensen, ankom 10. Aug. til Kotka fra Rochester. — Eliza, Thomsen, ankom 10. Aug. til Esbjerg fra Viborg. — Anne Jensine, Øhle, der afgik fra Aberdeen til Hernøsand 6. August, passerede Helsingør 11. August. — Merida, Pedersen, passerede Kjøbenhavn 14. August fra New York til Vase. — Kathrine, Brinch, afgik 11. August fra Hane til Hamburg. — Hans, Brinch, afgik 10. August fra Liverpool til Rio Grande.

**Svendborg.** Helge, Hansen, ankom til Åbo 7. August. — Elise, Andreassen, ankom til Kragerø 9. Aug. — Garibaldi, Jørgensen, ankom til St. Petersborg 9. Aug. — Haabet, Andreassen, ankom til Boulogne 10. Aug. — Confidentse, Mouritsen, ankom til Riiser 11. Aug. — Hansine, Hansen, ankom til Leith 12. Aug. — Fortuna, Christiansen, ankom til Vadso 11. Aug. — Niord, Svennevig, ankom til Ymeuden 11. Aug. — Ane, Jørgensen, ankom til St. Petersborg 12. Aug. — Casper, Hansen, ankom til St. Petersborg 12. Aug. — Athene, Frederiksen, ankom til St. Petersborg 12. Aug. — Hans Emil, Hansen, ankom til St. Petersborg 12. Aug. — Hertha, Hansen, ankom til Drobak 12. Aug. — Brage, Jørgensen, ankom til Kings Lynn 12. Aug. — Odin, Jensen, ankom til Swinemünde 12. Aug. — Niels Juel, Henriksen, ankom til St. Petersborg 12. August. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til Shoreham 13. Aug. — Kirstine, Dam, ankom til Danzig 13. Aug. — Emanuel, Petersen, ankom til Fecamp 13. Aug. — Christine, Rasmussen, ankom til Leith 14. Aug. — Kruse, (?), ankom til St. Petersborg 13. Aug. — Solon, Hansen, ankom til Ymeuden 13. Aug. — Skjold, Larsen, ankom til Odense 13. Aug. — Psyche, Hansen, ankom til Neufahrwasser 13. Aug.

**Marstal.** Albert Fabricius, ankom 14. August til Skellefteå. — Freden, Eriksen, ankom 13. August til Fécamp. — Ingeborg, Svane, ankom 15. August til Svendborg. — Agent Petersen, Frederiksen, ank. til Gefte. — Frederik & Awe, Andersen, ank. til Poole. — Sirius, Hansen, ankom 13. August til Korsør. — Thyra, Rasmussen, ankom 13. August til Svendborg. — Saga, Clausen, ankom 14. August til Sunderland. — Ceres, Bager, ankom 13. Aug. til Kramfors. — Ellen, Christensen, er ankommet til Svendborg med knækket Fokkemast paa Rejse fra Wemyss til Ommel. — Thekla, Fabricius, ankom 10. August til Hernøsand. — Amor, Rasmussen, ankom 12. August til Dysart. — Skjold, Mygind, ankom 10. August til Sunderland. — Sylfid, Kroman, ank. til Liverpool.

**Aalborg.** Carl, L. D. Larsen, ankom til Newcastle 12. Aug.

**Rønne.** Kirstine, Petersen, ankom til Liverpool 8. Aug. — Thor, Jensen, ankom til Kotka 9. August. — Clara Maria, Koføed, ankom til Kbhvn. 10. August. — Gudmund, Borbye, ankom til Kalmar 10. August. — Freja, Bech, ankom til Helsingborg 11. August. — Veset, Lund, ankom til Arendal 12. August. — Prøven, Bistrup, ankom til Mønsteraas 12. August. — Camtoos, Petersen, ankom til Newcastle 13. August.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fvrs Sydsvidde 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. Limfjorden.** Paa den Ø.-lige Baake ved *Thyborøn-Kanal* hejses Vandstands-Signaler, der bestaa af sorte, firkantede Plader; den midterste Plade betyder 5 Fod, hver af de andre Plader 1 Fod mere; en Plade hejst halvt op betyder 1/2 Fod. Signalerne gives nu til 11 1/2 Fods Dybde.

**Kattegat.** Vagterne, som vare udlagte til Brug ved Opmaalingen i den Ø.-lige Del af *Kattegat*, ere inddragne.

**Sjællands N.-Kyst. Tidsvilde.** Fra den 17de Aug. til 17de Sept. 1897 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. 5000 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.

**Sundet. Vedbæk.** I den sidste Halvdel af August 1897 ville Ballonerne paa Baakerne for den maalte Mil ved *Vedbæk* være nedtagne paa Grund af Eftersyn.

**Flinterende.** Den 12te Aug. 1897 er den til Sildefiskernes Vejledning bestemte Klokketønde ved *Nordre-Flint* udlagt. Den ligger i 5 Fv. Vand i Linien mellem *Vageren* ved Grunden og *Stenrøsen* Ø-Side.

Klokketønden inddrages ved Udgangen af November 1897.

**Sorte-Rende.** Den 1ste September 1897 udlægges Fyrjagten

*Kalleboer*. Den inddrages den 30te November.

**Island. Faxe-Bugt.** Den 1ste September 1897 foretages følgende Forandring og Tænding af Fyr i *Faxe-Bugt*:

- Skagi (Skagen)* hvide, faste Fyr forandres til et hvidt Lyntyr, der viser Et-Lyn hver 5 Sekunder. Flammens Højde: 50 Fod. Synsviddens: 11, Kml. Lysævnens: 19 Kml. Linseapparat af 6te Orden. Fyret vises fra et 47 Fod højt, firkantet, hvidt Taarn med rødt Bælte. 64° 4', N. B. 22° 40', V. Lgd.
- Grøtta* Vinkelfyr. Paa den tidligere *Grøtta* Baakes Plads tændes et fast Fyr, der viser grønt Lys fra S. 25° V. til S. 67° V., hvidt Lys fra S. 67° V. gennem V. og N. til N. 37° Ø., rødt Lys fra N. 37° Ø. gennem Ø. til S. 79° Ø. og grønt Lys fra S. 79° Ø. til S. 66° Ø. Flammens Højde: 37 Fod. Synsviddens: 10, Kml. for det hvide Lys. Lysævnens: 12 Kml. for det hvide, 8 1/2 Kml. for det røde og 7 Kml. for det grønne Lys. Linseapparat af 4de Orden. Fyret vises fra et 36 Fod højt, firkantet, hvidt Taarn med rødt Bælte. 64° 9', N. Br. 21° 59', V. Lgd.
- Reykjavik* Vinkelfyr. I en hvid Træbygning med rødt Bælte, 800 Alen N. 42° Ø. fra *Skolevarden* ved *Reykjavik*, tændes et Fyr med En-Formørkelser hver 1/4 Minut; Lys 13 s, Mørke 2 s. Lyset er rødt fra N. 36 1/2 V. til N. 31° V., grønt fra N. 31° V. til N. 18° V., hvidt fra N. 18° V. til N. 10° V. og rødt fra N. 10° V. til N. 1° V. Flammens Højde: 43 Fod. Synsviddens: 11 Kml. for det hvide og røde Lys. Lysævnens: 15 Kml. for det hvide, 11, Kml. for det røde og 9 Kml. for det grønne Lys. Spejlsapparat af 4de Orden. Fyret vises fra Gavlen af Bygningen. 64° 8', N. Br. 21° 52', V. Lgd. Fyrenes Brændetid: 1ste August—15de Maj.
- Engøy* Fyr slukkes. 64° 10', N. Br. 21° 53', V. Lgd.

### Østersøen, Sundet og Lille Belt.

**Sverig. Bottniske Bugt. Gåsholma Skjærgård.** Paa Holmen *Sunnan* er opført en 8 Fod høj, hvid Baake med rødt Bælte, af Form som en afkortet Kegle. 61° 5' 42" N. Br. 17° 14' 6" Ø. Lgd.

**Vestra Ovarken.** I Farvandet til *Norrbykären* er fundet en 16 Fods Grund. 63° 31' 37" N. Br. 19° 50' 40" Ø. Lgd.

**Finland. Bottniske Bugt. Wasa Distrikt.** Ved *Rönnskär* ere følgende Fyr tændte.

*Dersiskärgrund*, et hvidt og rødt vekslende Fyr, der lyser fra S. 51° V. til S. 65° V. Flammens Højde: 9 Fod. Synsviddens: 4 Kml. 63° 4' 25" N. Br. 20° 49' 14" Ø. Lgd.

*Rönnskärbådan*, et hvidt og rødt vekslende Fyr, der lyser fra S. 45° V. til S. 65° V. og over *Rönnskär* Havneindløb mellem Sømærkerne paa *Stenprikken* og *Trutskärgrund*. Flammens Højde: 17 Fod. Synsviddens: 5 Kml. 63° 4' 42" N. Br. 20° 50' 15" Ø. Lgd.

*Tummelsö* røde, faste Ledefyr. Bagfyret staar paa Øens S.-Spids. Flammens Højde: 23 Fod. Synsviddens: 6 Kml. 63° 4' 7" N. Br. 20° 50' 56" Ø. Lgd. Forfyret staar 350 Al. N. 78° V. fra Bagfyret. Flammens Højde 11 Fod, Synsv. 4 Kml. 63° 4' 9" N. Br. 20° 50' 42" Ø. Lgd. Begge Fyr lyse over c. 60°.

For Indgaaende holdes *Dersiskärgrund* og *Rönnskärbådan* Fyr overet, indtil *Tummelsö* Ledefyr komme overet, da denne Linie holdes, indtil *Rönnskärbådan* Fyr igjen bliver synligt, da man staar ind paa Ankerpladsen.

**Åbo Distrikt.** I Farvandet mellem *Lohm* og *Utö* skulle følgende hvide og røde vekslende Fyr tændes:

- Paa Øen *Ingolskär*. 59° 57' 50" N. Br. 21° 34' 30" Ø. Lgd.
- Paa Øen *Snokubb* V.-Pynt. 59° 55' 40" N. Br. 21° 30' 20" Ø. Lgd.
- Paa Øen *Widskär* NØ.-Pynt. 59° 54' 30" N. Br. 21° 28' 0" Ø. Lgd.
- Bokulla* Ledefyr:
  - Paa Øen *Bokulla*. 59° 50' 0" N. Br. 21° 25' 25" Ø. Lgd.
  - Paa Klippen *Svartgrund*. 59° 49' 45" N. Br. 21° 23' 25" Ø. Lgd.
- Utö* Ledefyr:
  - Paa Øen *Torfskär*. 59° 50' 8" N. Br. 21° 22' 10" Ø. Lgd.

b) Paa Klippen *Knifskär*. 59° 49' 10" N. Br. 21° 21' 45" Ø. Lgd.

Nærmere Meddelelse senere.

**Finske Bugt. Wiborg Distrikt. Aspö Lodsplads.** Paa 18 Fods Grunden *Hallinkari Ulko* 3, Kml. N. 6° Ø. fra *Aspö* Baake er Stagen med Kors inddragen. V. for Grunden er udsat en sort og hvid Stage med en nedadvendt over en opadvendt Kost. Grundens Beliggenhed: 60° 29' 45" N. Br. 27° 13' 25" Ø. Lgd.

Ved 11 Fods Grunden *William* 3, Kml. N. 15° Ø. fra *Aspö* Baake, er Sømærket inddraget. N. for Grunden er udsat en hvid Stage med sort, nedadvendt Kost. Grundens Beliggenhed: 60° 21' 0" N. Br. 27° 14' 37" Ø. Lgd.

**Pitkäpaasi Lodsplads.** Paa 3 Fods Grunden *Ulkomatala*, 1, Kml. S. 56° Ø. fra det S.-lige Sømærke paa *Pukionsaari*, er Stagen med Kors inddraget. Ved Grundens V.-Side er udsat en sort og hvid Stage med en nedadvendt over en opadvendt Kost. Grundens Beliggenhed: 60° 25' 40" N. Br. 27° 51' 20" Ø. Lgd.

Paa Grunden *Sisimatala*, 1 Kml. S. 66° Ø. fra det S.-lige Sømærke paa *Pukionsaari*, er der kun 21 Fod Vand. Ved Grundens N.-Side er udsat en hvid Stage, med en sort, nedadvendt Kost. Grundens Beliggenhed: 60° 26' 5" N. Br. 27° 50' 40" Ø. Lgd.

**Tyskland. Kiel.** Fra 5te til 28de August 1897 ligger en Bøje med Stage og Ballon og om Natten en rød Lanterne c. 2 1/2 Kbl. fra Kysten ud for Batteriet paa V.-Kysten af *Friedrichsort*.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverig.** Taagesignalet ved *Paternoster* Fyr er nu forandret. Hver 1/4 Time gives Tre-Skud med 15 Sekunders Pause mellem Skuddene.

**Skagerrak.** I *Brofjorden*, 15 Alen VSV. for *Vinbrücka* Ladebro, er funden en lille 12 Fods Stengrund. 58° 22' 35" N. Br. 11° 26' 33" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland. Lister Dyb.** Vraget af et Fiskefartøj ligger sunket i 7 Fv. Vand i *Lister Dyb*. En Mast er 3 Fod over Vandet. 55° 4' 6" N. Br. 8° 11' 8" Ø. Lgd.

**Jade.** I *Wangeroog* Farvand S. for *Jadeplate* er en Tjalk sunken i 13 Fod Vand. Masten er over Vandet. En Vragtønde er udlagt S. for Vraget. 53° 49', N. Br. 8° 0', Ø. Lgd.

I *Inner Jade* er Vragtønden, som laa 5 Kbl. N. 20° Ø. fra *Tønde X*, inddragen.

**Holland. Zeegat van Terschelling.** I *Stortemelk* er ved Udlobet i *Vhestroom* i 34 Fod Vand udlagt en Spidstønde Nr. 8. 53° 18' 27" N. Br. 5° 8' 23" Ø. Lgd.

I *Inmuiden* er Dybden ved almindelig Lavvande nu 23 1/2 Fod, hvilket er Udgangspunkt for Tidevand-Signalerne. Den nye Sluse er 80 Fod bred og Dybden paa Tærskelen er ved Lavvande 29 Fod

**Nieuwe Rotterdamschen Waterweg.** I *Zeegat Hoek van Holland* er Dybden ved almindelig Lavvande 26 Fod, hvilket er Udgangspunkt for Tidevands-Signalerne. *Zuiden* kan besjles med 21 Fod, *Hoorn* med 22 Fod og Farvandet langs *Rozenburg* med 22 Fods Dybgaende.

**Zeegat van Goeree.** Det hvide, faste Fyr *Flauwe Werk* lyser fra N. 26° V., over Spidstønde Nr. 3, gennem N. til N. 36° Ø., tæt inden for den rød og sort vandret sribede Lystønde B—SG. 51° 49' 30" N. Br. 3° 53' 32" Ø. Lgd.

**Hollandsch Diep. Strijensas.** Den 10. August 1897 er det hvide og røde, faste Fyr paa Enden af V.-Dæmningen ved Farvandet til *Strijensas* Sluse tændt.

Samtidig er det midlertidige, hvide, faste Fyr slukket.

**Zeegat van Goeree.** I det nye Løb i *Bieningen* kunne nu Skibe med 8 Fods Dybgaende ved daglig Lavvande passere langs Stumpende-Kanten. Uddybningen fortsættes.

### Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**Frankrig.** Den 5te August 1897 er *Sénéquet* Fyr forandret til et Fyr med Tre-Formørkelser hver 18 Sekunder; Lys 9 S., Mørke 1 S., Lys 3 S., Mørke 1 S., Lys 3 S., Mørke 1 S. Lyset er hvidt, undtagen fra S. 84° V. gennem V. til N. 65° V., hvor det er rødt. Flammens Højde er uforandret. Lysævnens: 17 Kml. for det hvide, 12 Kml. for det røde Lys.

**Guernsey.** Baaken paa *Platte Fougere* er igen opført. Den bestaar af en sort Pæl, der som Topbetegnelse har Bogstavet P over Bogstavet F. 49° 30' 50", N. Br. 2° 29' 15" V. Lgd.

**Irlands Ø.-Kyst. South Rock.** En rød Spidstønde er udlagt ved Ø.-Enden af *South Ridge*, fra *South Rock* gamle Fyrtaarn i N. 73° Ø., 1 1/2 Kml. 54° 24' 15" N. Br. 5° 23' — V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Loire.** Den sort og hvid vandret sribede Spidstønde med Diamant ligger paa Ø.-Kant af Grunden med

8 Fod, der ligger NV. for *Pierre Percée* 47° 13' 30" N. Br. 2° 20' 48" V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Vineyard Sound.** En rød og sort vandret sribet Klokketønde er i 12 Fv. Vand udlagt tæt SØ. for Vraget af den sunkne Skonnert „*R. L. Deviss*“, 2 Kml. N. 80° Ø. fra *East Chop* Fyr.

**Delaware Bay. Dead Man's Shoal.** Den anden og tredje Karantæne-Tønde ere inddragne. En rød og sort vandret sribet Stump-tønde er i 6 Fod Vand udlagt ved den øvre Ende af *Dead Man's Shoal*, fra *Maurice River* Fyr i S. 2° V. og fra *Egg-Island* Fyr i S. 50° Ø.

**Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**

**Frankrig.** Den 2den August er *Garoupe* Fyr ombyttet med et midlertidigt, hvidt fast Fvr, der skjules fra N. 5° Ø. gennem N. og V. til S. 85° V.

**Sardinien.** Ved Indløbet til *Terranova Pausania* foretages Sprængningsarbejder mellem Øerne *Mezzo* og *Mamu*. Naar der sprænges, hejses rødt Flag paa Boremaskinen.

**Italiens Ø.-Kyst.** Blinkfyret *Castel di Mezzo* er paa Grund af Havari midlertidigt forandret til et fast Fyr. 43° 57' 30" N. Br. 12° 48' 26" Ø. Lgd.

**Algier.** Ud for NØ.- og NV.-Pvnterne af *Ras el Kebir*, der ligger omtrent midt imellem Kap *Bougaroni* og *Collo* Havn, strækker der sig Rev med 11 Fod Vand c. 1 Kbl. ud fra Land.

**Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.**

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Alabama. Mobile Bay.** *Mobile Ship Channel* er nu belyst saaledes:

Paa Løbets Ø.-Side:

Fyr Nr. 2, fra *Mobile Bay* Fyr i S. 7° V., 9<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Kml.

— 4, — — i S. 7° V., 7 —

— 6, — — i S. 7° V., 4<sup>5</sup>/<sub>8</sub> —

— 8, — — i S. 7° V., 2<sup>3</sup>/<sub>8</sub> —

— 10, — — i N. 5° V., 2<sup>3</sup>/<sub>4</sub> —

— 12, — — i N. 5° V., 5<sup>9</sup>/<sub>16</sub> —

— 14, — — i N. 5° V., 8<sup>1</sup>/<sub>8</sub> —

— 16, — — i N. 5° V., 11<sup>1</sup>/<sub>8</sub> —

— 18, (*Dog River Bar* Baake Nr. 1) ved den tidligere *Dog River Bar* Baake Nr. 1.

Fyr Nr. 20, (*Dog River Bar and Choctaw Pass Channel* Baake Nr. 2) ved den tidligere *Dog River Bar and Choctaw Pass Channel* Baake Nr. 2.

Fyr Nr. 22, næsten lige over for Fyr Nr. 5.

Paa Løbets V.-Side:

*Second Bend* Fyr Nr. 1, tæt ved Midten af den anden Bøjning.

*Third Bend* Fyr Nr. 3, ved den tredje Bøjning.

*Fourth Bend* Fyr Nr. 5, ved den fjerde Bøjning.

Fyr Nr. 7, c. <sup>7</sup>/<sub>16</sub> Kml. V. for *Battery Gladden* Fyr.

Fyrene paa Ø.-Siden ere hvide. faste, paa V.-Siden røde, faste. Flammens Højde: 33 Fod. Fyrene Nr. 2, 4, 6, 8, 10, 12, 14 og 16 vises fra firkantede Baaker, Fyrene Nr. 1, 3, 18, 20, 5, 7 og 22 fra trekantede Baaker. Nummeret paa hvert Fyr er malet paa de tre Sider af Lanterne-Huset.

Alle midlertidige Fyr til Belysning af *Mobile Ship Channel* ere slukkede.

**Texas.** Omtrent den 21de Aug. 1897 forandres Afmærkningen ved Indløbet til *Galveston* saaledes:

*Channel Outer* røde Spidstønde Nr. 2, mærket *Galveston*, inddrages

*North* Lystønde, der er malet rød og viser hvidt, fast Lys, udlægges ved N.-Siden af Indløbet til den gravede Rende mellem Dæmningerne.

*South* Lystønde, der er malet sort og viser hvidt, fast Lys, udlægges ved S.-Siden af Indløbet til den gravede Rende mellem Dæmningerne.

*Inner* Lystønde, der er malet sort og viser hvidt, fast Lys, udlægges ved S.-Siden af den gravede Rende mellem Dæmningerne, c. <sup>3</sup>/<sub>4</sub> Kml. V. for *South* Lystønde, i Stedet for *Channel* sorte Stump-tønde Nr. 1, der inddrages.

*Second Turn* Lystønde, der er malet rød og viser rødt, fast Lys, udlægges tæt ud for Ø.-Enden af *Pelican Spit*, for at afmærke Bøjninger for dybgaende Skibe, i Stedet for *Second Turn* røde Stump-tønde Nr. 6 A, der inddrages.

**Mexiko.** Den 9de Juli 1897 viste *Lobos Island* Fyr Et-Bliuk hver 15 Sekunder, i Stedet for som officielt angivet hver 30 Sekunder.

**Venezuela. Orinoco.** Fyrskibet „*Barima*“ er flyttet og ligger nu i 26 Fod Vand 9 Kml. NV. for Pynt *Barima* og 10 Kml. fra *Cangrejo* SØ.-Pynt. Flammens Højde: 78 Fod. Lysævnens: 20 Kml. 8° 45' 30" N. Br. 60° 26' V. Lgd.

**Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.**

**Brasilien.** I Juni 1897 kunde Barren ved *Rio Grande do Sul* i 25 Dage passeres af Skibe med et Dybgaende af 12 Fod.

**Kjøbenhavns Børskurs d. 18. Aug. 1897.**

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk.....		104	104 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Thingvalla.....	14 14 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> 15	14 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	15 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Danmark.....	91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	91	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Norden.....		117 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	118
Kjøbenhavn.....		98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Carl.....	61 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	61 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	61 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dannebrog.....	113 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	113 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	113 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Skjold.....	81	81 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> 1/2	81 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Helsingørs Dampsk.....		—	—
Østersøen.....		—	—
Nordsøen.....		74	77
Torm.....		—	100
Foren. Bugser-Selsk.....		85	90
Dansk-russisk Dampsk.....		80	100

**Dampskibs Obligationer.**

4% foren. Dampsk.....	—	—
5% — — .....	—	—
5% Thingvalla 1880.....	—	—
5% — — 1894.....	—	—
5% Norden.....	—	—

**Stats og Kreditforen. Obligationer.**

3% Stats.....	—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uopsig. Stats.....	100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	101 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf.....	92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	93
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6 Ser.....	96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4% — — 6 — .....	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3 — .....	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	96

**Aktier.**

Nationalbank.....	158	158 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Privatbank.....	123	123 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank.....	126 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	128
Handelsbank.....	124 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	125
Burm. & Wain.....	104	105
Helsingørs Jernsk.....	111	112
Sukkerfabr.....	91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	91
Bryggeri Aktier.....	115	114 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>

**Vekselkurser.**

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	88.95	88.80
London.....	18.13	18.10
Paris.....	72.15	—
Amsterdam.....	150.15	—

**Notering paa Berlins Børs d. 17. Aug. 1897.**

Russiske Noter.....	217.20
4% Russiske Consols.....	—
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % — Boden Kredit.....	105.50
6% Mexikanske.....	96.50
5% Rumænske Stats.....	101.60
4% — — 1890.....	90.90

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 10,000, „Thingvalla“ 32,000, „Danmark“ 8,000, „Norden“ 20,000, „Kjøbenhavn“ 12,000, „Carl“ 22,000, „Dannebrog“ 38,000, „Skjold“ 30,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Anti-magnetiske  
Ankergangs  
Lomme-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.

**S. Lerche,**  
50 — Nørrebrogade — 50  
Værksted  
for gode, solide og billige  
Modeller.

**HAVANNA-  
CIGARER.**  
\*\*  
\*  
**Vilh. Sunnert**  
\*\*  
\*  
11  
BREDGADE II.

**Hotel Toldboden,**  
Toldbodvejen 40.  
anbefaler sin hyggelige Café & Re-  
staurant samt sine ny monterede Værel-  
ser i et æret Publikums villige Erin-  
dring.  
Erbødigst  
Daniel Rasmussen.



**JUL. THYBRINGS**  
FRIMÆRKEFORRETNING,  
KLOSTERSTRÆDE 6,  
KJØBENHAVN K.  
Prisliste 1897 gratis og franko.

**Ed. Harth,**  
Konservesfabrikant,  
St. Kongensgade 101,  
Kjøbenhavn K.  
KONSERVES   
tørrede og saltede  
 GRØNTSAGER  
anbefales d'Herr.  
Skibsprovianterere.

**Holm & Collerup,**  
Skibssmedie og Maskinfabrikker,  
Christianshavns Kanal Nr. 6, C.  
forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)  
og Frihavnen, Ø.  
Jærnskibs- og Maskinreparationer  
udføres solidt, hurtigt og billigt.

**C. P. Lauritzen & Co.,**  
Etablissement for  
UNIFORMER, UNIFORMEFFEKTER og ORDENSBAAND,  
samt de nye, af Krigsministeriet approberede, vandtætte Officers-Havelocks,  
saavel som for alt civilt Skræderarbejde.  
Vesterbrogade Nr. 30. Kjøbenhavn V.

**Fanø praktiske Sømandsskole.**  
Saavel Begyndere som unge Sømand optages til enhver  
Tid. Nærmere Oplysninger ved  
P. H. Clausen,  
Nordby, Fanø.

**P. Otzen & Thorstenson,**  
Lager af Materiel og elektriske Artikler.  
Manometre. \* Vacuummetre. \* Tællemaskiner.  
Reparationer udføres.

Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpeklapper etc.  
Fabrik: Ryesgade 105. Kontor og Lager: Gothersgade 24.

**HÄNSCHELL & C<sup>o</sup>.**  
BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.  
Forskud ydes for Proviandering etc. samt, hvor dette medfører  
Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastep-  
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra  
Lossepladsen i Europa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier  
i Kjøbenhavn.  
Telegram-Adresse:  
HÄNSCHELL, Barbados.

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullspång i Sverig leverer jeg  
paa Bestilling større og mindre Genstande i

**støbt Staal,** saasom:  
Skibsstævne, Stempler, Tandhjul,  
Skibsskruer, Krumtappe, Ankere,  
Rorrammer, Ambolte, etc. etc.  
Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smedeligt samt i  
Styrke og Sejghed fuldt jævnfærligt med det bedste smedede  
Staal af tilsvarende Haardhedsgrad.  
Kjøbenhavn. Jørgen Jensens Eff.



Hovedkontor for Danmark  
St. Kongensgade 24, Kjøbenhavn.  
Harald O. Rist.  
Ingen Ekstra-Præmie for Cycle-Kørsel.  
Agenter antages.

Overretssagfører J. WESTENGAARD,  
Vestervoldgade 2, Kjøbenhavn V. Telefon 3424.

Metalspejlapparater,  
Havnefyrrer & Lanterner.  
Fabrik:  
Læderstræde Nr. 9,  
Kjøbenhavn.  
Telefon Nr. 3681.  
G. W. Frydenlund & Søn.

**P. A. Freilev,**  
Blaftapningsanstalt,  
Pilestræde 18, Kjøbenhavn K,  
prisbelønnet Nakskov, Slagelse  
og senest Malmö 1896  
for god Aftapning,  
anbefaler Gl. Carlsberg Lagerøl, Pils-  
nerøl, Porter samt alle øvrige Øl-  
sorter. — Telefon 279.

**C. HANSEN,**  
GIØRTLER OG METALSTØBER,  
84 PILESTRÆDE 84.  
Specialitet:  
**SKIBSARBEJDE.**  
Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.  
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

**O. Larsen,**  
Kunstfyrværker & Illuminøter,  
Eriksgade 7, Stuen,  
Kjøbenhavn V,  
anbefaler sig med Skibs-Signal,  
Lys, Raketter og Kanonslag,  
Festfyrværkerier og  
Illuminationer.

**DENTIN** er en Tand-  
plombe;  
nogle faa  
Draaber i  
den hule  
Tand hindrer Luftens Adgang og  
stiller derved de heftigste Tand-  
smerter.  
9, Kronprinsensgades nye  
Materialhandel.  
CHR. V. MENDE, cand. pharm.

**Dr. med. Goldschmidt,**  
Klinik for  
Kud- og Kønssygdomme.  
Hovedvagtsgade 8, 1. Sal.  
Kl. 12—1 og 7—8.

**Lange & Møllers**  
Bødkerværksted  
i  
Kjøbenhavns Frihavn  
anbefaler sig med alt  
Udearbejde samt alt færdigt  
Bødkerarbejde for Export  
Alt Arbejde udføres af solide  
og øvede Folk.

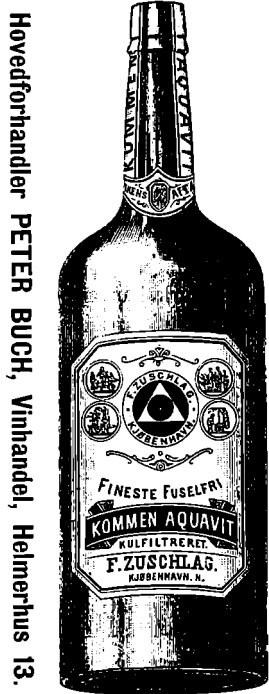
**LINOLEUM**  
og  
VOXDUG  
til  
Kahytter og Trapper,  
bedste Fabrikata.  
E. MEYER,  
St. Kjøbmagergade 26.

# Agentur for udenlandske Søassurance- Selskaber.

Søforsikringsselskabet  
**ØRESUND,**  
MALMØ,  
tegner Forsikringer ved  
**BERGH & OWEN,**  
Kjøbenhavn K.,  
Holmens Kanal 20.  
Telefon 97.  
Telegram-Adr. „Tonny“.

**W<sup>m</sup>. R. SCHOU.**  
31. HAVNEGADE.  
KJØBENHAVN K.  
Telegramadresse: Rigstelefon:  
Willschou. Nr. 3876.  
GENERALAGENT for  
„**POMERANIA**“,  
See- und Fluss-Versicherungs  
Gesellschaft i Stettin.

**Bjerre & Rømer,**  
Skibsmæglere.  
Agenter for  
Kullens Enskilda Assurans-  
Förening.



Hovedforhandler PETER BUCH, Vinhandel, Helmerhus 13.

E. ZUSCHLAG. Aquavit, Kjøbenhavn N.

Udkommen er:  
Praktisk Anvisning til at finde  
Bredden ved Maanens største Højde.  
af  
**A. O. Tuxen og Aage V. Tuxen.**  
Svendborg Navigationsskole.  
2det Oflag.  
Uddeles gratis gennem alle Landets Boglader.

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

**PETERSEN, MØLLER & HOPPE.**  
ESTABLISHED 1832.  
SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.  
COPENHAGEN.  
AGENTS TO  
Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg,  
regular line of steamers between Brazil and Copenhagen & vice versa.  
Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean  
Portugal and Copenhagen & vice versa.  
Hamburg and Baltic line of steamers.  
Telegraphic Address: „HOPPE“.

**Ludvig Lund.**  
Mekanisk og elektroteknisk Etablissement.  
Enerrepræsentant  
for elektricitäts-Aktiengesellschaft  
**vorm. Schuckert & Co.**  
Autoriseret Installatør af elektriske Belysnings- og  
Kraftoverdragningsanlæg. Elektromotorer og Dynamoer.  
Elektriske Elevatorer, Hejseapparater og Ventilatorer.  
Galvanoplastiske Anlæg.  
St. Regnegade 26. Kjøbenhavn K. Telefon Nr. 992.

**Kunstfyrværker Fritz Busch**  
anbefaler sig med  
Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.  
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber  
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.  
Laboratorium: Bopæl:  
EngHAVEVEJ. V. VALDEMARSJ. 24. V.  
Telefon 120. Nyhavn 58, Kjøbenhavn.  
**C. W. Obel's**  
Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.  
Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:  
Frederiksberggade Nr. 1.  
Telefon 3669.

## Skibs-Auktion.

Lørdag den 21. ds. Kl. 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub>  
bliver ved offentlig Auktion,  
som afholdes paa Børsen, bort-  
solgt det efter Grundstødning  
hertil indbragte franske Bark-  
skib „Louis F.“ af Marseille,  
dr. 309, 6<sup>2</sup> Reg. Tons. klassi-  
ficeret i Aar i Veritas <sup>3</sup>/<sub>6</sub> —  
I — I, med alt ombordværende  
Inventarium samt Proviant, hvil-  
ken sidste dog sælges særskilt.  
Skibet ligger i Kalkbrønderi-  
havnen og anv. af Styrmanden.  
Kjøbenhavn, d. 10. Aug. 1897.  
Heksher & Søn.  
Amaliegade 23.

**DANCHELLS  
FABRIKER.  
LINOLEUM.  
VOXDUG.**



Anker-Marke

Enøndsalg i Danmark for  
**DELMEHORSTER  
LINOLEUMFABRIK.**  
Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:  
Pilestræde 13 Matthæusg. 5.  
Telefon 545. Telefon 2680.  
Kjøbenhavn.

**Mahogni, Nøddetræ,  
Teaktræ, Whitewood**  
samt andre fremmede saa vel som  
danske TRÆSORTER forefindes i  
stort Udvalg i tørre Varer.  
M. H. Krause,  
Kjøbenhavn, Niels Ebbesvej 6. V.  
Telefon 3205.

## Café van Zandt,

St. Annæ Plads 6,  
Hjørnet af Strandstræde,  
Kjøbenhavn,  
anbefaler sin Restaurant fran-  
çais med alle Aarets  
Specialiteter.  
H. J. Pedersen.

**Læge H. C. Lund,**  
Hud- og Kønssygdomme.  
Kronprinsensgade 6, I.S. Opg.  
gennem Porten. Tr. 10-11, 7-8  
Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre  
20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil  
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.  
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Steder.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**  
I Redaktionen: Kapt. **JACOB HOLM.**

### AVERTISSEMENTS PRIS:

Første Side pr. Petitline à 45 mm Bredde 25 Øre.  
De øvrige Sider — 20 —  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange  
20 % 30 % 50 %  
Mindre end 1/2 Side . . . . . 10 % 20 % 40 %

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 34.

Kjøbenhavn, Torsdag den 25. August 1897.

4. Aarg.

INDHOLD: Losning af Træløst i Antwerpen. — Om Skibes Udrustning m. m. — Berri Berri og Skørbug. — Turbinia. — Fragtmarkedet. — Foreningsmeddelelser. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

## AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

Lager af Papir og Konvolutter  
fra danske og fremmede  
Fabrikker.

DANISH  
Pure Condensed Milk.  
The **MILKY-WAY** Brand.  
In Taste & Colour like new Milk.  
Highest Medical References.



\* NEW INVENTION \*  
The Danish Milk Condensing Co.  
Factories & Head Office 8 Vestergade,  
COPENHAGEN.  
Telegr. Adr.: Anglodane. Code ABC.

Aut. Forhryringsagenter,  
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.  
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.  
A. C. Grell, Toldbodg. 16.

Teaktræ

AKTIESELSKABET  
**DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI**  
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.  
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.  
**TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.**

Teaktræ

## Prima røgede Skinker.

Store Partier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker  
40—60 Øre pr. Pd. efter Størrelse samt alle Slags prima  
ferske, saltede og røgede Victualievarer anbefales til  
**meget lave Priser.**

**Højbroplads 12** ved Gammelstrand.  
Videreförhandling: S. JOHANNESSEN, Hauserpl. 32.

## Direkte Import en gros af amerikanske Træsorter.

Nød, Whitewood samt Eg ogsaa i spejlskaaren Vare.  
Mahogni i alle Dimensioner anbefales Forbrugere. Varerne  
ere prima og damptrøede og Priserne de billigste.  
Telefon 3338.

**EMIL HAMMELEV, Store Kongensgade 81, Bagb.**

Som Repræsentant for for-  
forskellige 1ste Klasses  
Assurance-Selskaber overta-  
ger jeg Forsikringer af **Skibe,**  
**Varer** og **Fragt** til billige  
faste Præmier. **Subagenter**  
antages i forskellige Provins-  
byer.

**Alfred Christensen,**  
Assurance-Afdeling,  
Amaliegade 24.

**EMIL SCHIOTT,**  
Glas- & Porcellæns-  
Forretning.

51 **STORE KONGENSGADE** 51

KJØBENHAVN K.

Telefon 4522.

Glas og Porcellæn udlejes.

## OST • OST

3 ST. KIRKESTRÆDE 3

**VICTOR PETERSEN**

(LUDV. AAGAARDS EFTF.)

Telefon 2618.

Telegr.-Adr.: Nilsson 167.

## CARL NILSSON.

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.

Amaliegade 36. Kjøbenhavn K.

(forhen Amaliegade 37).

Største Lager her paa Pladsen af alle Sorter Maskin- og Cylinder-Oljer, Smørelser  
og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige Artikler for Dampmaskiner.

### Eneförhandling af:

Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil. Zynkara.  
(Til Forebyggelse af Tæring, Syre- og Kedelstensdannelse). Angus' Special Pak-  
ninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent Kamelhaars Drivremme.  
Kerasha. Patent Træ-Remskiver.

**YOCARINI** CIGARETTEN 100 Stk. 2 Kr. Verdensberømt  
TOBAKKEN pr. Pd. 5 Kr. og billig.

kun ægte Vilh. Jørgensen. Østergade 61. en gros

## J. H. Fechtenburg & Co.,

St. Thomas,

anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering  
henhørende.

Forlang altid  
**Otto Mønsted's**  
Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

**Holdbar**

**Fortrinlig Kvalitet**

**Smørfarvet**

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne  
ved Henvendelse til Fabriken

**SOUTHALL**

near LONDON.

**Norsk MARGARINE** fra **Aug. Pellerin fls & Co.** i Christiania  
faas hos D'Herrer Handlende og fra Agenturet **Ladegaardsvej 13.**

# HAMBURG

**PRIMA BUNKER-KUL.**

**BD BLUMENFELD.**

**HAMBURG.**

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:

FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.

**W. B. Dick & Co. L<sup>d</sup>.**

eneste Fabrikanter af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Hoved-Depôt for Continentet: **Hamburg:**

Alte Gröningerstrasse 12 1.

Telegr.-Adr.: Dicotto. Telefon: 3999.

Agent for Kjøbenhavn:

**JOHS. BÜLOW, Zinngade 4. Ø.**

**EMIL G. v. HÖVELING. HAMBURG.**

(TELEGR.-ADR.: COMPOSI.)

**PATENTFARVE**

for Skibsbunde og Jærnkonstruktioner imod Rust og imod Bevoksning. Leve-  
randør til mange af de største Damp- og Sejlskibsrederier, Ene-Leverandør  
til den kejserlige tyske Marine.

NB. For Træskibsbunde særlig virksom Patentfarve imod Bevoksning og  
imod Orm, strygefærdig til umiddelbar Brug.

Agenter og Lagre i: Bergen, Bremerhavn, Elsfeth, Flensburg, Stettin, Rotter-  
dam, Antwerpen, Dünkirchen, Genua etc.

Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:

Kapt. CARL HAVE MANN, Kjøbenhavn, Amaliegade 31.

I England under Firma British Antifouling Composition and Paint  
Company Ld. 32 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik i Barking ved London.

Agenter og Lagre i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull,  
Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokobama,  
Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney,  
Mauritius etc.

**KNÖHR & BURCHARD Nfl.**

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

**HAMBURG.**

Telephon  
287.

**DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.**

**KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.**

**SPECIEL AFDELING**

FOR

**ASSURANCE & HAVARISAGER.**



## EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1833.      Telegraphic address "SVITZER".

Agents for  
Great Britain.

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/Tyne.  
telegraphic address: "Jürgenson".

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill.  
telegraphic address: "Hobdell".

The company maintains stations at the following  
ports, where a salvage boat will be stationed, always  
ready to leave at short notice.

COPENHAGEN	.....	"SVITZER".
KASTRUP	.....	"HØYER".
ELSNØRE	.....	"SWITZERGOTTLIEB".
KORSØR	.....	"JÜRGENSEN".
ALBUEN (LAALAND)	.....	"GUNNERSEN".
FREDERIKSHAVN	.....	"SVITZERLUND".
GOTHENBURG (SWEDEN)	.....	"ELFVERSSON".
GREIFSWALD (GERMANY)	.....	"SPRUTH".

The company's boat "Em. Z. Svitzer" — in conjunc-  
tion with the boats belonging to the Northern Salvage  
Company of Hamburg, vis s/s "Berthilde", s/s "Berger  
Wilhelm" and s/s "Newa" — operates in the Mediter-  
ranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea &  
Red-sea).

**Cornelius Knudsens Etabl.,**

Kjøbmagergade 37. Kjøbenhavn.

**JNØRHOLMS**

Patent Multiplikator Kompasser,

JSprit- og Baadskompasser.

PatentTidsglas. Saltmaalere.

Sextanter og Oktanter.

KAPTEJN RUNGS

**Universal-Bathometer.**

Logge- og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre

med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre,

Indicatorer. Tegnebestikker.

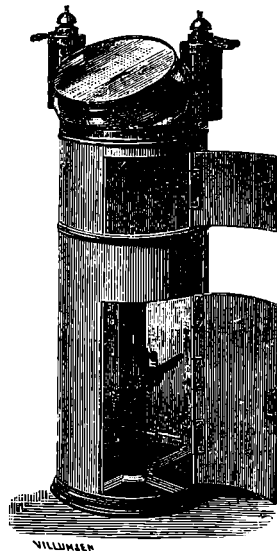
Parallellinealer.

Marinekikkerter.

Complete Dykkerdragter.

PREMIERLØJTNANT CLAUSENS

**Patent Universal Deflektor.**



Reparationer udføres med Omhu.

Sølv-Statsmedalje og Guldudstillingsmedalje: Lübeck 1895.

Guldmedalje: Industriudstillingen Malmø 1896.

**NEXØ TØRDOK,**

Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde.

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

**Holm & Wonsild,**

Skibs-Mæglere, Dampskibssagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

**Bunkerkul**

faaes billigst og hurtigst i Sundet fra vor Kulhulk  
Lydia.

**The Sound Coal Hulk Lim.**

**A. Rustads Efterfølger,**

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

## Losning af Trælast i Antwerpen.

Fra d'Herrer Joseph Brown & Co. i Newcastle have vi modtaget et meget langt Brev, indeholdende et meget stærkt Angreb paa Havneautoriteterne etc. i Antwerpen som Følge af en skandaløs lang og tilsyneladende delvis uretfærdig Turn, Trælast førende Dampere have været Ofre for paa nævnte Plads. Idet vi takke for det tilsendte, i mange Retninger ikke uinteressante Indlæg, beklage vi, at vi ikke se os i Stand til at optrykke Brevet „in extenso“, navnlig fordi vi har den Opfattelse, at vore Læsere allerede ere godt kendte med disse uheldige Forhold, hvorfor Æmnet, selv varieret med Virtuositet som i foreliggende Tilfælde, næppe kan gøre Krav paa den megen Plads.

Brevets Indhold er i Korthed følgende: Dampere „Jern“ ankommer med Trælast til Antwerpen den 11. Aug., (Baaden er under 400 Standards), og finder 10 Dampere ventende i Tur foran; der er ikke Plads paa Kaierne, der allerede ere blokerede af sorterede Varer, og Baaden faar altsaa sit Nummer i Rækken, alt efter det velsignede „custom of the port“. Hertil er absolut intet at sige; en Reder maa vide i Forvejen, hvad han indgaar paa, og det er i Sandhed tilstrækkeligt bekendt, at Antwerpen nu en Gang har den for Skibene fortvivlede Vedtægt, at Trælastmodtagere have Ret til i saa og saa lang Tid at lagre Varerne paa Kaien, inden Bortkørsel er nødvendig; men nu arrangerer Kaptainen og Modtagerne sig saaledes, at der alligevel skaffes Plads til den mindre Ladning; man haaber da at være ude over alle Vanskeligheder, men saa forbyder Havnevæsenet Jern at træde ud af Turnen. Det er hovedsagelig denne en dygtig Kaptains eller et smart Rederis store Skuffelse ved at se alle Anstrængelser forgæves, der maa lægges til Grund for den Undsigelse, der i hvert Fald i Brevet er slynget mod den gode Stad. Vi dele

fuldt ud det ærede Firmas Harme over at se Dag paa Dag glide bort i kostbar Ørkesløshed, men da „Jern“ jo ikke var den eneste Damper, der led saa grum en Skæbne (der nævnes jo i selve Brevet, at 10 Baade gik forud med samme Kalamitet), kan vi ikke frigøre os for den Tanke, at der ved Befragtingen ikke er optaget alle Kalkulationer og de Eventualiteter, som kan indtræffe paa en saadan Rejse, og vi driste os i hvert Fald ikke til at bedømme, om vedkommende Havneautoritet har handlet med Konduite eller Malkonduite i dette Tilfælde — den stod vel paa Lovens Grund.

Imidlertid har Sagen sin Betydning, og det er derfor, vi har omtalt den saa udførligt. Antwerpen er en saa stor Importplads, at Rederierne burde forsøge om muligt at faa rystet dette uheldige Reglement af sig; at forsøge en Blokade og Refusering af Trælaster til Antwerpen er latterligt, da slikt selvfølgelig ikke kan gennemføres; men de forskellige Rederiforeninger i England, paa Kontinentet eller i Skandinavien vilde her sikkert ved faglig Forhandling med rette Vedkommende kunne udrette noget til det bedre. Allerede i Fjor bedredes Forholdene dernede, da Tribunalet indsaa, at Uretfærdigheden blev dreven for vidt overfor Skibene, men, som man ser, der er endnu et langt Stykke tilbage, og vi lader derfor denne Sag gaa videre til de Rederiforeninger, der maatte have Interesse af at tage den op til udførligere Drøftelse.

Desværre oplyses vi ikke i Brevet om, hvor lang Tid „Jern“ blev holdt i Skak, men det maa være deltagende Læsere en Trøst at erfare, at samme Baad erobrede en fortrinlig Udfragt af Phosphat til dansk Havn, hvor vi haabe, Ekspeditionen maa være mere tidssvarende.

## Om Skibes Udrustning m. m.

Vi have modtaget følgende:

I „Nationalt.“ for 18. Juni, der først nu senere er kommen mig i Hænde, findes optaget en Artikel fra Hr. V. T. Hein, hvori han henleder Opmærksomheden paa den Mangel paa offentligt Tilsyn, der finder Sted i Danmark med Skibes Lanterner samt disses Anbringelse om Bord m. m. Jeg er fuldt ud enig med Hr. Hein deri, thi saa længe intet saadant Tilsyn findes, vil der altid være dem, der ere mere eller mindre ligegyldige og ikke have deres Sager i reglementeret eller forsvarlig Stand. Jeg har i min Praksis som Skibsfører gjort den Erfaring, at der er mere end Lanterne, der kunde trænge til offentligt Tilsyn, saavel for Skibsfartens Sikkerheds Skyld som ogsaa for i Kollisionstilfælde o. l. bag efter at kunne bevisliggøre, hvor Skylden ligger. Jeg skal i det efterfølgende nævne adskilligt saadant.

I Følge Regulativet bør Skibe, der gaa i udenrigsk Fart, stedse være forsynede med 2 Sæt Sidelanterner og 2 Ankerlanterner. Der farer ikke faa Skibe paa Søen, der kun have 1 Sæt Sidelanterner og 1 Anker-

lanterne om Bord. Det er jo indlysende, at et Skib med en saadan Forsyning meget snart kan blive ude af Stand til at kunne føre de reglementerede Lanterner, og desuden er det enkelte Steder i lokale Farvande paabudt, at ankerliggende Skibe skulle føre 2 Ankerlanterner.

Skibe skulle være forsynede med et kraftigt Taagehorn og en stærk lydende Klokke. Mange af de Taagehorn, man hører der bliver brugt, ere alt andet end kraftige, og i et forbavsende stort Antal Skibe er den Klokke, der findes om Bord til Brug i Taage, alt andet end stærkt lydende.

Hvorledes er en Del Skibe forsynede med Søkort, Bøger og Instrumenter? Det er rentud utroligt, hvilke Søkort, enkelte Skibsførere hjælpe sig med ved deres Navigering, og jeg har truffen ikke én, men flere, der jævnlig befare de danske Farvande, som ikke have saa meget som „den danske Lods“ eller nogensomhelst Bog eller Almanak om Bord, hvori de kunde søge Oplysning om Betydningen af de for nogle Aar siden ved Fornæs o. fl. St. oprettede Signaler for Is- og Lystønders

og Fyrskibes Fraværelse fra Station. Hvor mange findes der ikke, der nøjes med de mangelfulde og unøjagtige Oplysninger om Fyr, Taagesignaler etc., der findes i de engelske Almanaker, i Stedet for at anskaffe sig paa-lidelige Fyrlister?

Størstedelen af vore danske Skibe have været forsynede med noget mindst talt elendig Pumperedskab. Dette er ganske vist i de senere Aar bleven noget forbedret, idet de ny Skibe have faaet en bedre Slags Pumper, og en Del af de ældre Skibe have kasseret de gamle og anskaffet den nyere Sort, men med en stor Del af Skibene gaar det dog endnu i den gamle Slendrian. Man kender en Mængde ny, gode og stærkt byggede Skibe, der i Løbet af den sidste Snes Aar ere sporløst forsvundne med Mand og Mus. Det er min bestemte Mening, at havde disse Skibe haft nogle bedre Pumper, der kunde give mere Vand, og som Mandskabet kunde udholde at arbejde med, saa havde i det mindste nogle af dem nok holdt gaaende, til de havde faaet Assistance, eller til der var kommen Redning for Mandskabet.

Hvorvidt det vilde være heldigt ved Lov at fastsætte Regler for Størrelsen af Skibenes Besætninger, skal jeg her ikke komme nærmere ind paa, da denne Sag jo var saa udførligt drøftet her i Bladet i Fjor; men de fleste ere vel enige om, at saadanne Regler dog altid ville virke trykkende paa Skibsfarten. Derimod tager jeg ikke i Betænkning at udtale, at der med Hensyn til Kvaliteten, (der jo ikke er mindre vigtig end Kvantiteten,) af Skibenes Bemanding burde indføres noget offentligt Tilsyn og Kontrol, og dette vilde være til ubetinget Gavn for Skibsfarten og ikke til Byrde for den. For det første mener jeg, at det er ønskeligt, at alle Søfolk, der søge Hyre, bleve underkastede en Synsprøve, og Resultatet deraf indført i deres Søfartsbøger. De Styrmande, der have taget Navigationseksamen i de senere Aar, have jo maattet bestaa en saadan Prøve for at faa Styrmandsbevis, og en Del Søfolk have, da de vare til Orlogs, ogsaa været underkastede en Synsprøve, saa man finder stemplet i deres Søfartsbøger „Skikket til Udkig“, men for langt de flestes Vedkommende, som man forhyrer, maa man dog først gennem Erfaring selv skaffe sig Vished for, om de kunne se eller ikke, og dette tjener næppe til at fremme Sikkerhed paa Søen. Naar man faar nyt Mandskab om Bord, har man ikke megen Garanti for, hvorledes det forholder sig med deres Syn, og det er ingenlunde sjældent at træffe yngre Mennesker blandt Søfolkene, der ere saavel svagt seende som farveblinde. Ligesaa vigtigt som det er at have gode Lanterner, der under alle Vejrforhold kunne brænde klart, ligesaa vigtigt er det jo, at de, der holde Udkig, kunne se andre Skibes Lanterner. — Dernæst mener jeg, at det ogsaa i andre Henseender vilde være heldigt, om man havde en bedre Garanti, end som nu er Tilfældet, for, at de Søfolk, man forhyrer, virkelig kunne udføre den Tjeneste, hvortil man antager dem. For en Del Aar siden fandtes i Søfartsbøgerne Plads til, at Skibsførerne kunde indføre Skudsmaal for Vedkommende; jeg anser det for at være en stor Fejl, at dette blev afskaffet, og det har sikkert ikke bidraget til at forøge Kvaliteten af Søfolkene. Man maa jo antage, at det vilde animere enhver Sømand til at opføre sig ordentligt om Bord og til at lægge sig efter at udføre sit Arbejde saaledes, at hans Overordnede kunde blive tilfredse dermed, naar han vidste, at der ved Afmønstringen blev indført Skudsmaal i hans Søfartsbog. Det er jo ogsaa Uret, at den Mand, der hverken kan eller vil andet end gjøre Knuder, og som ikke engang er Kosten, langt mindre Hyren, værd om Bord, skal have ligesaa let ved at søge Hyre og blive antaget til et Skib som den aller flinkeste og dygtigste. Jeg læste for kort siden om en engelsk Skibsfører, der blev dømt til at betale £ 10 i Mulkt, fordi han gav hele Mandskabet Karakteren „very good“ paa Afmønstringscertifikaterne, uagtet

han paa Rejsen havde straffet nogle af dem for Drukenskab og Rømning. Heraf fremgaar, at man i England mere end hos os har Øinene aabne for, hvor vigtigt det er, at Sømand, der ikke ere, som de kunde og burde være, ikke skulle kunne forhyre sig til et Skib, uden at vedkommende Skibsfører dog ved lidt Besked om, hvem han tager om Bord. I enkelte Nationers Søfartsbøger maa Skibsføreren ved Afmønstringen i et helt Skema give Sømanden Karakterer saavel for Opførsel som for Styring og forskellige Arbejder. Om noget lignende igen blev indført i Danmark, da kunde Skibsføreren eller Forhyringsagenten ved Valg af Mandskab til et Skib udsøge dem, der havde de bedste Anbefalinger, og megen Ubehagelighed saavel som Omkostninger, der kunne følge af at faa daarligt Mandskab om Bord, vilde undgaas.

Til Slutning: Hvorfor undersøge Søforsikringselskaberne ikke selv, hvorledes de Skibe, som de overtage Risikoen for, ere forsynede med Lanterner, Taagesignalarapparater, Hjælpe midler ved Navigering etc.? Mærkeligt nok, saadanne Sager synes ogsaa at være Skibenes Klassificering uvedkommende, og dog er et Skibs Sikkerhed paa Søen ikke mindre afhængig deraf end af Ankere, Kæder, Sejl, Varpegods etc., hvilke Ting Experterne altid skaffe sig Oplysning om ved Besigtigelse. A.

## Berri Berri og Skørbug.

Vi have modtaget følgende:

Enhver Sømand kender jo af Navn Beri Beri, som i de senere Aar desværre har krævet mange Ofre blandt Landets Søfolk; men er det det hele, der kan siges om den? Lægevidenskaben er jo i dette Punkt uvidende, ogsaa her i hollandsk Ostindien. Jeg har derfor henvendt mig direkte til de Indfødte her, hvad ogsaa de her bosiddende Evropæere gør, naar de faar Sygdommen i Ostindien, og de Indfødte forstaaer sig i de fleste Tilfælde bedre paa at behandle Sygdommen. De første Stadier af Sygdommen begynder med megen Kriblen og Brænden i Fødderne og Benene, der hovne op, saa man kan aftrykke Mærker af Fingrene i dem ligesom ved Skørbug; et sikkert Kendetegn paa Beri Beri er, at Patienten ikke kan gaa paa Hælene. Patienten maa da se at holde sig saa meget i Bevægelse som muligt og smøre de hovne Steder med Muskat og Nellike Olje, som faas overalt her i hollandsk Ostindien. Man maa dernæst sørge for at have følgende Urter om Bord (Benævnelserne ere i det malayiske Sprog; enhver kan anskaffe sig dem, og Navnene udtales som de her ere skrevne): Pohon Daraedjoe, Pohon Bapa Djeda, Pohon Sembong, Koelit Djarak, Koelit Kalansoesoe, Koelit Kilos, Daon Boerong, Daon Mangko og Sasawe Oetan; disse Urter tørres godt i Solen, hakkes i smaa Stykker og blandes godt, de kan saa sættes hen, helst i en tæt Blikdaase. Vil man bruge Urterne, fyldes en Kedel halv fuld med dem og man kommer derpaa 19 Pægle Vand i; dette gives  $\frac{1}{2}$  Times stærk Opkog, men der maa passes godt paa, at Laaget er tæt, og lad saa lidt som mulig af Dampen slippe ud; heller ikke maa det koge over. Naar Tiden er omme, hælder man Kraften fra, og den drikkes varm Morgen og Aften, et godt Ølglas fuldt før Maaltiderne; Urterne kan imidlertid bruges igen, naar første Forbrug er omtrent benyttet; man tilsætter da  $14\frac{1}{2}$  Pægle Vand, og det gives et lille Opkog i omtrent 10 Minutter; Patienten vedbliver da at drikke samme Kvantum; Urterne kan igen gives et lille Opkog med 8 Pægle Vand og igen med 6 Pægle Vand og atter med  $4\frac{1}{2}$  Pægle Vand og tilsidst med  $1\frac{1}{2}$  Pægle Vand. Første Kvantum maa vare i 6 Dage, men ikke mere, andet Kvantum i  $4\frac{1}{2}$  Dag, tredje i  $3\frac{1}{2}$  Dag, fjerde i  $2\frac{1}{2}$  Dag, femte i  $1\frac{1}{2}$  Dag og sjette Kvantum i 1 Dag, ialt 19 Dage; i denne Tid maa Medicinen være opbrugt, og det gør ikke noget, om den tages 3 Gange



daglig. Disse Urter ere ikke vanskelige at faa, da Malayerne gerne forskaffe dem mod en lille Godtgørelse, og det er altid et Forsøg værd. Skørbug hører man i den senere Tid ikke saa meget til, og de to Sygdomme bliver vel ogsaa en Del forvekslede, da de i visse Henseender har nogen Lighed med hinanden. I de fleste danske Skibe i oversøisk Fart gives nu Lime juice, men da den er meget forfalsket og Lemoner derimod kan faas billig paa næsten alle Pladser i Troperne, saa kan man selv tilberede samme, og den faas saa ren og i mange Tilfælde for den halve eller fjerde Part af Prisen; Lemonerne skæres over paa Midten og al Saften presses godt ud af dem; dernæst gives Saften et Opkog, hvorefter man lader den løbe gennem en Si og fylder den uden nogen Til sætning paa Flasker, som proppes godt og lakkes; det kan holde sig i aarevis og smager som friske Lemoner; jeg har erfaret, at vi forbleve raske, medens et andet Skib fra samme Plads med købt Lime juice om Bord, kom ind med alle Mand syge af Skørbug, medens vi ikke havde en Mand syg, skønt vi havde en Maaned længere Rejse; et tredje Skib, som gik ud mellem de to Skibe fra samme Plads, havde ogsaa selv tilberedt sin Lemonsaft, og de havde heller ingen Skørbug; man vil maaske indvende, om ikke Sygdommen hidrører meget fra Vandet, hvad jeg heller ikke vil nægte, da Vandet ikke var af første Klasse, men det var det bedste, som kunde faas, og alle tre Skibe vare i dette Tilfælde ligestillede, idet vi fik Vandet fra en og samme Sø eller Dam.

Disse Oplysninger ere maaske kendte af ældre Skibsførere, der læse dette Blad, men de ere ikke ellers almindeligt kendte; det er især mine Kolleger paa oversøiske Rejser, som de ere bestemte for, og det skulde glæde mig, hvis de i Tilfælde af Sygdom kunde faa Nytte af ovenstaaende.

P. S. A.

## „Turbinia“,

### Verdens hurtigste Dampskib.

Man er allerede nu vant til, skriver Norg. Sjøft., at se, hvorledes den ene Opfindelse kaleidoskopisk afløses af den anden og hvorledes der gøres de største Anstrengelser for at henlede Opmærksomheden paa dem og skaffe dem Indgang i Praksis; men det er kun et Mindretal af disse mange Opfindelser, der holder, hvad de har lovet, og kun af og til fremkommer der Opfindelser, der med Rette kan kaldes epokegørende. Under den store Flaadeparade ved Portsmouth i Anledning af Dronning Victorias Regeringsjubelæum i Aar havde Publikum for første Gang Anledning til at gøre sig bekendt med en saadan Opfindelse, omendskønt den allerede lige fra Slutningen af forrige Aar i høj Grad har beskæftiget Skibskonstruktørerne.

Der sigtes herved til den Opfindelse, der skyldes den engelske Ingeniør Parson, som har brudt med den hidtil almindelig anvendte Metode til Udnyttelse af Dampkraften i Skibsbevægelsens Tjeneste og har sat en anden Metode i Stedet, ved hvilken han har opnaaet at give Skibene en betydelig større Fart, samtidig med at Maskinerne arbejder mere økonomisk. For kort og tydeligt at fastslaa den Betydning, som Parsons Opfindelse har for Skibsfarten, er det tilstrækkeligt at anføre, at man, naar den nye Skibsmaskine benyttes, kan komme fra England til Amerika i det halve af den Tid, som de store hurtig sejlene Oceandampskibe nu bruger til Overfarten. Det første Fartøj, paa hvilket Parsons Opfindelse er blevet bragt til Anvendelse, har faaet Navnet „Turbinia“ som en Hentydning til det System, der er benyttet ved dets Fremaddrivning og det er forsynet med ikke mindre end ni Drivskrueer, af hvilke tre stadig er anbragte paa den samme Akse. Der findes altsaa paa „Turbinia“ ialt tre Skrueakser, og disse rager agter skraat ud fra Skibsskroget, idet de naturligvis paa tilbørlig sikker Maade er afstivede mod dette. Den Maade, paa hvilken Akserne med Drivskrueerne er anbragte, har gjort det nødvendigt at placere Roret paa Bagbordsside agterud. For delene ved Anvendelsen af Parsons Turbinesystem er af

forskellig Art, og som ovenfor nævnt er det da særlig den store Hastighed, der kan opnaas, som er i Øjne faldende. De nu hurtigst løbende „Oceanflyvere“ løber med en Fart af ca. 20 Kml., medens „Turbinia“ allerede ved sin første Prøvefart opnaaede en Hurtighed af 29 Kml., ved en anden Prøvefart en Hastighed af 31 Kml. og ved en tredje endog 32,75 Kml.

Naar man tager i Betragtning, at „Turbinia“ kun har følgende Dimensioner: Længde 50,5 Meter og Bredde 2,75 Meter, saa synes Opfinderens Udtalelser om, at han med større Fartøjer, byggede efter det samme System, vil kunne opnaa endnu større Hastigheder, indtil ca. 40 Kml., ikke at være for sangvinske. Foruden den store Hurtighed, hvormed den løber, har „Turbinia“ ogsaa en anden god Egenskab, den nemlig, at den af Maskinerne under deres Arbejde forarsagede ubehagelige Dirren af Skibsskroget er helt forsvundet eller dog indskrænket til et rent Minium. Denne Dirren eller Rysten er ikke alene meget generende om Bord paa Orlogsfartøjerne, naar Kanonerne eller Navigationsinstrumenterne skal benyttes, men ogsaa om Bord paa de store Oceandampere kan Rystelserne være til stor Gene for Passagererne, og Rystelsernes Intensitet vokser med Skibets Størrelse og den Fart, hvormed det løber gennem Vandet. Stiller man sig f. Eks. ude i Forstavnen af et saa stort, slankt bygget Skib som den russiske Kejseryacht „Standart“, naar den med en Fart af henved 21 Knob baner sig Vej gennem Bølgerne, vil man mærke en stærk, sitrende Bevægelse i hele det smækre Forskib. Hvorledes man skulde kunne raade Bod paa denne Ulempe, har hidtil henstaaet som et uløst Spørgsmaal. Endelig har de nye Skibsmaskiner ogsaa den Fordel, at de kun optager forholdsvist ringe Plads om Bord i Sammenligning med de hidtil anvendte og betydelig mere komplicerede Skibsmaskiner, der med Hensyn til Bredden optager en ikke ringe Plads.

Naar „Turbinia“ kun gaar med langsom Fart, adskiller Skibets Skrog sig i sit Ydre tilsyneladende ikke fra Skibsskrog i Almindelighed, og først naar Skibet gaar fremad med fuld Fart, frembyder den et ejendommeligt og usædvanligt Billede. Hvor underligt det end lyder, synes det, naar „Turbinia“ jager igennem Vandet, næsten som Skibets Bevægelse er saa hurtig, at Vandet ligefrem ikke faar Tid til at lade sig helt fortrænge, — Hastigheden er saa stor, at den Bevægelse i Vandmolekylerne, der fremkommer, idet Skibet kløver Vandet, ikke faar Tid til at forplante sig synderlig langt til de omgivende Vandmolekyler, førend Skibet allerede er faret forbi. Det Bølgebjerg, som man i Almindelighed vil se danne sig foran Stævnen af en Torpedojager, naar denne løber med fuld Fart, og som Fartøjet stadig skyder foran sig, vil man ikke se noget til, naar „Turbinia“ gaar fremad med fuld Fart; derimod danner der sig langs med „Turbinia“s Styrbords- og Bagbords Sider to lodrette skumdækkede Vandvægge eller lange staaende Bølger, og den Bølge, som ellers danner sig i hurtigsejlende Skrue-skibes Køl vand tæt ved Roret, idet Skrueerne ligesom løfter Vandet opad under deres Arbejde, ser man heller ikke noget til ved „Turbinia“s Agterstavn, — den kommer først til Syne et godt Stykke agterud i Køl vandet. Endvidere løfter Forstavnen af „Turbinia“ sig under Farten bogstavelig talt op af Vandet, — den føres hen over Vandspejlet, og Bølgerne kløves først inde under Forstavnen, og samtidig drages Agterskibet noget nedefter ved Drivskrueens stærke Arbejden.

Det tør vistnok uden Overdrivelse siges, at Parsons Opfindelse vil give Stødet til, at der oprinder en ny Æra for Dampskibsfarten, — derfor borger den Opmærksomhed, som Opfindelsen har tiltrukket sig i vide Kredse, og den Anerkendelse, som den allerede har vundet efter de Prøvefarter, der er blevne anstillede med „Turbinia“. Dette Skib har mere og mere samlet Interessen om sig, medens der er blevet saa mærkelig stille om den franske Ingeniør Bazains rullende Dampskib, der foretog sine første Prøvefarter forrige Aar, og til hvilket der, hvad Hurtigheden angaar, knyttes saa store Forventninger.

## Advarsel mod Indlastning af Asfalt.

I „Norg. Sjøft.“ skriver Kapt. E. Aas:

Skibsredere og Førere af Skibe i Fart paa Vestindien advares herved mod Asfalt, som den nu skibes, i Særdeleshed til London — de nuværende Certepartier for London giver Købmanden Anledning at afskibe  $\frac{1}{4}$  Part i Tønder samt  $\frac{3}{4}$  Parter i Bulk. Denne Klausul ser uskyldig ud paa Papiret, men saa snart Lastning begynder, erfares, at det er omtrentlig ugørligt at lade, i Særdeleshed naar det drejer sig om et større Kvantum, paa den Maade. Tønderne er ved Modtagelsen i en meget daarlig Tilstand, Bund kun i den ene Ende, og de bestaar af alle Slags gamle, kasserede Meltønder, Kartoffeltønder, Kød- og Flæsketønder, samt alt andet i Form af Tønder. Ved Stuvningen vil man finde, at Tønderne ikke kan bære deres egen Vægt, men klemmes og trykkes sammen i den bundløse Ende, saa snart man faar bygget nogle Tiere op i Højde, og ofte er det Arbejde, som er gjort den ene Dag, ødelagt den næste Morgen. Efter endelig at være kommet saa langt, at man har tilstrækkelig opbygget for at begynde Indtagelse af den løse Asfalt, kan man kun laste ind omtrent det halve af det bestemte Kvantum i det dertil afsatte Rum, men vil efter en å to Dages Forløb finde det sunket ned til 6 til 10 Fod efter Skibets Størrelse. Der er intet til Hinder for under gunstige Omstændigheder at kunne indtage al den Last, som skal have i Bulk paa to å tre Dage, men om dette gøres, kan man gøre Regning paa at have Lasten under Mellemdæksbjælkerne inden kort Tid, og enhver véd, at et Skib, lastet paa den Maade, ikke er sødygtigt.

Nu ja, Lastningen gaar vel, den er ogsaa forholdsvis billig; men saa har den, som er heldig nok til at komme uskadt til sit Bestemmelsessted, Losningen i Vente; nu begynder det for Alvor. Hvis et Skib kan losse gennemsnitlig 30 Tons pr. Arbejdsdag, anses det her i London for et godt Arbejde, men der er mange, som ikke har naaet mere end 15 Tons om Dagen. Det er nu 16 Dage siden min Ankomst hertil, og jeg har paa den Tid losset 225 Tons. I Westindia Dock kan man vel faa Dokkompagniet til at losse den Last for  $\frac{1}{6}$  pr. Ton; dette kan synes meget rimeligt, og vil vel enhver antage dette, hvis det var alt, men nej, hertil kommer ekstra Arbejde, som bestaar i Løshakning og Løsbrækning, hvilket er det væsentlige. Jeg har 10 Mand i Rummet; af disse arbejder 8 Mand med Hakker og Spader fra 6 Morgen til 5 Aften for at kunne under de gunstigste Forhold faa 40 Tons pr. Dag løs, 2 Mand udfører det øvrige ganske mageligt. Saaledes vilde det blive yderligere  $\frac{1}{4}$ , det allerbilligste, og alligevel vil man kun række 30 Tons pr. Dag gennemsnitlig. Det vil heraf ses, at det ikke alene er forbundet med store Omkostninger at faa denne Last losset, men desforuden et forfærdeligt Tidsspilde, og der er saaledes ingen Ud-sigt for mit Skib med omtrent 1300 Tons Last, hvoraf over 900 i Bulk, til at blive færdig herfra under to Maaneder. Fragten kan naturligvis ikke taale disse store Udgifter saavel som Tidsspilde; jeg finder det derfor min Pligt at underrette Kollager, der er ubekendte hermed, om disse Forhold, saaledes, at de, som ønske at undgaa baade ekstra Udgifter og Tidsspilde, kan lade disse Fragter være. Jeg tror ikke, der findes en Skibsfører, der har bragt Asfalt, hvoraf  $\frac{3}{4}$  i Bulk, som vil gøre Rejsen om igen — han har vist nok af én Ladning. Under Losningen lider Bjælker og Skærgange ogsaa betydelig af Hakkerne. Disse maa nemlig være skarpe, og det kan med den største Forsigtighed ikke undgaaes at saare Træværket; saaledes taber et Fartøj meget i Udseende ved saadan Last.

Der vil mulig kunne indvendes herimod, at Skibet sejler med denne Last Aar efter andet. Ja, det er sandt nok, men er dette i Særdeleshed paa Staterne, og

der er stor Forskel paa en Rejse, der varer fra 10 til 14 Dage gennem vestindiske Øer og langs Kysten af U. S. i Skibe, som alle har fast Mellemdæk, og en Rejse over Atlanterhavet.

Mit Raad til enhver er derfor dette: undgaa helst Asfalt i Bulk; under enhver Omstændighed, tag aldrig mere end  $\frac{1}{4}$ , højst  $\frac{1}{3}$  af Lasten i Bulk; der behøves alligevel al mulig Forsigtighed ved Lastning for at kunne faa Skibet sødygtigt. Endnu bedre vilde det være at faa indført samme Kutyme for Evropa, som de Skibe har, der sejler paa U. S.: „Købmanden skal losse Skibet!“

London, 10. Avgust 1897.

## Fragtmarkedet.

Vi have tidligere begyndt vor ugentlige Artikel med udførlig Omtale af det amerikanske Marked, og det af den gode Grund, at vi i Aar tillægger Amerika den største Betydning som Løftestang for Fragtmarkedet i sin Helhed. Vi ville i Dag nærmere behandle Stedbørnene eller de andre Brancher, der tidligere kun have erholdt en kort Omtale, grundet paa den indskrænkede Plads, og begynder til en Forandring med Østersøen.

Der er det behagelige ved Østersøen, at alle Baade, smaa og store, finder Beskæftigelse indenfor de gæstfri Kyster; den lille Sejler lader og lossere fredeligt ved Siden af den store Damper, helt op til Bottens øverste Plads, i Modsætning til Sortehavet, hvor nu en Gang Damperne dominere, eller de amerikanske og australske Farvande, hvor kun den store Tonnage færdes; man har da Haab om ved Omtalen af Østersømarkedet at træffe Læsere i alle Lejre. Østersøen maa da med et Ord kaldes fast, baade for Lasterne indenfor Øresund og for dem, der udveksles med Kontinentet og Middelhavet. Dette maa absolut have den største Betydning for den danske Tonnage, der staar som den naturlige Dørvogter for Østersøens rige Lagre, men som ogsaa og navnlig har forstaaet at trænge ind i selv den fjerneste Krog for at indkassere Færgemandens gode Løn fra Lasteplassen til Lossestedet, hvad enten dette ligger i Danmark, Sverrig eller udenfor Skagen. Det er danske Sejlere, der besørger vort Korns Transport til de mindre engelske Pladser; det er hovedsagelig danske Dampere, der opretholder de regelmæssige Ruter paa U. K. Continent o. s. v.; det burde efter samme Maalestok være russisk Tonnage, der dominerede i Ruslands rige Eksportpladser og førte Varerne videre, — til Held for os fattes det russiske Flag endnu! — En stor Række danske Baade ere i sidste Uge placerede fra Petersborg, Riga, Libau til faste Rater; muligvis er den sidste Plads en Smule svagere i Forhold til de andre, men Hovedgrunden maa søges i, at Lagrene dernede ere temmelig smaa, og at Tilførslen af Varer fra det Indre ikke staar i Forhold til Eksporten. Fra Petersborg til Rotterdam sluttet  $\frac{1}{7}\frac{1}{2}$  pr. kvarter, fra Firth of Forth til Kronstadt betales  $\frac{4}{3}$  a  $\frac{4}{4}\frac{1}{2}$ , saa denne Rute maa være lønnende for større Baade; kun er Opholdet i Kronstadt og hovedsagelig Petersborg for langt i disse Dage, grundet paa den kolossale Trafik; Damperne maa ligge i „turn.“ Fra Kronstadt til Dieppe noteres 40 Francs Trælast, Rouen 42/43. Fra Petersborg til Danmark er sluttet flere mindre Baade til 15/16 Mark pr. 2000 Kilos Oliekager; disse Laster ere 1 Mark lavere end i sidste Uge, men da der ikke er mange i Markedet, øver de ikke nogen Indflydelse. Træmarkedet ligger saavel i det smaa som store inde med en Mængde Ordre, hovedsagelig til U. K. Continent; vi notere i Flæng: Wiborg—Grimsby 900 Stdr. 27/6, Kemi 30/, Luleå 5/600 Stdr.

29/30 pr. September. Fra Hernøsand betales 27/6 a 28/ til Østkysten England, Sundsvall har omtrent lignende Rater. Skelefteå—Calais giver 40 Francs, Kotka—Caen 42/43, Hernøsand—Antwerpen 43 Francs, Søderhamn og Hudiksvall—Ostende 36/37 Frs., Gefle—Ghent 35/36, Umeå—Honfleur 40/41 Frs. Til dansk Havn noteres for Sejlere Gefle 21 Mk, Søderhamn 21/22, Hernøsand—Odense 22/23, Umeå—Assens 23/24, Skelefteå—Fredericia 25/26, fra Åbo til Kallundborg betales for mindre Sejlere 22/23, Wiborg 22/24, Kotka 22/23, alt varierende efter Størrelsen. For Dampere sluttet Wiborg—Kjøbenhavn 23/24, Kotka—Kjøbenhavn 23, fra svensk Side Sundsvall—Vejle 24, Hernøsand—Esbjerg 28 Mark. Af mindre Laster i Østersøen kunne noteres Riga—Flensborg 200 Tons Oliekager 13/14 Mark, Libau—Aarhus 200 Tons samme Rate. Desforuden er der livlig Efterspørgsel efter smaa Sejlere for Opfragter, hvorimod de beskedne Ladninger fra Danmark til tyske Havne ere ringere, og en meget betydelig Tonnage, hovedsagelig af smaa tyske Jagter, have haft stort Besvær ved i den sidste Uge at komme bort her fra paa standsmæssig Maade.

Kulmarkedet til Østersøen er fast. Til Kjøbenhavn er sluttet 2000 Tons Dampere fra Firth of Forth til 4/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, og mindre Baade til dansk Provinshavn koster 5/6, der er endog til de mindste Pladser sluttet ca. 300 Tons Baad til 7/. Sejlere begynder nu at blive efter-spurgte henimod Efteraaret; der noteres f. Eks. Newcastle—Faaborg £6.10d., Fakse 7 Pond, Horsens £6.10d., Limfjorden vest for Aalborg £8, alt pr. Keel Kul.

Fra Kanalen er sluttet enkelte Sejlere til 10 a 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Francs; der findes imidlertid ikke mange Laster, men heldigvis heller ikke mange Skibe, saa man bliver nok enige her paa gode Vilkaar.

I det store Marked synes Sortehavet og Azoff at møde op med de fleste Befragtninger og at have taget Tøten overfor Amerika, hvor, som berørt i vor sidste Artikel, der for Tiden hersker nogen Slaphed; vi vilde meget beklage, om denne skulde blive kronisk; vi tro imidlertid ikke, der er nogen Fare paa Færde; det kolossale Tilløb af Dampere for September/Oktobre Aflastning bærer Skylden, — naar samtidig Kornet er stegen i Pris, hvilket holder Køberne noget tilbage og formindsker Forretningernes Antal for nogle Dage, kan man heri se den naturlige Grund, uden at gaa paa Akkord med sin Samvittighed.

Fra Azoff til U. K. Continent er sluttet en prompt 3000 Tons Damper 12/any, 12/6 Hamburg. Nicolajeff en 3500 Tons Baad 5/20 September Aflastning 11/6 (BD). Eupatoria og Odessa 3900 Tons 10/6, Dunkirk prompt, Sulina—Antwerpen 10/6, Donau U. K. Continent 11/9 prompt. Sluttelig notere vi Batoum og/eller Smyrna og/eller Sicilien—New York 1477 Tons N. R. Oktober 26/ pr. Nett. Register.

Amerika udviser blandt andet følgende Befragtninger: Northern range C. F. O. 15,000 qrs. 3/, Northern range P. P. U. K. Cont. 14,000 qrs. 2/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 1/15 September. New Orleans og/eller Galveston U. K. Cont. 14/ Option Kjøbenhavn 15/ Nett. Grain Charter. Fra Pensacola til Havre er sluttet 2000 Tons Nett. Register 110/. Fra Fernandina til Tyne gives 16/, Fernandina—Stettin 3000 Tons 18/6. Forøvrigt er der uvæsentlige Forandringer i de andre Brancher fra United States.

## Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Indmeldelse i Foreningen kan ske til Kredsbestyrelsernes Formænd:

Skibsreder M. N. Fischer, Vejle; Konsul J. Hintze, Rønne; Kaptajn Jacob Holm, Kjøbenhavn; Havnefoged

Carl E. Møller, Svendborg; Agent N. Petersen, Marstal; Havnefoged A. P. Rasmussen, Nykjøbing, Jyll.; Konsul Rechnitzer, Aalborg; Kaptajn J. H. Svarrer, Nordby, Fanø.

### „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“s Sagførere.

Aalborg.....	Sagfører Knud Petersen og Henrik Knudsen.
Aarhus.....	— A. Andresen.
Assens.....	— J. Jørgensen.
Esbjerg.....	— J. Clausen.
Faaborg.....	— J. Amtoft.
Fredericia.....	— E. Thiellesen.
Frederikshavn..	— N. Petersen.
Horsens.....	Overretssagfører Schouenborg.
Kjøbenhavn....	Højesteretssagfører Ludvig Arntzen.
Kolding.....	Overretssagfører H. C. Bennetzen.
Marstal.....	Sagfører H. P. Nielsen.
Middelfart.....	— Philip Hansen.
Nexø.....	— H. Mauritzen.
Nyborg.....	— Chr. Quist.
Nykjøbing Jyll.	— P. P. Salling.
Odense.....	— E. Kiørboe og C. Knudsen.
Randers.....	— Reinholdt-Poulsen.
Rønne.....	— Janus Olsen.
Svendborg....	Overretssagfører J. Jacobsen.
Thisted.....	Sagfører Niels Lyhne.
Vejle.....	Overretssagfører F. Knudsen.

## Fra Sø og Land.

Ingeniør N. C. Hansen, ansat paa Flensborg Skibsværft, har modtaget Ansættelse som Underdirektør paa Burmeister & Wains Værft her i Byen. Den nye Underdirektør er født i Svendborg, har i en Aarrække arbejdet paa engelske Værfter og har været knyttet til Flensborg Værft omtrent fra dets Oprettelse.

Vi henlede Opmærksomheden paa, at Vandstands-Signalerne ved Thyborøn-Kanal nu ere i Stand til at vise indtil 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fods Dybde. For de Skibe, der besjle Kanalen, har det været en Ulempe, at Signalerne hidtil kun vare i Stand til at vise en mindre Dybde, saaledes at Dybden ofte faktisk var større, end den blev signaliseret til Skibe, der vilde søge ind gennem Kanalen. Dette foranledigede „Dansk Sejlskibsrederi-Forenings“ Afdeling for Thyland og Mors til at anmode Foreningen om at søge dette Forhold ændret, og Overlodsens i det vestlige Distrikt ses ved den nu trufne Foranstaltning at have stillet sig imødekommende til Foreningens herom fremførte Ønske.

De i 1866 paabegyndte Uddybnings-Arbejder i Rigas Havn ere nu fuldendte. Den gennemsnitlige Dybde i Havnen er nu 22 Fod.

Maskinbygger-Strejken i England. Den store Maskinbygger-Strejke i England vedvarer. Et Forsøg paa Opnaaelse af en godvillig Overenskomst er strandet. Maskinfabrikanternes Forening har afslaaet at forhandle med Skibsbyggerne om en Forkortning af Arbejdstiden. Fabrikterne vil ikke vide noget af et Forlig, der ikke bringer dem virkelig Gavn. De vil hellere fortsætte Kampen i Maaneder end slutte Fred paa saadanne Betingelser, at de kan vente inden ret lang Tid at blive opfordrede til nye Indrømmelser. Fabrikterne virker først og fremmest hen til Strejkekassens Sprængning. Derfor vil der i denne Uge blive afskediget en Mængde Fagforeningsmedlemmer, for at Fagforeningen yderligere kan faa en ugentlig Udgift af 20,000 Lstr. Sidste Lørdag beløb de Strejkendes Tal sig til 41,000, og nævnte Dag udbetaltes til dem for fjerde Gang 30,000 Lstr.

(Norg. Sjøft.)

## Ugens Havarier.

Anna, Kvaser af Faaborg, er den 19. ds. efter Kollision med Barkskib „Sidney“ af Gefle, sunket i Nærheden af Hveen. Besætningen reddet. Kvaseren blev den 20. ds. tagen op af Bugserdamperen „Fremad“, som bragte den ind til Helsingborg.

Castor, Bugserbaad af Kjøbenhavn, er den 19. ds. sunket her i Havnen efter Kollision med et Sejlskib.

Elna, 3/m. Skonnert af Marstal, er den 19. ds. indløbet læk til Castletown paa Rejsen fra Stockholm til Figueira.

Greve Frijs, Skonnertbrig af Horsens, kom den 17. ds., medens den udførte Craise de Vie laa fortøjet ved en Bøje, i Drift og grundstødte i Farvandet. Efter at Dæklasten var losset, kom Skibet den næste Dag flot med Dampbaads Assistance og fortøjedes ved Kajen, tilsyneladende ubeskadiget.

Hoffnung, tysk Galease, er den 20. ds. strandet ved Holvestands Klit, Ringkjøbing. Skibsdrengen druknede, Resten af Besætningen (3 Mand) reddedes. Skibet var paa Rejsen fra Frederikstad til Bremen med Træløst.

Marna, Dmpsk. af Mandal, kom den 21. ds., paa Rejsen fra Grangemouth til Helsingfors med Kullast, paa Grund paa Saltholmen. Flot med Assistance af Svitzers og fortsat Rejsen uden Skade.

Dannebrog, Jagt af Aalborg, er den 20. ds. sunket ved Løgstør. Besætningen reddet.

Ellen, 3/m. Skonnert af Zarnarven, er den 22. ds. strandet paa Myggefjed, Rødby.

Tryg, Dmpsk. af Bergen, er paa Rejsen fra Hernøsand til Gent indkommet til Frederikshavn den 21. ds. med læk Ballasttank og Slagside. Skibet reparerer i Frederikshavn.

Albatros, Barkskib af Raume, kom den 23. ds. i Nærheden af Lappegrundens Fyrskib i Kollision med engelsk Dampervistula af Leith. Barken der mistede Klyverbom og fik Bougen ramponeret, indgik til Helsingør for at reparerer. Vistula fortsatte Rejsen, tilsyneladende ubeskadiget.

Augusta, Dmpsk. af Thisted, er den 20. ds., paa Rejsen fra Halmstad til England med Grubepøle, indløbet til Frederikshavn med lidt Skade paa Maskinen. Fortsat Rejsen efter at være repareret.

Valdemar, Dmpsk. af Kjøbenhavn, har til Ymuiden indbragt Dmpsk. Granton af London, som den traf i Nordsøen med Maskinskade. Granton er bleven beslaglagt for 40,000 Gylden.

Anna, Dmpsk. af Kjøbenhavn, er indløbet til Sandesund. Tab af Dæklast og Skade paa Kahyt. Skibet var paa Rejsen fra Drammen til England med Træløst.

*Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.*

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Cardiff 14. August, bestemt til New Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Palamos 23. August, bestemt til Tarragona. — Antwerpen, Møller, afgik fra Batoum 22. August, bestemt til Novorossisk og Kbhvn. — Castor, Madsen, ankom til Kbhvn. 18. August, bestemt til Barcelona. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Kbhvn. 23. August, bestemt til Finland. — Dagmar, Gade, ankom til Zewo 22. August, bestemt til Kbhvn. og Alicante. — Douro, Brandt, afgik fra Lissabon 25. August, bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Kihl, ankom til Livorno 20. August, bestemt til Marsala. — I. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Denia 23. Aug., bestemt til Malaga og Cadiz. — Kiew, Rabe, afgik fra Kbhvn. 21. August, bestemt til Bordeaux. — Kursk, Staal, ankom til Kbhvn. 23. August. — Leopold II, Kruse, ankom til St. Petersburg 9. August, bestemt til Riga og Kbhvn. — Louisiana, Jensen, afgik fra New-Orleans 19. August, bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Lissabon 23. August, bestemt til Kbhvn. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra St. Petersburg 25. August. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Antwerpen 15. August, bestemt til St. Petersburg. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 21. August, bestemt til Antwerpen. — Tejo, Fenger, ankom til Memel 22. August. — Tomsk, Andersen, ankom til St. Petersburg 14. August, bestemt til Antwerpen. — Viking, Jørgensen, ankom til Throndhjem 16. August, bestemt til Canariske Øer. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Piræus 24. August, bestemt til Smyrna, Konstantinopel, Trebizondt, Batoum, Novorossisk og Odessa.

Anglo-Dane, Olsen, ankom til Kbhvn. 24. August, bestemt til Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, ankom til

Kbhvn. 22. August, bestemt til Stettin. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Antwerpen 21. August, bestemt til Stettin. — Ceres, Corfitzon, ankom til London 23. Aug., bestemt til Kbhvn. — Charkow, Fischer, ankom til Libau 17. August, bestemt til Hull. — Christian IX, Møllerup, ankom til Kbhvn. 23. August, bestemt til London. — Christianssund, Bay Schmidt, ankom til Kbhvn. 22. August, bestemt til Vestnorge. — Constantin, Bloch, ankom til Hamburg 23. August, bestemt til Kbhvn. — Frederik, Harboe, ankom til Hull 21. August, bestemt til Kbhvn. — Georg, Petersen, afgik fra Libau 21. August, bestemt til London. — Jolantha, Paaske, afgik fra Liverpool 19. Aug., bestemt til Kbhvn. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 21. August, bestemt til Island. — Louise, Gøtsche, ankom til Pillau 23. Aug., bestemt til Kbhvn. — Minsk, Jørgensen, ankom til Manchester 23. August, bestemt til Liverpool. — Morse, Frisenette, ankom til Libau 23. August, bestemt til London. — Moskov, Petersen, afgik fra Riga 19. August, bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Kbhvn. 19. Aug., bestemt til St. Petersburg. — Nordjylland, Hansen, ankom til Riga 17. August, bestemt til Antwerpen. — Perm, Christensen, afgik fra Kbhvn. 23. Aug., bestemt til Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom til Kbhvn. 22. August, bestemt til Libau. — Romny, Lind, ankom til Hull 23. August, bestemt til Kbhvn. — Thyra, Ryder, afgik fra Leith 22. Juli, bestemt til Island. — Valdemar, F. Sørensen, ankom til Antwerpen 20. August, bestemt til Kbhvn. — Vendsyssel, H. P. Sørensen, pass. Hanstholm østgaaende 24. August. — Vesta, Svensson, afgik fra Leith 22. August, bestemt til Island.

Ficaria, I. V. Fenger, afgik fra Kbhvn. 26. Aug., bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Kofoed, afgik fra Newcastle 24. August, bestemt til Odense. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 25. August, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 25. August, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, J. Borries, afgik fra Odense 26. August, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 26. August, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebælt, J. P. Bay, afgik fra Newcastle 24. August, bestemt til Nakskov — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 24. August, bestemt til Odense.

Urania, Sirius, C. P. Jensen, ankom til Dünkirk 21. Aug. — Urania, Louis Lund, ankom til Tornø 18. August. — Pallas, J. Christiansen, ankom til Rotterdam 22. August.

Nordsøen. Nordland, Svendsen, ankom til Hudikswall 19. August. — England, Petersen, ankom til Kbhvn. 24. August.

Thingvalla, Island, Skjødt, afgik fra Kristianssand 5. August, ankom til New-York 18. August. — Hekla, Laub, afgik fra New-York 14. August, bestemt til Kjøbenhavn. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kjøbenhavn 24. August, bestemt til New-York.

Carl, Skjold, Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Blyth 11. August, ankom til Kronstadt 17. August. — Frode, H. W. Wrisberg, afgik fra Blyth 21. August, bestemt til Kronstadt. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Riga 16. August, bestemt til Sharpness. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Gent 24. August, bestemt til Blyth. — Svend, Chr. Holst, afgik fra Libau 21. August, ankom til Petersburg 23. August. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Rotterdam 23. August, ankom til Blyth 24. August. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Petersburg 11. August, bestemt til Amsterdam. — Danmark, Th. Heintzelmann, afgik fra Swansea 13. August, ankom til Stettin 20. August. — Ragnar, Aug. S. Hveysel, afgik fra Stettin 6. August, ankom til Oscarshamn 7. August. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Grimsby 19. August, bestemt til Kronstadt. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Rotterdam 21. August, ankom til Grimsby 24. Aug. — Harald, N. O. Risee, afgik fra Zaandam 22. August, ankom til Sunderland 23. August. — Olaf, C. A. Jørgensen, afgik fra Hungerburg 20. August, bestemt til Zaandam.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, J. Jørgensen, afgik fra Kronstadt 11. Aug., ankom til Rotterdam 18. August. — A. Shukoff, P. Stoltenberg, afgik fra Kronstadt 16. August, bestemt til Dunkerque. — Johan Siem, F. Löffler, afgik fra Brake 21. August, ankom til Methil 23. August. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Kronstadt 19. August, bestemt til Dunkerque.

Heimdal, Anine, J. Møller, ankom til Sunderland 24. August. — Kamma, B. C. Jørgensen, ankom til Riga 20. August. — Helga, H. C. Lagesen, ankom til Rouen 18. Aug. — Martha, A. W. Knudsen, ankom til Söderhamn 24. Aug.

Esbjerg, Nautik, Meinertz, afgik fra Kallundborg 20. August, bestemt til Rafse. — Nerma, Degn, ankom til Methil 19. August, afgik fra Methil 20. August, ankom til Esbjerg 22. August. — Nordsøen, Schmidt, ankom til Antwerpen 21. August.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, ankom til Rotterdam 23. August. — Agnete, Jensen, ankom til Kbhvn. 20. August. — Hermia, Sørensen, afgik fra Riga 20. August, bestemt til Ghent. — Alice, Kraemer, ankom til Kiel 21. August. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Riga 20. August, bestemt til Dunkirk. — Bornholm, Petersen, ankom til Burntisland 18. August, afgik fra Burntisland 20. August, bestemt til Kiel. — Ajax, Brorsen, afgik fra Lübeck 20. August, ankom til Windan 22. August. — Göteborg, Madson, ankom til London 18. August. — Nauta, Steen, afgik fra Grangemouth 18. August, ankom til Randers 22. August. — St. Alban, Jørgensen, ankom til St. Petersborg 17. August, afgik fra St. Petersborg 20. August, bestemt til Flensborg. — Rønne, Hintze, afgik fra Stettin 18. August, ankom til Boness 23. August. — Marstrand, Lund, afgik fra Högnäs 17. August, ankom til St. Petersborg 21. August. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Kbhvn. 18. August, afgik fra Kbhvn. 22. August, bestemt til Libau.

**Dannebrog.** Amalienborg, Schultz, ankom til Kronstadt 25. August. — Christiansborg, Petersen, ankom til Methil 23. August. — Frederiksborg, Kühl, ankom til Stockholm 25. August. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Tormo 15. August. — Rosenborg, Fischer, ankom til Kotka 13. August. — Uranienborg, Olsen, afgik fra Kjøbenhavn 24. August, bestemt til Wiborg. — Jomsborg, Schultz, afgik fra Dieppedalle 23. August, bestemt til Boness. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Kjøbenhavn 24. Aug., bestemt til Hernösand.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Jægersborg, Andersen, afgik fra Dieppe 22. August, bestemt til Blyth. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Brake 20. August. — Skodsborg, Jensen, ankom til Lübeck 25. August. — Guldberg, Schmidt, ankom til Kronstadt 20. August. — Tuborg, Hveisel, ankom til Blyth 23. August.

**Danmark.** Rolf, Hahn, afgik fra Riga 19. Aug., bestemt til Gand. — Thorvaldsen, Pii, afgik fra Kbhvn. 20. Aug., bestemt til Reval. — Absalon afgik fra Reval 20. Aug., bestemt til Antwerpen. — Ansgar, Larsen, ankom til Reval 22. Aug. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Kronstadt 23. Aug. — Hamlet, Reese, ankom til Riga 18. Aug. — Helge, Matthiessen, afgik fra Methil 18. Aug., bestemt til Kronstadt.

**Østersøen.** Yrsa, B. Larsen, afgik fra Peterhead 23. August, bestemt til Stettin — Rita, A. P. Skov, afgik fra Stockholm 21. August, ankom til Norrköping 22. August. — Patria, C. Andersen, afgik fra Kjøbenhavn 21. August, ankom til Riga 23. August. — Cimbria, L. Storm-Hansen, afgik fra Rotterdam 15. August, ankom til St. Petersborg 20. August.

**Union.** Olga, P. J. Jørgensen, afgik fra Aalborg 14. Aug., ankom til St. Petersborg 19. Aug. — Anglia, Edw. Erichsen, afgik fra Rotterdam 21. Aug., ankom til Sunderland 23. Aug. — Scotia, H. Nielsen, afgik fra Archangelsk 19. Aug., bestemt til Garston. — Frisia, N. N. Fisker, afgik fra Riga 18. August, bestemt til Amsterdam. — Gallia, N. L. Nielsen, afgik fra Kbhvn. 13. Aug., ankom til St. Petersborg 16. August.

**Kjøbenhavn.** Jylland, H. Jensen, afgik fra Reval 19. August, bestemt til Rotterdam. — Fyen, P. Hansen, afgik fra Rotterdam 20. August, ankom til Dunston 21. August. — Hafnia, O. Sørensen, afgik fra Riga 21. August, bestemt til Dordrecht. — Russia, A. Rasmussen, afgik fra Riga 20. August, bestemt til Amsterdam. — Carl Hecksher, A. G. Starck, afgik fra Riga 15. August, ankom til Dordrecht 22. August. — Dania, C. Troensegaard, afgik fra Norfolk 28. Juli, ankom til Hamburg 16. Aug. — Normannia, A. Rasmussen, afgik fra Tyne 13. Aug., ank. til Kronstadt 19. Aug.

### Sejlskibe.

**Fanø. Nordby.** Casma, Jørgensen, sejlet fra Newcastle N. S. W. 12. Juli, ankom til Valparaiso 20. Aug. — Maracaibo, Svarrer, ankom til Falmouth 13. Aug., afgik 19. August til Hamburg. — Erna, Thomsen, ankom til Santos 16. August fra Ardrossan. — Irvine, Ankersen, sejlet fra Gorontala 30. Juli til Menado. — H. Grohmann, Nielsen, passeret Skagen 19. August fra Oscarshavn til London. — Mathilde, Strømerberg, ankom til New York 21. August fra Port Elisabeth. — Bertha, Nørholm, ankom til Harburg 19. August fra Plymouth. — Vega, Pedersen, ankom til Menado 8. Juli fra Mauritius, afgik 10. Juli til Gorontala. — Thora, Thomsen, ankom til Menado 18. Juli fra Mauritius.

**Fanø. Sønderho.** Fides, Sørensen, ankom 20. August til Hamburg fra Colastine.

**Svendborg.** Johanne, Jensen, ankom til Colberg 15. Aug. — Rasmus, Jensen, ankom til Stettin 17. August. — Erik, Hansen, ankom til Svinemünde 17. August. — Maren Kirstine, Jensen, ankom til St. Petersborg 16. Aug. — Ludvig, Larsen, ankom til Umeå 17. August. — Frej, Christensen, ankom til St. Petersborg 17. August. — Venus, Jensen,

ankom til Lynn 18. August. — Thetis, (?), ankom til St. Petersborg 17. August. — Fulvia, Nielsen, ankom til St. Petersborg 18. Aug. — Niels, Hansen, ankom til Middlesbro 18. August. — Galathea, Bom, ankom til Skellefteå 18. August. — Brødrene, Jørgensen, ankom til Bandholm 18. August. — Urda, Nielsen, ankom til Liverpool 17. Aug. — Tritton, Nielsen, ankom til St. Petersborg 19. August. — Grønsund, Mikkelsen, ankom til Uleåborg 19. August. — Fylla, Hansen, ankom til St. Petersborg 20. Aug. — Martha, Christiansen, ankom til Klintebjerg 20. August. — Roska, Møller, ankom til Helsingfors 20. August. — Magnet, Jensen, ankom til St. Petersborg 21. August. — Hans, Christensen, ankom til Sunderland 26. August. — Sophie, Petersen, ankom til Stornoway 23. August.

**Rønne.** Hans Peter, Westh, ankom til Kalmar 16. Aug. — Ane Cathrine, Hermansen, ankom til Kbhvn. 15. Aug. — Rolf, Jacobsen, ankom til Kbhvn. 16. August. — Ane Margrethe, Andersen, ankom til Kbhvn. 16. Aug. — Odin, Møller, ankom til Karrebæksminde 16. Aug. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 18. Aug. — Rolf, Jacobsen, ankom til Kalmar 19. Aug. — Ane Cathrine, Hermansen, ankom til Kbhvn. 21. Aug. — Christiane Marie, Hansen, pass. Hammeren 21. August paa Rejse til Gefle.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich 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, Afstande i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende. c

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

**Limfjorden. Løgstør-Grunde.** En Jagt er sunken c. 2,000 Alen NV. for Anduvnings-Vageren for Løbet over *Løgstør-Grunde*.

Vraget vil blive uskadeliggjort.

**Store-Bælt. Sjællands V.-Kyst.** Den 1ste Sept. 1897 udlægges Fyrskibet uden for *Korsør*.

Fyrskibet vil for Fremtiden være en Jagt.

**Smaalands-Farvandet V.-lige Del.** Vageren ved *Vene-Grunde* er flyttet og ligger nu i 5 Fv. Vand ved S.-Siden af Grunden. 55° 4' 55" N. Br. 11° 28' 50" Ø Lgd.

**Island. Faxø-Bugt.** De i „Efterretninger for Søfarende“ Nr. <sup>1019</sup> omhandlede Fyrs Plads er saaledes:

*Skagi* 64° 4' N. Br. 22° 40' V. Lgd.

*Grötta* 64° 9' — 21° 59' —

*Reykjavik* 64° 8' — 21° 52' —

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverig.** De to ved *Karlskrona* fundne Grunde, der hedde „*Stockholms Grund*“, ere nu afmærkede med to Stager med Kryds.

**Bottniske Bugt.** I *Snäckmoraleden*, S. for *Hudiksvall*, er fundet en 15 Fods Grund. 61° 36' 12" N. Br. 17° 11' 24" Ø. Lgd.

Ved Grundens S.-Side skal udsættes en rød Stage med Kost.

**Finland. Bottniske Bugt. Åbo.** Paa *Notgrund (Rajakari)* er et rødt, fast Fyr nu tændt. Det vises fra en hvid Pæl. Flammens Højde: 11 Fod. Synsvidden: 4 Kml.

Paa *Saxagrund* er et rødt, fast Fyr nu tændt. Det vises fra en hvid Pæl og lyser fra V. gennem N. til N. 30° Ø. Flammens Højde: 15 Fod. Synsvidden: 4,5 Kml.

Baakerne paa Klippen *Torsfiskär* ved *Utö* Lodsplads borttages. 59° 50' 23" N. Br. 21° 21' 15" Ø. Lgd.

**Rusland. Finske Bugt. Styrs Odde.** En rød Stage med rød Kost er udsat i 41 Fod Vand, c. 1/2 Kbl. V. for Stagen med rød Kost paa Grunden *Diomed*.

NV. for *Tolbukin* Fyr er udlagt to rød og hvid sribede Tønder med sort Ballon, c. 6,0 og 6,0 Kml. N. 46° V. fra Fyret. De ere bestemte til Drejnings-Forsøg.

En Lægt er sunken i 23 Fod Vand paa *Kronstad* store Red, 1,200 Alen S. 80° V. fra Hjørnet af Koffardihavnen. Der er 12 Fod Vand over Vraget.

**Tyskland.** Renden til *Neustadt* er nu uddybet til 16 Fod. Bredden i Bunden er fra Havnen til *Julienbad* 32 Alen, derfra til Anduvningstønden 64 Alen.

### Kattegat og Skagerrak.

**Norge.** Den 25de August tændes *Ryvingen* nye, elektriske Fyr. Det er et Lynfyr, der hver 20 Sekunder viser Fire-

Lyn over Farvandet og *Mannefjorden*. Flammens Højde: 166 Fod.

Tagesignal gives med Sirene, Et-Stød hver 1 Minut.  
Beliggenhed: 57° 58' 0" N. Br. 7° 29' 50" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordsøen.** Meddelelse fra Føreren af Damperen „*Anne*“, Kaptajn I. Møller: Den 12te August. 56° 18' N. Br. 7° 25' Ø. Lgd. Sunket Vrag med en Stang 8 Fod over Vandet.

**Norge.** *Sørnamsen* Fyrlampe er midlertidig slukket. 64° 34' N. Br. 11° 6' Ø. Lgd.

**Smørhavn** Fyr lyser nu fra N. 73° V., fri S. om *Leisaskær*, gjennem V., S. og Ø. til N. 61° Ø., fri S. om *Haamändnes*. Lyset er hurtigblinkende fra N. 81° V., fri N. om *Flua* i *Kalvaag* Havn, gennem V. til S. 53° V., fri S. om Grundene uden for *Frøiskærene*, rødt over *Vingene* og *Olaskjær* fra S. 11° Ø. til S. 28° Ø., forevrigt hvidt, fast. 61° 45' 45" N. Br. 4° 56' 10" Ø. Lgd.

**Aaramsund** Fyrlampe viser nu Lys med Formørkelser fra S. 70° V., fri N. om *Nystofluerne*, gennem V., N. og Ø. til S. 55° Ø., fri Ø. om *Espenesskæret*, rødt fra S. 70° V. gennem V. til N. 50° V., fri N. om *Bleka*, samt fra N. 84° Ø. fri S. om *Katteskær*, gjennem Ø. til S. 71° Ø., fri S. om *Søvedholmen*, forevrigt hvidt. Flammens Højde: 19 Fod. Fyrbygningens Højde: 13 Fod. 62° 12' 0" N. Br. 5° 30' 10" Ø. Lgd.

**Tyskland.** I *Smaldyb* ere Masterne borttagne af Vraget af „*Ernte*“, men Vragtønden forbliver liggende.

**Holland.** *Zuiderzee*. Vraget, som laa sunket V. for *Harderwijk*, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Vraget, som laa sunket paa *Kooltuinen*, S. for *Wieringen*, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

**England.** *Themsen*. Paa NØ-Siden af *Long Sand* har dannet sig en Grund med 8 Fod Vand paa 51° 46' 10" N. Br. 1° 35' 35" Ø. Lgd. Med under 2 Fv. er Grunden 5 Kbl. lang i ØNØ. og VSV., og denne Dybdes V.-Pynt ligger 3 Kml. N. 45° Ø. fra *Long Sand* Baake, og fra Fyrskibet „*Sunk*“ i S. 33° Ø. Mellem Grundens Ø.-Side og *Long Sand* Kløkketønde er der under 5 Fv. 5 Fv. Linien gaar fra Grundens NV.-Pynt c. 1 Kml. V. t. S. hen og derfra til *Long Sand* NV.-Pynt. Grunden synes at tiltage.

### Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**Frankrig.** *Kap Gris-Nez*. Et Vrag er sunket c. 10 Kml. VNV. for *Kap Gris-Nez*. En Mast er 12 Fod over Vandet. 50° 56' N. Br. 1° 20' Ø. Lgd.

**England.** Fyrskibet „*Owers*“. En grøn Spidstønde, mærket „*Wreck*“, er i 8½ Fv. Vand udlagt tæt N. for Vraget af „*Concha*“, der er sunket c. 8 Kml. N. 74° Ø. fra Fyrskibet „*Owers*“. En Mast er ved Lavvande 8 Fod over Vandet.

**Wales S.-Kyst.** *Tenby Road*. Paa Yderenden af *Victoria* Pier, paa NØ-Siden af *Castle Hill*, *Tenby Road*, er tændt to røde, faste Fyr lodret for hinanden. 51° 40' 25" N. Br. 4° 41' 30" V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig.** I *Passe Sud* i *Gironde* Munding er Spirtønden, som ligger, hvor Kursen skal forandres, ombyttet med en rød Spidstønde med Kegle. 45° 31' 29" N. Br. 1° 10' 14" V. Lgd.

Spirtønden NV. for Klipperne ved *Cordouan* er ombyttet med en rød Spidstønde med Kegle. 45° 38' 12" N. Br. 1° 18' 18" V. Lgd.

**Spaniens N.-Kyst.** *Gijon*. Fra den 1ste Okt. 1897 vises paa NØ-Hjørnet af *Catalina* Mole ved *Gijon* følgende Signaler med Flag, der benyttes i det internationale Signal-System:

Flag B betyder: Havnen er spærret.

— H — Det er umuligt at staa ind i Havnen.

— V — Anvend Forsigtighed, følg Signalerne fra Lødsen, der ligger i Fartøj ved Indløbet til Havnen.

— P — Forsøg ikke at staa ind.

— S — Forsøg ikke at staa ud.

— T — Daarlige Vejr ventes, fortøj omhyggeligt.

Beliggenhed: 43° 35' 15" N. Br. 5° 38' 10" V. Lgd.

**Cadiz.** Den 1ste August 1897 tændes paa Yderenden af den fuldførte Del af V.-Bølgebryderen ved *Cadiz* to Fyr, der vises fra sorte Pæle.

Det ene Fyr viser grønt Lys over 140° V. for Linien til Tønden paa *Fraile* og rødt Lys over 140° Ø. for samme Linie.

Det andet Fyr viser hvidt Lys Horisonten rundt, undtagen over *Fraile* Grundene, hvor Fyret er formærket. Man skal gaa mindst 1 Kbl. udenom Fyrene, der flyttes eftersom Forlængelsen af Bølgebryderen skrider frem. Flammens Højde: 32 Fod.

En sort og hvid lodret sribet Spidstønde med Ballon er udlagt c. ¼ Kbl. uden for Fyrene, der flyttes eftersom Forlængelsen skrider frem. Man skal gaa uden om Tønden.

**Canariske Øer.** Paa *Teno Point*, NV.-Pynten af *Teneriffa*, er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 144 Fod, Synsvidden: 12 Kml. Spejlapparat af 4de Orden. Fyret vises fra et graat, rundt Fyrtaarn. 28° 20' N. Br. 16° 55' V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika.** **Massachusetts.** Paa S-Siden af Indløbet til *Ipswich River*, ved *Beach Point*, er udlagt en sort Spirtønde Nr. 3, fra *Bass Rock* Stang i S. 3° V. og fra Ø.-Kant af *Plum Island* i S. 42° V.

**Connecticut.** **New Haven Harbor.** Den røde Spirtønde Nr. 3, *Round Rock*, ved Ø.-Siden af Indløbet til *New Haven Harbor*, er forandret til Spidstønde, der ligger fra *Southwest Ledge* Fyr i S. 78° Ø. og fra *New Haven Old Fyr* i S. 36° Ø.

**Greenwich Harbor.** En rød Spirtønde er i 6 Fod Vand udlagt ved 3 Fods Klippen ved Indløbet til *Greenwich Harbor*, fra Midten af *Red Rock* i N. 65° V., og fra *Outer Wharf* i S. 18° Ø.

**Pennsylvania.** **Delaware River.** **Philadelphia.** En sort og rød vandret sribet Stumtønde, *Mameluke*, er i 23 Fod Vand udlagt tæt neden for *Cramp's Værft* i *Philadelphia Harbor* ved Klippen, hvorpaa Damperen „*Mameluke*“ har stødt.

**Maryland.** **Chesapeake Bay.** De svære, sammenkædede Tømmer NNØ. for *Point Lockout* ere drevne og laa den 28. Juli 1897 c. 7 Kml. N. 77° V. fra *Holland Island Bar* Fyr.

**North Carolina.** I *Pasquotank River* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne: *Pocoson Points Flats* Spirtønde Nr. 2 er ombyttet med en Spidstønde. *Bluff Point* Spirtønde Nr. 1 er ombyttet med en Stumtønde, der ligger fra *Wade Point* Fyr i N. 59° V. og fra *Millers Point* i S. 21° Ø.

I *Pamlico River* er den røde Spidstønde Nr. 4, *Rumley Marsh Shoal*, ombyttet med en Spidstønde, der ligger fra *Core Point* i S. 80° Ø. og fra *Garrisons Point* i N. 71° Ø. Den sorte Spirtønde Nr. 7, *Mauls Point Shoal*, er ombyttet med en Stumtønde, der ligger fra *Mauls Point* i N. 39° Ø. og fra *Hills Point* i S. 71° Ø. En sort Stumtønde Nr. 7½, *Fork Point Shoal*, er i 8 Fod Vand udlagt ved Enden af Grunden ud for *Fork Points Island*, fra *Hills Point* i N. 43° V. og fra S.-Enden af *Fork Point Island* i N. 73° Ø.

**Florida.** **St. Johns River.** *Mandarin Fyr* Nr. 29 paa Løbets Ø-Side ¼ Kml. NV. for *Mandarin Point* og *Tocoi* Fyr Nr. 41 paa S-Siden af Indløbet til *Tocoi* Landingsbro, ere slukkede.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Sicilien S.-Kyst.** Ved *Licata* Havn er der 220 Alen fra Ø.-Molens Hoved og 175 Alen fra V.-Molens Hoved opført sorte Baaker med Ballon. Holdt overet med Fyret *San Giacomo* paa Ø.-Molens Inderende angive de henholdsvis Ø.- og V.-Grænsen for den under Vand værende Del af Dæmningen.

**Østerrig-Ungarn.** *Fiume*. Bølgebryderen *Maria Theresia* ved *Fiume* skal forlænges. Den 1ste Sept. 1897 udlægges derfor et Fyrskib, der viser to røde Lanterner lodret for hinanden, c. 250 Alen uden for Bølgebryderens Yderende. Samtidig slukkes Fyret paa Bølgebryderens Yderende.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika.** **Florida.** **Black Island.** Den 16de August 1897 tændes igen midlertidig *Cape San Blas* Blinkfyr, der hver ½ Minut viser afvekslende rødt og hvidt Et-Blink. Samtidig slukkes det hvide, faste, midlertidige Fyr paa *Black Island*.

**Louisiana.** **Mississippi River.** *Head of Passes West Jetty* Fyrbaake, ved det øvre Indløb til *South Pass*, er ødelagt. Et hvidt, fast Fyr vises midlertidig fra en Pæl ved dens Plads. Flammens Højde: 20 Fod.

**Cuba S.-Kyst.** Ved *Santiago de Cuba* er Tønden paa Grunden *Diamant* ombyttet med en Lystønde, der viser grønt, fast Lys. Tønden paa *Gorda* med en Lystønde, der viser rødt, fast Lys, og Tønden paa *Los Colorados* med en Lystønde, der viser hvidt, fast Lys.

### Karantænebestemmelser.

*Sverig.* — Havnene ved *Det Kaspiske Hav* ere erklærede for kolerafri.

# Kjøbenhavns Børskurs d. 25. Aug. 1897.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk.....	104 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	<sup>3</sup> / <sub>4</sub>	104 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Thingvalla.....			12
Danmark.....			91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Norden.....	119	118 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	119
Kjøbenhavn.....	99	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	99
Carl.....	62 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	62 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	62 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dannebrog.....	114 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	114	114 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Skjold.....	82 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	82	82 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Dampsk.....			—
Østersøen.....			63 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Nordsøen.....			75 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Torm.....			88
Foren. Bugser-Selsk.....			80 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dansk-russisk Dampsk.....			82
			102
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk.....			—
5% — —.....			—
5% Thingvalla 1880.....			98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
5% — 1894.....			—
5% Norden.....			—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats.....			—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uopsig. Stats.....			100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....			94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf.....			92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6 Ser.....			95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4% — — 6 —.....			97
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3 —.....			94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....			158 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Privatbank.....			123
Landmandsbank.....			126 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Handelsbank.....	124 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		124 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Burm. & Wain.....	104 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		104 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jernsk.....	110 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	109	107 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Sukkerfabr.....			92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Bryggeri Aktier.....	114 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	115	114 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>

## Vekselkurser.

	åvista Sælger.	to d. d. Køber.
Hamburg.....	89.00	88.85
London.....	18.14	18.11
Paris.....	72.10	—
Amsterdam.....	150.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 24. Aug. 1897.

Russiske Noter.....	217.40
4% Russiske Consols.....	—
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % — Boden Kredit.....	105.40
6% Mexikanske.....	94.40
5% Rumænske Stats.....	101.40
4% — — 1890.....	90.70

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 20,000, „Thingvalla“ 68,000, „Danmark“ 22,000, „Norden“ 30,000, „Kjøbenhavn“ 4,000, „Carl“ 28,000, „Dannebrog“ 12,000, „Skjold“ 32,000.

**Møller & Rée,**

Bankforretning, Ved Stranden 16.

Lørdag den 28de August 1897 Kl. 11 Form. bliver ved offentl. Auktion, der afholdes paa Orlogsværftet, bortsolgt: 12,000 Pd. Tovværk, 5,950 Pd. Spild af Tov, 2,400 Pd. Klude, 37,900 Pd. Staalaffald, 72,120 Pd. gl. Jærn, 4,635 Pd. Metal-spaaener, 606 Pd. gl. Metal, 197 Pd. Kobber, 9 Kobberluft-kasser, 975 Pd. Ledningstraad, 6,585 Pd. Staaltraadstrosse, 9,200 Pd. Zinkaske, 40 Madrasser, 25 Heltønder, 17 Halvtønder, 100 Foustager, en Del Skafferekvisiter, Lygter, Lanterner m. m.

Sagerne paavises Onsdag den 25de August og følgende Søgnedage fra Kl. 10—2 i Magasinet for kasseret Gods, hvor Kataloger til den Tid udleveres.

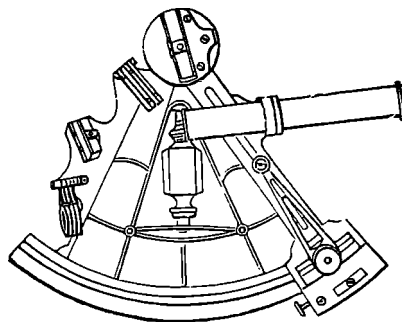
Orlogsværftets Centralkontor, den 20de August 1897.

## HOLGER J. NIELSEN.

Lager af Værktøj, Metal & Isenkram for Metal- og Jærindustrien.

STUDIESTRÆDE 14.

Telefon 2597.



Kikkertøjer,  
Compas,  
Sextanter,  
Skibsure,  
Lommeuhre,  
Barometre.

Laurits Kirkeby,  
26 Laxegade 26

Etableret 1841.

## Holm & Collerup, Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom  
og Frihavnen, Ø.

Jærnskibs- og Maskinreparationer  
udføres solidt, hurtigt og billigt.

## Fanø praktiske Sømmandsskole.

Saavel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid. Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,  
Nordby, Fanø.

## Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.



Hovedkontor for Danmark  
St. Kongensgade 24, Kjøbenhavn.

Harald O. Rist.

Ingen Ekstra-Præmie for Cycle-Kørsel.  
Agenter antages.

**Agentur**  
for udenlandske  
Søassurance-  
Selskaber.

Søforsikringselskabet  
**ØRESUND,**  
MALMØ,  
tegner Forsikringer ved  
**BERGH & OWEN,**  
Kjøbenhavn K.,  
Holmens Kanal 20.  
Telefon 97.  
Telegram-Adr. „Tonny“.

**WM. R. SCHOU.**  
31. HAVNEGADE,  
KJØBENHAVN K.  
Telegramadresse: Rigestelefon:  
Willschou. Nr. 3878.  
GENERALAGENT for  
„**POMERANIA**“,  
See- und Fluss-Versicherungs-  
Gesellschaft i Stettin.

**Bjerre & Rømer,**  
Skibsmæglere.  
Agenter for  
Kullens Enskilda Assurans-  
Förening.

VARE MÆRKE.



GRUNDLAGT 1774.

Gammel  
**Kornbrændevin.**

**J. EBERTH.**  
Sofiegade 14.  
**Christianshavn.**

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

**CARL KRARUP,**  
Kjøbenhavn K.  
Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:  
„Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“, „J. P. Dillberg“,  
og „Falken“ i Farten

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg  
og Mellemstationerne samt  
„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

**Nienstædt & Co.**

(Kunstindustri-Museum):

Lager af amerik., engelske, franske og tyske Værktøjmaskiner.  
Værktøj, File, engl., svensk og tysk Staal. File ophugges.

**E. Husted & Co.**  
Merchants & Ship Brokers  
Newcastle on Tyne.  
Telegrams: HUSTED.

**N. CHR. RØNNES**  
SKIBSSNEDKERI.  
TELEFONNUMMER C 1766.  
ST. ANNÆGADE 3.  
KJØBENHAVN C.

**J. A. Thiesson,**  
Smør-, Æg- & Osteforretning.  
Leverandør i Skibsproviant.  
Oprettet 1814.  
Raadhussstræde Nr. 2 B,  
Kælderen  
(ikke Hjørnekælderen),  
Kjøbenhavn K.



**Budtz Møllers Eftf.,**  
AMAGERTORV 22,  
KJØBENHAVN K.



Kompas med Kew Certifikat.  
**Løge H. C. Lund,**  
Hud- og Kønssygdomme.  
Kronprinsensgade 6. 1.S. Opg.  
gennem Porten. Tr. 10-11, 7-8  
Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

**TH. SIMONSEN,**  
NYHAVN 57.  
SØLV MEDAILLE I MALMØ  
FOR LANTERNER.

**DANCHELLS**  
**FABRIKER.**  
**LINOLEUM.**  
**VOXDUG.**



Anker-Marke

Enudsalg i Danmark for  
**DELMEHORSTER**  
**LINOLEUMFABRIK.**  
Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:  
Pilestræde 13 Matthæusg. 5.  
Telefon 545. Telefon 2660.  
Kjøbenhavn.

**J.S.V. WEILBACH,**  
& Vimpler. Börsq. 52 K.



**JUL. THYBRINGS**  
FRIMÆRKEFORRETNING,  
KLOSTERSTRÆDE 6,  
KJØBENHAVN K.  
Prisliste 1897 gratis og franko.

**Café van Zandt,**

St. Annæ Plads 6,  
Hjørnet af Strandstræde,  
Kjøbenhavn,  
anbefaler sin Restaurant fran-  
çais med alle Aarets  
Specialiteter.  
**H. J. Pedersen.**

**Pumper,**  
udmærket egnede til Lastpumper.  
**Maskinfabrikken Rannje,**  
Mathæusgade 6.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

**ABONNEMENTSPRISEN**  
er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvarter, foruden Postpengene. Enkelte Numre  
20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil  
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.  
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

**AVERTISEMENTSPRIS:**  
Første Side pr. Pettiline à 45 mm Breddede 25 Øre.  
De øvrige Sider — 20 —  
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 Kontor og flere Steder.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**  
I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 35.

Kjøbenhavn, Torsdag den 2. Septbr. 1897.

4. Aarg.

**INDHOLD:** Sømandsstanden og Rigdagsvalgene. — Det nye Havnereglements § 47. — „Custom of the port“. — Fra Island. — Forholdene i Santos. — Fra Sø og Land. — Fragtmarkedet. — Sømandsuddannelsen i England. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

DANISH  
Pure Condensed Milk.  
The **MILKY-WAY** Brand.  
In Taste & Colour like new Milk.  
Highest Medical References.



NEW INVENTION  
The Danish Milk Condensing Co.  
Factories & Head Office 8 Vestergade,  
COPENHAGEN.  
Telegr. Adr.: Anglodane. Code ABC.

Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eff.,  
St. Annæ Plads 19 & 21.

**Husk**   
**MONTYS**  
FOTOGRAFISKE ATELIER,  
St. Kongensgade 21  
(tæt ved Kongens Nytorv).  
Billigste Priser.  
Fineste Udførelse.  
Aabent hver Dag, ogsaa Helligdage.

**Syndergaard**  
**Aquaviter.**

Prisbelønnet overalt, hvor de  
har været udstillede.

Fabriken grundlagt

**1730.**

Ældste Brænderi i Danmark.  
6 Kvaliteter i Fabriken  
egen Aftapning.

## Norsk Margarine

fra Fabriken Mercur, Christiania,

der er anerkendt som det fineste og mest holdbare Fabrikat i Verden,  
faas i

Hovedoplaget for Danmark

hos

**Johansen & Bruun,**

Telefon 3210. Kompagnistræde 14 & 15. Telefon 3210.

**Smør** i alle holdbare Kvaliteter føres til billigste Priser.

## Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik,  
Staal-, Jærn- & Broncestøberi.

Dampskibe af hvilkensomhelst Størrelse.

Stationære Dampmaskiner.

Pumper & Muddermaskiner.

Doktagninger og Reparationer af Skibe.

Maskin- og Kedelreparationer.

Patenteret Hydro Pneumatiske Aske Ejector  
for Skibe.

Howaldts Metalpakning.

Støbemaal efter indsendte Tegninger eller Modeller,  
saasom: Skibsstævne, Skibsskruer, Ankere etc.

Repræsentant for Danmark

Ingeniør **CARL HOLTERMANN,**  
Østerbrogade 22, Københavns Ø.

Telefon 2618.

Telegr.-Adr.: Nilsson 167.

## CARL NILSSON.

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.  
Amaliegade 36. Københavns K.

(forhen Amaliegade 37).

Største Lager her paa Pladsen af alle Sorter Maskin- og Cylinder-Oljer, Smørrelser  
og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige Artikler for Dampmaskiner.

**Eneforhandling af:**

Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil. Zynkara.  
(Til Forebyggelse af Tæring, Syre- og Kedelstensdannelse). Angus' Special Pak-  
ninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent Kamelhaars Drivremme.  
Kerasha. Patent Træ-Remskiver.

## J. Brinchs

Herreekviperingsforretning

St. Annæplads 14.

Uniformer og civile Klædninger.

Som Repræsentant for for-  
forskellige 1ste Klasses  
Assurance-Selskaber overta-  
ger jeg Forsikringer af **Skibe,**  
**Varer** og **Frugt** til billige  
faste Præmier. **Subagenter**  
antages i forskellige Provins-  
byer.

**Alfred Christensen,**  
Assurance-Afdeling,  
Amaliegade 24.

**C.F. Schlüter,**  
Skandinaviens største  
Skibshandel.

Etableret 1837.

En gros Lager af Maskin- og  
Cylinderolier.

Alle Arter Maskin-Pakninger  
etc.

26, Peder Skramsgade,  
Kjøbenhavn K.

## SKIBSDAGBØGER

1/1 Aars & 1/2 Aars

MED TRYKT BRUGSANVISNING  
til Forbrug & Forhandling  
billigst hos

**S. FRIEDLÆNDER,**  
VED STRANDEN 14.  
KJØBENHAVN.

## LINOLEUM

og

**VOXDUG**

til

Kahytter og Trapper,  
bedste Fabrikata.

**E. MEYER,**  
St. Kjøbmagergade 26.

**Anders Nielsen,**

Fredericiagade 27.

Største Lager

af

 **Fedevarer.**

**Grand prix HOBRO AKVAVIT.**

Aktieselskabet  
Spritfabriken **FORTUNA.**

# HAMBURG

## J. D. FLÜGGER. HAMBURG.

LAK- OG FÆRVEFABRIK (grundlagt 1787).  
KONTOR: Rödingsmarkt 19. FABRIKKER:  
TELEFON: 2786. Billhörner Canalstrasse 5/7.  
TELEGR.-ADR.: Farblack. Billhörner Röbbrendamm 33/35.

Filialer: **KIEL: Faulstr. 9. KJØBENHAVN: Mønterg. 21.**  
**SPECIALITETER:**

**Oliefarver og Lak til Skibsbrug.**  
**Patent Jærngraa** (Patent Eisengrau), anerkendt som den fortrinligste og mod Rust bedst beskyttende Farve indvendig i Skibe.  
**Victoria-Hvidt** (Victoria Weiss), snehvid Lakfarve til udvendig Brug.  
**Concentreret Sæbelud** (Concentrirte Seifenlauge) i Daaser á 1/2 Kilo (1 Pd.) for Skibsmaskiner, indført hos de betydeligste Rederier.  
**Bølgeolie** (Wellenoel), det enestesikre Middel til Bølgedæmpning.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d</sup>.

eneste Fabrikanten af  
Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**  
samt

**Patentfarver for Skibsbunde.**

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.  
**Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:**  
Alte Gröningerstrasse 12.  
Telegr.-Adr.: Dicotto. Telefon: 3999.

Agent for Kjøbenhavn:

**JOHS. BÜLOW, Zinnsgade 4. Ø.**

## EMIL G. v. HØVELING. HAMBURG.

(TELEGR.-ADR.: COMPOSI.)

### PATENTFARVE

for Skibsbunde og Jærkonstruktioner imod Rust og imod Bevoksning. Leverandør til mange af de største Damp- og Sejlskibsrederier, Ene-Leverandør til den kejserlige tyske Marine.  
NB. For Træskibsbunde særlig virksom Patentfarve imod Bevoksning og imod Orm, strygefærdig til umiddelbar Brug.  
Agenter og Lagre i: Bergen, Bremerhavn, Elsfleth, Flensborg, Stettin, Rotterdam, Antwerpen, Dünkirchen, Genua etc.  
Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:  
Kapt. CARL HAVEMANN, Kjøbenhavn, Amaliegade 31.

I England under Firma British Antifouling Composition and Paint Company Ltd. 32 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik i Barking ved London.

Agenter og Lagre i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull, Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama, Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney, Mauritius etc.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
287.

**DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.**

**KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.**

**SPECIEL AFDELING**

FOR

**ASSURANCE & HAVARISAGER.**

## O. Larsen,

Kunsthvæverier & Illuminator,  
Eriksgade 7, Stuen,  
Kjøbenhavn V,  
anbefaler sig med **Skibs-Signal,**  
**Lys, Raketter og Kanonslag,**  
**Festhæfterier og**  
**Illuminationer.**

## 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.

## P. A. Freilev,

Ølaftapningsanstalt,

Pilestræde 18, Kjøbenhavn K,  
prisbelønnet Nakskov, Slagelse  
og senest Malmø 1896  
for god Aftapning.  
anbefaler Gl. Carlsberg Lagerøl, Pils-  
nerøl, Porter samt alle øvrige Øl-  
sorter. — Telefon 279.

## DENTIN

er en Tand-  
plombe;  
nogle faa  
Draaber i  
den hule

Tand hindrer Luftens Adgang og stiller derved de heftigste Tand-  
smertes.

9, Kronprinsensgades nye  
Materialhandel.

CHR. V. MENDE, cand. pharm.

## EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1833.

Telegraphic address "SVITZER".

Agents for Great Britain. { O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/Tyne.  
telegraphic address: "Jürgenson".  
R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill.  
telegraphic address: "Hobdell".

The company maintains stations at the following ports, where a salvage boat will be stationed, always ready to leave at short notice.

COPENHAGEN	„SVITZER“.
KASTRUP	„HØYER“.
ELSINØRE	„SWITZERGOTTLIEB“.
KORSØR	„JØRGENSEN“.
ALBUEN (LAALAND)	„GUNNERSEN“.
FREDERIKSHAVN	„SWITZERLUND“.
GOTHENBURG (SWEDEN)	„ELFVÆRSØN“.
GREIFSWALD (GERMANY)	„SPRUTH“.

The company's boat „Em. Z. Svitzer“ — in conjunction with the boats belonging to the Northern Salvage Company of Hamburg, vis s/s „Berthilde“, s/s „Berger Wilhelm“ and s/s „Neva“ — operates in the Mediterranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).

## 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, Hellerup.  
Strandvej 36. Telefon 69.

Overretssagfører J. WESTENGAARD,

Vestervoldgade 2, Kjøbenhavn V. Telefon 3424.

Anti-magnetiske  
**Ankergangs**  
**Lomme-Uhre**  
fra 20 Kr.  
**Halv-Chronometere**  
fra 50 Kr.  
**Marinekikkerter og**  
**Barometere.**  
Alle Reparationer udføres.  
**Palle Sørensen,**  
6, Sølvtorvet 6.

HAVANNA-  
CIGARER.

\*\*

\*

\*\*

**Vilh. Sunnert**  
11  
BREDGADE 11.

**Metalspejlapparater,**  
**Havnefyr & Lanterner.**  
Fabrik:  
Læderstræde Nr. 9,  
Kjøbenhavn.  
Telefon Nr. 3681.  
G. W. Frydenlund & Søn.

**C. HANSEN,**  
**GIØRTLER OG METALSTØBER,**  
84 PILESTRÆDE 84.  
Specialitet:  
**SKIBSARBEJDE.**  
Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.  
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

## Sømandsstanden og Rigsdagsvalgene.

De politiske Partier begynde nu saa smaat at forberede deres Deltagelse i de næste Folkethingsvalg, der senest ville indtræffe til Foraaret, men meget vel kunne komme forinden. Samtidig hermed gaar en Bevægelse indenfor de forskellige Næringsveje, der i de senere Aar stedse er traadt tydeligere for Dagen, og hvis Formaal er at skaffe dem saa fyldig en Repræsentation i Rigsdagen som muligt, at binde saa mange af Rigsdagsmændene som muligt til at hævde deres Særinteresser. Vi have i Sommer set Agrarerne arbejde med dette for Øje, og vi have set en af Landets største Korporationer, „Fællesrepræsentationen for Industri og Haandværk“, lægge sig i Selen i samme Hensigt. Det vil næppe være forsvarligt, om Sømandsstanden, der repræsenterer et af vort Lands betydelige Erhverv, som hidtil vilde være en uinteresseret Tilskuer ved disse Bevægelser, om den roligt og sorgløst vilde lade Tingene gaa deres Gang, ubekymret for, om dens vigtigste Interesser blive varetagne eller ikke. Det turde være paa høje Tid nu at overveje de Midler, ved hvilke den kan vente at gøre sin Indflydelse gældende, saa meget mere som disse Midler ingenlunde ligge saa lige for Haanden som for andre Samfundsklassers Vedkommende.

Den Udvikling, den for faa Aar siden saa omtalte Agrarbevægelse er undergaaet, synes os ganske lærerig. Dens Hensigt var at danne et politisk Parti, baseret paa Agrarinteresser, der formentes her i vort agerdyrkende Land efterhaanden at ville kunne naa at blive Flertal, i hvert Fald i Folkethinget. Man hævdede Særinteressernes Betydning overfor de almindelige politiske Interesses, som man ikke respekterede mere end højst nødvendigt, ja vel ikke en Gang dette. Dette Program har, det kan ikke nægtes, gjort en ynkelig Fiasko; Agrarpartiets Indflydelse paa de politiske Valg blev aldrig stor, og den synes nu reduceret til et rent Minimum. Og vi tro, at enhver Bevægelse, der træder i Agrarpartiets Spor, vil faa samme Skæbne. Et Folk deler sig ikke i Partier efter Særinteresser, og det vilde være en Ulykke, om det gjorde det. Det er de politiske Grundprinciper, de almindelige politiske Opfattelser, der deler og stedse vil dele et Folk i Partier. Fik Særinteresserne en saadan Overvægt, at de formaaede dette, vilde det politiske Liv synke ned til en ynkelig Strid om Bagateller — og det bør ikke selv den varmeste Ven af Særinteressernes Varetagelse ønske.

Det bør alene af denne Grund ikke være Sømandsstandens Opgave at skaffe sig Repræsentanter i Rigsdagen, der ere valgte udelukkende for at varetage dens Interesser; kunde det end paa ganske enkelte Steder lykkes den, vilde den i Længden ingen Glæde have af, hvad den saaledes havde opnaaet. Hvad man bør holde sig for Øje er, at Spørgsmaalet om Varetagelsen af Skibsfartens Interesser paa Tinge ikke er et politisk Spørgsmaal, og at man derfor med samme Ret kan kræve disse Interesser varetagne af det ene politiske Parti som af det andet. Det, det derfor kommer an paa, er et Samarbejde med de bestaaende politiske Partier. Der er indenfor disses Ledelse uden

Tvivl Mænd, der nære virkelig Interesse for vor Skibsfart og vor Sømandsstand, og som ikke ville være uvillige til at tage et rimeligt Hensyn til de Ønsker, der næres om en fyldigere Repræsentation af Standen i Rigsdagen. Og i hvert Fald maa dette Ønske fra Standens Side fremsættes med saa megen Bestemthed, at man forstaar, at selv om Sømandsstanden deler sig i Højre og Venstre efter samme Regler som alle andre fornuftige Mennesker, saa lægger den saa megen Vægt paa at faa visse særlige Interesser repræsenterede, at de politiske Partier, for at være sikre paa dens faa, men dog ikke helt betydningsløse Stemmer, maa tage Hensyn til disse Interesser ved Valget af deres Rigsdagskandidater. Dette er jo i Virkeligheden ikke noget ukendt for de politiske Partier; overalt, hvor en Kandidat, han være sig Venstre, Højre eller hvad som helst andet, anmoder om Vælgernes Stemmer, hævder han, ved Siden af sit almindelige politiske Standpunkt, sin Ævne og Vilje til at varetage visse, i vedkommende Kreds særlig fremtrædende Særinteresser.

Man vil mod det her anførte mulig indvende, at Sømandsstanden er for lille og spredt til at hævde nogen Indflydelse paa de politiske Valg. Men dette turde dog være et Fejlsyn. I enkelte af Landets Valgkredse er den saa stærkt repræsenteret, at den — enten ene eller støttet af beslægtede Interesser — med Føje kan gøre Krav paa en afgørende Indflydelse paa de politiske Partiers Valg af Kandidaterne; andre Steder er dens Stilling saaledes, at det ikke er udelukket, at man vilde tage Hensyn til dens Ønsker ved dette Valg. Og endelig er der en tredie, mere indirekte Maade, ad hvilken den dog i hvert Fald kan lade sine Krav og Ønsker komme offentligt frem ved Valgene og mulig vække en Interesse for dem, der senere kan komme dem til Gode. Det er ved den fra andre Sider stærkt benyttede Ret til at interpellere Valgkandidaterne. Hvorfor benyttes denne Ret slet ikke af Sømandsstanden? Man kan ved Valghandlingerne høre Kandidaterne blive interPELLERET om det meste af, hvad der findes at spørge om mellem Himmel og Jord; men naar var der nogen, der spurgte, om de vilde arbejde for Ophævelse af Told paa Skibe og Skibsmaterialer? Eller om de vilde virke for Nedsættelse af Konsulatsafgiften? Eller om de interesserede sig for Ændringer i de Love, der vedkomme Søfarten? Og dog er det sikkert, at denne InterPELLATIONSRET, benyttet forstandigt og paa rette Steder, vilde have sin Betydning ogsaa for Sømandsstanden.

Det er altsaa ved Samarbejde med de politiske Partiers Organisationer, at der skal udrettes noget. I Programmet for den nylig dannede Fællesrepræsentation for dansk Skibsfart se vi da ogsaa fremstillet som en af dens Opgaver: „ved fornødent Samarbejde med forskellige politiske Partiers Foreninger at søge at skaffe Skibsfarten en fyldigere Repræsentation i Rigsdagen.“ Dette er netop Vejen, man bør gaa. Men det maa erindres, at Tiden gaar hurtigt, at der om kort Tid forestaar ikke alene, som nævnt, Valg til Folkethinget, men ogsaa til Landstinget. Skal man gøre sig Haab om at opnaa noget

ved disse Valg, maa man nu, medens Forberedelserne træffes, indlede det fornødne Samarbejde med de politiske Partier. Opsætter man det, opnaar man kun at blive henvist til „næste Gang“, og „næste Gang“ kan for mange vigtige Sagers Vedkommende være for sent.

Sømandsstandens Organisationer have ikke hidtil bekymret sig stort om de Interesser, der her ere omtalte. Men de kunne ikke nu lade dem ligge, uden at vanrøgte dem. Derfor gælder det at handle og at handle hurtigt. W.

## Det nye Havnereglements § 47.

Vi have modtaget følgende:

I Søfartstidende af 19. August er en Indsender, der skriver under Mærket E. T., fremkommen med nogle Bemærkninger om § 47 i det nye Havnereglement, som jeg har læst med stor Interesse.

Hr. E. T. mener, at det er en Kompetenceoverskridelse, naar Havnebestyrelsen ved denne Paragraf paalægger Skibsførerne et Ansvar, der er strængere end Lovgivningens almindelige Erstatningskrav, og at Domstolene derfor i paakommende Tilfælde ville tilsidesætte dens Bestemmelser. Det er meget muligt, at Hr. E. T. har Ret, men dette er i alt Fald et Spørgsmaal, hvorom der kan være delte Meninger, og saa længe der ikke foreligger en Højesteretsdom derfor, kan den ene Mening jo være lige saa god som den anden.

Det er formodentlig Dommen om Dampskibet Brunswicks Kollision med Knippelsbro, der har bevirket, at Havnebestyrelsen i det nye Reglement har forandret og skærpet de Bestemmelser om Erstatningskrav, som fandtes i § 32 i det tidligere Reglement, og set fra Havnebestyrelsens Standpunkt, finder jeg dette saare naturligt. Ligesom vistnok alle Dampskibsførere og Lodser, hvis Lod det er at skulle passere gennem Knippelsbro, ønsker jeg denne Bro hen, hvor Peberet gror, thi den ligger saa galt i Farvandet for Skibes Gennemfart som vel muligt, og set fra et moralsk Standpunkt, finder jeg det ubilligt, at Skibe skulle betale den Skade, de gøre paa en Bro med en saadan Beliggenhed, selvfølgelig forudsat, at der fra Skibenes Side er anvendt almindelig Agtpaa-givenhed.

Men Broen ligger der nu en Gang, og da det er Havnebestyrelsens Pligt efter bedste Ævne at værne Havnens Interesser, kan man ikke fortænke den i, at den, da der i Motiverne til Dommen om Brunswick-Sagen henvises til § 32, søger snarest mulig at faa Ordlyden af denne Paragraf forandret. Jeg finder endog, at Havnebestyrelsen vilde have forsømt sin Pligt, hvis den ikke havde gjort det. Hvorvidt det vil hjælpe i alle Tilfælde, er et Spørgsmaal, som Fremtiden maa vise, men jeg indser ikke, at den nye Paragraf § 47 i nogen Henseende kan skade Havnens Interesser. Havde der tidligere været saadanne Bestemmelser, var Sagen om Brunswick maaske aldrig kommen frem, og der er ingen Tvivl om, at Assurandører og Redere, nu da den nye Paragraf er traadt i Kraft, ville være mere betænkelige ved i lignende Tilfælde at gaa til Proces.

At det skulde være en Kompetenceoverskridelse, kan jeg nu heller ikke tro, thi i saa Fald vilde en saa fremragende Jurist som Havneraadets Formand næppe være gaaet med dertil, og desuden findes lignende Bestemmelser i vistnok saa godt som alle Reglementer for Havne og Dokker i Udlandet, ligesom de ogsaa findes i Reglementet for Besejlingen af Suez-Kanalen og Kejser Wilhelm-Kanalen.

Mine Sympatier og ogsaa mine Interesser gaa i denne Sag mod Havnevæsenet og Knippelsbro og derfor ogsaa mod den nye § 47, men desuagtet er jeg villig til at indrømme, at Havnebestyrelsen i dette Tilfælde kun har gjort sin Pligt, og at den har vist en Forretningsdygtighed, som man ikke altid finder hos vore Autoriteter.

*En gammel Sømand.*

## „Custom of the port“.

En Klausul, der meget almindeligt benyttes i Certepartier, lyder saaledes: „The vessel to discharge afloat with dispatch according to the customs at the port of discharge, cargo to be delivered at ships tackles“. Denne Klausul har nylig givet Anledning til en Retssag i England, der for Rederiet førtes af Skibsreder-Foreningen i Liverpool, og som drejede sig om Losningen af Skibet „Kate Thomas“, 1597 Tons, der i Tyne Dok, Newcastle, lossede 2537 Tons kalifornisk Hvede. Rederiet gjorde, inden Losningen begyndte, Fordring paa, at der skulde losses mindst 250 Tons daglig; Ladningsmodtagerne svarede, at der skulde blive lossede efter „custom of the port“, hvorefter kun gennemsnitlig lossedes 169½ Tons daglig. Under Sagen forelagde Dommeren Juryen følgende Spørgsmaal, der fik de vedføjede Svar:

- 1) Hvad kan — bortset fra enhver Havnekytyme — i Almindelighed anses for et rimeligt Losnings-Kvantum pr. Dag? — 250 Tons.
- 2) Eksisterer der for denne Havn nogen almindelig Kytyme eller Praksis, ifølge hvilken Losningen af en Last som den omhandlede begrænses til ca. 100 eller 130 Tons eller noget andet Kvantum, eller til en Luge og Kran? — Nej.
- 3) Kunde Modtageren have faaet lossede hurtigere end hvad der er sædvanligt? — Ja.
- 4) Var det med Vilje, Modtageren begrænsede Hurtigheden? — Ja.
- 5) Blev Fartøjet under Hensyn til Certepartiet og Havnens almindelige Forretningsgang lossede med rimelig Hurtighed? — Nej.

Modtageren dømtes herefter til at betale Rederiet for den lidte Skade. Det fastslaas herved, at Ordene „The custom of the port“ ikke annullerer andre Bestemmelser i Certepartiet om, at Fartøjet skal losses „with dispatch“, og at Befragterne ikke kan skyde sig ind under Havnekytymen og nægte at losses hurtigt. Dommeren bemærkede yderligere med Hensyn til Kytymen i Tyne Dok, at Hensigten med at have 4 Luger dog maa være den, at der skal kunne losses hurtigere, end naar man kun har 1 Luge. I Tyne Dok maa, efter denne Sags Udfald, fremtidig losses 250 Tons daglig fra Sejler, naar der i Certepartiet findes Klausulen „with dispatch“, selv om der ogsaa bestemmes, at Losningen skal ske efter Havnens Kytyme.

## Fra Island.

Korrespondance til Dansk Søfartstidende.

Seydisfjord, d. 19. Aug. 1897.

Fiskeriet har hidtil kun været middelmådigt, begrundet paa uheldige Vejrforhold. Franskmændene, der fiske under Island, ere dog ret fornøjede med Aarets Udbytte, hvorimod Trawlerne og Linefiskerne fra Hull og Grimsby klage over daarlig Fangst. En engelsk Trawler har ladet sig overrumple paa Husavik (Nordlandet) under Forhold, der fortjene at blive bekendte. Den nylig ansatte Sysselmand Steingrimur Jonsson, der havde faaet Melding om, at Trawleren var paa ulovligt Søterritorium, (efter Forlydende endog helt inde i Bugten), lod sig ro hen paa Siden af Skibet og, kommen op paa Dækket, satte han sin Uniformshue paa Hovedet, hvorefter han erklærede Trawleren for anholdt. Den paafølgende Dom lød paa en Mulkt af 58 Pund Sterling, Konfiskation af Fangst og begge Trawlapparater. Det har hidtil kun været Kutyme at konfiskere den ene lovstridige Trawl, medens Reservetrawlen ikke har været beslaglagt, og Skibet har derfor været i Stand til paany at gaa ud og forsøge Lykken et andet Sted, medens den paa Husavik dømte Trawler maatte gaa direkte hjem uden Fangst og uden Apparater. Det er jo unægtelig en radikal Kur; men paa den anden Side er der ingen Tvivl om, at denne Dom vil vække Revolution iblandt de engelske Trawlere. — Det danske Stationskib Heimdal er for Øjeblikket her paa Østkysten, hvor det er paa Inspektionstur i Fjordene.

De danske Dampskibe Inga og Cimbria afgaa i Dag fra Seydistjord; desuden ligger her den norske Damper Reserven samt den i Foraaret paa Nordlandet strandede Hvaldamper Fridtjof, der blev kondemneret, men nu er bragt af Grunden af Kaptajn Wathne her paa Seydistjord.

d. 24. August 1897.

Med det danske Postdampskib Thyra, Kaptajn Ryder, der i Dag er ankommen her til Seydisfjord paa Rejse til Kjøbenhavn, fik man Underretning om, at det islandske Althing har sanktioneret de aarlige Summer, det store nordiske Telegrafselskab havde forlangt af Island for at lægge Telegrafhidop. Ligeledes har Althinget sluttet Kontrakt med det forenede Dampskibsselskab i Kjøbenhavn, der for et Tidsrum af 5 Aar overtager hele Postfarten og Kystsejladsen paa Island. Kommandør Garde har personlig været i Reykjavik og forhandlet med Althinget som Selskabets Repræsentant. Begge Efterretninger ere modtagne med Tilfredshed Landet rundt; Selskabet sender til næste Aar 5 Skibe til Island, hvoraf de to skal gøre Tjeneste som Kystbaade. — Den i Husavik paa Nordlandet anholdte engelske Trawler hed „Spring-Flower“ og var hjemmehørende i Hull.

## Forholdene i Santos.

Til „Drammens Blad“ skrives fra Santos:

Det turde maaske interessere at høre, hvorledes Santos i de senere Aar har forandret sig til det bedre, saavel paa det sanitære som materielle Omraade.

Hvad Sundhedstilstanden angaar, saa er der nu meget godt her. Det er jo saa, at det nu er den bedste Tid, men det har ogsaa været særdeles godt i de sidste Aars varme Aarstider. Flere af os har været her for nogle Aar siden, og da kunde man med Rette kalde Santos et Pesthul; men nu staar Santos langt foran Rio og flere brasilianske Havne i sanitær Henseende.

Kloaker er nedlagt over hele Byen, Gaderne holdes rene, og Strandbredden langs med Byen, som før stod og kogte af alskens Uhumskhed og bragte en forfærdelig Stank, er nu opfyldt imod den nye Stenkai, saa det hele danner en jævn Plan, hvorpaa prægtige Varehuse ere rejste.

Kaianlæget skrider raskt fremad; nu kan der ligge 16 større Skibe efter hinanden langs Kaien og losse, og paa flere Steder ligger der Skibe udenfor, som losses over de indre. Det hører til Sjældenhederne, at et Skib ligger mere end 8 Dage, før det faar Kaiplads.

Kul losses meget hurtig — fra 150 til 400 Tons om Dagen. Alle Kulskibe og den største Part af de Skibe, der har Stykgods, benytter Stevedor og betaler 1000 Reis for Kul og 1,300 Reis pr. Ton for Stykgods. Pitchpine-Tømmer gaar det meget smaat med at losse, idet Dokkompagniet løfter Tømmeret op af Vandet paa Jærnbanevogne, og der bliver mere Snak end Arbejde med disse Folk, som arbejder hermed, da de ikke forstaar at haandtere den Slags Varer. Der findes ikke en Stevedor i Santos, som forstaar at losse Tømmer, og de Skibe, som kommer hertil med den Sort Last, bør derfor have Wincher ombord; thi Wincher eller Donkey kan for Tiden ikke faas lejet. Den gamle, saa ofte omtalte, Jærnbanepier er nedreven, og der er blot et Par smaa Pirer igen. Disse vil faa samme Skæbne som Jærnbanepiren, eftersom Kaien skrider frem.

Udgifterne ere omtrent følgende:

Dampbaad fra Søen, i Havn og til Søs igen efter Akkord £ 15 til £ 50 efter Skibets Størrelse. Lods fra Søen 2,000 Reis pr. Fod, Havnelods fra 15,000 til 25,000 Reis, Lods til Søs 25,000 til 40,000 Reis, Kaiudgifter 500 Reis pr. Meter af Skibets Længde pr. Dag, og 1,500 Reis for hver udlosset Ton. Mudringsafgift 1,000 Reis pr. udlosset Ton. Fyrafgift 20,000 til 50,000 Reis og Hospitalsudgifter ca. 2,000 Reis pr. Mand. Hertil kommer en god Slump Drikkepenge, som vanskelig kan undgaaes i nogen brasiliansk Havn.

Ballasten koster for Tiden ca. 7,500 Reis pr. Ton. Santos, den 16. Juli 1897.

## Fra Sø og Land.

I „Politiken“ for i Gaar har Hr. Emil Levy skrevet en interessant Artikel om Dampskibsaktier, særlig foranlediget dertil ved den forestaaende Udvidelse af „Norden“s Aktiekapital. Vi skulle ikke, skønt der kunde være Grund dertil, komme ind paa de af Artiklens Enkeltheder, med hvilke vi ikke samstemme, men kun nedlægge Indsigelse mod den Bebrejdelse, den ærede Forfatter i Artiklens Slutning fremfører mod vore Rederier, fordi de lade saa mange af deres Skibe bygge paa Udlandets Værfter. Det hedder herom:

„Hvorfor forbigaas uden al Konkurrence vore hjemlige Værfter, der med Rette anses for at være fuldstændig jævnbyrdige med Udlandets? Vor hjemlige Industri har saa vist ikke saa herlige Tider, at den uden Skade kan forbigaas af Landets egne, samtidig med at store Summer uden Nødvendighed paa denne Maade unddrages det danske Marked.“

Vi skulle oplyse Forfatteren om i hvert Fald den væsentligste Aarsag hertil, der er den, at vore Redere ikke kunne købe deres Skibe tilnærmelsesvist saa billigt herhjemme som i Udlandet, saa længe de gamle, meningsløse Bestemmelser om Tolden paa Skibe og Skibsbygningsmaterialer bestaa. Indførselstolden paa et i Udlandet købt Skib er 3 pCt. af Købesummen, men vore Skibsværfter maa betale mere, ved 5 à 6 pCt., af de Materialer, de anvende til Bygning af deres Skibe. At det udenlandske Værft under disse Omstændigheder kan præstere Skibet billigere, behøver ingen nærmere Forklaring. Det meningsløse i det hele Forhold fremtræder særlig stærkt derved, at denne Told, der dog vel oprindelig er indført som en Beskyttelse for vore Skibsværfter, nu er en Byrde for disse, der unddrager dem en stor Del af det hjemlige Marked. Men saa længe

disse urimelige Toldbestemmelser, hvis Ophævelse man iøvrigt fra alle Sider ønsker gennemført, endnu eksistere, kan der ikke med Føje ankes over, at vore Redere gaa med Broderparten af deres Bestillinger til fremmede Værfter.

Resultat af Maskinisteksaminerne i August 1897. Til 1ste Afdeling indstillet 51 Eksaminander, hvoraf 45 bestode, til 2den Afdeling 15, hvoraf 12 bestode, og til Maskinpasserprøven 7, hvoraf 6 bestode.

Hr. Herman Ipsen af Svendborg, Agent for Lloyd, er valgt til administrerende Direktør for Sydfynske Dampskibsselskab.

Hr. M. Dessau af Odense er valgt til merkantil Direktør for Burmeister & Wains Skibsværft og Maskinværksteder.

Kaptejn Thorsen, Fører af Dampskibet „Thor“, havde forleden Dag i 50 Aar sejlet mellem Kjøbenhavn og Rønne. Han fratræder nu sin Stilling, i hvilken Anledning han ved Skibets Ankomst til Rønne i Tirsdags modtoges med større Festligheder.

Skonnert „Valborg“, 123 Tons, bygget 1877, hjemme-hørende i Vejle, er solgt til Skibsfører H. C. Johansen af Marstal for 10,500 Kr.

### Ugens Havarier.

Helene, Skonnert, fra Gøteborg til London med tomme Flasker, er sprunget læk og søgt ind til Christianssand, hvor Skibet losses og reparerer.

Minsk, Dmpsk. af Kjøbenhavn, kom for Udgaende fra Manchester i Kollision med for Anker liggende norsk Bark Anna. Barken, der var trælaset, fik betydelig Skade om Bagbord. Minsk fortsatte Rejsen.

Sydpolen, Brig af Vedsø, kom d. 26. August paa Grund paa Orø Kalv ved Assens. Skibet var paa Rejsen fra Umeå til Assens med Brædder.

Hermann og Maria, 3/m. Skonnert af Wolgast, har paa Rejsen fra Frihavnen til Hjemstedet med Majs været paa Grund paa Saltholmen. Flot med Assistance af Svitizers og fortsat Rejsen.

### Fragtmarkedet.

I sidste Nummer af Søfartstidende behandlede vi Østersømarkedet først. Turen er idag kommen til en anden Branche, der har stor Betydning for vor Tonnage, nemlig Kulmarkedet.

Allerede for ca. 1/2 Aar siden forudsagde vi, at Kulfragterne til Danmark, set under et, næppe vilde undergaa nogen nævneværdig Svingning de første Maaneder, og vi baserede vor Opfattelse paa den Kendsgerning, at en stor Del af vore større Dampskibsredere havde engageret sig med en lang Række Befragtninger til vore største Importører eller til vore offentlige kulbrugende Institutioner som Gasværkerne, Statsbanerne etc., alt til en gennemgaaende sejlbar Rate. Vor Opfattelse har holdt Stik, hvilket vi forøvrigt ikke roser os af, da denne Forudsigelse faldt meget naturlig. En samtidig Dækning af ca. 150,000 Tons til omtrent samme Rate med successive Afskibninger er en god Rettesnor for andre og maa absolut paavirke et saa begrænset Marked. Andre Kulkøbmænd vil gøre alt for ikke at komme højere i Vejret, og samtidig ere vi saa ondsksfulde at tro, at de engagerede Redere egentlig nødig vil se Løsgængere stikke en større Profit i Lommen; alt dette regulerede Kulfragterne, der gled ind i en rolig, beskedent Tilværelse, fri for de stærke Storme og den hidsige Konkurrence. Provinserne, der som Regel lægger Hovedstadsfragten til Basis for egen Kalkulation, fulgte efter med ret kon-

stante Noteringer. Samtidig kom Kronstadt de implicerede til Hjælp. Kontraheringerne i Aar pr. fow. vare ca. 6 pence lavere end i Fjor, baade fra Firth of Forth og Tyne, og Stemningen til at begynde med ret mat; Udviklingen blev heller ikke her af nævneværdig Betydning i den tilbagelagte Tid, saa Vægtskaalen stod lige og har staaet lige Sommeren igennem. Vi skulle ikke nærmere bedømme vore Rederes Taktik i denne Branche, specielt ikke fordi Kritiken i hvert Fald kommer for sent. Vi ere som Regel ikke Yndere af de lange Engagementer, da disse faktisk holder en god, pludselig indtræffende Konjunktur nede; men til Forsvar kan vi overfor Kulbranchen kun bemærke, at her ikke er saa stor Chance for Fragtsvingninger som i Kornet. Der er ingen, der herhjemme spekulerer i overfyldte Lagre af Kul, afventende bedre Tider, ingen, der kaster sig ind i Spil ved Opkøb eller Salg pr. Levering; Kulmarkedet er baseret paa en sund Balance mellem Indkøb og Forbrug og Prisen paa selve Varen lidet varierende i Forhold til andre Handelsartikler, alt dette i de Rederes Favør, der som i Aar, have taget de store Greb i den sorte Pose. Endelig har disse Engagementer haft den glædelige Følge, at vi i fortsat Række have set vore egne Dampere hjemme paa vore Pladser i stor Majoritet overfor engelske og tyske Kulslæbere. Nu er imidlertid Engagementerne delvis opfyldte, og Efteraaret, Kulfragternes gode Ven, banker allerede paa Døren. Vi spaar da et virkeligt godt Efteraar. Fragterne ere fra Dag til Dag i Stigning, og dette vil vedblive. Østersøen kræver det nødvendige Brændsel, inden Isen lægger sin Brømme omkring Havnene. Kronstadt noterer 4/6 à 4/7 1/2 fra Firth of Forth for store Baade. Fastheden er en Kendsgerning over hele vort hjemlige Marked. Thi har man at drage Fordel deraf.

Der er for nylig publiceret betydelige Kontrakter om Levering af Kul i Efteraarsmaanederne til Statsbanerne; den største Post falder paa Cardiff med ca. 50,000 Tons. Vestkysten berører ikke saa meget vore danske Rederier, og her maa vel hovedsagelig Englænderne tage Affære; men til vedkommende Kulfirma, der har indladt sig paa denne Spekulation, kan der falde drøje Knubs; Raten er allerede mellem 5/6 og 6/, og den vil stige yderligere. Fra Firth of Forth sluttet til dansk Havn 5/7 1/2 à 5/9 op til 1,000 Tons; fra Tyne eller Blyth betales 5/6, fra Warkworth 5/7 1/2 à 5/9. Til Kjøbenhavn kan opnaas 4/9 op til 1,600 Tons fra Firth of Forth. Fra Tyne til Reval gives 4/6, til Wiborg 5/, Helsingfors 5/, Pillau 4/9, Stettin 4/9, Rostock 5/3, til Gefle betales 4/6. Fra Cardiff sluttedes til Kronstadt 5/3.

Selve Østersøen er uforandret og fast; desværre er Ekspeditionen i Petersborg stadig lige slet, men forhaabentlig kommer man snart ud over disse Ubehageligheder, naar Trafikken fordeles noget mere. Træfragterne holde sig ligeledes uforandrede; der har været en livlig Omsætning. Fra Kronstadt er sluttet større Baade, f. Eks. til Grimsby til 26/. Fragterne til Middelhavet ere ligeledes faste og Befragtningen har været livlig. Vi notere Råfsø og Wiborg—Barcelona 67 Frs. for Baade op til 800 Std. Til Alexandria betales fra svensk Side 65 Fr. any size. — I Smaatrafikken har der været betydeligt Liv, og de fleste Sejlere har haft ringe Vanskelighed ved at finde Beskæftigelse. Oliekage-lasterne fra Kanalen hjemefter ere stadig faa, men Raten er god, ca. 11 Francs Havre en dansk Havn for 200 Tons Sejler.

Amerika viser en lille Svingning hen imod det bedre. saa forhaabentlig gaar det, som vi ventede det; Tilstrømningen synes heller ikke saa overvældende som i den sidste Maaned; en betydelig Befragtning i Sortehavet bærer maaske Skylden herfor. Vi notere Baltimore C. F. O. 11,000 quarters 3/6 Aflastning 1/25 December. Baltimore—Rotterdam eller Antwerpen prompt 2/9, Northern range C. F. O. 14,000 quarters 3/3 September Lastning. Fremdeles Savannah—Liverpool eller

Bremen 35/. New Orleans eller Galveston 38/6 Liverpool, 39/6 Havre—Bremen Tampa—Stettin 19/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>.

Sortehavet har bl. a. følgende Befragtninger: Nicolaieff U. K. Continent 11/6 any direct, Option Azoff 12/6. Azoff—Antwerpen eller Rotterdam 12/1 med 6 pence ekstra for Hamburg. Azoff L. H. A. R. 11/6; som tidligere oplyst har Befragtningerne været talrige og Tønen noget fastere i de sidste Dage; imidlertid er Sortehavet endnu ret upaalideligt, men der er Muligheder for en god Efteraarssaison.

## Sømandsuddannelsen i England.

I Forbindelse med britiske Skibes Bemandingspørgsmaal staaer ogsaa Spørgsmaalet om Sømands Uddannelse om Bord paa Sejlskibe. Der har allerede i længere Tid været ført Klager over, at man ikke lagde Vægt paa en grundig Sømandsuddannelse, saaledes som man var vant til fra tidligere Tider; dog beklager man paa den anden Side ogsaa Vanskelighederne ved at faa Lærlingene anbragte paa Grund af det hvert Aar reducerede Antal af Sejlskibe. Som Bevis paa det her nævnte giver Edwyn Drawes Oplysninger, som synes at begrunde Klagerne. Efter hans Udtalelser, som stemmer overens med det britiske Handelsamts, indtraadte i Aaret 1896 i den britiske Handelsmarine kun 1,321 Lærlinge mod 1,636 det foregaaende Aar. Siden overhovedet nøjagtige Opgaver over Antallet af de i Skibsfarten beskæftigede Lærlinge er bleven publiceret, er det i sidste Aar angivne Antal, 7280, det ringeste. Hvor hurtigt Tilbagegangen er indtraadt, ses bedst deraf, at i 1870 udførte 18,003, men i 1885 kun 10,437 Lærlinge Tjeneste i den britiske Handelsmarine. Endvidere vil en Tabel for de 5 sidste Decennier, med Mellemrum af 5 Aar, bidrage til bedre Forstaaelse af det udtalte:

1845 .....	15,704	1875 .....	4,397
1850 .....	10,052	1880 .....	3,501
1855 .....	7,461	1885 .....	1,986
1860 .....	5,616	1890 .....	1,749
1865 .....	5,638	1895 .....	1,636
1870 .....	4,241	1896 .....	1,321

Denne Tabel angiver Antallet af de i de paagældende Aar indtraadte Lærlinge. Naar derfor Sir Edwyn Drawes paastaar og ogsaa vil indestaa for den Paastand, at mange Kaptajner fører Dampskibe uden nogensinde at have gjort Tjeneste paa Sejlskibe, saa vil denne ellers uforklarlige Udtalelse efter ovenstaaende Tabel blive forstaaelig. I den tyske Handelsflaade maa, ifl. „Hansa“, efter de nu bestaaende Love enhver Sømand, som vil optages paa en tysk Styrmandsskole, kunne fremvise Attest for at have faret 12 Maaneder som Helbefaren med Sejlskibe.

*Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.*

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Cardiff 14. August, bestemt til New Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Denia 25. August, bestemt til Malaga og Cadiz. — Antwerpen, Møller, ankom til Pera 28. August, bestemt til Kbhvn. og St. Petersburg. — Castor,

Madsen, passerede Gibraltar 30. August, bestemt til Barcelona. — Chr. Broberg, Harder, ankom til St. Petersburg 31. Aug., bestemt til Finland. — Dagmar, Gade, afgik fra Kbhvn. 29. August, bestemt til Almeria. — Douro, Brabrand, afgik fra Lissabon 29. August, bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Kihl, ankom til Messina 27. August, bestemt til Tarragona, Denia, Malaga og Cadiz. — I. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Lissabon 31. August, bestemt til Kbhvn. — Kiew, Rabe, ankom til Bordeaux 27. August, bestemt til La Rochelle. — Kursk, Staal, ankom til St. Petersburg 31. August, bestemt til Finland. — Leopold II, Kruse, afgik fra St. Petersburg 28. August, bestemt til Riga. — Louisiana, Jensen, afgik fra New-Orleans 19. August, bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Antwerpen 30. August, bestemt til Kbhvn. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Kbhvn. 31. August, bestemt til Antwerpen. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Antwerpen 31. August, bestemt til St. Petersburg. — Omsk, Rasmussen, ankom til Antwerpen 25. August, bestemt til St. Petersburg. — Tejo, Fenger, afgik fra Kbhvn. 28. Aug., bestemt til Oporto og Lissabon. — Tomsk, Andersen, ankom til St. Petersburg 14. August, bestemt til Antwerpen. — Viking, Jørgensen, afgik fra Trondhjem 26. August, bestemt til Canariske Øer. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Pera 30. August, bestemt til Trebizondt, Batoum, Novorossisk og Odessa. — Kentucky, Caroc, ankom til St. Petersburg 31. August, bestemt til Rotterdam.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Antwerpen 30. August, bestemt til Libau. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 29. August, bestemt til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom til Libau 30. August, bestemt til Riga. — Ceres, Corfitzon, afgik fra Blyth 31. August, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Charkow, Fischer, ankom til Hull 30. August, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Christian IX, Møllerup, pass. Hanstholm 27. August, bestemt til London. — Christianssund, Bay Schmidt, afgik fra Trondhjem 30. August, bestemt til Christianssund etc. — Constantin, Bloch, afgik fra Kbhvn. 30. August, bestemt til Libau. — Frederik, Harboe, afgik fra Hull 29. August, bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Georg, Petersen, ankom til Hamburg 30. August, bestemt til Kbhvn. og Libau. — Jolantha, Paaske, afgik fra Kbhvn. 29. Aug., bestemt til Stettin. — Kasan, Thomsen, ankom til Königsberg 29. August, bestemt til Kbhvn. og London. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 21. Aug., bestemt til Færøerne og Island. — Louise, Gøtsche, ankom til Königsberg 23. Aug., bestemt til Hull. — Minsk, Jørgensen, afgik fra Liverpool 29. August, bestemt til Kbhvn. og Stettin. — Morsø, Frisenette, pass. Holtenau 24. August, bestemt til London. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 25. August, bestemt til Kbhvn. og Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til St. Petersburg 24. Aug., bestemt til Antwerpen — Nordjylland, Hansen, afgik fra Riga 26. August, bestemt til Antwerpen. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 30. Aug., bestemt til London. — Pregel, Egidiussen, ankom til Libau 26. August, bestemt til Hull. — Romny, Lind, afgik fra Hull 26. August, bestemt til Kbhvn. — Thyra, Ryder, afgik fra Leith 30. August, bestemt til Kbhvn. — Valdemar, F. Sørensen, afgik fra Antwerpen 29. August, bestemt til Kbhvn. og Riga. — Vendsyssel, H. P. Sørensen, ankom til Riga 30. Aug., bestemt til Antwerpen. — Vesta, Svensson, afgik fra Leith 22. August, bestemt til Island.

Ficaria, I. V. Fenger, afgik fra Newcastle 1. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Kofod, afgik fra Odense 2. Septbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 2. Septbr., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 31. August, bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, J. Borries, afgik fra Newcastle 31. August, bestemt til Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 31. August, bestemt til Odense. — Storebælt, J. P. Bay, afgik fra Nakskov 1. Septbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 1. Septbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Kronstadt 28. August, bestemt til Amsterdam. — Frode, H. W. Wisberg, afgik fra Newcastle 21. August, ankom til Kronstadt 28. August. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Riga 16. August, ankom til Sharpness 26. August. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Blyth 28. August, ankom til Kbhvn. 1. Septbr. — Svend, Chr. Holst, afgik fra Petersburg 29. August, bestemt til Antwerpen. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Blyth 28. August, bestemt til Libau. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Blyth 28. August, bestemt til Kronstadt. — Danmark, Th. Heintzelmann, afgik fra Stettin 25. August, ankom til Jacobsstad 28. August. — Ragnar, Aug. S. Hveysel, afgik fra Oscarshavn 28. Aug., bestemt til London. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Grimsby 19. August, ankom til Kronstadt 26. August. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Grimsby 27. Aug., bestemt til Kronstadt. — Magnus, W. Aaris, afgik fra St. Petersburg 25. August, bestemt til Rotterdam. — Harald, N. O.

Risee, afgik fra Sunderland 26. August, ankom til Stettin 31. August. — Olaf, C. A. Jørgensen, afgik fra Hungerburg 20. August, ankom til Zaandam 26. August.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, J. Jørgensen, afgik fra Rotterdam 27. August, bestemt til St. Petersburg. — A. Shukoff, P. Stoltenberg, afgik fra Dunkerque 28. August, ankom til Tynen 30. August. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra Methil 29. August, bestemt til Kronstadt. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Kronstadt 19. August, ankom til Dunkerque 25. Juni. — H. Klitgaard, I. Rasmussen, afgik fra Kronstadt 26. August, bestemt til Rotterdam. Russ, Chr. Jensen, ankom til Kronstadt 28. August, bestemt til Rotterdam.

**Heimdal.** Anine, J. Møller, ankom til Aarhus 30. August. — Helga, H. C. Lagesen, ankom til Tynen 28. August. — Martha, A. W. Knudsen, afgik til Rouen 31. August.

**Urania.** Ecliptica, Carlsen, ankom til Kbhvn. 30. August. — Sirius, C. P. Jensen, ankom til Grangemouth 30. August. — Pallas, J. Christiansen, ankom til Sunderland 28. August.

**Nordseen.** Finland, Pii, ankom til Grangemouth 29. August. — Rusland, Albrechtsen, ankom til Kbhvn. 30. August. — Tydskland, Jørgensen, afgik fra Charlestown 26. August.

**Anglo Dane.** Swarland, Andresen, afgik fra Libau 28. August.

**Norden.** Nordkap afgik fra Rotterdam 24. August, bestemt til Cardiff. — Nordboen pass. Barry Island 26. August.

**Esbjerg.** Nautik, Meinertz, ankom til Råfse 24. August, afgik fra Råfse 29. August, bestemt til Antwerpen. — Neptun, Jessen, afgik fra Antwerpen 27. August, ankom til Esbjerg 29. August. — Nerma, Degn, afgik fra Methil 28. August, ankom til Esbjerg 30. August. — Nordseen, Schmidt, afgik fra Antwerpen 29. August, bestemt til Esbjerg.

**Bsteræen.** Yrsa, B. Larsen, afgik fra Stettin 30. August, bestemt til Peterhead. — Rita, A. P. Skov, afgik fra Norrköping 26. August, bestemt til London. — Patria, C. Andersen, afgik fra Riga 30. August, bestemt til Amsterdam. — Cimbria, L. Storm-Hansen, afgik fra Rotterdam 15. August, ankom til Kronstadt 20. August.

**Union.** Olga, P. J. Jørgensen, afgik fra St. Petersburg 30. August, bestemt til Helsingborg. — Anglia, Edw. Erichsen, afgik fra Sunderland 26. August, ankom til Kjøbenhavn 29. August. — Scotia, H. Nielsen, afgik fra Archangelsk 19. August, bestemt til Garston. — Frisia, N. N. Fisker, afgik fra Riga 18. August, ankom til Amsterdam 24. August. — Gallia, N. L. Nielsen, afgik fra St. Petersburg 24. August, bestemt til Rotterdam.

**Kjøbenhavn.** Jylland, H. Jensen, afgik fra Rotterdam 28. August, ankom til Blyth 30. August. — Fyen, P. Hansen, afgik fra Dunston 24. August, ankom til Kbhvn. 27. August. — Hafnia, O. Sørensen, afgik fra Riga 21. August, ankom til Dordrecht 26. August. — Russia, A. Rasmussen, afgik fra Amsterdam 29. August, bestemt til Boness. — Carl Hecksher, A. G. Starck, afgik fra Dordrecht 28. August, bestemt til Riga. — Dania, C. Troensegaard, afgik fra Newcastle 28. August, bestemt til Louisburg. — Normannia, A. Rasmussen, afgik fra Tyne 13. August, ankom til Kronstadt 19. August.

**Danmark.** Rolf, Hahn, ankom til Gand 25. August. — Thorvaldsen, Pii, ankom til Reval 26. August. — Absalon ankom til Antwerpen 28. August. — Ansgar, Larsen, ankom til Rotterdam 1. Septbr. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Reval 30. August. — Hamlet, Reese, ankom til Riga 18. August. — Helge, Matthiessen, ankom til Kronstadt 25. August.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, afgik fra Rotterdam 20. August, bestemt til Grangemouth. — Agnete, Jensen, ankom til Kbhvn. 20. August. — Hermia, Sørensen, ankom til Ghent 28. August. — Alice, Kraemer, afgik fra Kiel 26. August, ankom til Riga 29. August. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Dunkirk 27. August. — Bornholm, Petersen, ankom til Kiel 24. August, afgik fra Kiel 30. August, bestemt til Riga. — Ajax, Brorsen, afgik fra Windau 25. August, ankom til Boness 31. August. — Göteborg, Madsen, afgik fra Hull 26. August, bestemt til Stockholm. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Flensborg 26. August, afgik fra Flensborg 28. August, bestemt til Libau. Nauta, Steen, afgik fra Randers 26. August, ankom til Grangemouth 29. August. — Rønne, Hintze, afgik fra Grangemouth 27. August, ankom til Kjøge 31. August. — Marstrand, Lund, afgik fra St. Petersburg 31. August, bestemt til Landskrona. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Libau 26. August, ankom til Karlshamn 27. August, bestemt til Libau.

**Dannebrog.** Amalienborg, Schultz, ankom til Kronstadt 27. August. — Christiansborg, Petersen, ankom til Kjøbenhavn 29. August. — Frederiksborg, Kühl, an-

kom til Stockholm 26. August. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Calais 1. Septbr. — Rosenberg, Fischer, ankom til Calais 1. Septbr. — Uranienborg, Olsen, ankom til Trangsund 27. August. — Jømsborg, Schultz, afgik fra Boness 30. August, bestemt til Kjøbenhavn. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Kramfors 27. August.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Jegersborg, Andersen, ankom til Kjøbenhavn 30. August. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Burntisland 31. August. — Skodsborg, Jensen, ankom til Lübeck 25. August. — Guldberg, Schmidt, ankom til Borgå 25. August. — Tuborg, Hveisel, ankom til Kronstadt 29. August.

**Thingvalla.** Island, Skjødt, afgik fra New-York 28. August, bestemt til Kjøbenhavn. — Hekla, Laub, afgik fra Kristiania 29. August, ankom til Kjøbenhavn 30. August. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Christianssand 21. August, bestemt til New-York.

## Sejlskibe.

**Fanø. Nordby.** Anna Marie Schwalbe, Brinck, afgik fra Port Elisabeth 29. Juli til Port Hamlin, ankom til Port Hamlin 28. August. — Maracaibo, Svarrer, ankom til Hamburg 24. August fra Maracaibo. — Union, Svarrer, ankom til Port Natal 24. August fra New York. — Rosa, Brinck, afgik fra Antwerpen 20. August, bestemt til Cardiff. — Doris Brodersen, Nielsen, ankom til Ferdinandia 23. August fra Rio Janeiro. — Dania, Nielsen, ankom til Cape Town 23. August fra Goole. — Røhl, Nerby, ankom til Paracagua i Slutningen af Juli Maaned. — Casma, Jørgensen, ankom til Autofogasta 26. August fra Valparaiso. — Valparaiso, Lorentsen, ankom til Bahia 26. August fra Barry. — Georg Schwalbe, Pedersen, afgik fra Port Louis 27. August, bestemt til Gorontala. — Franz Schwalbe, Pedersen, er ankommen til Kronstadt (ingen Datum), at laste til Grangemouth.

**Fanø. Sønderho.** Catrine, Brinch, ankom 21. August til Hamburg fra Havre. — Merida, Pedersen, ankom 23. August til Vasa fra New York.

**Rønne.** Ane Cathrine, Hermansen, ankom til Kbhvn. 21. August. — Bornholm, Grønnegaard, ankom til Colberg 22. August. — Tordenskjold, Larsen, ankom til Julianehaab 1. August. — Kristiane Marie, Hansen, ankom til Gefte 24. August. — Laurentine Emilie, Johnsen, ankom til Kbhvn. 26. August. — Clara Marie, Kofed, ankom til Kbhvn. 26. August. — Ane Margrethe, Andersen, ankom til Kbhvn. 28. August. — Castor, Clausen, ankom til Rendsborg 25. August. — Herman Olsen, Jensen, ankom til Kbhvn. 27. August. — Odin, Møller, ankom til Karrebæksminde 27. August. — Coureer, Holm, ankom til Helsingør 27. August.

**Svendborg.** Galathea, Bom, ankom til Neder Kalix 22. August. — Fides, Nielsen, ankom til Frederiksstad 24. August. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Stettin 24. August. — Elise, Andreassen, ankom til St. Petersburg 24. August. — Confidentse, Mouritsen, ankom til St. Petersburg 24. August. — Adonis, Andersen, ankom til Åbo 25. August. — Dannebrog, Thure, ankom til St. Petersburg 25. August. — Neptunus, Jensen, ankom til St. Petersburg 26. August. — Embla, Mikkelsen, ankom til Flensborg 26. August. — Lovise, Gammelgaard, ankom til Wemüss 26. August. — Haabet, Andersen, ankom til Fowey 27. August. — Phoenix, Rasmussen, ankom til Inverness 27. August. — Feronia, Nielsen, ankom til Holtenau 28. August. — Laura, Fugelsang, ankom til Kalmar 27. August. — Ruth, Nielsen, ankom til St. Petersburg 27. August. — Fremad, Brandt, ankom til St. Petersburg 27. August. — Marie, Nielsen, ankom til Lezardrieux 27. August. — I. M. Nielsen, Nielsen, ankom til Havre 28. August. — Thure, Husfeldt, ankom til Newcastle 29. August. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til Fowey 30. August.

**Ærs.** Skirner, Jepsen, ankommen til Sønderborg. — Amor, Rasmussen, ankom 20. August til Svendborg. — Marie, Weber, ankommen til Pillau. — Christiane, Albertsen, ankom 26. August til Gotland. — Sylfid, Kromann, passerede 27. August Rathlin, (Irland), fra Liverpool til Flensborg. — Elise Marie, Hermansen, ankom 24. August til Faxe Ladeplads. — Concordia, Madsen, ankom 23. August til Pillau. — Norden, Kromann, ankommen til Methil. — Henriette, Holm, ankommen til Charlestown Fife. — Uffo, Grube, ankommen til Leith. — Stella, Rasmussen, ankom til Dysart. — Alf, Rasmussen, passerede 20. August Kbhvn., fra Skellefteå til Granville. — Hansigne, Clausen, passerede 21. August Kbhvn., fra Sundsvall til Courselles. — Niels Juel, Nielsen, passerede 22. August Kbhvn., fra Uleåborg til Paimpol.



## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich 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, Afstanden i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvis ende.

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

**Isefjord. Horns Herred. Jægerspris.** Fra den 20de til 29de Sept. 1897 afholdes fra Kl. 11 Fm. til Kl. 2 Em. Skarpskydning ud over *Isefjord* fra Terrainet omkring *Jægerspris*. Paa de Dage, Skydningen finder Sted, hejses om Morgenen Splitflag paa *Krøblingebakke* og paa *Karolimehøj*. Naar der skydes, er det forbundet med Fare at komme Kysten ud for Øvelsesterrainet og N. for samme indtil *Alholm* nærmere end 2 Kml.

**Sundet. Drogden.** En Pulle med Sten, hvorpaa er 31 $\frac{1}{2}$  Fod Vand, er funden i *Drogden*, 4,000 Alen S. 65 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra *Dragør Kirke*. 55° 35' 5" N. Br. 12° 42' 30" Ø. Lgd.

**Lille-Bælt. Fyens V.-Kyst.** Om kort Tid rejses Spiret paa *Sandager Kirke* igen, og den hvidmalede Trekant nedtages.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverig. Bottniske Bugt.** I det N.-lige Løb til *Gefle* Yderfjord foretages Uddybning. Paa Uddybningsmaskinen brænder to elektriske Lamper, der ere skjærmede for Skibe kommende fra *Søen*.

**Finland. Bottniske Bugt. Wasa Distrikt.** Ved SØ.-Siden af den nylig fundne 10 Fods Grund, *Irissten*, er i 31 Fod Vand udsat en rød Stage med rød opadvendt Kost. Grunden ligger 3 $\frac{1}{2}$  Kbl. S. 79° V. fra Øen *Furuskärsskatans* S.-Pynt. 63° 18' 22" N. Br. 21° 36' 28" Ø. Lgd.

Sømærket ved *Söndagsgrund*,  $\frac{1}{4}$  Kbl. S. 82° V. for *Irissten*, er inddraget.

**Finse Bugt. Helsingfors.** Ved N.-Enden af *Bryggansref* ved *Drumsö* Landingsbro er i 9 Fod Vand udsat en hvid Stage med sort, nedadvendt Kost. 60° 10' 1" N. Br. 24° 53' 19" Ø. Lgd.

Ved Kanten af Stenrevet *Drumsö Ör* er i 9 Fod Vand udsat en hvid Stage med sort, nedadvendt Kost c.  $\frac{2}{3}$  Kbl. N. 63° Ø. fra Klippen *Drumsö Ören*. 60° 10' 10" N. Br. 24° 52' 58" Ø. Lgd.

Ved S.-Siden af 3 Fods Grunden *Grisholm* er i 11 Fod Vand udsat en rød Stage med opadvendt Kost, c. 1 Kbl. S. 81° V. fra Øen *Grisholm* S.-Spids. 60° 10' 23" N. Br. 24° 52' 55" Ø. Lgd.

Paa 6 Fods Grunden *Kryssgrund* er udsat en rød og hvid stribet Stage med Kryds, c. 2 Kbl. S. 43° Ø. fra Øen *Grisholm* S.-Spids. 60° 10' 14" N. Br. 24° 52' 23" Ø. Lgd.

**Wiborg Distrikt. Aspö Lodsplads. Hallinkari Ulko.** En 21 Fods Grund er funden 3 $\frac{1}{2}$  Kml. N. 4° Ø. fra *Aspö* Baake. 60° 20' 44" N. Br. 27° 13' 5" Ø. Lgd. Sømærket ved *Hallinkari Ulko* er derfor flyttet og ligger i 35 Fod Vand V. for den fundne Grund.

**Kuorsalö Lodstation. Ocean.** NV. for *Ruissaari*, 2 Kbl. N. 37° V. for Øens NV.-Spids er fundet en 20 Fods Sten. Ved dens S.-Side er udsat en rød Stage med opadvendt Kost. 60° 27' 29" N. Br. 27° 32' 30" Ø. Lgd.

S.-Siden af *Krosserort* Baake skal males hvid, de andre Sider vedblive at være sorte. 60° 30' 45" N. Br. 28° 15' 0" Ø. Lgd.

**Tyskland. Frisches Haff.** Lodskommandøren i *Pillau* bekendtgør:

Den 30te August ombyttes Tønden LW ved V.-Enden af *Leysuhner Haken* i *Elbinger Haff* med en hvidmalet Lystønde, mærket *Leysuhnen W*, der viser hvidt, fast Lys. 54° 30' 21" N. Br. 19° 50' 13" Ø. Lgd.

Samtidig forandres det hvide, faste Fyr paa Lystønden ved Indløbet til *Königsberger Rønne* til et Fyr, der viser hvidt Lys i 2 S., Mørke i 2 S.

**Stettiner Haff.** En Lægter er sunken uden for Indløbet til *Uecker*. En Vragtønde med Cylindere er i 12 Fod Vand udlagt ved Vraget, 1,100 Alen N. 41° Ø. fra Fyret ved Indløbet til *Uecker*.

Ved *Holltau* er oprettet en Lloyd's Signal-Station. 54° 22' N. Br. 10° 9' Ø. Lgd.

**Fyrskibet „Kalkgrund“.** Den 1ste Sept. 1897 forandres Taagesignalet paa Fyrskibet *„Kalkgrund“*. Signalapparatet giver en høj og en dyb Tone, der enten lyder efter hinanden eller samtidig. Tonens Varighed er c.  $\frac{1}{4}$  Minut og Pausen mellem dem  $\frac{1}{4}$  Minut.

Naar Apparatet er i Uorden, benyttes det gamle Taagesignal.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordsøen.** „Det Forenede Dampskibs Selskab“ meddeler:

Den 17de August. 53° 56' N. Br. 5° 32' Ø. Lgd. Et sunket Vrag med en Mast c. 10 Fod over Vandet. Vraget ligger i 18 Fv. Vand.

**Norge. Jeita.** Den 1ste Oktober 1897 tændes *Jeita* Fyr, *Aspøfjorden*. Det viser hvidt, fast Lys fra N. 8° V., fri Ø. om *Alden*, til N. 3° V., fri V. om *Starkholmen* og *Mefjordfla*; Hurtigblink fra N. 3° V. gennem N. til N. 21° Ø, fri Ø. om *Senholmfluen* og V. om *Atles*; hvidt fast Lys fra N. 21° Ø. til N. 24° Ø., fri V. om *Stabben*, *Kvittingsflua* og *Blegesker*; rødt, fast Lys fra N. 24° Ø. gennem Ø. til S. 56° Ø., fri S. om *Sakrisøen*; hvidt, fast Lys fra S. 56° Ø. til S. 26° Ø., fri Ø. om *Soartiskarene* og *Langfaldskarene*; grønt, fast Lys fra S. 26° Ø. gennem S. til S. 9° V., klods til V.-Kant af *Drevø-katten*; hvidt, fast Lys fra S. 9° V. til S. 18° V., fri Ø. om *Svartoksen*; rødt, fast Lys fra S. 18° V. til S. 50° V., fri N. om *Basteingrund*; hvidt, fast Lys fra S. 50° V. til S. 81° V., fri S. om *Lofteingrund*; Hurtigblink fra S. 81° V. gennem V. til N. 81° V., ind paa *Bueland*. Flammens Højde: 136 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Fyrapparat af 3die Orden. Hvidt, 32 Fod højt Træhus. 61° 16' 10" N. Br. 4° 49' 5" Ø. Lgd.

**Tyskland. Elben.** Uden for Indløbet til *Hundebalje* er udlagt en rød Baaketønde med Ballon. 53° 57' 26" N. Br. 8° 29' 16" Ø. Lgd. Om Vinteren inddrages Tønden.

Ved *Brunsbüttel* er oprettet en Lloyd's Signal-Station. 53° 53' N. Br. 9° 9' Ø. Lgd.

Fyrskibet *„Oste Riff“*, der har én Mast, er midlertidig ombyttet med et tremastet Fyrskib.

Lystønde Nr. 13 ud for *Finkenwerder* er paa Grund af Uddybning midlertidig inddragen.

**Weser.** Ved *Geestemünde* Fiskehavn er paa N.-Molens Hoved tændt et rødt, fast Fyr, og det midlertidige Fyr er slukket. Fyret lyser fra S. 32° Ø. gennem S. V. og N. til N. 18° Ø. Flammens Højde: 35 Fod. Fyret vises fra et 25 Fod højt, graat Taarn.

Taagesignal gives med Klokke, hver Minut Tre-Slag. 53° 31' 58" N. Br. 8° 34' 44" Ø. Lgd.

Naar det er nødvendigt at give Taagesignal ved det grønne Fyr ved Forhavnen paa S.-Siden af *Geeste Munding*, gives Fire-Slag efter hver Kimen paa Klokken.

**Jade. Wangeroo Farvand.** Vraget af Tjalken, der var sunken S. for *Jadeplate*, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

**Holland.** Den 4de og 11te Sept. 1897 afholdes Skydeøvelser ved *IJmuiden*. Pladsen afmærkes med to Skibe med rødt Flag, der ligge 13,000 og 11,000 Alen fra Fortet. Naar der skydes, hejser Fortet rødt Flag, og Dampere ligge ude for at give Anvisning.

**Hoek van Holland.** Det hvide Fyr med Formærkelser *Scheur* (*Noordwal*) er midlertidig slukket.

**England.** Lloyd's Signal-Stationer paa følgende Steder ere nedlagte:

<i>Cromer.</i>	52° 56' N. Br.	1° 18' Ø. Lgd.
<i>Bacton.</i>	52° 51' —	1° 29' —
<i>Winterton.</i>	52° 43' —	1° 42' —

### Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**England. Bristol Channel.** Den 15de Sept. 1897 forandres *Burnham* Fyr saaledes:

Det hvide og røde faste Fyr skal vise hvidt Lys fra N. 72° V. gennem V. til S. 78° V. og rødt Lys fra S. 78° V. til S. 73° V.

Det hvide Fyr med Formærkelser skal lyse fra N. 41° V. gennem V. til S. 76° V. 51° 15' N. Br. 3° 0' V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Nova Scotia SØ.-Kyst. St. Margaret Bay.** Det nye Linseapparat paa *Peggy Point* Fyr er igen ombyttet med det gamle Spejlsapparat.

**Bay of Fundy. New Brunswick.** I *St. John* er rejst to sorte Pæle med Tal fra 70 til 80, der i Fod angive Højden fra Vandet til Underkant af *St. Johns* Hængebro. Den ene Pæl er anbragt paa Klippen ved Broens NV.-Ende, den anden c. 1000 Alen ovenfor Broen.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Frenchmans Bay.** I *Bar Harbor* er en rød Spirtønde Nr. 2 i 8 Fv. Vand udlagt i Forlængelse af Bølgebryderen, som er under Arbejde, fra Midten af *Porcupine Dry Ledge* i S. 56° V. og fra *Egg Rock* Fyr i N. 52° V.

**Isle au Haut Bay.** En sort Spirtønde *Marsh Cove Ledges* Nr. 1 er i 5 Fv. Vand udlagt SV. for *Marsh Cove Ledges*, fra *Kimballs Head* V.-Ende i S. 14° V. og fra *Saddleback Ledge* Fyr i N. 35° Ø.

En sort Spirtønde *Birch Point Shoal* Nr. 3 er i 4 Fv. Vand udlagt V. for *Birch Point*, fra *Bills Island* Ø.-Side i S. 31° V. og fra *Kimballs Island* Ø.-Side i N. 36° V.

I *St. George River* ere følgende Tønder udlagte:  
En sort Spirtønde *Pleasant Point* Nr. 5, tæt SV. for en

3 Fods Grund, fra *Pleasant Point* Ø.-Side i S. 33° V. og fra *Howards Point* SV.-Side i N. 43° V.

En sort Spirtønde *Montgomerys Point* Nr. 11, c. 3/4 Kml. S. 23° V. fra *Fort St. George Point*.

En rød Spirtønde *Mc. Carters Point* Nr. 4 paa Ø.-Siden af Løbet, fra N.-Siden af Indløbet til *Hylers Cove* i N. 76° Ø. og fra *St. George River* Baake i S. 26° V.

En sort Spirtønde *Tisaken Elbow* Nr. 13 paa V.-Siden af Løbet, fra N.-Siden af *Hospital Point* i S. 53° V. og fra *St. George River* Baake i S. 24° V.

Den sorte Spirtønde Nr. 5 har nu Nr. 7, Nr. 7 har nu Nr. 9 og Nr. 4 har nu Nr. 6.

**Massachusetts. Vineyard Sound.** En sortmalet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, er foruden Klokketønden udlagt ved Vraget af Skonnerten „*R. L. Lewis*“.

**New Jersey. Raritan Bay. South Amboy.** En sort Spirtønde Nr. 9 er i 15 Fod Vand udlagt ved Bøjningen i den gravede Rende til *South Amboy*, fra *Raritan River Bridge* Pier i S. 53° Ø. og fra *Princess Bay* Fyr i S. 57° V.

Fyrskibet „*North-East-End*“ er igen udlagt paa Station og den røde Fløjttønde inddragen.

**Virginia. Cape Henry.** Vraget af Skonnerten „*A. D. Lamson*“ ligger sunket i 6 Fv. Vand 5 1/2 Kml. N. 89° Ø. fra *Cape Henry* Fyr. Masterne ere over Vandet.

I *Severn River, Mobjack Bay*, ere følgende Tønder udlagte:

*Entrance* Tønde Nr. 1, en sort Spirtønde, i 12 Fod Vand ved N.-Spidsen af Grunden paa Indløbet S.-Side, fra *New Point Comfort* Fyr i N. 76° V. og fra *East River* Mundings V.-Side i S. 33° V.

*Middle* Tønde Nr. 3, en sort Spirtønde, i 12 Fod Vand ved Drejningen ind i *Severn River* SV.-lige Gren.

*Inner* Tønde Nr. 5, en sort Spirtønde, i 12 Fod Vand ved Drejningen ind i den NV.-lige Gren.

**North Carolina.** I *Bogue Sound* ere følgende Tønder udlagte:

En sort Stumtønde Nr. 3 i 12 Fod Vand ved Løbet til *Carolina City*, fra Yderenden af Jærnbane-Værftet i *Morehead City* i S. 3° V. og fra Taarnet i *Beaufort* i S. 77° V.

En sort Stumtønde Nr. 5 i 9 Fod Vand ved S.-Siden af Løbet, fra Taarnet i *Beaufort* i S. 84° V. og fra *Fort Macon* Flagstang i N. 66° V.

En sort Stumtønde Nr. 7 i 9 Fod Vand ved S.-Siden af Løbet, c. 1/2 Kml. nedenfor Jærnbane-Værftet i *Carolina City* og fra *Fort Macon* Flagstang i N. 68° V.

En rød Spidstønde Nr. 8 i 15 Fod Vand ligeoverfor *Morehead City*, fra Taarnet i *Beaufort* i S. 81° V. og fra *Fort Macon* Flagstang i N. 63° V.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italiens Ø.-Kyst.** Blinkfyret *Castel di Mezzo* er igen i Orden og viser hver 10 Sekunder hvidt Et-Blink.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. St. James Island. Southwest Cape.** De to Stumtønder ved *South Shoal* og *Ocklockonee Shoal* ud for *Southwest Cape* ere ombyttede med Spidstønder.

**Texas. Brazos River.** Fløjttønden, der laa c. 1 1/2 Kml. S. 49° Ø. fra Yderenden af den N.-lige Dæmning ved Indløbet til *Brazos River*, er permanent ombyttet med en sort og hvid lodret stribet Spidstønde.

**Nicaragua. Greytown.** Et hvidt, fast Fyr er tændt c. 600 Alen S. for N.-Enden af Bølgebryderen ved Indløbet til *Greytown Harbor*. Synsviddens: 14 Kml. Linseapparat Fyret vises fra et 40 Fod højt Trætaarn. 10° 56' 15" N. Br. 83° 42' 15" V. Lgd.

### Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

**Brasilien. Rio Mossoro.** Den 3die Juli 1897 er paa Pynt *Upanema*, ved Ø.-Siden af Indløbet til *Rio Mossoro*, tændt et hvidt Blinkfyrt, der hver 15 Sekunder viser Et-Blink. Flammens Højde: 38 Fod. 4° 56' S. Br. 37° 6' V. Lgd.

I *Rio de Janeiro* Havn er udlagt en rød Spidstønde med Topbetegnelse, mærket *Telegraphas*, fra *Rat Island* Midte i S. 24° Ø. 3 Kbl. og fra Observatoriets Tidsignal i N. 53° Ø. 22° 54' 5" S. Br. 43° 9' 45" V. Lgd. og en Spidstønde med Topbetegnelse, mærket *Telegraphus Submarinas*, fra *Rat Island* Midte i S. 64° Ø., 6 Kbl. og fra Kirken *N. S. da Gloria* i Nr. 41° Ø.

De røde Tønder med Stage og Ballon, som laa 1/2 Kbl. SØ. for *Rat Island* og ved NØ.-Pynten af *Villegagnon*, ere inddragne.

## Kjøbenhavns Børskurs d. 1. Septbr. 1897.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk.....		104 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	105
Thingvalla.....		13 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	14 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Danmark.....	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Nörden.....	118 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	118	118 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn.....	98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Carl.....	61 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	62	62
Dannebrog.....		114	114 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Skjold.....	82	81 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	82
Helsingørs Dampsk.....		—	—
Østersøen.....		—	—
Nordsøen.....		75 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	76 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Torm.....		87	95
Foren. Bugser-Selsk.....		86	90
Dansk-russisk Dampsk.....		—	100
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk.....		—	—
5% — —.....		—	—
5% Thingvalla 1880.....		—	—
5% — 1894.....		—	—
5% Nörden.....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats.....		—	—
3 1/2% uopsig. Stats.....		100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	101
3 1/2% Husejer Kreditk.....		94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 1/2% Kbhvns Kreditf.....		92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 1/2% Østift. Kreditf. 6 Ser.....		95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4% — — 6 —.....		97	98
3 1/2% Landkreditk. 3 —.....		94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	96
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....	158 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	158 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	158 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Privatbank.....			123
Landmandsbank.....			126 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Handelsbank.....			124 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Burm. & Wain.....	103		102 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jernsk.....			—
Sukkerfabr.....	92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier.....			—

### Vekselkurser.

	åvista Sælger.	to d. d. Køber.
Hamburg.....	89.00	88.95
London.....	18.14	18.11
Paris.....	72.15	—
Amsterdam.....	150.10	—

### Notering paa Berlins Børs d. 30. Aug. 1897.

Russiske Noter.....	217.75
4% Russiske Consols.....	—
4 1/2% — Boden Kredit.....	105.90
6% Mexikanske.....	95.00
5% Rumænske Stats.....	101 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4% — — 1890.....	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 10,000, „Thingvalla“ 6,000, „Danmark“ 4,000, „Nörden“ 26,000, „Carl“ 26,000, „Dannebrog“ 10,000, „Kjøbenhavn“ 8,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, Ved Stranden 16.

# Lange & Møllers

Bødkørværksted

Kjøbenhavns Frihavn  
anbefaler sig med alt i  
Udearbejde samt alt færdgt.  
Bødkerarbejde for Export  
Alt Arbejde udføres af solide  
og øvede Folk.

**C. M. Fønnesbech.**  
Specialforretning i The.  
Fine, kraftige Kvaliteter.  
Udsalg:  
Østergade 10, Kjøbenhavn.

# Café van Zandt,

St. Annæ Plads 6,  
Hjørnet af Strandstræde,  
Kjøbenhavn,  
anbefaler sin Restaurant fran-  
çais med alle Aarets  
Specialiteter.  
**H. J. Pedersen.**

**Hotel Toldboden,**  
Toldbodvejen 40.  
anbefaler sin hyggelige Café & Re-  
staurant samt sine ny monterede Værel-  
ser i et æret Publikums velvillige Erin-  
dring.  
Ærbødigst  
**Daniel Rasmussen.**

## Skræderetablissement,

— 9, Rosenborggade 9, —  
anbefaler Uniformer for Sejlskibs-  
og Dampskibs-Marinen.  
**P. JENSEN, Skrædermester.**

# Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og  
Pakninger til Skibsbrug.

Firma i Kjøbenhavn:  
Raadhusstræde 4.

# Holm & Collerup,

Skibssmedie og Maskinfabrikker,  
Christianshavns Kanal Nr. 6, C.  
forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)  
og Frihavnen, Ø.  
Jærnskibs- og Maskinreparationer  
udføres solidt, hurtigt og billigt.

# Ludvig Lund.

Mekanisk og elektroteknisk Etablissement.

Enerepræsentant

for elektricitæts-Aktiengesellschaft

vorm. Schuckert & Co.

Autoriseret Installatør af elektriske Belysnings- og  
Kraftoverdragningsanlæg. Elektromotorer og Dynamoer.  
Elektriske Elevatorer, Højseapparater og Ventilatorer.  
Galvanoplastiske Anlæg.

St. Regnegade 26. Kjøbenhavn K. Telefon Nr. 992

# J. H. Fechtenburg & Co.,

St. Thomas,

anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering  
henhørende.

# S. Lerche,

50 — Nørrebrogade — 50  
Værksted  
for gode, solide og billige  
Modeller.

**DANCHELLS  
FABRIKER.  
LINOLEUM.  
VOXDUG.**



Anker-Mærke

Enudsalg i Danmark for:  
**DELMEHORSTER  
LINOLEUMFABRIK.**  
Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:  
Pilestræde 13. Matthæusg. 5.  
Telefon 545. Telefon 2680.  
Kjøbenhavn.

**Dr. med. Goldschmidt,**

Klinik for

Hud- og Kønssygdomme.

Hovedvagtsgade 8, 1. Sal.

Kl. 12—1 og 7—8.

# Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

## Patent Elastisk Cement

for Dampkedler etc.

Den beskytter fuldstændig imod Fortøring.

Bevirker en stor Besparelse af Kedelreparationer.

Leveres i Fustager paa ca. 125 Pd. fra mit Lager,  
26, Pederskramsgade.

**C. F. Schlüter.**

# P. Otzen & Thorstenson,

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Manometre. \* Vacuummetre. \* Tællemaskiner.

Reparationer udføres.

Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpeklapper etc.

Fabrik:

**Ryesgade 105.**

Kontor og Lager:

**Gothersgade 24.**

## Fanø praktiske Sømændsskole.

Saavel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver  
Tid. Nærmere Oplysninger ved

**P. H. Clausen,**  
Nordby, Fanø.

## Den anerkendte Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nisson.**

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

# C. W. Obel's Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

**Frederiksberggade Nr. 1.**

Telefon 3669.



Hovedkontor for Danmark

**St. Kongensgade 24, Kjøbenhavn.**

**Harald O. Rist.**

Ingen Ekstra-Præmie for Cycle-Kørsel.

Agenter antages.

# Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

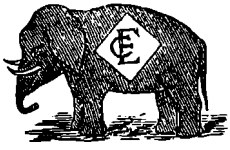
**Agentur**  
for udenlandske  
Søassurance-  
Selskaber.

Søforsikringselskabet  
**ØRESUND,**  
MALMØ,  
tegner Forsikringer ved  
**BERGH & OWEN,**  
Kjøbenhavn K.,  
Holmens Kanal 20.  
Telefon 97.  
Telegram-Adr. „Tonny“.

**WM. R. SCHOU.**  
31. HAVNEGADE.  
KJØBENHAVN K.  
Telegramadresse: Rigstelefon:  
Willschou. Nr. 3876.  
GENERALAGENT for  
„**POMERANIA**“,  
See- und Fluss-Versicherungs  
Gesellschaft i Stettin.

**Bjerre & Rømer,**  
Skibsmæglere.  
Agenter for  
Kullens Enskilda Assurans-  
Förening.

VARE MÆRKE.



GRUNDLAGT 1774.

Gammel  
**Kornbrændevin.**

**J. EBERTH.**  
Sofiegade 14.  
**Christianshavn.**

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

**HÄNSCHELL & CO.**  
BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.  
Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører  
Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Laste-  
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra  
Lossepladsen i Europa til vore Banquiers, Herr Brødr. Trier  
i Kjøbenhavn.  
Telegram-Adresse:  
**HÄNSCHELL, Barbados.**

**C. P. Lauritzen & Co.,**  
Etablissement for  
**UNIFORMER, UNIFORMEFFEKTER og ORDENSBAAND,**  
samt de nye, af Krigsministeriet approberede, vandtætte Officers-Havelocks,  
saavel som for alt civilt Skræderarbejde.  
**Vesterbrogade Nr. 30. Kjøbenhavn V.**

**Ny Carlsberg Øl.**  
Bryggeriets Aftapning.  
Produktets naturlige Holdbarhed gør det  
særligt egnet til Forsendelse.  
Kontor: Pileallé 5.  
Depôt: Toldbodgade 14.

**Kunstfyrværker Fritz Busch**  
anbefaler sig med  
**Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.**  
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber  
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.  
Laboratorium: Bopæl:  
**Enghavevej. V. Valdemarsg. 24. V.**

**PETERSEN, MØLLER & HOPPE.**  
ESTABLISHED 1832.  
**SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.**  
**COPENHAGEN.**  
AGENTS TO  
Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg,  
regular line of steamers between Brazil and Copenhagen & vice versa.  
Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean  
Portugal and Copenhagen & vice versa.  
Hamburg and Baltic line of steamers.  
Telegraphic Address: „HOPPE“.

**Ed. Harth,**  
Konservesfabrikant,  
St. Kongensgade 101,  
Kjøbenhavn K.  
**KONSERVES** —  
tørrede og saltede  
**GRØNTSAGER**  
anbefales d'Herr.  
Skibsprovianterere.

Hovedforhandler **PETER BUCH,** Vinhandel, Holmerhus 13.



**E. ZUSCHLAG.** Aquavit, Kjøbenhavn N.

**Mahogni, Nøddetræ, Teaktræ, Whitewood**  
samt andre fremmede saa vel som danske TRÆSORTER forendes i stort Udvalg i tørre Varer.  
**M. H. Krause,**  
Kjøbenhavn, Niels Ebbesenvej 6. V.  
Telefon 3205.



**Budtz Møllers Eftf.,**  
**AMAGERTORV 22,**  
**KJØBENHAVN K.**

**Læge H. C. Lund,**  
Hud- og Kønssygdomme.  
Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg.  
gennem Porten. Tr. 10-11, 7-8  
Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

**ABONNEMENTSPRISEN**  
er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre  
20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil  
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.  
Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

**AVERTISSEMENTSPRIS:**  
Første Side pr. Petitline à 45 mm Bredde 25 Øre.  
De øvrige Sider — — — — — 20 —  
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 Kontor og flere Steder.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**  
I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 36.

Kjøbenhavn, Torsdag den 9. Septbr. 1897.

4. Aarg.

INDHOLD: Bemandings-Spørgsmaalet. — Sø- og Handelsretsdom. — En mærkelig Bjærgningssag. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Westhurtlepool. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

**EMIL SCHIOTT,**  
Glas- & Porcellæns-  
Forretning.

51 STORE KONGENSGADE 51

KJØBENHAVN K.

Telefon 4522.

Glas og Porcellæn udlejes.

DANISH  
Pure Condensed Milk.  
The **MILKY-WAY** Brand.  
In Taste & Colour like new Milk.  
Highest Medical References.



\* NEW INVENTION \*  
The Danish Milk Condensing Co.  
Factories & Head Office 8 Vestergade,  
COPENHAGEN.  
Telegr. Adr.: Anglodane. Code ABC.

AKTIESELSKABET  
**DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI**  
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.  
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.  
**TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.**

## Prima røgede Skinker.

Store Partier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker  
40—60 Øre pr. Pd. efter Størrelse samt alle Slags prima  
ferske, saltede og røgede Victualievarer anbefales til  
**meget lave Priser.**

**Højbroplads 12** ved Gammelstrand.  
Videreförhandling: S. JOHANNESSON, Hauserpl. 32.

**YOCARINI** CIGARETTEN 100 Stk. 2 Kr. Verdensberømt  
TOBAKKEN pr. Pd. 5 Kr. og billig.  
kun ægte **Vilh. Jørgensen. Østergade 61. en gros**

Som Repræsentant for for-  
forskellige 1ste Klasses  
Assurance-Selskaber overta-  
ger jeg Forsikringer af **Skibe,**  
**Varer** og **Fragt** til billige  
faste Præmier. **Subagenter**  
antages i forskellige Provins-  
byer.

**Alfred Christensen,**  
Assurance-Afdeling,  
Amaliegade 24.

## AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.  
Grundlagt 1857. Telefon 106.  
Lager af Papir og Konvolutter  
fra danske og fremmede  
Fabrikker.

## Aut. Forhyringsagenter, Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.  
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.  
A. C. Grell, Toldbodg. 16.

Forlang altid  
**Otto Mønsted's**  
Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet  
Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne  
ved Henvendelse til Fabriken

**SOUTHALL**  
near LONDON.

Overretssagfører **J. WESTENGAARD,**  
Vestervoldgade 2, København V. Telefon 3424.

Telefon 2618.

Telegr.-Adr.: Nilsson 167.

## CARL NILSSON.

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.

Amaliegade 36. København K.

(forhen Amaliegade 37).

Største Lager her paa Pladsen af alle Sorter Maskin- og Cylinder-Oljer, Smørelser  
og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige Artikler for Dampmaskiner.

### Eneforhandling af:

Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil. Zynkara.  
(Til Forebyggelse af Tæring, Syre- og Kedelstensdannelse). Angus' Special Pak-  
ninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent Kamelhaars Drivremme.  
«Kerasha». Patent Træ-Remskiver.

M. Christiansen

**M. Christiansen,**  
Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering  
henhørende.

Transit og Kreditoplagsvarer.

John Hintze

**J. H. Fechtenburg & Co.,**  
St. Thomas,

anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering  
henhørende.

**Norsk MARGARINE** fra **Aug. Pellerin fils & Co.** i Christiania  
faas hos D'Herrer Handlende og fra Agenturet **Ladegaardsvej 13.**

# HAMBURG

## PRIMA BUNKER-KUL.

### BD BLUMENFELD.

#### HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads:      Telephon:  
**FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.**

## W. B. Dick & Co. L<sup>d</sup>.

eneste Fabrikant af  
**Dicks** bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**  
 samt

**Patentfarver for Skibsbunde.**

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

**Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:**

Alte Gröningerstrasse 12 1.

Telegr.-Adr.: Dicotto.   Telefon: 3999.

Agent for Kjøbenhavn:

**JOHS. BÜLOW, Zinnsgade 4. Ø.**

## EMIL G. v. HÖVELING. HAMBURG.

(TELEGR.-ADR.: COMPOST.)

### PATENTFARVE

for Skibsbunde og Jærnkonstruktioner imod Rust og imod Bevoksning. Leve-  
 randør til mange af de største Damp- og Sejlskibsrederier, Ene-Leverandør  
 til den kejserlige tyske Marine.

NB. For Træskibsbunde særlig virksom Patentfarve imod Bevoksning og  
 imod Orm, strygefærdig til umiddelbar Brug.  
 Agenter og Lagre i: Bergen, Bremerhavn, Elsfeth, Flensborg, Stettin, Rotter-  
 dam, Antwerpen, Dünkirchen, Genua etc.

Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:  
 Kapt. CARL HAVE MANN, Kjøbenhavn, Amaliegade 31.

I England under Firma British Antifouling Composition and Paint  
 Company Ld. 32 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik i Barking ved London.

Agenter og Lagre i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull,  
 Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso. Vancouver, Yokobama,  
 Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney,  
 Mauritius etc.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
 KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
 257.

**DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.**

**KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.**

**SPECIEL AFDELING**

FOR

**ASSURANCE & HAVARISAGER.**

## J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning.

Leverandør i Skibsproviant.

Oprettet 1814.

Raadhusstræde Nr. 2 B,

Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),

Kjøbenhavn K.

## E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

## TH. SIMONSEN,

NYHAVN 57.

SØLV MEDAILLE I MALMØ

FOR LANTERNER.

## N. CHR. RØNNES

SKIBSSNEDKERI.

TELEFONNUMMER C 1760.

ST. ANNÆGADE 3.

KJØBENHAVN C.

## OST · OST

3 ST. KIRKESTRÆDE 3

VICTOR PETERSEN

(LUDV. AAGAARDS EFTF.)



## EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPEN HAGEN.

Founded 1833.      Telegraphic address "SVITZER".

Agents for  
Great Britain.

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/Tyne.  
telegraphic address: "Jürgenson".

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill.  
telegraphic address: "Hobdell".

The company maintains stations at the following  
ports, where a salvage boat will be stationed, always  
ready to leave at short notice.

COPENHAGEN	.....	"SVITZER".
KASTRUP	.....	"HØYER".
ELSINORE	.....	"SWITZERGOTTLIEB".
KORSØR	.....	"JØRGENSEN".
ALBUEN (LAALAND)	.....	"GUNNERSEN".
FREDERIKSHAVN	.....	"SVITZERLUND".
GOTHENBURG (SWEDEN)	.....	"ELFVERSSON".
GREIFSWALD (GERMANY)	.....	"SPRUTH".

The company's boat "Em. Z. Svitzer" — in conjunc-  
tion with the boats belonging to the Northern Salvage  
Company of Hamburg, vis s/s "Berthilde", s/s "Berger  
Wilhelm" and s/s "Neva" — operates in the Mediter-  
ranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea &  
Red-sea).

## Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS.      CARDIFF.

Direkte Import  
 en gros af **amerikanske Træsorter.**

Nød, Whitewood samt Eg ogsaa i spejlskaaren Vare,  
 Mahogni i alle Dimensioner anbefales Forbrugere. Varerne  
 ere prima og damptørrede og Friserne de billigste.

Telefon 3338.

**EMIL HAMMELEV, Store Kongensgade 81, Bagb.**

## DANCHELLS FABRIKER. LINOLEUM. VOXDUG.



Anker - Marke

Enendsalg i Danmark for  
**DELMEHORSTER  
 LINOLEUMFABRIK.**

Fabriksudsalg:      Fabrik og Lager:  
 Pilestræde 13      Mathæusg. 5.  
 Telefon 545.      Telefon 2680.  
 Kjøbenhavn.



Budtz Møllers Eftf.,

AMAGERTORV 22,

KJØBENHAVN K.

Dr. med. Goldschmidt,

Klinik for

Kud- og Kønssygdomme.

Hovedvagtsgade 8, 1. Sal.

Kl. 12—1 og 7—8.

## Bemandings-Spørgsmaalet.

Udenrigsministeriet meddeler os, at ifølge en d. 6. August stadfæstet Parlamentsakt (Merchant Shipping Act 1897), ville fremmede Skibe nu kunne tilbageholdes i britisk Havn, naar de befindes at være utilstrækkelig bemandede, paa samme Maade som Tilfældet er med fremmede Skibe, som findes overladede eller utilbørlig ladede.

Denne Bestemmelse har selvfølgelig den største Interesse for danske Redere og Skibsførere. Den er et Udslag af en Tendens i den engelske Lovgivning, der i de senere Aar er blevet stedse stærkere fremtrædende, og som gaar ud paa at indføre en omfattende Kontrol ikke alene med britiske Skibe, men ogsaa med fremmede Skibe i britiske Havne. Det er næppe rigtigt, naar det jævnlige paastaas, at denne Tendens udelukkende er begrundet i humane Hensyn; talrige andre og mindre ædle Motiver kunne her tænkes medvirkende. Imidlertid mene man nu om disse Bestræbelser, hvad man vil; saafremt Storbritannien indskrænkede dem til at gælde for sine egne Skibe, var der for andre Landes Redere intet at sige til den Ting. Men hvad der med Føje kan rejses Indvendinger imod, det er den Maade, hvorpaa England i dette som i andre Søfarts-Spørgsmaal benytter sin Overmagt til at trumfe sin Vilje igennem, uden blot at søge en Overenskomst med de øvrige søfarende Nationer. Det er for saa vidt ligegyldigt, om selve de Foranstaltninger, det paa denne Maade træffer, ere i og for sig berettigede eller ikke; det er og bliver under alle Omstændigheder et Overgreb, at Reformen, der saa

stærkt berøre andre Nationers Interesser, gennemføres uden i Overensstemmelse med disse, ja vel endog uden noget alvorligt Forsøg paa at opnaa saadan Overensstemmelse.

Imidlertid er England jo paa dette Omraade saa stærkt, at der, i hvert Fald foreløbig, intet andet er at gøre, end at bøje sig, med et stille Haab om, at den nu indførte Kontrol maa blive saa lidt generende som muligt for vore Skibe. Om der kan gøres noget for at gøre Kontrollen mindre vilkaarlig og mulig opnaa en Forstaaelse med England i saa Henseende, er dog sikkert et Spørgsmaal, der bør være Genstand for de nordiske Regeringers Overvejelse. Vi henlede i denne Forbindelse Opmærksomheden paa et Forslag, der paa Dampskibsrederi-Foreningens Vegne fremsattes paa det nordiske Søfartsmøde i Sommer af dens Formand, Grosserer A. d. Carl, og som gik ud paa, at der i hvert af de tre nordiske Lande nedsattes en permanent Kommission af Sagkyndige til at afgive Skøn i hvert enkelt Tvivls-tilfælde om hvorvidt det paagældende Skib er tilstrækkeligt bemanded eller ej. Dette Forslag blev desværre taget tilbage for et fra svensk Side fremsat, langt mindre positivt Forslag, og kom saaledes ikke til Afstemning. Men hvis der er nogen Mulighed for, at de Kontrolbestemmelser, der nu ville blive anvendte paa fremmede Skibe i britiske Havne, kunne læmpes efter saadanne Kommissioners Afgørelser i de enkelte Tilfælde, bør de nordiske Regeringer sikkert underkaste denne Sag en omhyggelig Overvejelse.

## Sø- og Handelsretsdom.

Sø- og Handelsretten har afsagt Dom i en Sag, hvis nærmere Omstændigheder vare følgende:

Den 9. Septbr. 1896 blev der i Terneuze oprettet et Certeparti mellem Føreren af det danske Skib „Christiane Marie“ af Rønne, Kapt. P. Hansen, og Hr. Ch. Ducarme af Antwerpen som Befragter, hvorved Skibet, der er 233 Tons drægtigt, paatog sig efter endt Udlosning i Terneuze at indtage en fuld Ladning af gennemhullede Kulbriketter og at afgaa med samme hertil, hvor Ladningen skulde leveres og modtages ved Skibssiden; det fastsattes i Certepartiet, at der indrømmedes Befragteren 16 Arbejdsdage, Søn- og Helligdage undtagne, til Ladningen og Losningen, for saa vidt samme ikke besørgegedes hurtigere, og 10 Overliggedage derud over, beregnede til 4 d. pr. Reg.-Ton daglig, at betale Dag pr. Dag. I det af Skibets Fører til Ordre udstedte Konnossement, lydende paa 370 Tons Briketter, var indført en Paategning om, at der var medgaaet 11 Arbejdsdage til Indladningen paa Grund af et for Befragteren indtraadt Uheld; der var derefter af Skibet iværksat Protest i Terneuze i saa Henseende og fordi et stort Antal af Briketterne vare itubrudte. — Skibet ankom til Kjøbenhavn d. 16. og meldte sig losseklart d. 17. Oktbr. Ladningen var solgt cif Kjøbenhavn til Firmaet Alfred Christensen & Co. her i Byen, der straks meldte sig som Ladningsmodtager; Losningen begyndte d. 19. Oktbr. Morgen og fortsattes uafbrudt

til d. 24. Oktbr. og fortsattes derefter fra Mandag d. 26. til d. 31. Oktbr. — kun med et Par Timers Afbrydelse — og frømdeles fra 2. til 4. Novbr., da den sluttedes Kl. 3 Eftm.

Kapt. Hansen gjorde nu gældende, at der ifølge Certepartiet kun havde 5 Dage tilbage til Losningen her, der saaledes burde være sluttet d. 23. Oktbr.; han fordrerede derfor Godtgørelse af Firmaet for de yderligere, Søndagene iberegne, medgaaede 12 Dage med 3 £ 17 sh. 8 d., (233 × 4 d.), pr. Dag. Da Alfred Christensen & Co. vægrede sig ved at betale dette Beløb, anlagde Kapt. Hansen nærværende Sag, hvorunder han paastod de Indstævnte dømte til at betale ham ialt 845 Kr. 79 Øre med Renter m. v. De Indstævnte gjorde gældende, at Losningen godt kunde være afsluttet i de 5 Dage, og at det skyldtes Skibsføreren, at det ikke var lykkedes; de havde imidlertid straks erkendt, at Skibsføreren med Føje havde kunnet gaa ud fra, at der maatte medgaa Halvdelen af de i Certepartiet beregnede 16 Dage, 3: 8 Dage, til Losningen, og tilbød derfor straks at betale Godtgørelse for 3 Overliggedage med 211 Kr. 45 Øre. De paastod sig, idet de fastholdt dette Tilbud, frifundne og godtgjort Sagens Omkostninger. — Retten har, paa Sagsøgerens Begæring, udtalt, at det maa paahvile de Indstævnte at godtgøre, at den omhandlede Overskridelse af den Tid, der var bestemt til Ladning og Losning, faldt Sagsøgeren til Last.

Af det under Sagen oplyste fremgaar det nu, at Losningen saa godt som hele Tiden besørge­des, foruden af 5 Mand af Skibets Besætning, (der bestod af Kaptajn og 6 Mand), af 2 Mand, antagne fra Land, de to første Dage dog kun 1 Mand, samt af de Indstævnte, foruden de Folk, som modtog Briketterne i Land. de 3 første Dage havde 1, men senere 2 Mand om Bord ved Losningen. Losningen om Bord besørge­des kun af 1 Hold Folk og fra 1 Luge, uagtet Skibet havde 3 Luger, idet Kaptajnen ikke efterkom Indstævntes Opfordring til at losse fra flere Luger, saa at Indst. kunde lade flere Folk modtage Briketterne. Endelig vægrede Kaptajnen sig ved at benytte en Del af de Indstævntes Kasser, som de pleje at modtage Briketter i, saa at Losningen foregik saaledes, at Briketterne lagedes op som Mursten og samtidig taltes, for at udfinde den samlede Vægt (hver Briket vejede 2  $\text{ø}$ ); de Indst. havde modsat sig Kaptajnens Forlangende om, at Briketterne heldtes i Tønder eller Kurve og fra disse styrtedes ud i Vognene, da de derved til sloges itu og ødelagdes.

Sø- og Handelsretten finder, at de Indstævnte vare berettigede til at modsætte sig, at Briketterne lossedes paa den af Kaptajnen forlangte Maade og til at fordre dem lossede saaledes, at det ikke risikeredes, at de derved gik itu. Sagsøgeren maa derfor bære Følgerne af, at han ikke ved Affattelsen af Certepartiet havde taget fornødent Hensyn dertil og til at Losningen saaledes ikke kunde ventes afsluttet i den forudsatte Tid, eller at han ikke ved at antage flere Folk kunde have lossat fra flere Luger samtidig. Da de Indstævnte derhos ikke ses uberettiget at have forsinket Losningen, kan Sagsøgerens Paastand ikke tages til Følge, men de Indstævnte, Alfr. Christensen & Co., dømmes kun til at betale de af dem tilbudte 211 Kr. 45 Øre med Renter fra Dommens Dato, d. 7. Juli, hvorhos Sagsøgeren, Kapt. P. Hansen, godtgør Indst. 50 Kr. i Sagsomkostninger.

## En mærkelig Bjærgningssag.

Vi have faaet tilsendt et Nummer af det i St. Petersborg udkommende Blad „St. Petersburger Herold“, i hvilket en Indsender udførligt omtaler en ganske ejendommelig Bjærgningssag. Vi referere dennes Hovedpunkter saavel som de Betragtninger, hvortil den giver Indsenderen Anledning:

Ved Juletid i Fjor strandede ved Reval den hollandske Dampner „Jupiter“. Bjærgningen blev overdraget til det Russisk-Baltiske Bjærgnings-Selskab og i Kontrakten med dette bestemtes det, at Selskabet skulde have en Bjærgeløn af 25 pCt. af det bjærgede for saa vidt det lykkedes at redde baade Skib og Ladning, og af 50 pCt. af Ladningens Værdi, i Fald Skibet ikke kunde reddes. Dette sidste lykkedes ikke, og Besigtelsesmændene afgave Erklæring om, at Skibet var Vrag. Da Skibet strandede, fik det et Hul foran paa Bougen. Efter at det derefter hele Vinteren igennem af Stormene var blevet stødt imod Stenbunden, havde dette Hul udvidet sig til en Aabning paa 60 Fods Længde og 6 Fods Bredde, og der var desuden tilkommet flere Huller i Bunden; under Maskinrummet var der saaledes 3 Huller paa c. 10 Kvadratfod. Kølen var under dette Rum brudt itu og tildels helt revet af. Maskinen var helt ødelagt i alle Kobberrørene, og Metaldelene, som vare tilgængelige, vare brudte løs og tagne bort, ligeledes Ventilene til Kedlen og Maskinen. Alt Inventar paa Dækket, som Takkelage, Styreindretninger, Ankerspil, Kæder, kort sagt alt, der kunde tages bort, var bragt i Behold. I denne Tilstand forefandtes Skibet af Bjærgningsselskabet „Neptun“ i Kronstadt 6–7 Maaneder efter Strandingen. Det overtog nu Bjærgningen og det lykkedes det i Løbet af 2 Dage at hæve Skibet og bringe det i Havn.

Indsenderen spørger nu: Hvorledes kunde de, der oprindelig havde paataget sig at bjærge Skibet, overlade det til dets Skæbne, naar det saa lang Tid efter paa kun 2 Dage kunde bringes i Havn? Han skildrer det Ødelæggelsesværk, der aabenbart var sat i Scene ved den første Bjærgning, saa at Skibet faktisk saa ud som om det havde været hjem søgt af Sørovere. Han siger videre: Om Selskabet var berettiget til en saadan Fremgangsmaade, tør jeg ikke afgøre, men det synes mig, at Interessenterne maatte kunde have protesteret imod den, idet Skibet, selv naar det sælges som Vrag, repræsenterer en ganske anden Værdi, naar de ovenfor omtalte væsentligere Inventariegenstande blive urørte; de faa hundrede Rubler, som de have indbragt ved Salget, staa dog ikke i noget rimeligt Forhold til den Forringelse, Skroget lider i Værdi; dette havde efter min Mening, om det havde beholdt disse Genstande, haft den tyvedobbelte Værdi. Naar en Protest som den omtalte imidlertid ikke fremkom, saa er Grunden aabenbart den, at det ansaas for en Umulighed at hæve Skroget, og da var det jo nyttigt at overlade disse Sager til Havet. Besigtelsesmændenes Skøn bliver derfor afgørende, og jeg spørger nu: Hvorledes have Besigtelsesmændene kunnet erklære, at Skibet var Vrag, fordi det ikke kunde hæves? Have de selv kunnet undersøge Skroget eller have de antaget Dykkernes Erklæringer for tilstrækkelige? I første Fald kan intet bebrejdes dem; enhver kan tage Fejl. I sidste Fald var det at anbefale, at der benyttedes Dykkere, der ikke stode i vedkommende Bjærgningsselskabs Tjeneste og saaledes ikke vare interesserede i Bjærgningsforetagendet.

Men har det russisk-baltiske Bjærgnings-Selskab i dette Tilfælde nu virkelig i det fornødne Omfang varetaget de Skadelidtes Interesser? Det synes jo ved første Øjekast utænkeligt, at det ikke skulde være Selskabet magtpaaliggende ogsaa at redde Skibet. Man skulde jo snarere antage, at det maatte være det om at gøre, da jo ogsaa det reddede Skib repræsenterede en Værdi, af hvilken Selskabet fik en Del. Men findes Forklaringen ikke i den Omstændighed, at Selskabet skulde have 25 pCt. af det bjærgede, naar baade Skib og Ladning reddedes, men 50 pCt., hvis Skibet ikke reddedes? Var det maaske fordelagtigere for Bjærgningsselskabet at redde Ladningen alene med de 50 pCt., end at redde baade Ladning og Skib med de 25 pCt. Jeg véd det ikke, men man paastaar det fra forskellige Sider. Men jeg véd, at Stykgods Ladninger fra Amsterdam gjerne ere kostbare, og at „Jupiters“ Ladning har været det, derfor taler den Omstændighed, at „Neptun“ alene for de faa Varer, der vare blevne tilbage i Skibet, fik omtrent dobbelt saa meget som for Vraget. Men det synes mig nødvendigt, at det russisk-baltiske Bjærgnings-Selskab udtaler sig om denne Sag. Det var ved Kontrakt forpligtet til at bjærge Skibet, saafremt det var muligt; det var nøje kendt med Skibets Stilling, og det havde, naar Bjærgningen lykkedes, Krav paa Andel i de reddede Værdier. Til Trods herfor lod det alt i Stikken. „Neptun“ derimod, der ikke havde nogen Forpligtelse, men kun en Berettigelse til at tage sig af Skibet, maatte endog erhverve sig denne for 1,200 Rdl. og saa arbejde løs paa egen Risiko, ofre Tid og Penge, maaske ogsaa udsætte sine egne Baade for Fare ved Undersøgelsen af Skibets Stilling; men det gjorde det og — reddede Skibet. Det russ.-balt. Selskab maa virkelig oplyse denne Sag. Bortset fra den Interesse, som Søforsikrings-Selskaberne have i den, have ogsaa Skibsførerne en Ret til at vide, hvor de kunne vente deres Interesser bedst varetagne.

Det er antydnet for mig, at de to Bjærgnings-Selskaber skulde staa i Forbindelse med hinanden, saaledes at de i Strandingstilfælde arbejdede a meta, ogsaa naar kun det ene Selskabs Baade ere til Stede ved Bjærgningen, og der kunde heri søges en Forklaring paa dette Tilfælde. Jeg vilde i og for sig anse en saadan Forbindelse for uheldig paa dette Omraade, da den kunde bevirke, at Skibbrudne maatte gaa ind paa overdrevne Fordringer; men særlig uheldig vilde den være, naar den kan have Følger som den ovenfor fremstillede. En Samtale, jeg har haft med Kapt. Bruun, der fører en af „Neptuns“ Bjærgningsdampere, tyder dog ikke herpaa. Han fortalte mig, at han kom til Strandingstedet nogle



Minuter efter, at Kontrakten med det russ.-balt. Selskab var afsluttet, og tilbød sin Hjælp; denne afsloges, hvad der kom de interesserede Assurandører dyrt at staa. Vejret var nemlig godt de første 24 Timer efter hans Ankomst, og i denne Tid var det ubetinget lykkedes at bjærge „Jupiter“ ind i Revals Havn. naar hans Damper havde assisteret. Det var netop i de korteste Dage, og den væsentligste Hindring for Bjærgningen var, at det russ.-balt. Selskabs Baade ikke vare forsynede med elektrisk Lys og altsaa kun kunde arbejde c. 8 Timer i Døgnet, medens „Neptuns“ Damper kunde have arbejdet hele Døgnet.

Indsenderen slutter med en Udtalelse om at have offentliggjort denne Sag i Skibsfartens og Handelens Interesse og det russiske Blads Radaktion knytter til Artiklen den Bemærkning, at alle de i denne Sag implicerede ere interesserede i dens Offentliggørelse.

## Fragtmarkedet.

Det er ret fornøjeligt for en Gangs Skyld at stille sig udenfor Partierne og fra et rent neutralt Standpunkt at iagttage alle de indbyrdes stridende Elementer: Købmænd, Redere, Skibsførere, Mæglere og Agenter, der i et uendeligt Sammensurium haler og trækker hver til sin Side og paa den kristeligste Maade af Verden søger egen Fordel af de andres Blottelser og kæmper indbyrdes med alle de rifledes og blanke Vaaben, som Forsynet nu en Gang har udrustet Verdens ypperste Skabning med. For ens Blik viser sig i en grotesk Blanding Billedet af godt og ondt, af Snuhed og Dumhed, alt lystigt dansende Heksesabath i en Hvirvel — men henover Tumlen staar med tydelig Skrift: „Selvopholdelsesdriften“ og dens Allierede „Konkurrencen“.

Der lyder saa ofte fra alle Sider sørgmodige Suk over den slemme, alt ødelæggende Konkurrence. Købmanden ser sine Spekulationer strande, fordi Naboen krydser hans Planer, Skipperen faar ikke den forlangte Fragt, fordi en kær Kollega underbød ham, og Mægleren, den alle Steds værende flittige Bi, der dog i Parentes bemærket ikke altid suger Honning, bander en frygtelig Ed, naar en troløs Kaptajn gaar Døren forbi. Kort sagt: Konkurrencen forbandes mindst ligesaa mange Gange daglig, som der er Dage i et Aar. Men er det ikke netop Konkurrencen, der alligevel holder sammen paa det hele: eller vilde vi ikke henfalde til sløv Lige-gyldighed og magelig Tryghed, i Fald vi vare ene ved Fadet og ikke havde Konkurrenten lurende paa hvert af vore Skridt? Se til Hunden — stokmæt og forspist, — den kaster sig dog med Begærlighed over det en Gang vragede Kødben, naar en anden Moppe viser sig i Horisonten! — derfor Ære for Konkurrencen, nødvendig som den er for os svage Mennesker; det er den stimulerende Medicin, der giver Kræfter i det daglige Slid.

Vi ønske at præcisere dette netop nu, hvor der i Dagspressen har lydt Røster imod de forestaaende, ret betydelige Udvidelser af den danske Flaade og derved, som det hedder, større og skadeligere Konkurrence, — dette er noget Nonsens! Verdensmarkedet gaar ikke ud af Folderne, fordi et Par beskedne danske Dampere løser Entrébillet til det; men vi her hjemme tager os maaske netop mere sammen, naar vi ser nye Tropper paa Arenaen. Derfor gentager vi: „byg og byg, men byg godt og skaf dygtige, prøvede Redere, der ikke anser det for den eneste Pligt kun at træde i Bedstefaders Tøfler, men som tør vove en Trøje, og der er Plads endnu for os danske; vi har hidtil holdt os for beskedent i Baggrunden, og der er endnu Penge at tjene paa Havet. Forøvrigt kan vi kun henvise til tidligere udførlige Udtalelser under denne Rubrik: i Dag have vi kun ønsket at sige et Ord paa rette Tid og Sted om Dagspressens Artikler om vor Handelsflaades Udvidelse.

De sidste otte Dages Bevægelser har ikke sat dybere Spor i Fragtmarkedet. Efterretningerne om Høstudsigterne for Sortehavet lyde ikke gunstige, men det er for tidligt at bedømme, hvor meget der er sandt heraf, og hvor meget der er baseret paa Sensationen, der jo altid arbejder i særlige Interesser. Vi tilskriver i hvert Fald ikke de sidste tendentiøse Artikler, der ogsaa have fundet Vej til danske Blade, nogen Betydning; Rusland har som bekendt altid været stærk i de diplomatiske „tricks“ overfor Ulandet, og som Herren er —. Uden at ville forlange, at slig Kolportage absolut bør censureres for hele Handelsstandens Skyld, vilde det vist ikke være uklogt, om den strænge Profos fra det store Rige saa Telegrammerne fra Odessa etc. lidt bedre efter i Sømmene; i hvert Fald smager de for meget af Sensation til, at man behøver at tage dem helt alvorligt. Bliver imidlertid Sortehavet en mindre Eksportør end ventet, er der ikke herved opstaaet nogen Ulykke, thi Amerika viser sig paany eller rettere vedvarende som Situationens Herre, og det er glædeligt at kunne notere, at den i de sidste Uger fremkomne notoriske Slaphed igen synes at have fortaget sig. Der er fra Amerika sluttet en Række af Baade fra Nordhavnene, fra New Orleans og Galveston, ligesom Træeksportpladserne have været stærkt implicerede, og selv om man endnu ikke kan kalde Raterne ekseptionelt høje, ere de dog saa konstant gode, at Markedet i hvert Fald nyder en kraftig og sund Konstitutions behagelige Velvære med deraf flydende Udsigt til et langt Liv. Der er fremdeles gjort en stor Del Befragtninger i „Time charter“ Branchen, og her holder Raterne sig godt, varierende mellem 6/9 og 7/6. F., i Reglen Aflevering efter 2/3 Rundture i Evropa; flere ere imidlertid sluttede paa længere Tid, og Nordmændene gaar stadig i Spidsen. De seneste Noteringer fra Amerika ere Baltimore U. K. Continent 3/3, Philadelphia Havre—Dunkirk 3/1½ Northern range. P. P. U. K. Cont. 3/3 med Størrelser fra 12 til 20,000 quarters; pr. September er sluttet 3/6 for mindre Baade, enkelte til 3/4½. Fra Savannah er sluttet til Liverpool eller Bremen 36/3, Option Havre 37/ Oktober November Af-skibning. Fra Fernandina noteres: 2/4000 Tons 16/6 Hamburg, Kastrup 17/6, Landskrona 17/, Stettin 19/6 à 20/; til den sidste Plads synes Forespørgslen efter Tonnage at være rigelig. Fra Tampa er der ogsaa livlig Notering. Fra New Orleans er sluttet flere Dampere 14/6 Nett Grain charter pr. Oktober November; fra Galveston ere Ordrene rigelige til 6 pence højere Fragt. Fra New Orleans eller Galveston er sluttet til Genua eller Marseilles 15/6, to Lossehavne 16/6 paa Nett charter. Fra Pensacola til Holland noteres for Træ 110/ à 112/ September og Oktober; til Vestkysten af England 107/6, Option Hull 110/. Fra Mobile til Belfast sluttet til 112/6. Inden vi forlade det transatlantiske Marked, tro vi at kunne spaa en betydelig Eksport fra La Plata; i hvert Fald lyder Efterretningerne dernede fra gunstige.

Sortehavet etc. Befragtningen er gaet jævnt normalt, men som opgivet er Stillingen fremdeles vaklende, og ønske vi, idet vi referer til tidligere Udtalelser, at se Kendsgerningerne fremlagte, inden vi kunne afsige vor Dom. Der er sluttet Nicolaieff Throndhjem 2400 Tons 13/ Af-skibning 15/30 September, Odessa L. H. A. R. 9/6, prompt. Fra Azoff er befragtet U. K. Cont. 11/6 any 12/ Hamburg, Azoff Rotterdam 3,400 Tons prompt 11/6, Azoff Bergen 13/, Azoff Vest-Italien 12 Frcs. Fra Donau til U. K. Cont. er sluttet 3,000 Tons Baad 12/ any, 12/6 Hamburg, Donau Dunkirk 11/7½, prompte Rater, som man kan sejle for med Balancen til den rigtige Side. Kulfragterne til Middelhavet er en Smule fastere og ikke saa faa Befragtninger have fundet Sted: Methlil Venedig eller Triest giver 8/3, Alexandria 7/3, Genua 7/3, Algier 6/; fra Leith til Fiume betales 8/1½. Retur fra Sicilien til Rotterdam og Antwerpen betales 10/ Stykgods Ladning. Fra Bona til Hull 7/ Phosphat, og fra Oran til f. Eks. Fleetwood 13/.

Kulmarkedet har ikke undergaaet nogen Forandring af Betydning; det er vedblivende fast, og de danske Kulkøbmænd bør i egen Interesse søge Dækning hurtigst, thi alt tyder paa en endnu strammere Konjunktur; saa godt som alle vore hjemlige Havne ere ude efter Tonnage, og det samlede Østersømarked følger i vort Fodspor. Forøvrigt have vi i sidste Artikel saa udførligt behandlet denne Branche, at vi ikke i Dag vil trætte vore Læsere med Detailler; kun tror vi at kunne lægge 1½ pence paa overalt efter vore sidste Noteringer.

Østersøen er stadig fast, specielt i Træmarkedet. Libau synes for Korn en Smule svagere, Tilførslerne ere endnu for knappe. Petersborg er omtrent uforandret; der er, set under et, livlig Efterspørgsel efter Tonnage.

## Fra Sø og Land.

Hartlepoons Redere og Købmænd har for længere Tid siden besværet sig for rette Vedkommende over de Trafikvanskeligheder, som bliver beredt dem af North Eastern Jærnbaneselskab. At domme efter en Beretning fra en af Byens Borgmester udnævnt Kommission er Klagen meget begrundet. Det handler i første Række om Bortskaffelsen af Trælastladninger paa Banen. Da der paa den ene Side synes at mangle de nødvendige Vogne og det samme paa den anden Side kan siges om en enig Styrelse, er samtlige Dokker saa fuldproppede med lossede Træstabler, at det ikke sjældent forekommer, at fra Trælasthanene kommende Skibe i dagevis maa vente paa en Lossplads og paa at blive ekspederede.

Disse Tilstande blive slettere og slettere for hver Dag og forarsager saavel Redere som Ladningsejere uberegnelig Skade. Man har nu for sidste Gang henstillet til Jærnbaneselskabet om inden kort Tid at afhjælpe denne Uorden; i modsat Fald vil Rederne sende deres Skibe til andre Havne. Man har herved først tænkt paa Grimsby, hvis Dokanlæg og Banetrafikforhold stedse kan glæde sig ved et godt Renomé. Vi faar nu se, skriver „Hansa“, om Redernes og Købmændenes Ultimatum vil have den tilsigtede Virkning.

Kjøbenhavns Navigationsskole har i den nu afsluttede Eksamenstermin indstillet nedenstaaende Elever til Styrmandseksamen. Alle Eleverne bestode med følgende Resultat:

Alm. Styrmandseksamen: A. V. H. Hansen, Kjøbenhavn, (130 Point), H. F. V. Schultz, Horsens (123), F. L. Christensen, Kjøbenhavn (125), L. F. Peronard, Randers (123), V. P. C. Villadsen, Korsør (120), A. Nielsen, Kjøbenhavn (118), E. de Fine Licht, Nyborg (117), A. Ingemann-Andersen, Kjøbenhavn (114), H. Salomonsen, St. Croix (113), E. V. Olsen, Kjøbenhavn (110) og S. Snorrason, Island (110). Maksimum er 147 og Minimum 63 Points.

Styrmandseksamens 2den Afdeling:

	Navigation		Søret og Handelsvidenskab.	
	Geografi og Vejlære.	Engelsk.	Engelsk.	Handelsvidenskab.
K. Rothe, Kjøbenhavn	48.	21.	20.	21.
V. E. H. Honoré, do.	48.	18.	20.	21.
H. T. Jørgensen, do.	43.	19.	14.	14.
E. Beck, do.	44.	19.	17.	14.
A. E. Larsen, do.	33.	16.	10.	14.
L. T. N. F. Rasmussen, Skovshoved.	35.	17.	13.	13.
N. E. G. Korch, Assens.	37.	14.	12.	13.
A. R. Løcke, Ørby.	38.	14.	„	13.
N. M. Andersen, Ørsted.	37.	16.	„	15.
H. N. Lund, Bagenkop.	44.	18.	„	15.

I Navigation er Maksimum 49 og Minimum 14, i de øvrige Fag henholdsvis 21 og 6 Points.

Tillægseksamen i Maskinlære bestodes af C. P. Friis med Karakter 11. Maksimum er 14 og Minimum 4.

Skolen forbereder til alle Eksaminerne, og nye Elever optages til enhver Tid. Uformuende Elever faa Statsunderstøttelse som ved Landets andre godkendte Navigationsskoler. Skolens Program og alle nærmere Oplysninger faas ved Henvendelse til Skolen.

Bogø Navigationsskole. I den nu afsluttede 2den Eksamenstermin af 1897 indstilledes til den almindelige Styrmandseksamen 9 Elever, hvoraf 1 forlod Eksamen. I Skolens 2den Afdeling indstilledes 3 Elever i Navigation, Geografi og Vejlære, Engelsk samt Søret og Handelsvidenskab. Disse bestod alle. Desuden har 1 Elev bestaaet Sætteskipperprøven. Skolen optager fremdeles til enhver Tid Elever i alle Afdelinger. Uformuende Elever, der viser Flid og god Opførsel, kan vente Statsunderstøttelse. Skolens Lærere er som hidtil O. Mathiasen og A. Landt samt Forstanderen, Cand. mag. S. Svendsen, der paa Forlangende sender Program og giver Oplysning om Skolens Forhold.

Styrmandseksamen. Til Styrmandseksamen i Aarets 2. Termin bestod ialt følgende Antal Elever:

1ste Afdeling 54, 4 afvistes. Tillægsprøve i Maskinlære 2.

2den Afdeling. I Navigation 33. Geografi og Vejlære 31. Engelsk 24, 1 afvistes Søret og Handelsvidenskab 31, 1 afvistes.

Føreren af S/S. „Rusland“, Kapt. Albrechtsen, meddeler os:

Søndag d. 29. August Kl. 1.50 Efterm. passeredes en tilsyneladende fast staaende, afbrækket og opretstaaende Mast, c. 1½ Fod tyk, og heraf 3 à 4 Fod over Vandet. Samtidig pejledes Horns Rev Fyrskib i misv. SØ. ¼ Ø. gisset Afstand 4 Kml.

Dampskibet „Herakles“, bygget for Regning Bjærgnings- & Dykkeri Bolaget „Neptun“ i Stockholm, løb i Lørdags af Stablen fra Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri. Skibet, der er bygget helt af Staal til British Lloyds højeste Klasse, er 182' 0" langt i Hoveddækket, 30' 0" bredt og 16' ½" dybt i Rummet og bliver forsynet med Triple Ekspansion Maskine med Overflade Kondensation af 1100 indicerede Hestes Kraft. Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Dampfærge til de danske Statsbaner.

Søforklaring aflagdes if. „Kr.sands Tid.“ den 25. Aug. af Besætningen paa Galease „Helene“, af Ærøskjøbing, som er indkommet til Krstianssand paa Grund af Lækage.

Fartøjet afsejlede den 15. August med en Ladning Flasker, bestemt til London.

Paa Vejen havdes haardt Vejr, og den 21. August maatte der sejles haardt for at klare Norges Kyst, hvorunder Fartøjet flere Gange satte hele Bougen under og arbejdede voldsomt i den svære Sø.

Der opdagedes nu en Lækage, som tiltog saa stærkt at Skibet løb mere og mere fuldt af Vand, uagtet det stadig blev pumpet af alle Mand. Det besluttedes derfor at holde af for Kristianssand og der sattes fulde Sejl for at gaa ind, før Skuden sank. Udenfor Oxø kom Lods om Bord, og Vandet stod da helt oppe ved Lugarsgulvet. Vejret blev nu ganske stille, og Skibet mistede Styringen, saa det syntes at ville drive i Land paa Oxø.

Dampskibet „Nyland“, der var for Indgaaende til Kristianssand, blev prajet om Assistance, men det turde ikke bugserer formedelst Post og Passagerer.

Heller ikke et andet større Dampskib turde komme saa nær ind mellem Skærene, at det kunde faa bugseret Galeasen ud, men Dampskibet bragte Bud til Krstianssand, hvorfra der udsendtes Dampbaad, som slæbte Galeasen ind. Den maatte da sættes paa Grund for ikke at synke.

Mandskabet var da aldeles udmattet af Overanstrengelse, idet det havde staaet uafbrudt i 34 Timer ved Pumperne.

Skuden er beklageligvis ikke assureret, saa Skipperen, der for en Del er Ejer af samme, lider et stort Tab. Skipperen fortalte, at han havde ligget syg hjemme i Danmark over 1½ Aar, og var nu af Familien hjulpet i Vej med Galeasen, og dette var den første Tur.

Fartøjet er nu under Udlosning, for at Lækagen kan blive undersøgt og om muligt udbedret.

Losningen skal gaa meget sent, da hver enkelt Flaske maa tømmes for sit Indhold af Søvand.

Med Skruedampskibet „Venus“, bygget af Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri for Regning Dampf-schiffahrts Gesellschaft „Neptun“ i Bremen, foretoges den 2. ds. officiel Prøvetur i Sundet. Skibet, der er bygget helt af Staal til Germanischer Lloyds højeste Klasse, er 170' 0" langt i Hoveddækket, 26' 0" bredt og 9' 6" dybt i Rummet og forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation. Paa Prøveturen indicerede Maskinen normalt 320 Hestekraft, og der opnaaedes en Fart af 9¼ Mil med et Kulforbrug af kun 0,7 Kilo pr. I.H.K.

Det jysk-engliske Dampskibsselskab og Randers Dampskibsselskab ere nu sammensluttede. Det ny Selskab overtager Randers-Selskabets Skibe „Niord“, „Tyr“, „Jyden“ og „Frejr“ til en Vurdering af 400,000 Kr. samt Selskabets Reservefond, 135,000 Kr.; Aarhus-Selskabets Skibe „Hengest“, „Orrik“ og „Octa“ overtages til en Vurdering af 265,000 Kr.; Reservefondet er ogsaa her 135,000 Kr. Det ny Selskabs Aktiekapital bliver 1 Mill. Kr., hvoraf Randers-Selskabet faar 470,000 Kr., Aarhus-Selskabet 350,000 Kr.; de resterende 180,000 Kr. beholder Selskabet foreløbig som uafsatte. Administrerende Direktør bliver en Søn af Mægler Andersen i Randers.

Den svensk-norske Konsul i Neapel har indberettet om en afden derværende Appellations-Domstol afsagt Kendelse, der fortolker den sædvanlige Klausul i Kul-Certepartierne: „Charterers to effect the discharging of the cargo, steamer paying current rate of port, not exceeding . . . and providing steam, steam winches, winchmen, gins and falls“ derhen, at Ladningsmodtageren skal bestride de med Lejen af Kurve, Skovle o. desl. forbundne Omkostninger. (Svensk Eksport).

Under brasiliansk Flag. Skonnert „Fortuna“, Kapt. H. Jensen af Fanø, har — begrundet paa, at Kystfarten paa Brasilien med fremmede Skibe ikke er tilladt — skiftet Flag og gaar nu foreløbig i Kystfart under brasiliansk Flag.

Almindelig dansk Vare- og Industrielotteris 6. Trækning begynder Onsdag den 15. Septbr. I Henhold til Planen bortspilles i denne Trækning Gevinster til Værdi 285,307 Kroner, fordelte paa 20,500 Gevinster, saaledes at der falder 1 Hoved- og 2 Præmiegevinster for hver Gevinst, der udtrækkes i Klasselotteriet med mindst 100 Kr. Værdi, endvidere 5000 Inskudsgevinster, der tilfalde de Nummere, der i Klasselotteriet hver faa en Gevinst paa 50 Kr., 500 Ekstragevinster, nemlig 350 Stkr. efter den største og 150 Stkr. efter den næststørste Gevinst og en Tillægspremie paa 1250 Kr., 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 mod Aflevering af Gevinstsedlerne og at Trækningslisten udleveres gratis hos den Kollektør, hvor Lodsedlen er købt.

Som sædvanlig kunne Gevinsterne ombyttes efter de Vindendes Ønsker med andre Genstande af dansk Tilvirkning og af lige Værdi.

### Ugens Havarier.

Imperial, Dmpsk. af Kiel, er den 1. Septbr. indbragt med knækket Skrueaksel til Frederikshavn af Dmpsk. Ceres af Kbhvn. Skibet er beslaglagt for en Bjærgeløn af 36,000 Kr.

Carl, Brig af Aalborg, Larsen, kom d. 3. Septbr. paa Rejsen fra Newcastle til Helsingfors med Kul paa Grund paa Sandrevet ved Dragør. Flot med Assistance af Svitzers og fortsat Rejsen.

Marie, Galease af Dragør, er d. 3. Septbr. paa Rejsen fra Frihavnen til Stolpemünde med Majs strandet ved Stevnus. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt hertil meget læk. Losser og reparerer.

Prospect, Barkskib af Arendal, kom d. 2. Septbr. paa Grund paa Hittarp Rev. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Helsingborg med megen Skade i Bunden.

Livonia, Dmpsk. af Kbhvn., ankom d. 4. Septbr. hertil paa Rejsen fra Riga til Amsterdam med Trælast. En Del af Lasten maatte losses og omstuves, da den havde forskudt sig.

Baron Glanus, Dmpsk. af Glasgow, kom d. 5. Septbr. paa Rejsen fra Blyth til Kronstadt med Kul paa Grund i Flinterenden. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt hertil.

Lovise, Skonnert af Svendborg, kom d. 1. Septbr. paa Rejsen fra England til Lemvig med Kul paa Grund i Thyborønkanalen. Flot med Assistance og indbragt til Lemvig fuld af Vand.

Marie Lovise, 3/m. Skonnert af Esbjerg, der paa Rejsen fra Maracaibo til Hamburg indkom stærkt havareret til Arix Cayes, maa betragtes som Vrag. En Del Inventar er solgt ved Auktion.

Anes Minde, Skonnert af Vejle, er grundstødt ved Ebeltoft. Skibet er lækt.

Thana, russisk Barkskib, er den 5. Septbr. paa Rejsen fra Søderholm i Ballast strandet syd for Rønne og er Vrag. Mandskabet er reddet.

Kjerteminde, Dmpsk. af Hobro, fik paa Rejsen fra Hobro til Nykjøbing Falster med Cement knækket sin Skruakse. Dmpsk. Vejle har slæbt Skibet til Aarhus, hvor det faar en ny Akse.

### West Hartlepool.

„Norg. Sjøft“ har fra „flere skandinaviske Skibsførere modtaget følgende:

Iblandt vore ærede Kolleger vil det vistnok være bekendt, hvilke sørgelige Forhold, der findes i West Hartlepool, i Særdeleshed for trælastede Skibe, og vi finder, det er paa Tide at tage Ordet desangaaende, saaledes som Forholdene i den sidste Tid har været. Skibe, kommende dertil med Trælast, faar, om deres Certepartier er nok saa rene, straks den Trøst, at de maa losse efter Kutymen, — nemlig selv stable Dækslasten paa Kaien og siden levere en Mand ved Siden af Modtagerens for Rumlasten, som ofte fordres besørget et langt Stykke ind paa Kaien. Tør vi bede Dem, Nordisk Skibsfører-Forening, eller andre i Søfarten interesserede, godhedsfuldt i Deres ærede Blade oplyse om følgende:

Findes der i det hele taget nogen Kutyme i West Hartlepool, og hvorledes lyder den Lov?

Hvorledes bør en Skibsfører forholde sig, som har et rent Certeparti, (Købmanden leverer Lasten frit til og fra Skibssiden). Er han uagtet sit Certeparti tvungen til at følge Kutymen?

NB. Efter hvad vi erfarer, vil en Skibsfører, der henvender sig til sin der betalte Agent (Mægleren) kun finde en daarlig Raadgiver, hvorfor de bedes godhedsfuldt oplyse om de rette Forhold, da Tiderne nu fordre Sparsommelighed paa alle Omraader, og om muligt den nu eksisterende Kutyme kan blive bekæmpet.

West Hartlepool, den 15. Aug. 1897.

Bladets Redaktion svarer hertil:

At der i West Hartlepool eksisterer en lokal Kutyme som nævnt, hvad vi ikke kender til, maa det blive Modtagerens Sag at bevise.

Hvis forøvrigt Certepartiet er sluttet med norsk Befragter, og intet i dette er vedtaget om Kutymen, er Skibet ikke bundet af denne, men kan holde sig til den norske Søfartslov (§ 136).

## Søulykker i Juli Maaned 1897.

(Efter Meddelelse fra Bureau Veritas.)

### Sejlskibe.

11 amerikanske, 1 østerrigsk, 15 britiske, 1 chilensk, 3 danske, 2 hollandske, 9 franske, 2 tyske, 2 italienske, 7 norske, 2 russiske, 1 spansk, 4 svenske; ialt 60.

### Dampskibe.

1 belgisk, 7 britiske, 2 franske, 2 tyske, 1 japanesk, 1 norsk; ialt 14.

### Aarsager til Forlisene.

#### Sejlskibe.

Stranding 21, Kollision 7, Ild 1, Sunkne 10, Kondemnation 13, Savnede 8; ialt 60.

#### Dampskibe.

Stranding 9, Kollision 2, Sunkne 1, Forladte 1, Kondemnation 1; ialt 14.

*Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.*

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Alexandra, Rohde, ankom til New Orleans 6. Septbr., bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Malaga 7. Septbr., bestemt til Cadiz. — Antwerpen, Møller, afgik fra Smyrna 2. Septbr., bestemt til Kbhvn. og St. Petersburg. — Castor, Madsen, ankom til Barcelona 2. Septbr., bestemt til Genua, Livorno, Neapel, Bari, Messina og Algier. — Chr. Broberg, Harder, ank. fra Salo 6. Septbr., bestemt til Barcelona. — Dagmar, Gade, afgik fra Southampton 5. Septbr., bestemt til Almeria. — Douro, Brabrand, ankom til Kbhvn. 6. Septbr., bestemt til Riga. — Georgios I, Kihl, ankom til Denia 6. Septbr., bestemt til Malaga og Cadiz. — I. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Lissabon 31. August, bestemt til Kbhvn. — Kiew, Rabe, ankom til Bordeaux 28. August, bestemt til La Rochelle og Kbhvn. — Kursk, Staal, afgik fra St. Petersburg 7. Septbr., bestemt til Cronstadt og Transgund. — Leopold II, Kruse, afgik fra Kbhvn. 8. Septbr., bestemt til Piræus, Batum og Odessa. — Louisiana, Jensen, afgik fra New-Orleans 19. Aug., bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Antwerpen 30. August, bestemt til Kbhvn. og St. Petersburg. — Nicolai II, Jespersen, ankom til Antwerpen 6. Septbr., bestemt til St. Petersburg. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Antwerpen 6. Septbr., bestemt til St. Petersburg. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Antwerpen 5. Septbr., bestemt til St. Petersburg. — Tejo, Fenger, afgik fra Southampton 3. Septbr., bestemt til Oporto og Lissabon. — Tomsk, Andersen, afgik fra Kbhvn. 7. Septbr., bestemt til Antwerpen. — Vesuv, Norden, ankom til Riga, bestemt til Oporto og Lissabon. — Viking, Jørgensen, afgik fra Southampton 3. Septbr., bestemt til Canariske Øer. — Xenia, Ingerslev, ankom til Batoum 4. Septbr., bestemt til Novorossisk og Odessa. — Kentucky, Caroc, ankom til St. Petersburg 31. August, bestemt til Rotterdam.

Anglo Dane, Olsen, afgik fra Antwerpen 5. Septbr., bestemt til Kbhvn. og Libau. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Trondhjem 5. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Riga 7. Septbr., bestemt til Antwerpen. — Ceres, Corfitzon, afgik fra Helsingør 6. Septbr., bestemt til Libau. — Charkow, Fischer, ankom til Kbhvn. 6. Septbr., bestemt til Libau. — Christian IX, Møllerup, afgik fra London 5. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Christiansund, Bay Schmidt, ankom til Kbhvn. 5. Septbr., bestemt til Stettin. — Constantin, Bloch, ankom til Kbhvn. 6. Septbr., bestemt til London. — Frederik, Harboe, ankom til Pillau 6. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Georg, Petersen, ankom til Libau 7. Septbr., bestemt til London. — Jolantha, Paaske, pass. Skagen vestg. 6. Septbr., bestemt til Liverpool. — Kasan, Thomsen, ankom til Pillau 29. August, bestemt til Kbhvn. — Laura, Christiansen, ankom til Leith 7. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Louise, Getsche, ankom til Hull 6. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Minsk, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 3. Septbr., bestemt til Stettin. — Morsø, Frisenette,

ankom til Havre 7. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Moskov, Petersen, afgik fra Vliëssingen 7. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til St. Petersburg 24. Aug. — Nordjylland, Hansen, ankom til Antwerpen 2. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til London 6. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Pregel, Egdjussen, ankom til Hull 7. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Romny, Lind, ankom til Libau 3. Septbr., bestemt til Kbhvn. og Hull. — Thyra, Ryder, ankom til Kbhvn. 2. Septbr., bestemt til Island. — Valdemar, F. Sørensen, ankom til Riga 6. Septbr., bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, H. P. Sørensen, afgik fra Riga 3. Septbr., bestemt til Antwerpen. — Maja, Jacobæus, ankom til Kbhvn. 6. Septbr., bestemt til Danzig. — Ella, Erichsen, afgik fra Kbhvn. 6. Septbr., bestemt til Hamburg.

Ficaria, I. V. Fenger, afgik fra Kbhvn. 9. Septbr., bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Koføed, afgik fra Newcastle 7. Septbr., bestemt til Odense. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 8. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 8. Septbr., bestemt til Newcastle via Svendborg—Horsens og Aalborg. — Kronen, J. Borries, afgik fra Odense 9. Septbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 8. Septbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebælt, J. P. Bay, afgik fra Newcastle 7. Septbr., bestemt til Nakskov. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 7. Septbr., bestemt til Aarhus.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Kronstadt 28. August, ankom til Amsterdam 5. Septbr. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Kbhvn. 4. Septbr., ankom til Riga 7. Septbr. — Svend, Chr. Holst, ankommet til Amsterdam fra St. Petersburg. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Blyth 28. August, ankom til Libau 2. Septbr. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Blyth 28. August, ankom til Kronstadt 3. Septbr. — Danmark, Th. Heintzelmann, afgik Jacobstad 7. Septbr., bestemt til Rouen. — Ragnar, Aug. S. Hveysel, afgik fra Oscarshamn 28. Aug., ankom til London 3. Septbr. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Grimsby 27. Aug., ankom til Kronstadt 2. Septbr. — Magnus, W. Aaris, afgik fra St. Petersburg 25. August, ankom til Rotterdam 1. Septbr. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Stettin 4. Septbr., bestemt til Gl. Karleby. — Olaf, C. A. Jørgensen, afgik fra Zaandam 1. Septbr., ankom til Sunderland 2. Septbr.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, J. Jørgensen, afgik fra Rotterdam 27. August, ankom til St. Petersburg 4. Septbr. — A. Shukoff, P. Stoltenberg, afgik fra Newcastle 4. Septbr., bestemt til Kronstadt. — Johan Siem, F. Løffer, afgik fra Methil 29. August, ankom til Kronstadt 4. Septbr. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Dunkirk 2. Septbr., ankom til Blyth 3. Septbr. — H. Klitgaard, I. Rasmussen, afgik fra Kronstadt 26. August, ankom til Rotterdam 4. Septbr. — Russ, Chr. Jensen, afgik fra Kronstadt 28. August, ankom til Rotterdam 4. Septbr.

**Heimdæl.** Anine, J. Møller, afgik fra Aarhus 4. Septbr. — Kamma, B. C. Jørgensen, afgik fra Riga 3. Septbr. — Helga, H. C. Lagesen, ankom til Kbhvn. 4. Septbr. — Martha, A. W. Knudsen, ankom til Skutskær 31. August.

**Urania.** Sirius, C. P. Jensen, ankom til Burntisland 2. Septbr. — Saturn, Hansen, ankom til N. Kalix 7. Septbr. — Pallas, J. Christiansen, afgaaet fra Sunderland 1. Septbr., bestemt til Cronstadt.

**Nordsøen.** England, Petersen, afgik fra Windau 3. Septbr. — Finland, Pii, afgik fra Grangemouth 1. Septbr., ankom til Kbhvn. 5. Septbr. — Rusland, Albrechtsen, ankom til St. Petersburg 5. Septbr. — Skotland, Branth, ankom til Libau 3. Septbr. — Tydskland, Jørgensen, ankom til Windau 9. Septbr. — Nordland, Svendsen, ankom til Ghent 4. Septbr.

**Anglo Dane.** Swarland, Andresen, ankom til Rotterdam 4. Septbr.

**Norden.** Nordkap afgik fra Barry 28. August, bestemt til Baltimore. — Nordboen ankom til Sharpness 26. Aug. fra Kemi. — Nordstjernen ankom til Tunis 27. August fra Oran.

**Esbjerg.** Nautik, Meinertz, ankom til Antwerpen 6. Septbr. — Neptun, Jessen, afgik fra Esbjerg 1. Septbr., ankom til Vestervig 5. Septbr. — Nerma, Degn, afgik fra Methil 6. Septbr., bestemt til Esbjerg. — Nordsøen, Schmidt, afgik fra Antwerpen 6. Septbr., bestemt til Esbjerg.

**Østersøen.** Yrsa, B. Larsen, afgik fra Stettin 30. August, ank. til Peterhead 3. Septbr. — Rita, A. P. Skov, afgik fra Londen 5. Septbr., ankom til Hull 6. Septbr. — Patria, C. Andersen, afgik fra Riga 30. Aug., ankom til Amsterdam 6. Septbr. — Cimbria, L. Storm-Hansen, afgik fra St. Petersburg 2. Septbr., bestemt til Dunkerque.

**Union.** Olga, P. J. Jørgensen, afgik fra St. Petersburg 30. August, ankom til Helsingborg 4. Septbr. — Anglia,

Edw. Erichsen, afgik Kjøbenhavn 2. Septbr., ankom til Riga 4. Septbr. — Scotia, H. Nielsen afgik fra Archangelsk 19. August, ankom til Garston 2. Septbr. — Frisia, N. N. Fisker, afgik fra Amsterdam 2. Septbr., ankom til West-Hartlepool 4. Septbr. — Gallia, N. L. Nielsen, afgik fra St. Petersburg 27. August, ankom til Rotterdam 4. Septbr.

**Kjøbenhavn.** Jylland, H. Jensen, afgik fra Blyth 1. Septbr., ankom til Kbhvn 4. Septbr. — Fyen, P. Hansen, afgik fra Kbhvn. 3. Septbr., ankom til Riga 5. Septbr. — Hafnia, O. Sørensen, afgik fra Dordrecht 2. Septbr., ankom til Grangemouth 5. Septbr. — Russia, A. Rasmussen, afgik fra Boness 3. Septbr., ankom til Kbhvn. 6. Septbr. — Carl Hecksher, A. G. Starck, afgik fra Dordrecht 28. August, ankom til Riga 2. Septbr. — Dania, C. Troensegaard, afgik fra Newcastle 28. August, bestemt til Louisburg. — Normannia, A. Rasmussen, afgik fra St. Petersburg 5. Septbr., bestemt til Rotterdam.

**Danmark.** Rolf, Hahn, ankom til Svinemünde 7. Septbr. — Thorvaldsen, Pii, afgik fra Reval 3. Septbr., bestemt til London. — Absalon, Predbjørn, ankom til Blyth 5. Septbr. — Ansgar, Larsen, afgik fra Rotterdam 5. Septbr., bestemt til Grangemouth. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Reval 3. Septbr., bestemt til Rotterdam. — Hamlet, Reese, afgik fra Riga 31. Aug., bestemt til Calais. — Helge, Matthiessen, ankom til Åbo 5. Septbr.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, afgik fra Grangemouth 3. Septbr., ankom til Kbhvn. 6. Septbr. — Agnete, Jensen, afgik fra Kbhvn. 2. Septbr., ankom til Riga 4. Septbr. — Hermia, Sørensen, afgik fra Ghent 2. Septbr., ankom til Burntisland 6. Septbr. — Alice, Kraemer, afgik fra Riga 3. Septbr., bestemt til Ghent. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Methil 6. Septbr., bestemt til Kiel. — Bornholm, Petersen, afgik fra Riga 4. Septbr., bestemt til Dunkirk. — Ajax, Brorsen, afgik fra Boness 4. Septbr., ankom til Tuborg 7. Septbr. — Göteborg, Madsen, ankom til Norrköping 6. Septbr. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Libau 2. Septbr., ankom til Stockholm 4. Septbr. — Nauta, Steen, afgik fra Grangemouth 1. Septbr., ankom til Kiel 6. Septbr. — Rønne, Hintze, afgik fra Kjøge 3. Septbr., ankom til St. Petersburg 7. Septbr. — Marstrand, Lund, ankom til Landskrona 5. Septbr. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Libau 3. Septbr., ankom til Stockholm 5. Septbr.

**Dannebrog.** Amalienborg, Schultz, afgik fra Kronstadt 8. Septbr., bestemt til London. — Christiansborg, Petersen, ankom til Sundsvall 7. Septbr. — Frederiksborg, Kühl, ankom til Ørnskjoldsvik 1. Septbr. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Calais 1. Septbr. — Rosenborg, Fischer, ankom til Calais 3. Septbr. — Uranienborg, Olsen, afgik fra Kotka 8. Septbr., bestemt til Dieppe. — Jomsborg, Schultz, ankom til Kjøbenhavn 2. Septbr. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Kramfors 5. September, bestemt til Honfleur.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Jægersborg, Andersen, ankom til Bure 7. Septbr. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Burntisland 4. Septbr., bestemt til Stockholm. — Skodsborg, Jensen, ankom til Borgå 4. Septbr. — Guldberg, Schmidt, ankom til Terneuzen 8. Septbr. — Tuborg, Hveisel, ankom til Kronstadt 7. Septbr., bestemt til Kubikenborg.

**Thingvalla.** Amerika, Thomsen, afgik fra Kjøbenhavn 7. September, bestemt til New-York. — Island, Skjødt, afgik fra New-York 28. Aug., bestemt til Kjøbenhavn. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kristianssand 27. August, bestemt til New-York.

### Sejlskibe.

**Fans. Nordby.** Sixtus, Lassen, sejlet fra Manila 26. Aug. til London. — Anna, Clausen, ankom til Falmouth 30. Aug. fra Rio Grande, beordret til Hamburg. — Erna, Thomsen, sejlet fra Santos 4. Septbr. til Jaksonvilla. — Dorane, Rødgaard, ankom til Porto Plato 11. Aug. fra Barbados. — Professor, Beck, sejlet 31. Aug. fra Delagoa Bay til Nikaty (Ny Caledonien). — Gladstone, Christiansen, udfor Hanstholm 23. Aug. fra Skutskjær til Algoa Bay. — Ines Røhl, Jessen, sejlet fra Hamburg 1. Septbr. til Santos. — Amete, Nielsen, sejlet fra Montevideo 31. Aug. til Tahiti. — Rosa, Brinck, passeret Vliessingen 28. Aug. til Cardiff. — Medor, Svarrer, passeret Pauillac 29. Aug. til Cardiff.

**Fans. Sønderho.** Mary, Lydom, ankom til Methil 1. Septbr. fra Halmstad. — Helene, Kristjansen, ankom til Rosaria 31. Aug. fra Tyber. — Eliza, Thomsen, passeret Hanstholm paa Rejse til Hernæsand fra Esbjerg.

**Svendborg.** Waldemar, Andreasen, ankom til Stettin 31. Aug. — Dannebrog, Børgesen, ankom til Newcastle 1. Septbr. — Hans Emil, Hansen, ankom til Gefle 1. Septbr. — Elise Bay, Petersen, ankom til Boston 1. Septbr. — Venus, Jensen, ankom til Klintebjerg 1. Septbr. — Johanne,

Jensen, ankom til Sundsvall 3. Septbr. — Brochenhuus Schack, Rasmussen, ankom til St. Petersburg 3. Septbr. — Lilly, Rasmussen, ankom til Christiania 4. Septbr. — Peter, Jørgensen, ankom til Libau 4. Septbr. — Skirner, Nielsen, ankom til Boulogne 4. Septbr. — Skjold, Larsen, ankom til Umeå 4. Septbr. — Psyche, Hansen, ankom til St. Petersburg 5. Septbr. — Kirstine, Dam, ankom til St. Petersburg 5. Septbr. — Anna Kirstine, Frantsen, ankom til Skeletå 5. Septbr. — Brage, Jørgensen, ankom til Middelfart 5. Septbr. — Rasmus, Jensen, ankom til Cardiff 6. Septbr. — Astræa, Rasmussen, ankom til Uleåborg 5. Septbr. — Christine, Rasmussen, ankom til Svendborg 3. Septbr. — Union, Rasmussen, ankom til Svendborg 4. Septbr. — Estrup, Madsen, ankom til Svendborg 3. Septbr. — Niord, Svennevig, ankom til Kbhvn. 2. Septbr., bestemt til Umeå.

**Rønne.** Hermod, Grønvald, ankom til Nakskov 30. Aug. — Ane Cathrine, Hørmansen, ankom til Kbhvn. 31. Aug. — Neptun, Jensen, ankom til Kbhvn. 3. Septbr. — Kastor, Clausen, ankom til Kalmar 4. Septbr.

**Aalborg.** Svanen, H. C. Jensen, afgik fra Aalborg 23. Aug. — Kirstine, I. K. Jensen, ankom til Hals 26. Aug. — Carl, L. D. Larsen, afgik fra Newcastle 27. Aug. — Caroline Smith, I. P. Ægdiussen, afgik fra Sundsvall 31. Aug.

### Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich 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.

**Nordsøen. Graadyb. Esbjerg.** Den 15de Sept. 1897 forandres Signalerne for Adgang til og Afgang fra *Esbjerg* Forhavn og Dok og gives fremtidig saaledes:

1. Fra den øverste Raa paa Signalmasten paa det V.-lige Dokdige:  
Til Forhavnen:

a) Om Dagen:  
Ingen Kugle hejst betyder, at intet udefra kommende Fartøj maa løbe ind i Havnen.  
En Kugle under den ene Raanok betyder, at Passagerfartøjer maa løbe ind, men ikke andre Fartøjer.  
To Kugler, én under hver Raanok, betyder, at Adgangen er fri for alle Fartøjer.

b) Om Natten:  
De samme Signaler gives med grønne Lanterner.  
Til Dokken:

a) Om Dagen:  
Et blaat Flag hejst paa Masten betyder, at Dokslusen er passabel.  
Om Natten er Dokslusen ikke tilgængelig.

Intet Fartøj maa forlade Havnen eller kaste los fra Kajerne, naar et af ovennævnte Signaler for Adgang til Havnen er vist.

2. Fra en ny oprejst Signalmast paa Ø.-Enden af den S.-lige Forhavns-Kaj:

a) Om Dagen: En Kugle betyder, intet Fartøj maa forlade Havnen eller kaste los fra Kajerne.

b) Om Natten: Det samme Signal gives med en grøn Lanterne.

Dagen regnes fra Solopgang til Solnedgang; Natten fra Solnedgang til Solopgang.

**Store-Bælt. Langelands Ø.-Kyst.** I Løbet af 1897 forandres *Tranekjær* Fyr til et hvidt Lynfyr, der hver 20 Sekunder viser Tre-Lyn, Lyn  $\frac{1}{10}$  S., Mørke  $\frac{3}{10}$  S., Lyn  $\frac{1}{10}$  S., Mørke  $\frac{3}{10}$  S., Lyn  $\frac{1}{10}$  S., Mørke  $\frac{11}{10}$  S. Flammens Højde: 45 Fod. Synsviddens:  $11\frac{1}{2}$  Kml. Lysævnens: 20 Kml. Fyret vises fra et 27 Fod højt, hvidt, firkantet Taarn med graat Tag, der ligger 50 Alen N.  $73^{\circ}$  V. fra det nuværende Fyr.

Det nye Fyr vil inden Forandringen iværksættes kunne brænde til Forsøg.

**Østersøen. Bornholm.** I Rønne betales for Fremtiden kun Lodspenge af Skibe, som benytte Lodshjælp.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Finland. Finske Bugt. Ekenäs. Kraknäs.** Ved Ø.-Enden af Revet, der strækker sig  $\frac{2}{3}$  Kbl. ud fra *Kraknäs*, er i 17 Fod Vand udsat en rød og hvid Stage med en opadvendt over en nedadvendt Kost.  $59^{\circ} 57' 42''$  N. Br.  $23^{\circ} 24' 57''$  Ø. Lgd.

**Tyskland. Neufahrwasser.** Bark „*Drafn*“ er sunken i 22 Fod Vand 2,000 Alen NV. for Fyret paa *Neufahrwasser* Ø.-Mole. Vraget er afmærket som Skibe, der ikke kunne manøvrere.

Ved *Swinemünde* er Stormsignalet flyttet til Havnens Ø.-Side tæt neden for Dampfærgens Anlægsplads. 53° 54' 28" N. Br. 14° 16' 24" Ø. Lgd.

**Stettiner Haif.** Paa *Newwarp* N.-lige Bro er tændt et Fyr, der viser hvidt Lys mod N. 32° V., rødt Lys mod N. 58° Ø. og grønt Lys mod S. 58° V. Brændetid: 1ste Okt.—1ste April.

**Stettin. Kaiserfahrt.** Udenrigsministeriet meddeler: Saa længe Dampskibet „*Kaiser Wilhelm der Grosse*“ staar paa Grund i *Kaiserfahrt*, kan Stedet kun passeres af Skibe med indtil 15 Fods Dybgaende.

### Kattegat og Skagerrak.

**Norge. Tønsbergfjord.** Den 1ste Sept. 1897 ere følgende Fyrlamper tændte i *Tønsbergfjord*:

*Tenvikskjær* viser Lys med Formærkelser. Den lyser fra N., gennem V. og S. til S. 25° Ø., fri V. om *Bjørnehoved*. Lyset er rødt fra S. 5° Ø. gennem S. og V. til N. 78° V., over *Veierland* og *Haaholmen*, forøvrigt hvidt. 59° 10' 15" N. Br. 10° 22' 15" Ø. Lgd.

*Kausen* viser Lys med Formærkelser. Den lyser fra S. 10° V., gennem V. og N. til N. 30° Ø. Lyset er rødt fra S. 10° V. til S. 17° V., fri V. om Grunden ved *Holmen*, forøvrigt hvidt. 59° 12' 45" N. Br. 10° 22' 25" Ø. Lgd.

Brændetid: 15de Juli—31ste Maj.

Fyrlamperne paa *Furuodden* i *Verjesundet*, paa *Munke-rakke* og paa *Smørberg* antages at blive tændte i September 1897.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordsøen.** Den 27de August. 53° 27' N. Br. 0° 29' Ø. Lgd., c. 15 Kml. S. 63° Ø. fra *Spurn*, et sunket Vrag. To Master vare over Vandet.

**Holland. Zeegat van Texel.** I *Marsdiep* ligger Stumpstønde Nr. 12 med afkortet Kegle, *Doode Hond*, paa 52° 59' 55" N. Br. 4° 48' 5" Ø. Lgd. Stumpstønden, uden Nummer, med Kryds ligger paa 53° 0' 17" N. Br. 4° 48' 38" Ø. Lgd. Grunden *Doode Hond* ligger helt inden for Stumpstøndelinien.

**Zuiderzee.** Dybden paa Barren i *Scheurraak* er ved den sorte Kuglestønde Nr. 3 med Diamant, *Riepel*, og den ved samme liggende sorte Vager med afkortet Kegle 12 Fod, ved Spidstønde Nr. 1 10½ Fod og midt imellem disse Tønder 8½ Fod.

**Umuiden.** V. for den nye Sluse ved *IJmuiden* ligger det grønne, faste Fyr paa N.-Kysten paa 52° 28' 1" N. Br. 4° 35' 34" Ø. Lgd. Flammens Højde: 29 Fod. Synsvidden: 2 Kml. Fyret vises fra en graa, 18 Fod høj Pæl.

Det røde, faste Fyr er anbragt c. 150 Alen N. 68° Ø. fra det grønne Fyr paa 52° 28' 2" N. Br. 4° 35' 39" Ø. Lgd. Flammens Højde: 40 Fod. Synsvidden: 2 Kml. Fyret vises fra en graa, 18 Fod høj Pæl.

Det hvide, elektriske Blinkfyr mellem den nye og den gamle Sluse er forandret og viser hver 5 Sekunder Lyn i ¾ S., Mørke i 4½ S.

**Nieuwe Rotterdammen Waterweg. Rozenburg.** En Grund med 18 à 19 Fod Vand har dannet sig midt i Farvandet, Ø. for *Rozenburg*, ud for *Vergulde Hand*.

Fyrskibet „*Noord-Hinder*“ ligger paa 51° 37' 6" N. Br. 2° 38' 4" Ø. Lgd.

**England.** Paa *Downs* ere følgende Tønder flyttede og ligge nu saaledes:

Lystenden „*Elbow*“ i 37 Fod Vand, 2,7 Kml. S. 66° Ø. fra *Neptunes Tower*, *Whiteness*, og fra Fyret paa *Ramsgate* Ø.-lige Molehoved i N. 50° Ø. 51° 22' 5" N. Br. 1° 30' 30" Ø. Lgd.

Den sorte Spidstønde *N. W. Bunt*, der nu igen hedder *West Goodwin*, i 47 Fod Vand, fra *Deal Castle* i N. 55° Ø. 3, Kml. og fra Fyret paa *Ramsgate* Ø.-lige Molehoved i S. 26° Ø.

Den sorte Spidstønde *Bunt Head*, der nu igen hedder *Goodwin Fork*, i 36 Fod Vand, fra *Deal Castle* i N. 74° Ø., 2,8 Kml. og fra Fyret paa *Ramsgate* Ø.-lige Molehoved i S. 20° Ø.

**Yarmouth.** Grunden *Middle Cross Sand* er tiltagen N. efter, den mindste Dybde er nu 18 Fod, Springtids Lavvande. Man skal passere Grunden mellem Tønderne *North East Cross Sand* og *East Cross Sand*, der ligger paa 52° 32' 14" N. Br. 1° 47' 12" Ø. Lgd.

### Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**Frankrig. Bréhat. La Horaine.** I 1897 tændes paa Taarnet paa *La Horaine* et hvidt Lyntyr, der viser Tre-Lyn hver 8 à 13 Sekunder, saaledes at Formærkelserne mellem Lynene i Gruppen altid er en Tredjedel af Formærkelserne mellem Grupperne. Flammens Højde: 31 Fod. Lysævnene: 13 Kml. Linse-apparat. Fyret vises fra et Taarn, 36 Fod højt over Højvande. Fyret kan brænde til Forsøg.

Nærmere Meddelelse senere.

**Baie de Lannion. Ile Grande.** I Løbet, der fører til *Toimot*, er opført:

1. Paa Klippen *Carrec-ar-Merg* et sort Taarn med Cylinder, 27 Fod højt over Højvande. 48° 47' 33" N. Br. 3° 35' 26" V. Lgd.

2. Paa Klippen *Carrec-ar-Gentil* en sort Baake med Cylinder, 12 Fod højt over Højvande. 48° 47' 23" N. Br. 3° 35' 40" V. Lgd.

Paa *Beg-ar-Rolland*, Øen *Morville* SV.-Pynt, er opført en sort Baake med Cylinder, 11 Fod høj over Højvande. 48° 48' 42" N. Br. 3° 33' 55" V. Lgd.

**England.** I *Solent Channel* er den sort og hvid lodret stribede Stumpstønde *South Bramble* flyttet og ligger nu i 48 Fod Vand, fra *Norris Castle* i N. 9° V., 1,3 Kml. og fra *Needs Oar Point* i N. 83° Ø. 50° 47' 0" N. Br. 1° 16' 30" V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Penmarch SSØ. La Jument.** En sort Jærnbæke med Cylinder, 9 Fod høj over Højvande, er opført paa *La Jument*. 47° 46' 46" N. Br. 4° 21' 45" V. Lgd.

**Penmarc'h eller Eckmühl.** I Oktober 1897 slukkes *Penmarc'h* Fyr og samtidig tændes 200 Alen N. 76° Ø. fra Fyret et hvidt, elektrisk Lyntyr, der hver 5 Sekunder viser Et-Lyn. Flammens Højde: 191 Fod. Lysævnene: 49 Kml. Fyret, der hedder *Eckmühl*, vises fra et ottekantet, c. 200 Fod højt Granittaarn. Fyret kan brænde til Forsøg.

Taagesignal gives fra Fyrtaarnets Galleri med en Sirene, der hver 1½ Minut giver afvekslende Et-Stød af 3 S. Varighed og To-Stød af 3 S. Varighed for hvert Stød og 3 S Pause mellem Stødene. Taagesignalet kan lyde til Forsøg.

Nærmere Meddelelse senere.

**Crac'h.** Tønden *Vanneresse* Nr. 7 er ombyttet med en sort Spidstønde Nr. 3. 47° 34' 55" N. Br. 3° 1' 10" V. Lgd.

**Forenede Stater i Nordamerika. Connecticut. Connecticut River.** Ved *Whalebone Creek* er tændt to røde, faste Ledefyr. Flammens Højde: 34 og 28 Fod. Forfyret vises fra en rød Pæl, ⅙ Kml. neden for Mundingen af *Creeken*, c. ⅙ Kml. N. 52° Ø. fra *Chester Rock* Fyr. Bagfyret vises fra en rød Pæl, ca. 150 Alen N. 15° V. fra Forfyret og N. 49° Ø. fra *Chester Rock* Fyr.

**Connecticut. Captain Harbor. Red Rock.** En Stage med rød Cylinder er anbragt paa *Red Rock*, fra *Goose-Island* S.-Ende i S. 42° V. og fra Stagen paa *Hen and Chickens* i N. 25° V.

**Delaware. Fenwick Island Shoal.** Den rød og sort vandret stribede Stumpstønde ved Vragene af „*Brinkburn*“ og „*Siam*“ er inddragen.

**Maryland.** Fyrskibet „*Fenwick Island Shoal*“ Nr. 52 er igen udlagt paa Station.

**Patapsco River.** En rød og sort vandret stribet Spirtønde er i 12 Fod Vand udlagt ved *Colgate Creek* Udlob i *Patapsco River*, fra *Fort Carroll* Fyr i N. 13° V. og fra *Lazaretto Point* Fyr i S. 64° Ø.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italien. Salerno.** Den 1ste Sept. 1897 inddrages *Manfredi* Fyrskib, som viser grønt Fyr, midlertidig paa Grund af Eitersyn.

**Østerrig-Ungarn. Istrien. Grunden Leme.** En Tønde med hvid Ballon er i 16 Fod Vand udlagt ½ Kbl. V. for 10 Fods Grunden *Leme*, c. 8 Kbl. V. for Indløbet til *Leme Kanal*. 45° 7' 36" N. Br. 13° 35' 15" Ø. Lgd.

**Zuri Kanal. Prascica.** En Stage med hvid Ballon er anbragt paa *Prascica*, i Kanalen mellem *Zuri* og *Kakan*. 43° 40' 38" N. Br. 15° 38' 36" Ø. Lgd.

**Dalmatien. Øen Provicchio.** Mellem Fastlandet og Øen *Provicchio* er udlagt et Telegraf-Kabel. Ved Landingsstederne er Kablet afmærket med 10 Fod høje, graa Huse, hvorpaa er malet et opadvendt Anker. Det er forbudt at ankre paa den Strækning, hvor Kablet ligger.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Alabama. Mobile Bay.** I den gravede Rende i den nedre Del af *Mobile Bay* er den nedre Lystønde ombyttet med *Middle Ground* Tønde Nr. 6, en rød Spidstønde, der ligger i 23 Fod Vand.

**Mississippi. Ship Island Harbor. Main Channel** over *Ship Island* Barre tilsander. Dybgaende Skihe maa nu gaa gennem *South Channel*.

Paa Øens NV.-Side er anbragt en Vandstandsmaaler, der angiver Dybden paa *Yderbarren*.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
<b>Dampskibs Aktier.</b>				
Foren. Dampskib-Selsk.....	102 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	102 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	102 <sup>3</sup> / <sub>2</sub>	102 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Thingvalla.....			12 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	15
Danmark.....	90 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Norden.....			115 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	116 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn.....			98	98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Carl.....	61 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	61 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	61 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog.....	113 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> 113	113	113 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Skjold.....	80 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	81 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> 81	81	81 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Dampsk. ....			—	—
Østersøen.....			—	—
Nordsøen.....			72	77
Torm.....			85	96
Foren. Bugser-Selsk.....			80	93
Dansk-russisk Dampsk.....			—	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>				
4% foren. Dampsk.....			—	—
5% — —.....			—	—
5% Thingvalla 1880.....			—	—
5% — 1894.....			—	—
5% Norden.....			—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>				
3% Stats.....			—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uopsig. Stats.....			99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	101
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....			93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf.....	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	91 90 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	90 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6 Ser.....			94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	96
4% — — 6.....			96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3.....			92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	93
<b>Aktier.</b>				
Nationalbank.....			158	159
Privatbank.....			122 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	123 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Landmandsbank.....			126 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	128
Handelsbank.....			124	124 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain.....	101 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		101 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	101 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jernsk.....	105		105	106
Sukkerfabr.....	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	91 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier.....	114		114	114 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>

**Vekselkurser.**

	åvista Sælger.	to d. d. Køber.
Hamburg.....	89.00	88.85
London.....	18.14	18.11
Paris.....	72.15	—
Amsterdam.....	150.05	—

**Notering paa Berlins Børs d. 7. Septbr. 1897.**

Russiske Noter.....	216.40
4% Russiske Consols.....	—
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % — Boden Kredit.....	105.60
6% Mexikanske.....	95.60
5% Rumænske Stats.....	101.30
4% — — 1890.....	90.40

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 38,000, „Danmark“ 16,000, „Norden“ 24,000, „Kjøbenhavn“ 18,000, „Carl“ 60,000, „Dannebrog“ 54,000, „Skjold“ 34000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, Ved Stranden 16.

fra

**Alm. dansk Vare- & Industrilotteri.**

**21. Series**

6te Trækning begynder Onsdag den 15de Septbr. 1897.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinsttrække.		Hovedgevinsttrække.		2. Præmiegevinsttrække.	
1 Gevinst paa 1500 Kr.	1 Gevinst paa 4000 Kr.	1 Gevinst paa 1500 Kr.	1 Gevinst paa 1500 Kr.	1 Gevinst paa 1500 Kr.	1 Gevinst paa 1500 Kr.
1 — „ 1000 -	1 — „ 3000 -	1 — „ 500 -	1 — „ 500 -	1 — „ 500 -	1 — „ 500 -
1 — „ 500 -	1 — „ 1500 -	1 — „ 400 -	1 — „ 1000 -	1 — „ 400 -	1 — „ 400 -
1 — „ 400 -	1 — „ 1000 -	1 — „ 300 -	1 — „ 900 -	1 — „ 300 -	1 — „ 300 -
1 — „ 300 -	1 — „ 700 -	1 — „ 200 -	1 — „ 700 -	1 — „ 200 -	1 — „ 200 -
1 — „ 200 -	1 — „ 500 -	7 — „ 100 -	7 — „ 100 -	7 — „ 100 -	7 — „ 100 -
34 — „ 50 -	34 — „ 300 -	34 — „ 50 -	34 — „ 50 -	34 — „ 50 -	34 — „ 50 -
137 — „ 30 -	137 — „ 100 -	137 — „ 30 -	137 — „ 30 -	137 — „ 30 -	137 — „ 30 -
283 — „ 20 -	283 — „ 50 -	283 — „ 20 -	283 — „ 20 -	283 — „ 20 -	283 — „ 20 -
350 — „ 15 -	350 — „ 30 -	350 — „ 15 -	350 — „ 15 -	350 — „ 15 -	350 — „ 15 -
501 — „ 10 -	501 — „ 15 -	501 — „ 10 -	501 — „ 10 -	501 — „ 10 -	501 — „ 10 -
3682 — „ 8 -	3682 — „ 10 -	3682 — „ 8 -	3682 — „ 8 -	3682 — „ 8 -	3682 — „ 8 -

Desuden 5000 Inskudsgevinster à 12 Kr.  
500 Ekstragevinster à 10 —  
og en Tillægspræmie paa 1250 —

Ialt: 20,500 Gevinster,  
hvoraf én med Tillægspræmie.

Det i denne Trækning sidst udtrukne Nummer faar, foruden den paa samme faldne Gevinst, endvidere i Tillægspræmie paa 1250 Kr. I denne Trækning vil henholdsvis mindst 350 og 150 Nummere i Rækkefølge faa Gevinst.

Lodsedler til Trækningen fornyes à 3 Kr. og sælges à 5 Kr. 50 Øre overalt hos Kollektorerne og i Hovedkollektionen, Nørre-voldgade 19, hvor Planen paa Forlangende udleveres gratis.

**CARL KRARUP,**

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“, „J. P. Dillberg“,  
og „Falken“ i Farten

**Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg**

og Mellemstationerne samt

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

**Patent Elastisk Cement**

for Dampkedler etc.

Den beskytter fuldstændig imod Fortøring.  
Bevirker en stor Besparelse af Kedelreparationer.

Leveres i Fustager paa ca. 125 Pd. fra mit Lager,  
26, Pederskræmme.

C. F. Schlüter.

**Holm & Collerup,**  
Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)  
og Frihavnen, Ø.

**Jærnskibs- og Maskinreparationer**  
udføres solidt, hurtigt og billigt.

**NEXØ TØRDOK,**

Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde.

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

**Agentur**  
for udenlandske  
Søassurance-  
Selskaber.

Søforsikringselskabet  
**ØRESUND,**  
MALMØ,  
tegner Forsikringer ved  
**BERGH & OWEN,**  
Kjøbenhavn K.,  
Holmens Kanal 20.  
Telefon 97.  
Telegram-Adr. „Tonny“.

**WM. R. SCHOU.**  
31. HAVNEGADE.  
KJØBENHAVN K.  
Telegramadresse: Rigstelefon:  
Willschou. Nr. 3876.  
GENERALAGENT for  
„**POMERANIA**“,  
See- und Fluss-Versicherungs-  
Gesellschaft i Stettin.

**Bjerre & Rømer,**  
Skibsmæglere.  
Agenter for  
Kullens Enskilda Assurans-  
Förening.

**Café van Zandt,**  
St. Annæ Plads 6,  
Hjørnet af Strandstræde,  
Kjøbenhavn,  
anbefaler sin Restaurant fran-  
çais med alle Aarets  
Specialiteter.  
**H. J. Pedersen.**

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

**HOLGER J. NIELSEN.**  
Lager af Værktøj, Metal & Isenkram for Metal-  
og Jærindustrien.  
**STUDIESTRÆDE 14.**  
Telefon 2597.

**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-Provindsbyer.

**Bunkerkul**  
faaes billigst og hurtigst i **Sundet** fra vor Kulhulk  
Lydia.  
**The Sound Coal Hulk Lim.**

**N. Rustads Efterfølger,**  
Østervoldgade 16 A.  
Skibssmedie og Maskinværksted.  
Udfører godt og billigt Arbejde.

**Pumper,**  
udmærket egnede til Lastpumper.  
**Maskinfabrikken Rannje,**  
Mathæusgade 6.

Hovedforhandler **PETER BUCH,** Vinhandel, Helmerhus 13.



**E. ZUSCHLAG.** Aquavit, Kjøbenhavn N.

**J. S. V. WEILBACH**  
& Vimpler. Börsq. 52. K.

**Læge H. C. Lund,**  
Hud- og Kønssygdomme.  
Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg.  
gennem Porten. Tr. 10-11, 7-8  
Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

**S. Lerche,**  
50 — Nørrebrogade — 50  
Værksted  
for gode, solide og billige  
**Modeller.**

**Vacuum Marine Oils.**  
Lagre overalt.  
Hovedkontor for Skandinavien:  
26, St. Annæ Plads, Kjøbenhavn K.

**Fanø praktiske Sømændsskole.**  
Saavel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver  
Tid. Nærmere Oplysninger ved  
**P. H. Clausen,**  
Nordby, Fanø.

**Nienstædt & Co.**  
(Kunstindustri-Museum):  
Lager af amerik., engelske, franske og tyske Værktøjmaskiner.  
Værktøj, File, engl., svensk og tysk Staal. File ophugges.  
**Holm & Wonsild,**  
Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.  
Kjøbenhavn og Lübeck.

**J. Brinchs**  
Herreekviperingsforretning  
St. Annæplads 14.  
Uniformer og civile Klædninger.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

**ABONNEMENTSPRISEN**  
er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre  
20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil  
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.  
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

**AVERTISSEMENTSPRIS:**  
Første Side pr. Petitline à 45 mm Brede 25 Øre.  
De øvrige Sider — 20 —  
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 Kontor og flere Steder.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**  
I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 37.

Kjøbenhavn, Torsdag den 16. Septbr. 1897.

4. Aarg.

INDHOLD: Sø- og Handelsrettsdom. — Forslag til Lov om Skibsfartøyers Forsyning med Proviant. — Spørgsmaal og Svar. — Gennemhullede Sejl. — Fragtmarkedet. — Fra Island. — Fra Sø og Land. — Voldgift i Kollisionstilfælde. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

DANISH  
Pure Condensed Milk.  
The **MILKY-WAY** Brand.  
In Taste & Colour like new Milk.  
Highest Medical References.



NEW INVENTION  
The Danish Milk Condensing Co.  
Factories & Head Office 8 Vestergade,  
COPENHAGEN.  
Telegr. Adr.: Anglodane. Code ABC.

**C.F. Schlüter,**  
Skandinaviens største  
Skibshandel.  
Etableret 1837.  
En gros Lager af Maskin- og  
Cylinderolier.  
Alle Arter Maskin-Pakninger  
etc.  
26, Peder Skramsgade,  
Kjøbenhavn K.

HAVANNA-  
CIGARER.  
**Vilh. Sunnert**  
11  
BREDGADE 11.

**C. M. Fønnesbech.**  
Specialforretning i The.  
Fine, kraftige Kvaliteter.  
Udsalg:  
Østergade 10, Kjøbenhavn.

**Anders Nielsen,**  
Fredericiagade 27.  
Største Lager  
af  
Fedevarer.

## Norsk Margarine

fra Fabriken Mercur, Christiania,

der er anerkendt som det fineste og mest holdbare Fabrikat i Verden,  
faas i

Hovedoplaget for Danmark

hos  
**Johansen & Bruun,**

Telefon 3210. Kompagnistræde 14 & 15. Telefon 3210.

Smør i alle holdbare Kvaliteter føres til billigste Priser.

## Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik,  
Staal-, Jærn- & Broncestøberi.

Dampskibe af hvilkensomhelst Størrelse.

Stationære Dampmaskiner.

Pumper & Muddermaskiner.

Doktagninger og Reparationer af Skibe.

Maskin- og Kedelreparationer.

Patenteret Hydro Pneumatiske Aske Ejector  
for Skibe.

Howaldts Metalpakning.

Støbemaal efter indsendte Tegninger eller Modeller,  
saasom: Skibsstævne, Skibsskruer, Ankere etc.

Repræsentant for Danmark

Ingeniør **CARL HOLTERMANN,**  
Østerbrogade 22, Kjøbenhavn Ø.

Telefon 2618.

Telegr.-Adr.: Nilsson 167.

## CARL NILSSON.

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.

Amaliegade 36. Kjøbenhavn K.

(forhen Amaliegade 37).

Største Lager her paa Pladsen af alle Sorter Maskin- og Cylinder-Olier, Smørelser  
og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige Artikler for Dampmaskiner.

Eneforhandling af:

Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil. Zynkara.  
(Til Forebyggelse af Tæring, Syre- og Kedelstensdannelse). Angus' Special Pak-  
ninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent Kamelbaars Drivremme.  
Kerasbar. Patent Træ-Remskiver.

## J. H. Fechtenburg & Co.,

St. Thomas,

anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering  
henhørende.

Som Repræsentant for for-  
forskellige 1ste Klasesse  
Assurance-Selskaber overtager  
jeg Forsikringer af **Skibe,**  
**Varer** og **Frugt** til billige  
faste Præmier. **Subagenter**  
antages i forskellige Provins-  
byer.

**Alfred Christensen,**  
Assurance-Afdeling,  
Amaliegade 24.

## LINOLEUM

og  
**VOXDUG**

til  
Kahytter og Trapper,  
bedste Fabrikata.

**E. MEYER,**  
St. Kjøbmagergade 26.

## Syndergaard Aquaviter.

Prisbelønnet overalt, hvor de  
har været udstillede.

Fabriken grundlagt

**1730.**

Ældste Brænderi i Danmark.  
6 Kvaliteter i Fabrikens  
egen Aftapping.

## SKIBSDAGBØGER

1/1 Aars & 1/2 Aars

MED TRYKT BRUGSANVISNING

til Forbrug & Forhandling  
billigst hos

**S. FRIEDLÆNDER,**  
VED STRANDEN 14.  
KJØBENHAVN.

## Skræderetablissement,

— 9, Rosenborggade 9, —  
anbefaler Uniformer for Sejlskibs-  
og Dampskibs-Marinen.  
P. JENSEN, Skrædermester.

**Grand prix HOBRO AKVAVIT.**

**Aktieselskabet  
Spritfabriken FORTUNA.**

# HAMBURG

## J. D. FLÜGGER. HAMBURG.

LAK- OG FARVEFABRIK (grundlagt 1787).

KONTOR: Rödingsmarkt 19.

TELEFON: 2780.

TELEGR.-ADR.: Farblack.

FABRIKKER:

Billhörner Canalstrasse 67.  
Billhörner Röhrendamm 33/35.

Filialer: **KIEL: Faulstr. 9. KJØBENHAVN: Mønterg. 21.**

### SPECIALITETER:

**Oliefarver og Lak til Skibsbrug.**

**Patent Jærngraa** (Patent Eisengrau), anerkendt som den fortrinligste og mod Rust bedst beskyttende Farve indvendig i Skibe.  
**Victoria-Hvidt** (Victoria Weiss), snehvid Lakfarve til udvendig Brug.

**Concetreret Sæbelud** (Concetrirte Seifenlauge) i Daaser  $\frac{1}{2}$  Kilo (1 Pd.) for Skibsmaskiner, indført hos de betydeligste Rederier.

**Bølgeolie** (Wellenoel), det enestesikre Middel til Bølgedæmpning.

## EMIL G. v. HØVELING. HAMBURG.

(TELEGR.-ADR.: COMPOST.)

### PATENTFARVE

for Skibsbunde og Jærkonstruktioner imod Rust og imod Bevoksning. Leverandør til mange af de største Damp- og Sejskibsrederier, Ene-Leverandør til den kejserlige tyske Marine.

NB. For Træskibsbunde særlig virksom Patentfarve imod Bevoksning og imod Orm, strygefærdig til umiddelbar Brug.

Agenter og Lagre i: Bergen, Bremerhavn, Elsflieth, Flensburg, Stettin, Rotterdam, Antwerpen, Dünkirchen, Genua etc.

Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:

Kapt. CARL HAVEMANN, Kjøbenhavn, Amaliegade 31.

I England under Firma British Antifouling Composition and Paint Company Ld. 32 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik i Barking ved London.

Agenter og Lagere i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull, Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama, Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney, Mauritius etc.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d</sup>.

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**

samt

**Patentfarver for Skibsbunde.**

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

**Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:**

Alte Gröningerstrasse 12 <sup>1</sup>.

Telegr.-Adr.: Dicotto. Telefon: 3999.

Agent for Kjøbenhavn:

**JOHS. BÜLOW, Zinnsgræde 4. Ø.**

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
287.

**DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.**

**KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.**

**SPECIEL AFDELING**

FOR

**ASSURANCE & HAVARISAGER.**

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

## C. W. Obel's Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

**Frederiksberggade Nr. 1.**

Telefon 3669.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

**Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.**

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

**Enghavevej. V.**

**Valdemarsg. 24. V.**



Hovedkontor for Danmark

**St. Kongensgade 24, Kjøbenhavn.**

**Harald O. Rist.**

Ingen Ekstra-Præmie for Cycle-Kørsel.

Agenter antages.

## Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS.

CARDIFF.

## EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1833.

Telegraphic address "SVITZER".

Agents for  
Great Britain.

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/Tyne.  
telegraphic address: "Jürgenson".

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill.  
telegraphic address: "Hobdell".

The company maintains stations at the following ports, where a salvage boat will be stationed, always ready to leave at short notice.

COPENHAGEN	.....	"SVITZER".
KASTRUP	.....	"HØYER".
ELSINØRE	.....	"SWITZERGOTTLIEB".
KORSØR	.....	"JØRGENSEN".
ALBUEN (LAALAND)	.....	"GUNNERSEN".
FREDERIKSHAVN	.....	"SVITZERLUND".
GOTHENBURG (SWEDEN)	.....	"ELFVERSSON".
GREIFSWALD (GERMANY)	.....	"SPRUTH".

The company's boat "Em. Z. Svitzer" — in conjunction with the boats belonging to the Northern Salvage Company of Hamburg, vis s/s "Berthilde", s/s "Berger Wilhelm" and s/s "Neva" — operates in the Mediterranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).

## Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.

Depôt: Toldbodgade 14.

## Sø- og Handelsretsdomme.

Sø- og Handelsretten har d. 21. Juli afsagt Dom i følgende Sag, der var anlagt af Memel Dampschiffs Actiengesellschaft i Memel mod Firmaet Th. Rasmussens Søønner i Korsør.

Den 2. Novb. 1895 blev i Cardiff ved Udfyldning af en trykt engelsk Blanket oprettet et Certeparti, ifølge hvilket det ovennævnte Selskab tilhørende Dampskib „Littuania“, af ca. 450 Tons Klids Drægtighed og som garanteredes hægt, tæt og stærkt og skikket til Rejsen, skulde fra en nærmere angivet Liggeplads i Cardiff indtage 400 Tons Klid løst i Skibet og dermed gaa til Korsør til de af Befragterne opgivne Købmænd mod kontant Betaling af Fragt: 12 sh. pr. Ton ved Losningen. Paa Certepartiet ses at være klistret — uden Angivelse af naar og ved hvem — et Par trykte Klausuler, af hvilke den ene — den almindeligt saakaldte „negligence clause“ — lød saaledes: „Guds Styrelse, Farer fra Søen, Ild, Undersløb af Føreren eller Mandskab, Fjender, Sjørøvere — — —, Kollisioner, Strandinger og andre Sejladuheld undtagne, selv om foranledigede ved Forsømmelighed („negligence“), Forseelse eller fejlagtig Bedømmelse af — — Kaptajnen, Søfolkene eller — —.“

Efter at have indtaget Ladningen — foruden de 400 Tons Klid 50 Sække Hvedemel — udstødte Skibets Fører d. 16. Novb. 1895 Konnossement, hvorved han forpligtede sig til at aflevere Ladningen til Afladernes Ordre i Korsør mod Betaling af Fragten og Opfyldelse af øvrige Betingelser efter Certepartiet, derunder indbefattet dets „negligence clause“.

Littuania afgik fra Cardiff 17. Novb. og ankom til Korsør 24. Novb. 1895. Ved Ankomsten var en Del af Ladningen beskadiget af Vand, og der blev derfor samme Dag efter Begæring af den tyske Konsul i Korsør — antagelig paa Skibets Vegne — af Retten udmeldt 2 Købmænd til at besigtige Skibets Ladning og vurdere Skaden og 2 Mænd til at foretage Lugebesigtigelse og erklære sig over, hvor og hvorledes den til Stede værende Lækage var opstaaet. — De to først nævnte Mænds Erklæring, der er ubestridt, gik ud paa, at Hvedemelet var ubeskadiget, og at Ladningen ogsaa iøvrigt var ubeskadiget, naar undtages, at af de indladede 812,800  $\text{Ø}$  Klid var 22,596 $\frac{1}{2}$   $\text{Ø}$ , der laa over Ballasttanken, ganske ødelagte af Vand og kun brugelige som Gødningssstof, saa at der paa dem var et Tab af 881 Kr. 86 Øre, og at yderligere 8,000  $\text{Ø}$  Klid, der laa samme Sted, vare af Vandet blevne klumpede og derfor havde mistet 80 Kr. i Værdi, hvorhos endvidere 2,240  $\text{Ø}$  Klid i Agterlasten vare blevne stærkt beskadigede af Vand og havde tabt ca. 44 Kr. 80 Øre i Værdi; den samlede Skade udgjorde saaledes 1,006 Kr. 66 Øre.

Af den af Skibets Besætning d. 28. Novb. for den tyske Konsul i Korsør afgivne Søforklaring fremgik det, at da det ved Indladningen viste sig, at Skibet ikke vilde blive fuldt ladet, lod man, for at tvinge Skibet til at ligge dybere agter, Ballasttanken, der var en Højtank, umiddelbart bag Maskinrummet, løbe fuld af Vand og lukkede Tankdækslerne, efter Forklaringerne med største Forsigtighed, saaledes at der blev foretaget omhyggelig Pakning, og hver enkelt Bolt i Tankdækslerne blev skruet fast til; flere af Boltene ombyttedes med ganske nye Skruebolte. Tankdækslerne dækkedes helt med Maatter, og der anbragtes en Del Klid ovenpaa disse. Alle Lugerne skalkedes godt inden Afrejsen og dækkedes med tredobbelte Presenninger.

Skibet, der stak 11' 6" for og 13' agter, fik paa Rejsen meget haardt Vejr med til Tider næsten orkanagtig Storm og svær Sø, saa at det rullede stærkt, og allerede d. 19. begyndte det at faa Bagbords Slagside, hvilken tiltog de følgende Dage, saa at det d. 22. Novb. blev nødvendigt en Tid at dreje bi og læmpe Ladningen

i Rummet Nr. 3, agten for Maskinrummet, over mod Styrbordssiden. Det opdagedes under dette Arbejde, at der maatte være opstaaet en Lækage, hvorved der kom Vand ind i Ladningen hen mod Bagbordssiden, hvad der, da Skibet ved Afgangen havde været i enhver Henseende sødygtigt, formentlig kun kunde skyldes det haarde Vejr, uden at der da havdes nogen Anelse om, at det hidrørte fra, at Ballasttanken ikke var tæt.

De to Mænd, der skulde besigtige Skibet m. m., afgave en Erklæring, der gik ud paa, at de fandt Lugerne godt forsynede med dobbelte Presenninger og Skalkningerne i forsvarlig Stand, samt at intet Vand var trængt ind i Lasten fra dem; at Skaden stammede fra Lækage i Pakningen af Dækslet paa Ballasttanken, der havde været fyldt med Vand, at dette Dæksel ikke havde været samvittighedsfuldt pakket, og at Lækagen stammede herfra. De erklærede fremdeles, at ligesom det var deres Overbevisning, at Skaden hidrørte fra Forsømmelse fra Skibets Side, saaledes vilde den formentlig være undgaaet, dersom Ballasttanken havde været forsvarlig pakket og tilskruet; at Littuania var et stærkt bygget Skib, som selv med tung Ladning i haardt Vejr kunde føre den i god Stand over Søen, at Skibet ikke havde begivet sig, og at den forefundne Lækage ikke kunde hidrøre fra stærk Slingring som Følge af stærk Søgang.

Da Skaden paa Ladningen udgjorde 1006 Kr. 66 Øre, hvortil yderligere kom 90 Kr. for Beskadigelse af Maatter m. v., men hvori fragik den Fragt, der skulde været betalt, men ikke blev fordret for den ødelagte Klid, med 121 Kr. 28 Øre, saa at det endelige Beløb udgjorde 975 Kr. 38 Øre, fradrog Ladningsmodtagerne Th. Rasmussens Søønner i Korsør ved Betalingen af den øvrige Fragt dette Beløb. Rederiet anlagde herefter nærværende Sag, hvorunder det paastod de Indstævnte dømte til at betale nævnte 975 Kr. 38 Øre med Renter og Sagsomkostninger. De Indstævnte paastod sig derimod frifundne.

Sagsøgerne, Memel Dampschiffs Actiengesellschaft, havde inden Sagens Anlæg, uden Underretning til Indstævnte, faaet Kaptajnen, Styrmanden, Baadsmaanden og en Matros af Littuania afhørte paany som Vidner for Retten i Memel. Deres Forklaring her gik ud paa, at Ballasttankdækslerne havde været i god Stand ved Indladningen i Cardiff, at Dækslerne vare blevne godt tilpakkede og tilboltede samt belagte med Maatter, samt at de Mangler ved det ene Tankdæksel, der opdagedes under Losningen i Korsør, alene kunde være en Følge af, at Skibet havde arbejdet saa haardt paa Rejsen. Kaptajnen udtalte desuden, at det vel under Ladningen havde vist sig, at der maatte være en Lækage paa Tanken, men uden at det da lod sig konstatere hvor. — Fremdeles havde Kaptajnen hidskaffet en Erklæring fra Eksperten for Bureau Veritas og Besigtigelsesmændene for „Germ. Lloyd“ i Memel, der gik ud paa, at Udbulingen af Tankdækslet paa Bagbordsside samt Løsningen af Skrueerne kun kunde tilskrives de vedholdende Storme og Skibets Slagside, idet Vandet i Tanken ved at kastes mod Siden havde løsnet Skrueerne om Bagbord og løsnet Dækslet noget, hvad kun Vejrliget, men ikke Skibets Besætning havde nogen Skyld i.

Disse her nævnte to Erklæringer forelagdes Besigtigelsesmændene i Korsør, der dog ganske fastholdt deres Skøn og yderligere motiverede det. — Sagsøgerne indhentede derefter fornyede Erklæringer fra ovennævnte Ekspert og Besigtigelsesmændene i Memel, i hvilke de fastholdt og yderligere motiverede deres tidligere Opfattelse samt for Retten i Memel bekræftede deres Skønserklæringer med Ed.

Sø- og Handelsretten udtaler nu, at der efter

alt det foreliggende ingen Tvivl er om, at den Beskadigelse af Ladningen, som bevirkede det omtvistede Fradrag i Fragten, skyldes den Omstændighed, at der fra Ballast-tanken var gennem Dækslerne over samme trængt Vand op i den over og umiddelbart bag samme liggende Del af Ladningen, og Striden drejer sig kun om, hvorvidt dette alene skyldes det haarde Vej, Skibet havde paa Rejsen, eller Mangler, for hvilke Skibet havde Ansaret. Retten giver de Indstævnte Medhold i, at der ikke kan tillægges de af de ovennævnte tvende Mænd i Memel afgivne Skøn nogen videre Betydning i Sagen, navnlig af den Grund, at det aldeles ikke er givet, at Forholdene paa det paagældende Sted i Skibet vare de samme d. 26. Febr. 1896, da de undersøgte det, som sidst i Novb 1895, og at disse Skøn derfor ogsaa væsentlig kun støttede sig paa, hvad Mændene havde set af Skibsdag-bogen og ikke paa deres egen Iagttagelse.

Det kan derfor ikke ved Søforklaringerne siges at være godtgjort, at de Skruebolte, hvormed Tankdækslerne vare paaskruede, vare i behørig Orden ved Indladningen i Cardiff, ja end ikke, at Bagbords Tankdækslet da var fri for den Udbuling, som forefandtes ved Losningen i Korsør. Det maa meget mere ved den i Korsør afgivne Besigtigelsesforretning, hvis Resultat ikke blev søgt omstødt ved noget Overskøn, antages godtgjort, at i alt Fald adskillige af Skrueboltene ikke have sluttet saa fast i Dækslets Skruegange, som de burde under Hensyn til det Tryk, for hvilket Dækslet kunde blive Genstand. Det kan derhos under de foreliggende Forhold ikke antages, at det var tilstrækkeligt at have en Hamppakning i Stedet for en Gummipakning under Dækslet. Og selv om Udbulingen af Dækslet ikke har foreligget før Afrejsen, er det sandsynligt, at den skyldes urigtig Fremgangsmaade under Rejsen, idet Sagsøgerne under den mundtlige Procedure selv have omtalt, at Tanken var blevet fyldt paany paa denne ved Pumpning fra Maskinen, hvad ikke ses at kunne være sket, uden at Luften mellem Vandet og Dækslet, der ikke da kunde bortledes, kom til at udøve et meget stærkt Tryk paa selve Dækslet.

Retten finder derhos, at der efter samtlige Forhold ikke kan blive Tale om i nærværende Tilfælde at bringe den ovenfor citerede, iøvrigt meget uklare „negligence“ Klausul til Anvendelse, som af Sagsøgerne subsidiært paastaet, da de frembævede Mangler i alt Fald delvis forelaa inden Skibets Afrejse og stred mod Certepartiets Garanti for, at Skibet var tæt m. m.

De Indstævnte frifindes derfor, og Sagsøgerne betale dem 80 Kr. i Sagsomkostninger.

## Forslag til Lov om Skibsfartøjers Forsyning med Proviant.

Fra den danske Konsul i Håvre have vi modtaget følgende:

Den franske Damper „Ville de St. Nazaire“'s Forlis i dette Aar i de nordamerikanske Farvande, og den sørgelige Skæbne, der overgik Besætningen og Passagerer, hvilke paa enkelte Undtagelser nær omkom, til Dels af Sult, efter i en halv Snes Dage at have flakket om i Skibets Baade, har givet Anledning til, at den Deputerede fra St. Malo, Mr. Demalvillain, til Deputeretkammeret har indgivet et Forslag til Lov om at Passagerskibes Fartøjer, saavel i Langfarten som i den udvidede Kystfart, før Afgangen fra Land skulle være forsynede med fornøden Proviant for det Tilfælde, at Mandskab og Passagerer som Følge af Kollision eller andet pludseligt Forlis skulde blive tvungne til at forlade Skibet i aaben Sø.

Dette Forslag blev henvist til en maritim Kommission, som nu har afgivet sin Betænkning, i hvilken Forslaget approberes og endogsaa foreslaas udvidet til at gælde for alle Skibe uden for den indskrænkede Kystfart, altsaa ogsaa for dem, som ikke ere Passagerskibe.

Der foreslaas endvidere i Betænkningen, at Provianten, tilstrækkelig for mindst 10 Dage, skal opbevares i Baadene i vandtætte, faste Kasser, forsynede med Laas, og at den skal efterses og fornys hver fjortende Dag under Kaptajnens Ansvar.

De fast ansatte Besigtigelsesmænd, som efter gældende Lov i Frankrig have at efterse, om et Skib er sødygtigt og forsvarligt udrustet, før det forlader Havnen, ville for Eftertiden ogsaa have at efterse, om Provianten i Baadene og Indretningen til deres Opbevaring er tilbørlig.

Der er næppe Tvivl om, at Forslaget, maaske endog yderligere skærpet, vil blive til Lov.

Håvre, den 9de September 1897.

Skram.

## Spørgsmaal og Svar.

1) Ere Officerer, Styrmand og Maskinmestre berettigede til at fordrø Ekstrabetaling for Arbejde paa Søn- og Helligdage i Lighed med den øvrige Besætning, og 2) hvorledes antages Loven at ville stille sig overfor Officerer, som fordrø Ekstrabetaling for Arbejde før 6 Morgen og efter 6 Aften. Skønt Loven ikke berettiger Matroser og Fyrbødere til Ekstrabetaling for Natarbejde ved Land, saa har det dog vundet Hævd, at saadan gives. B.

ad 1. Reglen i Sølovens § 96 om Ekstrabetaling for Arbejde paa Søn- og Helligdage, naar ikke andet er vedtaget, maa formentlig lige saa vel finde Anvendelse paa Styrmand og Maskinmestre som paa det øvrige Mandskab.

ad 2. Hvis Officererne maatte være i Stand til at godtgøre, at saadan Ekstrabetaling for Natarbejde ogsaa for Officerers Vedkommende har vundet saa almindelig Hævd, at dens Erlæggelse maa betragtes som stiltiende vedtaget ved deres Ansættelse, kunne de forlange den, ellers ikke.

## Gennemhullede Sejl.

Vi have tidligere her i Bladet omtalt de af Kaptajn Vassolo opfundne gennemhullede Sejl, hvis Hensigt det er at ophæve det Krafttab, som Vinden, ved Siden af sin gavnlige Virkning, udøver paa almindelige Sejl, idet der ophobes en Mængde Vind, som ingen Nytte gør. Denne skadelige Virkning vil han ophæve ved at forsyne Sejlene med flere Huller, gennem hvilke den forbrugte Vind kan ledes bort. Men de Erfaringer man har gjort ved at benytte saadanne Sejl, meddeler „The Shipping World“: „Macdiormid“, et fuldrigget italiensk Skib paa 1,559 Tons, hvis Sejl vare forfærdigede efter Vassolos System, ankom for kort Tid siden til Sidney, og dets Fører var meget tilfreds med de nye Sejl. I hvert af Raasejlene var to Huller, For- og Stagsejlene havde kun et Hul. Kaptajnen meddeler, at med alle Sejl tilsatte og med let Brise vinder Skibet hele 2 Knob i Fart, ved helt Vindstille ikke fuldt saa meget. Hullerne kunne, hvis de, naar der sejles for Vinden, ingen Nytte gøre, heller ikke skade, da den af det ene Sejl udstømmende Vind nødvendigvis maa ramme det, der er foran.

En udførligere Beretning om to Rejser med saadanne Skibe er fremkommen i „Le Yacht“. Den første lyder: Den 14. November 1894 ved Dagry naaede vi Kap San-Roques (Brasilien) med regelmæssig Sydost-Passat. I to Dage havde vi til Luvart en engelsk Firmaster i Sigte, der styrede

samme Kurs som vi. Den var os saa nær, at vi med Lethed kunde bestemme dens Flag og Kontormærke. Kaptajnen fik da den Idé at tage sine sædvanlige Sejl ned og erstatte dem med andre af Vassolos System, som havde i Reserve. Om Eftermiddagen blev dette udført. Ved Solnedgang var Firmasteren 4 Sømil fra os, den næste Morgen var den langt agter ude i Læ, og dens Mersestænger vare endnu lige over Horisonten. Vi havde altsaa faaet et absolut Forspring og kun haft ringe Afdrift. — Den anden Beretning gaar ud paa, at Skibet afsejlede fra Cardiff med en fuld Ladning Kul og tilbagelagde Rejsen til Kapstaden paa 45 Dage, hvorved den løb forbi over 40 Sejlere. Den fortsatte Rejse fra Kap til Newcastle varede kun 35 Dage.

## Fragtmarkedet.

Den Tid kommer snart, hvor man i Krogene begynder at stikke Hovederne sammen og opstille alle Haande Gisninger om Aarets forventede Udbytte i de forskellige Rederiforretninger. Selv om man endnu knap er over Halvvejen, og selv om de sidste Maaneder kan gemme paa uanede Muligheder, der kan faa Vægtskaalen til at svinge ganske anderledes end beregnet, alligevel danner der sig rundt om en vis stædig Opfattelse af de forskellige Selskabers Status, og der trækkes fra og lægges til, Procent paa Procent, Dag efter Dag, som nødvendigt Stof for Børsens svingende og svajende Noteringer. Tiden er endnu ikke for os til at gøre vore Beregninger, og det ligger ogsaa udenfor vort Maal, men uvilkaarligt kredser vor Tanke alligevel om dette: hvem har disponeret godt i den forløbne Tid, eller hvem har altsaa forstaaet at sikre sig det bedst mulige Udbytte af de Konjunkturer, man har haft at arbejde med, alt efter det Materiel, der har staaet til Raadighed? Vi skulle ikke i Dag komme ind paa Betragtninger over vore kjøbenhavnske Rederiers Dispositioner i de forløbne tre Fjerdingaar, uagtet dette Æmne sikkert ikke vilde være uinteressant, men vi have i Aarets Løb haft Lejlighed til paa nært Hold at iagttage en Række af vore mindre og mindste Sejlskibsrederier, der hvor Kaptajnen selv disponerer, og det er til disse, vi henvender de følgende Bemærkninger. En Kaptajn, der selv er Reder, sender som oftest til sine intimere Forbindelser blandt Mæglere og Agenter et Par Ord, naar han stikker i Søen med sin Last, opgivende Destinationen og udbedende sig Meddelelse paa Lossehavnen om hvilke Fragter, der kan bydes; — og saa kan der gaa en Maaned eller mere, f. Eks. fra Øvrebotten til Kanalen, hvor vedkommende Mægler mange Gange griber Brevet og ærgrer sig over ikke at kunne slutte Skibet, naar en fortrinlig Fragt tilbyder sig — man maa vente til Skibet kommer frem, og saa er ofte Chancen tabt. Dette er den triste Konsekvens af at være Selvhersker over sin egen Skude. Mange Skibsførere har sikkert haft drøje Erfaringer i den Retning, og mange af vore Mæglere tænker sikkert som vi. Det er da dobbelt ærgerligt, hvor man staar overfor en dygtig og energisk Kaptajn, der med den største Omhu arbejder for sig og sine, at maatte se en god Konjunktur glide forbi, udelukkende fordi Kaptajnen og kun han har Ret til at disponere. Det er indlysende, at de faa Lossedage ved Land ikke kan indeholde saa mange Chancer som den lange Tid, Skibet er i Søn, og her er det, vi kunne ønske at høre Udtalelser fra de interesserede, thi her er et Hul at stoppe. Var det ikke muligt, at en saadan Kaptajn kunde gaa i Kompagni med en anden Reder i Land, eller finde Folk, der fuldt ud vilde varetage hans Interesser, og til hvem han havde Tillid, medens han selv pløjede Søn; det gik for vist ikke ud over hans Værdighed som Reder. Enhver har selvfølgelig Lov til at skalte med sin Ejendom, som

han vil, men her, hvor vi ved, at vor dygtige Skibsførerstand kun arbejder for at komme frem og opad, her er det netop, man har Lyst til at hjælpe, thi af ovennævnte Grunde disponeres ofte forkert. Hermed lade vi Spørgsmaalet gaa videre. Forøvrigt tegner jo Aaret godt baade for Sejlere og Dampere, og da Efteraarsmaanederne synes at blive endog særdeles fine, har man jo Lov at vente sig et respektabelt Udbytte Anno 1897.

Fragtmarkedet er i sin Helhed saa temmelig uforandret. Kulfragterne fra Vest- og Østkysten, som vi for otte Dage siden forhøjede med  $1\frac{1}{2}$  pence til danske Havne eller Østersøen, ere imidlertid endnu fastere, og den Tid er ikke fjærn, hvor man kan staa sig ved at sende Baadene tilbage til Kulplads i Ballast fremfor at gaa ned i Østersøen efter Ladning til England eller Kontinentet, og det til Trods for, at Østersøen stadig er fast. Der er sluttet 800 Tons Damper fra Blyth til fortrinlig dansk Havn til 6/3 og flere mindre til  $6\frac{1}{4}$  — større Baade op til 2.000 Tons risikere at knibe 5/ fra Firth of Forth til Kjøbenhavn, og endnu inden disse Linier gaar i Pressen, skulle vi ikke forbydes over at høre om endnu højere Rater. Samtidig er Finland aaben for meget betydelig Kulimport, saa selv om Kronstadt skulde vakle, bliver Naboriget en naturlig og god Afstiver. Vi skulle med det samme notere følgende: „Burntisland Aarhus op til 2200 Tons 5/3; Korsør 5/9, Methil Grenaa 6/6, Randers 6/6, Kolding  $6\frac{1}{4}$ , Nakskov 6/6. Fra Burntisland til Rügenwalde betales 6/6; fra Alloa til Königsberg søges Damper paa 7/800 Tons til Fragten 7/6. Burntisland eller Methil til Helsingfors betales any size med 5/6, Hangø 1,000 Tons 5/6 à 5/9; Kotka samme Rate, Wiborg 5/9 Endelig søges Kuldampere til alle de østsvenske Pladser, hvor Stockholm staar som Midtpunkt med 5/ any size. Kulfragterne til Middelhavet ere ogsaa noget fastere, vi notere i Flæng: Methil Genua 7/3, Savona 7/, Triest Option Venedig 8/ à 8/3, Leith Alexandria 6/9 à 7/. Fra Newcastle eller Blyth betales til Alexandria 6/9, Port Said 6/9, Civita Vecchia 7/, Cetta 7/3, Marseilles 6/9 à 7/, Trapani 7/, Palermo 7/ og endelig til Konstantinopel 6/9, Odessa 5/9 à 6/, Sulina 6/9, Donau 7/ — som man ser, en ikke uvæsentlig Stigning, jævnt fordelt over over det hele.

Amerika har holdt Stillingen fra sidste Uge. Kornraterne variere fra 3/6 til  $3\frac{1}{2}$  Northern range C. F. O. September Oktober Lastning. Der er sluttet Baltimore C. F. O. 15000 qrs. 20 September 20 Oktober  $3\frac{1}{2}$ ; northern range C. F. O. 13000 qrs. 10% mere eller mindre Oktober Lastning  $3\frac{1}{2}$ , yderligere samme Størrelse Januar Lastning 3/6, option Danmark 3/6 én,  $3\frac{1}{2}$  to Lossehavne. Fra Baltimore til Bayonne betales for prompte Baade  $4\frac{1}{2}$  Fra Galveston eller New Orleans sluttet 15/ nett grain charter og kan muligvis opnaas 15/6 Oktober November Lastning, alt til U. K. Continent med option af Danmark til  $1\frac{1}{2}$  pence ekstra. Paa almindeligt Certeparti betales fra samme Havne 4/ pr. quarter til U. K. Continent Bomuldsfragterne tra Charleston til Liverpool, Manchester eller Bremen giver 36/6. Fra Charleston til Barcelona og/eller Genua betales 40/, fra Savannah til U. K. 36/ à 37/; fra Savannah til Østersøen betales 42/6. Phosphatraterne ere uforandrede, en større Damper er sluttet fra Tampa til Kastrop 20/. Tampa Stettin giver 20/6, Fernandina Hamburg 16/6, Genua 16/, Venedig 16/6. Fra Pensacola til Vestkysten betales 107/ à 110/; til Burntisland 115/. Pensacola til St. Nazaire giver 115/ Oktober November. Udgaende Fragter betales med f. Eks. Hamburg Charleston 7/6, Salt op til 3,500 Tons, Poti Philadelphia 7/6 à 8 any size.

Sortehavet er en lille Smule fastere, og Raterne synes at gaa op, hvilket bekræfter vore Udtalelser i sidste Nummer, at man ikke skal tage alt der nede fra for alvorligt; imidlertid er det endnu for tidligt at fælde nogen afgørende Dom. Der søges Dampere til Danmark fra Odessa til 12/6 à 12/9 prompt; og der er sluttet

Nicolaieff eller Eupatoria 11,000 qrs. prompt 11/6 N. C. Byg. Fremdeles er der befragtet Azoff U. K. 3,500 Tons 12/9 any, 13/3 Hamburg. Azoff 2,500 Tons prompt 12/9 N. C. Donau Antwerpen giver 12/ à 12/6.

Østersøen er som tidligere meddelt stadig fast uden nogen nævneværdig Forandring; kun synes der i Træmarkedet at være stærk Efterspørgsel, specielt for de lange Ruter; Tiden nærmer sig jo ogsaa, hvor Vinteren siger sit uundgaaelige Stop, og der findes endnu talrige Laster, der absolut skal aftages endnu i denne Saison. Kontinentet og Middelhavet, specielt Alexandria, gaar her i Spidsen. Kornraterne fra Petersborg, Riga og Libau ere uforandrede. Fra Memel er der gjort nogle større Dampere med Træ til gode Rater. Fra Kronstadt til Firth of Forth bydes for mindre Damper 30/.

I Smaafarten paa vore hjemlige Havne gaar alt jævnt normalt. Byglasterne ere endnu ikke komne i Markedet og vore Købere stille sig i Aar noget reserverede overfor denne Kornsort, der synes for mørk, men naar man først har betænkt sig, kommer denne Forretningsgren sikkert alligevel frem i Forgrunden, og der vil ikke ske faa Befragtninger. Fra Kjøbenhavn er sluttet mange Sejlere til Danzig og Königsberg med Mais, ligesom Fragterne for Kalksten til samme Pladser fra Faxe omtrent ere dobbelt saa store som sædvanligt.

## Fra Island.

Korrespondance til Dansk Søfartstidende.

Seydisfjord, den 3. Septbr. 1897.

Et ustadigt og stormfuldt Vejr gør vedblivende Fiskeriet daarligt, ligesom ogsaa Silden kun sparsomt gaar ind i Fjordene dette Efteraar. Der er saaledes lidet lyse Udsigter, dersom Vejrforholdene ikke blive bedre i den allernærmeste Tid. Den franske Slup Turenne, c. 90 Tons stor, er kondemneret i Faskrudsfjord og solgt ved den paafølgende Auktion, der ialt indbragte op imod 5,000 Kr. Kondemnationen var motiveret ved, at Skibet ikke kunde istandgøres paa Faskrudsfjord. Selve Skibsskroget solgtes for 1,700 Kr., Sejl, Anker, Kættinger og Rundholter særskilt. Der er næppe nogen Tvivl om, at slige Kondemnationer blive sjældne, naar Telegrafien kommer til Island. Her paa Seydisfjord ligger for Øjeblikket den danske Fiskersmakke Emilie Franciska, hjemmehørende i Frederikshavn, med knust Køl. I Dag undersøgte en Dykker Skaden og to danske Skibsførere skal i Morgen foretage Besigtigelse, hvorefter Assurancens og Rederiets Bestemmelse indhentes. Seydisfjord er det eneste Sted paa Islands Østkyst, hvor Skibsreparationer af nogen Betydning kunne finde Sted. Den danske Hvaldamper Fridtjof, der for nogle Maaneder siden kondemneredes paa Nordlandet, afgik i Dag til Stavanger fra Seydisfjord, hvor en foreløbig Reparation har fundet Sted. Efter Bekendtgørelse fra Drittsbestyreren for det islandske Regeringsskib Vesta overtager det danske Dampskib Jyden Vestas sidste Tur, der var berammet til den 9. Oktober fra Kjøbenhavn. Vesta skal efter Forlydende i Faaretransport paa Frankrig fra Reykjavik for en islandsk Forbrugsforening.

## Fra Sø og Land.

Det engelske Admiralitet har ved Bedømmelsen af Kollisioner, der have fundet Sted i Taage, stedse lagt megen Vægt paa, hvilken Fart Skibene havde umiddelbart før Kollisionen fandt Sted. Derved har Ordene „moderate speed“ faaet deres store Betydning. Naar man tidligere, da man skulde fastsætte en bestemt Fart i Taage, fastslog 7—8 Mil i Timen efter Forholdene, saa gaa de Forslag, der nu til Dags fremsættes af bekendte Fagmænd og Dommere, ud paa, at Farten ikke maa være over 4 Mil i Timen. Man paastaar, og sikkert med fuld Føje, at et Sammenstød med et Vrag

eller med et Skib i Fart rummer mere Fare for Liv og Ejendom, naar Farten er 8 Mil end med den foreslaaede ringe Fart. Men Forslagsstillerne synes ikke, skønt dette jævnlige er fremhævet fra forskellige Sider, at tænke paa, at Skibe, hvis Fart i Timen med fuldt arbejdende Maskiner andrager 18—20 Mil, ved den omtalte Fart miste betydeligt i Manøvræevne og derfor lettere kunne foraarsage Kollision. En for alle Skibe fælles Hurtigheds-Norm i taaget Vejr lader sig, paa Grund af Skibenes forskellige Hurtighed, ikke opstille. Man har heller ikke nogensomhelst Grund til ikke at overlade det til Skibsførernes Skøn at bestemme Skibets Fart efter de foreliggende Forhold, thi de Skibskollisioner, der opstaa, naar dette er Reglen, ere, naar man ser hen til den omfattende Trafik paa Havet, i hvert Fald forholdsvis ringere, end de i de sidste Maaneder fra alle Verdenshjørner indløbende Efterretninger om Jærnbanesammenstød.

(Hansa.)

Den 2. September afholdtes i New York et stort Møde af Købmænd og Embedsmænd for at drøfte Spørgsmaalet om at faa engelske Bestemmelser om Lastelinien indført for amerikanske Skibe. Man besluttede at sende et Telegram til det engelske „Board of Trade“ og Breve til Handelskammerene i Storbritannien for at opnaa deres Støtte for Sagens Gennemførelse.

Ifølge den af Lloyds Register offentliggjorte Statistik for første Kvartal af dette Aar er der i denne Tid forlist ialt 82 Dampskibe paa tilsammen 126,197 Tons Brutto og 78,936 Tons Netto. Af disse 82 Skibe er 3 forliste i aaben Sø, 14 kondemneret eller brækket op, 2 brændte, 5 kollideret, 3 sunket, 11 savnet og 44 strandet. Med Hensyn til Nationalitet var 53 engelske, 1 amerikansk (U. S.), 1 østerrigsk, 1 dansk, 3 hollandske, 6 franske, 5 tyske, 2 svenske og andre evropæiske Lande og 1 asiatick.

Af Sejlskibe er i samme Tidsrum forulykket ialt 172 paa tilsammen 85,897 Tons. Af disse er 28 forladt i aaben Sø, 30 oprækket og kondemneret, 5 brændte, 6 kollideret, 3 sunket, 3 forulykket paa anden Maade, 18 savnet og 79 strandet.

Af disse var 41 engelske, 24 amerikanske, 1 østerrigsk, 8 danske, 6 hollandske, 10 franske, 14 tyske, 7 italienske, 45 norske, 1 russisk, 1 spansk, 5 svenske, 4 fra andre evropæiske Lande, 3 fra Central- og Sydamerika og 2 fra andre Lande.

Skibsføre Anton Christensen af Marstal har af P. C. Knudtzon & Søn her i Byen købt Skonnert „Lucinde“ for 10,500 Kr. Den maaler 84 R. T., er 12 Aar gammel og er bygget paa Thurø.

## Ugens Havarier.

Den i vort sidste Nr. omtalte Galease Helene af Ærøskjøbing, der er indkommen til Kristianssand i havareret Tilstand, er nu ved Besigtigelse takseret til 1,000 Kr. og det vil koste c. 315 Kr. at reparere den. Hele Lasten, 172,800 tomme Flasker, er oplosset; kun c. 1,000 Flasker er gaaet i Stykker.

Carl, Brig af Laurvig, kom d. 8. ds. for Udgaende fra Kolding Havn i Kollision med Barkskibet Ararat af Lillesand, der havde en Ladning Petroleum inde fra New York Begge Skibe led Skade.

Dünaborg, Skonnertbrig af Tvedestrand, strandede d. 9. ds. ved Hennestrand. Besætningen reddedes med Undertagelse af Kokken, der druknede.

Marie, Skonnertbrig af Memel, indstrandede d. 9. ds. ved Nymindegab som dødt Skib og er Vrag. Besætningen reddet om Bord i et andet Skib.

Vilhelmine Sophie, Galease af Nykjøbing p. M., indstrandede d. 9. ds. ved Bjerregaard som dødt Skib. Vrag. Besætningen indbragtes til Geestemünde.

Mathilde, svensk Skonnert, er paa Rejsen fra Hernø-sand til Hobro med Trælast indkommet læk til Nexø. Skibet lossede og reparerede.

Marie, Skonnert af Marstal, er d. 8. ds. ankommet til Helsingfors fra Königsberg med Rugmel. Skibet har haft meget haardt Vejr paa Rejsen, har faaet Sejlene sønderrevne og Ladningen beskadiget.

Marga, Barkskib af Brake, kom d. 12. ds. paa Grund paa Saltholmen. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt hertil.

Kamilla, Kuf af Nexø, er indbragt til Pillau, forladt af Mandskabet.

Martha, Dmpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen til Rouen med Trælast været paa Grund i Seinen. Flot med Assistance og ankommet til Rouen.

Fremad, Skonnert af Svaneke, har paa Rejsen fra Bjerneborg til Arbroath med Planker maattet søge ind til Danzig for Nødhavn. Losses og reparerer.

Valdemar, Jagt af Nykjøbing p. F., har d. 9. ds. maattet returnere til Danzig for haardt Vejr. Skibet, der var paa Rejsen til Odense med Oliekager, maa losse den tildels beskadigede Ladning.

Hjemmet, Skonnert af Bandholm, har d. 9. ds. maattet returnere til Danzig for haardt Vejr. Skibet, der var paa Rejse til Nykjøbing p. F. med Oliekager, er en Del havareret og maa losse.

Guldborg, Dmpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Finland til Terneuzen lidt en Del oven Bords Skade og har mistet noget Dækslast.

Ahergrange, Dmpsk. af Grangemouth, har i Nord-søen i haardt Vejr mistet Skorsten og har faaet en Del anden oven Bords Skade. Skibet er af Trawldamperen Brent indbragt til Helsingør.

Emanuel, Skonnert af Marstal, kom d. 12. ds. paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Haderslev med Majs paa Grund paa Sydspidsen af Omø. Flot med Assistance af „Hertha“ og indbragt til Korsør. Skade paa Køl, ellers er Skib og Ladning ubeskadiget.

Kathinka, Skonnert af Marstal, ankom d. 10. ds. til Dünkerque fra Umeå. Dækslasten (ca. 40 Tdr. Tjære) er gaaet tabt.

Chr. Broberg, Dmpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 9. ds. paa Grund ved Abo. Flot med Assistance.

Nautik, Dmpsk. af Esbjerg, har ved Indsejlingen til Antwerpen d. 10. ds. været i Kollision med en Lodskutter. Begge Skibe fik mindre Skade.

## Voldgift i Kollisionstilfælde.

Den 2. Juli afholdtes i Brüssel et Møde om denne Sag mellem Repræsentanter for forskellige Lande. Følgende Referat er væsentlig efter „Norg. Sjøft.“:

Mr. Byas aabnede Forhandlingerne og paapegede Betydningen og Nødvendigheden af at faa reduceret Omkostningerne ved Retssager i Kollisionstilfælde.

Hr. Schmidt (Hamburg) mente, det vilde være det bedste i alle betydeligere Søfarts-Centrer at oprette Voldgiftsdomstole, bestaaende af to sagkyndige Mænd og en Jurist, og at disse i vanskelige Tilfælde skulde have Ret til at tilkalde to sagkyndige mere. En af de sagkyndige skulde tilhøre den Nation, som vedkommende Skib tilhørte.

Hr. Langlois (Antwerpen) udtalte, at en Voldgiftsdomstol i Kollisionstilfælde ikke alene vilde være i høj Grad ønskelig, men endog ligefrem nødvendig. Han var af den Mening, at der ved enhver saadan Domstol altid burde være dobbelt saa mange sagkyndige som Jurister. Disse Voldgiftsdomstole skulde dog ikke have noget at gøre med Sager, der angik Tab af Menneskeliv, i hvilke Tilfælde man maatte rette sig efter vedkommende Lands Lov. Taleren meddelte, at man i Belgien var indgaaet til Regeringen med en Petition om, at Søfartsloven maatte blive forandret i Overensstemmelse med, hvad han her havde udtalt, ligesom han udtalte som sin Overbevisning, at det ikke vilde medføre nogen Vanskelighed i ethvert Land at faa lovfæstet Voldgift i de foreliggende Tilfælde. Disse Domstoles Afgørelser maatte formes i Overensstemmelse med Landets Lov og bygges paa ethvert af Skibenes Skyld. Det første Skridt i Kollisionstilfælde for Tiden er at skaffe Sikkerhed; men denne Sikkerhed indskrænker sig i de fleste Lande til Skibets Værdi i den beskadigede Tilstand samt den paa Rejsen optjente Fragt, fratrukket de med Kollisionen forbundne Udgifter. Disse Kollisionssager skulde ikke afgøres i den Havn, hvor Skibet hører hjemme, men inden 48 Timer sendes det Distrikt, Parterne blive enige om. Dersom Parterne ikke kan blive enige, skulde Domstolens Præsident i det Distrikt, hvor Sagen naturlig skulde behandles, ved Lodtrækning bestemme, hvor Sagen skal afgøres.

Hr. Arnold (London) forespurgte, hvad der vilde blive gjort med Hensyn til Ladninger, da han ikke kunde forstaa, hvorledes en Skibsreder kunde tvinge en Ladningsejer ind i dette Arrangement.

Hr. Longlois troede, at denne Vanskelighed kunde overvindes ved en Klausul i Konnossementet. Man vilde forøvrigt ikke henvende sig til Lasteejerne, førend Sagens Princip havde faaet sin Afgørelse.

Hr. Schmidt (Hamburg) var af den Mening, at man gik for vidt til at begynde med. Han troede, det vilde være rettest at nedsætte en Komite til at gøre Propaganda blandt Velyndere af Bevægelsen, men det vilde endnu være for tidlig at indføre nogen Klausul i Konnossementet.

Hr. Wright (London): I Betragtning af den Succes, der havde fulgt Indførelsen af „Lloyds Salvage Agreement“ skulde man tro, at det vilde falde lige saa let at faa gennemført Voldgift i Kollisionstilfælde; men disse to Ting var dog meget forskellige. I Kollisionssager var der en hel Del forskellige Parter interesserede. Der var 1. Ejerne af Lasten, hvoraf mulig noget var uassureret. 2. Assurandørerne af Lasten, muligvis i forskellige Lande. 3. Assurandørerne af Skibet, ogsaa mulig i forskellige Lande. 4. Rederne af Skibet, af hvilket maaske blot en Del var assureret. 5. Rederiets Fordring paa Demurage maatte ogsaa tages i Betragtning. 6. Mulig ogsaa en Protecting Association. 7. Mulig Rederen ogsaa er Medlem af et Fragt- og Demurageselskab, som var stiftet og bestyredes af et bestemt Sagførerfirma. Det vilde blive uhyre vanskeligt at bringe alle Interesser under en Hat. Det vilde ogsaa falde vanskeligt at samle og ordne de forskellige Kendsgerninger, hvilket var en forholdsvis let Sag i Bjærgningssager. Taleren fremhævede ogsaa, at det vilde blive overordentlig vanskeligt at faa de nødvendige Vidner til at møde. Disse Domstole vilde i nogle Lande ikke have det i sin Magt at tvinge Vidner til at møde, saaledes som Tribunalerne i ethvert Land har det. Han fremhævede fremdeles, at det ved saadanne Domstole mulig vilde blive nødvendigt at benytte Sagførere, og i saa Tilfælde vilde Processen blive kostbarere end ved det almindelige Tribunal, medens paa den anden Side Sagen neppe kunde blive grundig og tilfredsstillende behandlet uden Benyttelse af Sagførere. Det var imidlertid langt fra Talerens Mening at stille sig i ligefrem Opposition til Sagen. Han kendte til Kollisionstilfælde, der var fuldt tilfredsstillende behandlet og afgjort ved Voldgift; men i dette Tilfælde var der kun én Voldgiftsdommer og denne var Jurist. Han troede forøvrigt, at det vilde være det rigtigste at henvende sig til „Committee of Lloyds“, for at høre om denne vilde gaa med til og anbefale Voldgift.

Hr. Schmidt var enig i, at det var en udmærket Ide, som Hr. Wright her var fremkommet med, om en saadan Henvendelse til Committee of Lloyds.

Hr. Arnold havde nylig faaet afgjort en Kollisionssag tilfredsstillende ved kun én Voldgiftsdommer, og Omkostningerne beløb sig kun til 30 à 40 Lstr. I andet Tilfælde var det imidlertid ikke løbet saa heldig af.

Hr. Langlois kunde ikke være enig i, at Voldgift var forbundet med saa mange Vanskeligheder, som der var fremhævet. Der var kun to Interesser, der her vilde gøre sig gældende, nemlig Skibets og Ladningens, og dersom der ved hvert Aars Begyndelse blev nomineret et vist Antal, hvoraf Voldgiftsdommerne i ethvert Tilfælde skulde tages, vilde der ikke opstaa nogen Vanskelighed og formodentlig heller ikke findes nogen Modstand, specielt dersom „Committee of Lloyds“ vilde bekendtgøre, at den var villig til at samtykke i Kollisionssagens Afgørelse ved Voldgift.

Hr. Wright fremkom derpaa med Forslag til en Resolution, hvori henstilles til „Committee of Lloyds“ at gaa ind paa Voldgift i Kollisionstilfælde paa samme Maade som i Bjærgningssager.

Dr. Boner (Bremen) vilde, førend Resolutionen sattes under Afstemning, spørge, efter hvilken Lov Afgørelsen vilde blive truffet. Han mente, at man først maatte faa en fælles Lov for alle Lande med Hensyn til Skibes Kollision.

Hr. Arnold var af den Mening, at der burde fattes Bestemmelse ifølge Loven paa det Sted, hvor Sagen naturlig burde føres.

Følgende Resolutioner vedtoges:

„Forsamlingen udtaler Ønskeligheden af, at der til Afgørelse af Kollisionssager oprettes Voldgiftsdomstole i de forskellige Lande i Evropa, og at enhver af de ved dette Møde tilstedeværende Herrer hver i sit Land gør, hvad gøres kan, for at faa Interesserede til at benytte disse Domstole“.

„Committee of Lloyds“ anmodes om at offentliggøre sin Beredvillighed til at optage Voldgift i Kollisionssager paa samme Basis som for Bjærgningssager“.

Langlois troede det vilde være heldigt, om man formaaede Skibsrederne til i Konossementerne at faa indført en Klausul, hvorved Afskiberne bindes til at samtykke i Voldgift i Kollisionstilfælde.

Arnold kunde ikke forstaa, hvorledes en Skibreder i den Henseende kunde binde en Lasteejer ved en Klausul i Konossementet.

Langlois fremholdt herimod, at „York-Antwerps Rules“ og andre Bestemmelser i Marinetransaktioner var kommet istand ved Antagelse af Klausuler i Konossementet, og dersom man i Konossementet fik indført en klausul, ifølge hvilken man i Kollisionstilfælde skulde benytte Voldgift, troede han ikke, det vilde medføre nogen Vanskelighed.

Fremdeles vedtoges følgende Resolution:

At de vedtagne Resolutioner skulde offentliggøres, medens det paa samme Tid skulde bemærkes, at den ifølge disse Resolutioner oprettede Voldgift skulde gennemføres efter Loven paa det Sted, hvor Sikkerhed gives eller kunde tilvinges, eller hvor Sagen vilde blive afgjort ad almindelig Vej.

*Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.*

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Alexandra, Rolide, ankom til New Orleans 6. Septbr., bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, passerede Gibraltar 12. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Antwerpen, Møller, afgik fra Gibraltar 13. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Castor, Madsen, ankom til Livorno 11. Septbr., bestemt til Neapel, Bari og Messina. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Åbo 10. Septbr., bestemt til Alicante. — Dagmar, Gade, ankom til Almeria 13. Sept. — Douro, Brabrand, passerede Dover 12. Septbr., bestemt til Bordeaux. — Georgios I, Kihl, ankom til Denia 5. Septbr., bestemt til Malaga og Cadiz. — I. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Kbhvn. 15. Septbr., bestemt til St. Petersborg. — Kiev, Rabe, passerede Ouessant 12. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Kursk, Staal, ankom til Trangsund 8. Septbr., bestemt til Bordeaux. — Leopold II, Kruse, passerede Ouessant 13. Septbr., bestemt til Alger. — Louisiana, Jensen, ankom til Kbhvn. 10. Septbr. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Antwerpen 13. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Nicolai II, Jespersen, ankom til Antwerpen 5. Septbr., bestemt til St. Petersborg. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Antwerpen 7. Septbr., bestemt til St. Petersborg. — Omsk, Rasmussen, ankom til St. Petersborg 13. Septbr., bestemt til Antwerpen. — Tejo, Fenger, afgik fra Oporto 13. Septbr., bestemt til Lissabon. — Tomsk, Andersen, ankom til Antwerpen 11. Septbr., bestemt til St. Petersborg. — Vesuv, Norden, afgik fra Riga 11. Septbr., bestemt til Oporto og Lissabon. — Viking, Jørgensen, ankom til Teneriffa 10. Septbr., bestemt til Madeira. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Novorossisk 12. Septbr., bestemt til Odessa. — Kentucky, Caroc, afgik fra Kbhvn. 13. Septbr., bestemt til Rotterdam.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Libau 12. Septbr., bestemt til London. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 12. Sept., bestemt til Stettin. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom til Antwerpen 13. Septbr., bestemt til Riga. — Ceres, Corfitzon, ankom til Kbhvn. 13. Septbr., bestemt til London. — Charkow, Fischer, ankom til Libau 10. Septbr., bestemt til Hull. — Christian IX., Møllerup, ankom til Pillau 12. Sept., bestemt til Kbhvn. og London. — Christianssund, Bay Schmidt, ankom til Kbhvn. 12. Septbr., bestemt til Vestnorge.

— Constantin, Bloch, ankom til Hamburg 14. Septbr., bestemt til Kbhvn. og Libau. — Frederik, Harboe, afgik fra Pillau 14. Septbr., bestemt til Hull. — Georg, Petersen, passerede Skagen 14. Septbr., bestemt til London. — Jolantha, Paaske, ankom til Liverpool 12. Septbr., bestemt til Manchester. — Kasan, Thomsen, afgik fra Holtenau 11. Septbr., bestemt til London. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 11. Septbr., bestemt til Leith, Færøerne og Island. — Louise, Gøtsche, afgik fra Hull 12. Septbr., bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Minsk, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 14. Septbr., bestemt til Manchester og Liverpool. — Morsø, Frisenette, afgik fra Holtenau 13. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Moskov, Petersen, afgik fra Kbhvn. 12. Septbr., bestemt til Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Kbhvn. 13. Septbr., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Antwerpen 12. Septbr., bestemt til Kbhvn. og Riga. — Perm, Christensen, afgik fra Grimsby 14. Septbr., bestemt til Kbhvn. og Libau. — Fregel, Egidiussen, ankom til Aalborg 12. Septbr., bestemt til Libau. — Romny, Lind, ankom til Hull 13. Septbr., bestemt til Kbhvn. og Libau. — Thyra, Ryder, afgik fra Kbhvn. 11. Septbr., bestemt til Leith, Færøerne og Island. — Valdemar, F. Sørensen, afgik fra Riga 11. Septbr., bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, H. P. Sørensen, ankom til Antwerpen 10. Septbr., bestemt til Kbhvn. og Libau.

Ficaria, I. V. Fenger, afgik fra Newcastle 15. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Kofoed, afgik fra Odense 16. Septbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 16. Septbr., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 14. Septbr., bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, J. Borries, afgik fra Newcastle 14. Septbr., bestemt til Aalborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 14. Septbr., bestemt til Odense. — Storebælt, J. P. Bay, afgik fra Nakskov 15. Septbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 15. Septbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, afgik fra Amsterdam 10. Septbr., ankom til Blyth 13. Septbr. — Frøde, Wrisberg, afgik fra St. Petersborg 11. Septbr., bestemt til Amsterdam. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Swansea 12. Septbr., bestemt til Stettin. — Knud, Hansen, afgik fra Riga 11. Septbr., bestemt til Rotterdam. — Svend, Holst, afgik fra Amsterdam 11. Septbr., ankom til Blyth 13. Septbr. — Erik, Tofte, afgik fra Riga 10. Septbr., bestemt til Ghent. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Jacobsstad 7. Septbr., bestemt til Rouen. — Volmer, Riber, afgik fra St. Petersborg 8. Septbr., bestemt til Rotterdam. — Magnus, Aaris, afgik fra Blyth 11. Septbr., ankom til København 14. Septbr. — Harald, Risøe, afgik fra Stettin 4. Septbr., ankom til Gl. Karlabø 8. Septbr. — Olaf, Jørgensen, afgik fra Øland 10. Septbr., ankom til Stettin 14. Septbr.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** A. Sbukoff, Stoltenberg, afgik fra Newcastle 4. Septbr., ankom til Kronstadt 10. Septbr. — P. Andrejeff, Johnsen, afgik fra Blyth 10. Septbr., bestemt til Kronstadt.

**Heimdal.** Anine, Møller, afgik fra Maja 14. Septbr. — Martha, Knudsen, ankom til Rouen 9. Septbr. — Kamma, Jørgensen, ankom til Ghent 10. Septbr. — Helga, Lagesen, ankom til Sandvik 11. Septbr.

**Urania.** Ekliptika, Callesen, ankom til Umeå 10. Septbr. — Urania, Lund, ankom til Ghent 7. Septbr. — Pallas, J. Christiansen, ankom til Cronstadt 10. Septbr.

**Nordsøen.** Finland, Pii, ankom til Piteå 13. Septbr. — England, Petersen, ankom til Ghent 9. Septbr. — Skotland, Branth, ankom til Newcastle 10. Septbr.

**Esbjerg.** Neptun, Jessen, afgik fra Vestervig 11. Sept., bestemt til Antwerpen. — Nerma, Degn, ankom til Esbjerg 9. Septbr., afgik fra Esbjerg 10. Septbr., ankom til Middelbro 12. Septbr. — Nordsøen, Schmidt, ankom til Esbjerg 9. Septbr., afgik fra Esbjerg 10. Septbr., ankom til Methil 12. Septbr.

**Østersøen.** Yrsa, B. Larsen, afgik fra Peterhead 7. Sept., ankom til Danzig 11. Septbr. — Rita, A. P. Skov, afgik fra Hull 8. Septbr., ankom til Stockholm 14. Septbr. — Patria, C. Andersen, ligger i Riga. — Cimbria, L. Storm-Hansen, afgik fra St. Petersborg 2. Septbr., ankom til Dunkerque 11. Septbr.

**Union.** Olga, P. J. Jørgensen, afgik fra St. Petersborg 30. August, ankom til Helsingborg 4. Septbr. — Anglia, Edw. Erichsen, afgik fra Riga 11. Septbr., bestemt til Rotterdam. — Scotia, H. Nielsen, afgik fra Archangelsk 19. Aug., ankom til Garston 2. Septbr. — Frisia, N. N. Fisker, afgik fra West-Hartlepool 9. Septbr., ankom til Kbhvn. 12. Septbr. — Gallia, N. L. Nielsen, afgik fra Rotterdam 10. Septbr., ankom til Sunderland 11. Septbr.

**Kjøbenhavn.** Jylland, H. Jensen, afgik fra Kbhvn. 10. Septbr., ankom til Libau 12. Septbr. — Fyen, P. Hansen,



afgik fra Riga 12. Septbr., bestemt til Dunkerque. — Hafnia, O. Sørensen, afgik fra Grangemouth 9. Septbr., ankom til Kbhvn. 12. Septbr. — Russia, A. Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 12. Septbr., bestemt til Riga. — Carl Hecksher, A. G. Starck, afgik fra Riga 7. Septbr., ankom til Dordrecht 13. Septbr. — Dania, C. Troensegaard, afgik fra Newcastle 28. August, ankom til Louisburg 7. Septbr. — Normannia, A. Rasmussen, afgik fra St. Petersburg 5. Septbr., ankom til Rotterdam 12. Septbr.

**Danmark.** Rolf, Hahn, afgik fra Stettin 13. Septbr., bestemt til Königsberg. — Thorvaldsen, Pii, ankom til London 11. Septbr. — Absalon, Predbjørn, ankom til Reval 13. Septbr. — Ansgar, Larsen, afgik fra Grangemouth 11. Septbr., bestemt til Kbhvn. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Rotterdam 10. Septbr. — Hamlet, Reese, ankom til Calais 8. Septbr. — Helge, Matthiessen, afgik fra Åbo 10. Septbr., bestemt til Rotterdam.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, afgik fra Kbhvn. 12. Septbr., ankom til Memel 14. Septbr., — Agnete, Jensen, afgik fra Riga 10. Septbr., bestemt til Ghent — Hermia, Sørensen, afgik fra Burntisland 9. Septbr., ankom til Kiel 13. Septbr. — Alice, Kraemer, ankom til Ghent 11. Septbr. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Kiel 10. Sept. — Bornholm, Petersen, ankom til Dunkirk 12. Septbr. — Ajax, Brorsen, afgik fra Tuborg 10. Septbr., ankom til Windan 12. Septbr. — Göteborg, Madsen, afgik fra Norrköping 9. Septbr., bestemt til London. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Stockholm 11. Septbr., ankom til Kronstadt 14. Septbr. — Nauta, Steen, afgik fra Kiel 9. Septbr., ankom til Middlesbro 11. Septbr. — Rønne, Hintze, afgik fra St. Petersburg 10. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Marstrand, Lund, afgik fra Smøgen 11. Septbr., bestemt til Bodø. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Libau 12. Septbr., ankom til Rostock 14. Septbr.

**Dannebrog.** Amalienborg, Schultz, afgik fra Kronstadt 10. Septbr., bestemt til London. — Christiansborg, Petersen, afgik fra Sundsvall 14. Septbr., bestemt til Kemi. — Frederiksberg, Kühl, ankom til Rotterdam 14. Septbr. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Grangemouth 14. Septbr. — Rosenborg, Fischer, afgik fra Calais 13. Septbr., bestemt til Blyth. — Uranienborg, Olsen, afgik fra Kotka 11. Septbr., bestemt til Dieppe. — Jomsborg, Schultz, ankom til Ljusne 13. Septbr. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Honfleur 13. Septbr.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Jægersborg, Andersen, ankom til Nederkalix 10. Septbr. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Stockholm 10. Septbr. — Skodsborg, Jensen, ankom til Borgå 4. Septbr. — Guldberg, Schmidt, ankom til Terneuzen 7. Septbr. — Tuborg, Hveisel, ankom til Sundsvall 10. Septbr.

**Thingvalla.** Amerika, Thomsen, afgik fra Christianssand 10. Septbr., bestemt til New-York. — Hekla, Laub, afgik fra Kjøbenhavn 12. Septbr., ankom til Swinemünde 13. Septbr. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Christianssand 27. Aug., ankom til New-York 8. Septbr. — Island, Skjødt, afgik fra Christiania 14. Septbr., bestemt til Kjøbenhavn.

## Sejlskibe.

**Fanø. Nordby.** Anna, Clausen, ankom til Hamburg 7. Septbr. fra Rio Grande. — Medor, Svarrer, ankom til Cardiff 8. Septbr. fra Bordeaux. — H. Grohmann, Nielsen, ankom til London 8. Septbr., fra Oscarshamn. — Emilie, Thomsen, passeret St. Helene 23. August, fra Macassar til Amsterdam. — Wilhelmine, Lauridsen, sejlet fra Liverpool 7. Septbr., til Port Natal. — Ines Røhl, Jessen, sejlet fra Cuxhaven 10. Septbr., til Santos. — Rosa, Brinck, pass. Dover 8. Septbr., fra Antwerpen til Cardiff.

**Faus. Sønderho.** Martha, Nissen, paa Reje fra Corinta til Bremen, er d. 7. Aug. præjet paa 5° N. Br. og 28° V. L. Alt Vel. — Venner, Aarre, er d. 28. Aug. afgaaet til Cardiff fra Shedian. — Eliza, Thomsen, ankom d. 12. Sept. til Hernesand fra Esbjerg.

**Svendborg.** Newsky, Nielsen, ankom til Stettin 6. Sept. — Diane, Fallentin, ankom til Newcastle 6. Sept. — Vega, Rasmussen, ankom til St. Petersburg 7. Sept. — Jørgen Ring, Fisker, ankom til St. Petersburg 7. Sept. — Gylfe, Rasmussen, ankom til Kotka 8. Sept. — Phoenix, Rasmussen, ankom til Lossiemouth 9. Sept. — Ceres, Jensen, ankom til St. Petersburg 8. Sept. — Fortuna, Christiansen, ankom til Kjøbenhavn 9. Sept. — Hjalmar, Jacobsen, ankom til Dover 9. Sept. — Alfrede, Jensen, ankom til Amsterdam 9. Sept. — Odin, Jensen, ankom til St. Petersburg 10. Sept. — Solon, Hansen, ankom til Skellefteå 9. Sept. — Hertha, Hansen, ankom til Caen 10. Sept. — Niord, Svennevig, ankom til Umeå 12. Sept.

**Marstal.** H. A. Friis, Friis, ank. til Salomoe 8. Sept. — Niels Juel, Nielsen, ank. til Paimpol 10. Sept. — Thea,

Friis, er ank. til Rye (England). — Hosanna, Hay, ank. til Ledardieux 10. Sept. — Hansigne, Clausen, ank. til Courselles 11. Sept. — Elna, Carlsen, ank. til Vianna 8. Sept. — Sylfid, Kromann, er ank. til Flensburg. — Prøven, Schmidt, er ank. til Littlehampton. — Aurora, Raahauge, er ank. til Kjøbenhavn. — Alf, Rasmussen, ank. til Grangville 9. Sept. — Eden, Mikkelsen, ank. til L'Orient 9. Sept. — Sifa, Folmer, ank. til Pillau 9. Sept. — Livingstone, Christensen, er ank. til Llanelly. — Amor, Rasmussen, er ank. til Hernesand.

**Aalborg.** Svanen, H. C. Jensen, ank. til Frederikshavn 3. Sept. — Kirstine, I. K. Jensen, afgik fra Hals 4. Sept., ank. til Halmstad 6. Sept.

**Rønne.** Prøven, Bistrup, ank. til Stockholm 6. Sept. — Enigheden, Tronberg, ank. til Swinemünde 5. Sept. — Wollin, Hansen, ank. til Swinemünde 5. Sept. — Veset, Lund, ank. til Norrtelje 7. Sept. — Amaranth, Kyhn, ank. til Grangemouth 8. Sept. — Erik, Sonne, ank. til Newcastle 9. Sept. — Coureer, Holm, er ank. til Vindau 9. Sept. — Hermod, Grønvald, er ank. til Danzig 9. Sept. — Ansgar, Lerche, ankom til Grangemouth 8. Sept. — Bornholm, Grønnegaard, ank. til Harnas 10. Sept.

## Efterretninger for Søfarende.

Langden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fvrs 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.), Kabelængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverig.** Ved Havneindløbet til *Trelleborg* skal tændes et Fyr, der over 90° viser hvidt Fyr med To-Formørkelser hver 1/2 Minut, Lys 24 S., Mørke 2 S., Lys 2 S., Mørke 2 S., samt rødt, fast Lys V. for og grønt, fast Lys Ø. for den hvide Vinkel.

Nærmere Meddelelse senere.

Paa N.-Siden af *Ahus* Havn brænde to hvide Lys, naar Opmudringsmaskinen paa Grund af Storm maa inddrages. Lysene ere overet i N. 84° V. og S. 84° Ø.

**Bottniske Bugt. Luleå. Germundsö.** Da 20 Fods Grunden *Borussia* mellem *Rödskallen* Fyr og *Germundsö* Fyr ligger i det sidstnævnte Fvrs hvide, faste Lys, skal dettes Vinkel med rødt Et-Blink, V. for den hvide Indsejlings-Vinkel, udvides Ø. efter over Grunden. Forandringen foretages i Oktober 1897.

Nærmere Meddelelse senere.

**Tyskland. Stettin.** Udenrigsministeriet meddeler: I *Kaiserfahrt* er Dampskibet „*Kaiser Wilhelm der Grosse*“ igen kommet flot. Passagen gennem Løbet er atter aaben.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverig. Bohuslän.** I *Nordre Elfsfjorden*, c. 1 Kbl. NØ. t. N. for *Gallskärsbåden*, er funden en lille 8 Fods Klippegrund. 57° 45' 43" N. Br. 11° 43' 2" Ø. Lgd. Stagen ved *Gallskärsbåden* flyttes til Ø.-Siden af den fundne Grund.

**Udevalla. Skeppsviken.** Den 1. September 1897 er paa Yderenden af Skibsbroen, som er bygget ca. 1 Kbl. ud fra *Skeppsviken* S.-Side tændt en grøn, fast Fyrlampe. Flammens Højde: 16 Fod. Synsvidden: 2 Kml. Den vises fra en Pæl. Brændetid: 15de Aug.—31te Marts. 58° 20' 48" N. Br. 11° 54' 50" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland. Elben.** Lystønde Nr. 13 ud for *Finkenwerder* er igen udlagt paa Station.

**Holland. Wester Ems.** Paa *Ransel* SV.-Pynt er tændt et hvidt og rødt, fast Fyr. Det vises fra en Baake. 53° 30' 12" N. Br. 6° 49' 54" Ø. Lgd.

**England. Themsen. Tankerton Bay.** En grøn Vragtønde er i 4 Fod Vand udlagt tæt N. for Vraget af „*Johanne*“, 1 Kml. N. 34° Ø. fra *Whitstable* Havnefyrr.

I *Princess Channel*, tæt ved *North Tongue* Tønde, er Vraget af den sunke Skonnert „*Eva*“ nu uskadeligt. Vragtønderne og Tønden ere inddragne.

I *Piley Bay* er Vraget af Damperen „*Claudia*“ nu uskadeligt. Afmærkningen er inddraget.

### Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**Frankrig. Granville.** Baaken paa *La Fourchie*, NV. for Signal-Stationen paa *Pointe du Roc* ved *Granville*, er ødelagt af Søen.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Gironde. Talais.** Fyrskibet, som viser hvidt Et-Blink hver 5 Sekunder, og som til Forsøg har været udlagt tæt ved *By gamle Fyrskib*, er nu til Forsøg udlagt  $1\frac{1}{3}$  Kbl. NV. for *Talais Fyrskib*.

**Newfoundland V.-Kyst.** I *Incornachois Bay* ere følgende Grunde fundne:

En 2 Fv. Grund  $3\frac{1}{2}$  Kbl. N.  $62^{\circ}$  V. fra *Eboulement Point* og fra *Keppel Island* Kors i S.  $53^{\circ}$  V.  $50^{\circ} 36' 10''$  N. Br.  $57^{\circ} 22' 45''$  V. Lgd.

En 22 Fods Klippe  $5\frac{1}{2}$  Kbl. N.  $44^{\circ}$  V. fra *Eboulement Point* og fra *Keppel Island* Kors i S.  $58^{\circ}$  V.

En 16 Fods Klippe  $6\frac{1}{2}$  Kbl. N.  $29^{\circ}$  Ø. fra *Eboulement Point*. Grunden, hvorpaa denne Klippe ligger, strækker sig med 3 à 4 Fv. Vand c. 1 Kml. NØ. t. N. fra *Eboulement Point*.

En 22 Fods Klippe 6 Kbl. N.  $37^{\circ}$  V. fra *Keppel Island* Kors.

En 27 Fods Klippe 8 Kbl. N.  $12^{\circ}$  V. fra *Keppel Island* Kors.

**St. John Bay.** En lille 32 Fods Klippe er funden  $1\frac{1}{8}$  Kml. N.  $15^{\circ}$  Ø. fra *Green Island* Midte.  $50^{\circ} 45' 35''$  N. Br.  $57^{\circ} 17' 55''$  V. Lgd.

**St. Margaret Bay.** En 16 Fods Grund er funden paa *Jehenne Bank*,  $10\frac{1}{2}$  Kbl. N.  $4^{\circ}$  V. fra *New Ferolle Point* Ø.-Ende og fra *Dog Peninsula* Baake i N.  $87^{\circ}$  V.  $51^{\circ} 2' 55''$  N. Br.  $57^{\circ} 3' 5''$  V. Lgd.

**Nova Scotia SV.-Kyst. Yarmouth Harbor.** Klokketønden ved *Cat Rock* er flyttet og ligger nu i 12 Fv. Vand, 900 Alen S.  $4^{\circ}$  V. fra *Cat Rock*.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts.** Fyrskibet „*Pollock Rip*“ Nr. 47 ved Ø.-Enden af *Pollock Rip Shoal* er flyttet  $\frac{1}{2}$  Kml. S.  $80^{\circ}$  Ø. hen.

**Rhode Island. Narragansett Bay.** Lystønden ved S.-Ø.-Enden af *Plum Beach Shoal* er permanent inddragen.

*Patience Island* røde Spirtønde Nr. 4 er permanent ombyttet med en rødmalet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys. Den ligger i 18 Fod Vand, fra *Patience Island* NV.-Pynt i S.  $73^{\circ}$  V. og fra *Warwick Fyr* i S.  $25^{\circ}$  Ø.

**Maryland. Chesapeake Bay.** De sammenkjædede Tømmer NNØ. for *Point Lookout* ere borttagne.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Spanien. Baleariske Øer. Iviza. San Antonio.** Den 15de September 1897 tændes paa N.-Siden af Indløbet til *San Antonio* et rødt, fast Fyr, der lyser over  $270^{\circ}$ . Flammens Højde: 70 Fod. Synsvidden: 5 Kml. Linse- og Spejlsapparat af 6te Orden. Fyret vises fra et hvidt, ottekantet, 33 Fod højt Taarn.  $38^{\circ} 58' 41''$  N. Br.  $1^{\circ} 17' 48''$  Ø. Lgd.

**Italien. Brindisi.** Den 16de Oktober 1897 forandres Belysningen ved *Brindisi* Havn og bliver saaledes:

1. Paa Yderenden af Bølgebryderen S. for Fort *Mare*, et grønt, fast Fyr. Synsvidden: 3 Kml.

2. Fyret paa SV.-Siden af Øen *St. Andrea* slukkes.

3. Ved Grunden *Fico* en Lystønde, der viser rødt, fast Lys.

4. Ved hver Side af det ydre Indløb til Kanalen, to Fyr lodret for hinanden, nemlig to røde, faste Fyr til venstre og to grønne, faste Fyr til højre for Indløbet.

5. Ved Inderenden af Kanalens venstre Side, Dæmningen *Pigonati*, et rødt, fast Fyr, der lyser over  $211^{\circ}$ , fra N.  $27^{\circ}$  Ø. gennem N., V. og S. til S.  $4^{\circ}$  Ø.

6. Ved Inderenden af Kanalens NV.-Dæmning et nyt grønt, fast Fyr, 280 Alen S.  $46^{\circ}$  V. fra Fyrene paa Yderenden af samme Dæmning. Flammens Højde: 28 Fod. Det lyser over  $201^{\circ}$ , fra N.  $48^{\circ}$  Ø. gennem Ø. og S.  $69^{\circ}$  V.

**Østerrig-Ungarn. Triest.** Paa Yderenden af Molen *San Carlo*, ved *Triest* Havn, ere de tre Fyr, der ere anbragte i en Trekant, forandrede saaledes, at de alle tre vise rødt Lys mod Søen, hvidt Lys mod Land.

**Rusland. Krim. Sevastopol.** I *Kamish-* og *Kazatch-Bugt* er der paa hvert af Ø.-Revene udlagt en rød Vager og paa hvert af V.Revene en sort Vager.

**Dnieper.** Paa Fyrskibet „*Adjigiol*“ Station er midlertidig udlagt Fyrskibet „*Berczan*“. Det viser et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 17 Fod. Taagesignal gives med Klokke.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Cuba. Santjago de Cuba.** Lystønden ved *Diamant* ved Indløbet til *Santjago de Cuba* viser hvidt, fast Lys.

### Syd-Amerikas Østkyst indtil $40^{\circ}$ S. Br.

**Hollands Guyana. Marowyne.** Paa *Galibi* Pynt er paa det gamle Fyrs Plads tændt et Fyr, der lyser fra N.  $56^{\circ}$  V. gennem N. til N.  $83^{\circ}$  Ø. Flammens Højde: 54 Fod. Synsvidden:

10 Kml. Det vises fra et hvidt, sexkantet Taarn.  $5^{\circ} 44' 54''$  N. Br.  $54^{\circ} 0' 30''$  V. Lgd.

### Karantænebestemmelser.

**Gulfeber i Mississippi.** Ifølge Indberetning fra det kgl. danske Gesandtskab i *Washington* er der udbrudt Gulfeber i i Staten *Mississippi* og i *New Orleans* er forekommet et Tilfælde af Sygdommen.

### Rettelse.

I „Efterretninger for Søfarende“ Nr.  $\frac{13}{1019}$ . Kjøbenhavn 1897. „Signalerne gives nu til  $11\frac{1}{2}$  Fods Dybde“. læs: „Signalerne gives nu til 11 Fods Dybde“.

I „Efterretninger for Søfarende“ Nr.  $\frac{36}{1152}$ . Kjøbenhavn 1897. „ $52^{\circ} 32' 14''$  N. Br.  $1^{\circ} 47' 12''$  Ø. Lgd.“ læs: „ $52^{\circ} 40' 42''$  N. Br.  $1^{\circ} 54' 0''$  Ø. Lgd.“

## Holm & Collerup,

### Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

**Jærnskibs- og Maskinreparationer**  
udføres solidt, hurtigt og billigt.

## P. Otzen & Thorstenson,

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Manometre. \* Vacuumetre. \* Tællemaskiner.

Reparationer udføres.

Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpeklapper etc.

Fabrik:

Kontor og Lager:

**Ryesgade 105.**

**Gothersgade 24.**

## Fanø praktiske Sømmandsskole.

Saa vel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid. Nærmere Oplysninger ved

**P. H. Clausen,**  
Nordby, Fanø.

## C. P. Lauritzen & Co.,

Etablissement for

**UNIFORMER, UNIFORMEFFEKTER og ORDENSBAND,**

samt de nye, af Krigsministeriet approberede, vandtætte Officers-Havelocks, saavel som for alt civilt Skråderarbejde.

**Vesterbrogade Nr. 30. Kjøbenhavn V.**

## Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører

**Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler**

særlig hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

## 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, Hellerup.**

Strandvej 36. Telefon 69.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
<b>Dampskibs Aktier.</b>				
Foren. Dampskib-Selsk.....	104 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		104 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	104 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Thingvalla.....			13 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	15
Danmark.....			91 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	91 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Norden.....			116 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	117 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn.....	98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1/4	98 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Carl.....	62 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		62 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	62 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog.....	115		115	115 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Skjold.....	82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	88	82 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	83
Helsingørs Dampsk.....			42	46
Østersøen.....			—	—
Nordsøen.....			75	77
Torm.....			—	—
Foren. Bugser-Selsk.....			86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	90
Dansk-russisk Dampsk.....			—	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>				
4% foren. Dampsk.....			104	106
5% — —.....			—	—
5% Thingvalla 1880.....			—	—
5% — — 1894.....			—	—
5% Norden.....			—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>				
3% Stats.....			—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uopsig. Stats.....			100 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....			92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf.....			90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	90 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6 Ser.....			95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4% — — 6 —.....			96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3 —.....		92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	93
<b>Aktier.</b>				
Nationalbank.....			158	159
Privatbank.....			123 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	123 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank.....			126 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	128 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Handelsbank.....			124 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	125
Burm. & Wain.....			102	103
Helsingørs Jernsk.....			106 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	107
Sukkerfabr.....			91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	91 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier.....			113 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	114

**Vekselkurser.**

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	89.00	88.85
London.....	18.14	18.11
Paris.....	72.10	—
Amsterdam.....	150.00	—

**Notering paa Berlins Børs d. 14. Septbr. 1897.**

Russiske Noter.....	217.45
4% Russiske Consols.....	103.60
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % — Boden Kredit.....	106.10
6% Mexikanske.....	96.00
5% Rumænske Stats.....	101.10
4% — — 1890.....	90.20

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 44,000, „Danmark“ 10,000, „Kjøbenhavn“ 20,000. „Carl“ 10,000, „Dannebrog“ 28,000, „Skjold“ 26,000.

**Møller & Réé,**  
Bankforretning, Ved Stranden 16.

# Sømand.

En 33 Aar gl. ugift Mand, der har gjort adskillige Rejser som Matros og Bedstemand, ønsker paany en lignende Stilling paa et Skib, der skal paa en længere Rejse; Anbefalinger gives. Tiltrædelse kan ske naarsomhelst det ønskes. Billet mrk.: „Sømand Nr. 444“, indlægges paa Bladets Kontor i Løbet af 14 Dage.

**P. A. Freilev,**  
Øltafningsanstalt,  
Pilestræde 13, Kjøbenhavn K,  
prisbelønnet Nakskov, Slagelse  
og senest Malmo 1896  
for god Aftapning,  
anbefaler Gl. Carlsberg Lagerøl, Pils-  
nerøl, Porter samt alle øvrige Øl-  
sorter. — Telefon 279.

## Ed. Harth,

Konservesfabrikant,  
St. Kongensgade 101,  
Kjøbenhavn K.

**KONSERVES**  
tørrede og saltede  
**GRØNTSAGER**  
anbefales d'Hrr.

Skibsprovianterere.

## Lange & Møllers

Bødkerværksted

### Kjøbenhavns Frihavn

anbefaler sig med alt i Udearbejde samt alt færdgt. Bødkerarbejde for Export  
**Alt Arbejde udføres af solide og øvede Folk.**

## 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.

## Hotel Toldboden,

Toldbodvejen 40.  
anbefaler sin hyggelige Café & Restaurant samt sine ny monterede Værelser i et æret Publikums velvillige Erindring.  
**Daniel Rasmussen.**

## C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER,  
84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

### SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Anti-magnetiske  
Ankergangs

Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og  
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

**Palle Sørensen,**  
6, Sølvtorvet 6.

**DANCHELLS  
FABRIKER.  
LINOLEUM.  
VOXDUG.**



Anker - Marke

Enendsalg i Danmark for  
**DEL MENS HORSTER  
LINOLEUM FABRIK.**

Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:  
Pilestræde 13 Mathæusg. 5.  
Telefon 545. Telefon 2680.  
Kjøbenhavn.

Metalspejllapparater,  
Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9,  
Kjøbenhavn.

Telefon Nr. 3681.

G. W. Frydenlund & Søn.

## DENTIN

er en Tandplombe, nogle faa Draaber i den hule Tand hindrer Luftens Adgang og stiller derved de heftigste

### Tandsmærter.

9, Kronprinsensgades nye  
Materialhandel.

CHR. V. MENDE, cand. pharm.

**Husk**

## MONTYS

FOTOGRAFISKE ATELIER,  
St. Kongensgade 21

(tæt ved Kongens Nytorv).

Billigste Priser.  
Fineste Udførelse.

Aabent hver Dag, ogsaa Helligdage.

**Læge H. C. Lund,**  
Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg. gennem Porten. Tr. 10-11, 7-8 Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

**Frits Ortmann,**

Overretssagfører

Amagertorv 16. Tel. 3225.

# Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparationer af Jærn- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder. Værftet har 2 Tørdokker for Skibe af resp: 340 og 380 engl. Fods Længder samt Patentophalingsbedding for Skibe af indtil 800 Tons Egenvægt.

**Agentur**  
for udenlandske  
Søassurance-  
Selskaber.

Søforsikringselskabet  
**ØRESUND,**  
MALMØ,  
tegner Forsikringer ved  
**BERGH & OWEN,**  
Kjøbenhavn K.,  
Holmens Kanal 20.  
Telefon 97.  
Telegram-Adr. „Tonny“.

**W<sup>M</sup>. R. SCHOU.**  
31. HAVNEGADE.  
KJØBENHAVN K.  
Telegramadresse: Rigstelefon:  
Willschon. Nr. 3870.  
GENERALAGENT for  
„**POMERANIA**“,  
See- und Fluss-Versicherung  
Gesellschaft i Stettin.

**Bjerre & Rømer,**  
Skibsmæglere.  
Agenter for  
Kullens Enskilda Assurans-  
Förening.

**O. Larsen,**  
Kunstoffværker & Illuminator,  
Eriksgade 7, Stuen,  
Kjøbenhavn V,  
anbefaler sig med Skibs-Signal,  
Lys, Raketter og Kanonslag,  
Festfyrværkerier og  
Illuminationer.

**Dr. med. Goldschmidt,**  
Klinik for  
Hud- og Kønssygdomme.  
Hovedvagtsgade 8, 1. Sal.  
Kl. 12—1 og 7—8.

## LANDMANDSBANKEN

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

**HÄNSCHELL & Co.**  
BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviertering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lasteplassen (og assuredes ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Europa til vore Banquiers, Herr Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:  
**HÄNSCHELL, Barbados.**

**PETERSEN, MØLLER & HOPPE.**

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg, regular line of steamers between Brazil and Copenhagen & vice versa.  
Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean Portugal and Copenhagen & vice versa.  
Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“.

## Ludvig Lund.

Mekanisk og elektroteknisk Etablissement.

Enerepræsentant

for elektricitäts-Aktiengesellschaft

vorm. Schuckert & Co.

Autoriseret Installatør af elektriske Belysnings- og Kraftoverdragningsanlæg. Elektromotorer og Dynamoer. Elektriske Elevatorer, Hejseapparater og Ventilatorer. Galvanoplastiske Anlæg.

St. Regnegade 26. Kjøbenhavn K. Telefon Nr. 992.

## Patent Elastisk Cement

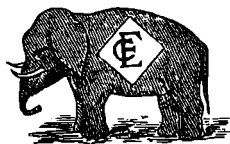
for Dampkedler etc.

Den beskytter fuldstændig imod Fortøring.  
Bevirker en stor Besparelse af Kedelreparationer.

Leveres i Fustager paa ca. 125 Pd. fra mit Lager,  
26, Pederskræmsgade.

C. F. Schlüter.

VARE MÆRKE.



GRUNDLAGT 1774.

Gammel  
**Kornbrændevin.**

**J. EBERTH.**

Sofiegade 14.

Christianshavn.

## Café van Zandt,

St. Annæ Plads 6,  
Hjørnet af Strandstræde,  
Kjøbenhavn,  
anbefaler sin Restaurant fran-  
çais med alle Aarets  
Specialiteter.  
H. J. Pedersen.

Sølvmedaille Stockholm 1897



for gode Kompasser.

## Mahogni, Nøddetræ, Teaktræ, Whitewood

samt andre fremmede saa vel som danske TRÆSORTER forefindes i stort Udvalg i tørre Varer.

M. H. Krause,  
Kjøbenhavn, Niels Ebbesvej 6. V.  
Telefon 3205.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

### AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitline à 45 mm Bredde 25 Øre.  
De øvrige Sider — 20 —  
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 TORSDAG.

Nr. 38.

Kjøbenhavn, Torsdag den 23. Septbr. 1897.

4. Aarg.

INDHOLD: Lydsignaler i Taage. — Sø- og Handelsrettsdom. — Konsulatafgifterne. — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. Fra Sø og Land. — Vore Skippere før og nu. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

DANISH  
Pure Condensed Milk.  
The **MILKY-WAY** Brand.  
In Taste & Colour like new Milk.  
Highest Medical References.



• NEW INVENTION •  
The danish Milk Condensing Co.  
Factories & Head Office 8 Vestergade,  
COPENHAGEN.  
Telegr. Adr.: Anglodane. Code ABC

**AXEL E. AAMODT.**

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

Lager af Papir og Konvolutter  
fra danske og fremmede  
Fabrikker.

Aut. Forhyringsagenter,  
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.  
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.  
A. C. Grell, Toldbodg. 16.

Forlang altid  
**Otto Mønsted's**  
Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

**Holdbar**

**Fortrinlig Kvalitet**

**Smørfarvet**

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne  
ved Henvendelse til Fabriken

**SOUTHALL**

near LONDON.

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullspång i Sverig leverer jeg  
paa Bestilling større og mindre Genstande i

**støbt Staal,** saasom:

Skibsstævne,  
Skibsskruer,  
Rorrammer,

Stempler,  
Krumtappe  
Ambolte,

Tandhjul,  
Ankere,  
etc. etc.

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smedeligt samt i  
Styrke og Sejghed fuldt jævnlørligt med det bedste smedede  
Staal af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Eftf.

Som Repræsentant for for-  
forskellige 1ste Klasses  
Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe,**  
**Varer** og **Frugt** til billige  
faste Præmier. **Subagenter**  
antages i forskellige Provinces-  
byer.

**Alfred Christensen,**  
Assurance-Afdeling,  
Amaliegade 24.

**EMIL SCHIOTT,**  
Glas- & Porcellæns-  
Forretning.

51 **STORE KONGENSGADE** 51

KJØBENHAVN K.

Telefon 4522.

Glas og Porcellæn udlejes.

**Ankere & Kjæder,**

**Tougværk** og alle

**Skibs-Inventarier**

anbefales fra Lager.

**John Forbæchs Eftf.,**

St. Annæ Plads 19 & 21.

Teaktræ

AKTIESELSKABET  
**DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI**  
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.  
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.  
**TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.**

Den anerkendte  
**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nisson.**

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Telefon 2618.

Telegr.-Adr.: Nilsson 167.

**CARL NILSSON.**

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.

Amaliegade 36. Kjøbenhavn K.

(forhen Amaliegade 37).

Største Lager her paa Pladsen af alle Sorter Maskin- og Cylinder-Oljer, Smørelser  
og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige Artikler for Dampmaskiner.

**Eneforhandling af:**

Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil. Zyakara.  
(Til Forebyggelse af Tæring, Syre- og Kedelstensdannelse). Angus' Special Pak-  
ninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent Kamelhaars Drivremme.  
Kerasha. Patent Træ-Remskiver.

Prima Svinefedt.

**Prima røgede Skinker.**

Store Partier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker  
40—60 Øre pr. Pd. efter Størrelse samt alle Slags prima  
ferske, saltede og røgede Victualievarer anbefales til  
**meget lave Priser.**

**Højbroplads 12** ved Gammelstrand.

Videreförhandling: S. JOHANNESSEN, Hauserpl. 32.

Prima Spegepølser.

**Norsk MARGARINE**

fra **Aug. Pellerin fils & Co.** i Christiania  
faas hos D'Herrer Handlende og fra Agenturet

**Ladegaardsvej 13.**

# HAMBURG

**PRIMA BUNKER-KUL.**

**BD BLUMENFELD.**

**HAMBURG.**

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads:      Telephon:  
**FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.**

**W. B. Dick & Co. L<sup>d.</sup>**

eneste Fabrikant af  
**Dicks** bekendte **Maskin-** og **Cylinder-Olier**  
 samt

**Patentfarver for Skibsbunde.**

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

**Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:**

Alte Gröningstrasse 12 1.

Telegr.-Adr.: Dicotto.   Telefon: 3999.

Agent for Danmark:

**ANDREAS HANSEN, Kjøbenhavn. Nørrebrogade 18 A, 2. N.**

**EMIL G. v. HØVELING. HAMBURG.**

(TELEGR.-ADR.: *COMPOST.*)

**PATENTFARVE**

for Skibsbunde og Jærnkonstruktioner imod Rust og imod Bevoksning. Leve-  
 randør til mange af de største Damp- og Sejskibsrederier, Ene-Leverandør  
 til den kejserlige tyske Marine.

NB. For Træskibsbunde særlig virksom Patentfarve imod Bevoksning og  
 imod Orm, strygefærdig til umiddelbar Brug.

Agenter og Lagre i: Bergen, Bremerhavn, Elsfleth, Flensborg, Stettin, Rotter-  
 dam, Antwerpen, Dünkirchen, Genua etc.

Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:

Kapt. CARL HAVEMANN, Kjøbenhavn, Amaliegade 31.

I England under Firma British Antifouling Composition and Paint  
 Company Ld. 32 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik i Barking ved London

Agenter og Lagre i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull,  
 Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama,  
 Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney,  
 Mauritius etc.

**KNÖHR & BURCHARD Nfl.**

Telegram-Adr.:  
 KNÖHRHARD.

**HAMBURG.**

Telephon  
 287.

**DAMP- & SEJSKIBSMÆGLERE.**

**KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.**

**SPECIEL AFDELING**

FOR

**ASSURANCE & HAVARISAGER.**

**A. Rustads Efterfølger,**

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

**Cornelius Knudsens Etabl.,**

Kjøbmagergade 37. Kjøbenhavn.

**NØRHOLMS**

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.

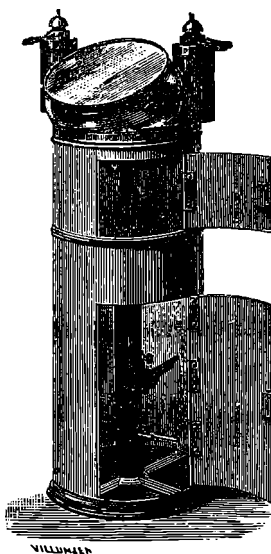
Parallellinealer.

Marinekikkerte.

Complete Dykkerdragter.

PREMIERLØJTNANT CLAUSENS

Patent Universal Deflektor.



Reparationer udføres med Omhu.

Sølv-Statsmedalje og Guldudstillingsmedalje: Lübeck 1895.

Guldmedalje: Industriudstillingen Malmø 1896.

**HOLGER J. NIELSEN.**

Lager af Værktøj, Metal & Isenkram for Metal-  
 og Jærnindustrien.

**STUDIESTRÆDE 14.**

Telefon 2597.

**EM. Z. SVITZER'S**

**SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.**

Founded 1833.

Telegraphic address "SVITZER".

Agents for  
 Great Britain.

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
 Newcastle o/Tyne.  
 telegraphic address: "Jürgenson".

R. W. SHEPARD & Co.  
 London E. C. 70 Cornhill.  
 telegraphic address: "Hobdell".

The company maintains stations at the following  
 ports, where a salvage boat will be stationed, always  
 ready to leave at short notice.

<b>COPENHAGEN</b> . . . . .	"SVITZER".
<b>KASTRUP</b> . . . . .	"HØYER".
<b>ELSINORE</b> . . . . .	"SWITZERGOTTLIEB".
<b>KORSØR</b> . . . . .	"JØRGENSEN".
<b>ALBUEN (LAALAND)</b> . . . . .	"GUNNERSEN".
<b>FREDERIKSHAVN</b> . . . . .	"SVITZERLUND".
<b>GOTHENBURG (SWEDEN)</b> . . . . .	"ELFVERSSON".
<b>GREIFSWALD (GERMANY)</b> . . . . .	"SPRUTH".

The company's boat "Em. Z. Svitzer" — in conjunc-  
 tion with the boats belonging to the Northern Salvage  
 Company of Hamburg, vis s/s "Berthilde", s/s "Bergér  
 Wilhelm" and s/s "Neva" — operates in the Mediter-  
 ranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea &  
 Red-sea).

**Carlsen, Nielsen & Co.**

Skibshandlere & Sejlmagere.

**PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.**

Direkte Import  
 en gros af **amerikanske Træsorter.**

Nød, Whitewood samt Eg ogsaa i spejlskaaren Vare,  
 Mahogni i alle Dimensioner anbefales Forbrugere. Værne  
 ere prima og damptrerede og Priserne de billigste.

Telefon 3338.

**EMIL HAMMELEV, Store Kongensgade 81, Bagb.**

## Lydsignaler i Taage.

Af Kaptajn C. A. Jørgensen.

Da det engelske Handelskammer forrige Efteraar efter lang Overvejelse og megen Opposition vedtog Indførelsen af en Del af de paa Washington Konferencen foreslaaede Lydsignaler, ophørte jo Spørgsmaalet om saadanne Signaler at være aktuelt.

Det tør vel anses for givet, at intet Forslag, selv ikke det mest fuldkomne, nu har ringeste Udsigt til i en nogenluude overskuelig Fremtid at opnaa international Vedtagelse, og det Forslag til Indførelse af et Kurssignal-System, som Grosserer Alfred Christensen i disse Dage har offentliggjort, vil vistnok komme til at dele Skæbne med de talrige lignende Forslag, der baade før og efter Washington-Konferencen fremkom fra forskellige Sider. Hr. A. Christensen har jo imidlertid faaet sit Forslag anbefalet af en Kontre-Admiral i de Forenede Staters Marine, og det kunde derfor muligvis interessere Søfartstidendes Læsere at erfare, at Deres Meddeler er i Besiddelse af en skriftlig Fordømmelsesdom over alle Kurssignal-Systemer, afgivet af den største Autoritet paa dette Omraade, der vel nogensinde har eksisteret, af selve Søvejs-Reglernes Fader, afdøde Mr. Thomas Gray.

I Efteraaret 1882 tilskrev jeg privat den dalevende „Assistant Secretary“ ved „Board of Trade“ og spurgte om hans Mening om et Taagesignal-System paa 3 Signaler, som jeg havde udtænkt.

Det er ikke min Mening med disse Linjer at ville gøre en unyttig Reklame for mit eget Forslag, som jeg betragter som skrinlagt; jeg var den Gang selv meget henrykt over det, men har i de forløbne 15 Aar haft

Tid til at slaa koldt Vand i Blodet, og jeg skal kun kortelig omtale, at det var baseret paa samme System som de farvede Sidelanterner, og at Principet i det var, at man til en mødende Damper skulde afgive et Signal, der skulde betegne, hvilken Side man vendte imod ham. Som Svar paa mit Brev modtog jeg følgende egenhændige Skrivelse fra Mr Gray:

Bord of Trade

Whitehall Gardens. S. W.

9. November 82.

Dear Sir.

I have received your letter of the 4<sup>th</sup> November, and have much pleasure in forwarding you certain papers in connection with sound signals, which may prove of interest to you. I cordially agree with much of your letter, especially as regards there being no necessity for a course indicating system\*). The whole question of sound signals is one of considerable importance, and will have before long to receive careful consideration; — When that time comes, your note and excellent suggestions will not be lost sight of.

Yours faithfully

(signed) Thomas Gray.

Mr. Gray oplevede ikke Afslutningen af Forhandlingerne om Lydsignaler. Havde han levet endnu, havde han sikkert været Mand for at tage Livet baade af alle Kurssignaler og af de to nu indførte Signaler, der for lange Tider have umuliggjort enhver rationel Forbedring.

## Sø- og Handelsretsdøm.

Sø og Handelsretten har afsagt Dom i en Sag, der var foranlediget ved, at 3-m. Skonnert Samsø d. 4. September f. A. forliste paa den tyske Østersøkyst, c 4 Kilometer Ø. for Scholpin Fyrtaarn, hvad der medførte, at Skibet blev kondemneret og solgt som Vrag for c. 300 Rmk.

Det nævnte Skib, der var bygget i Assens i 1872 som Skonnert, solgtes i 1890 til Nyborg, blev i Maj 1896 ombygget der som tremastet Skonnert og fik derefter for 6 Aar Karakteren A i „Germ. Lloyd“. Det maalte 49,24 Netto Reg.-Tons og tilhørte dels dets under nærværende Sag tiltalte Fører N. P. C. Petersen, der havde Sætteskipper-Certifikat af 1885, dels dets bestyrende Reder. Dets Værdi var anslaaet til c. 10,000 Kr., og det var assureret i to forskellige Forsikringselskaber med 4,500 Kr. i hvert. Skibet, der gik i indskrænket Fart, førte ikke Logbog. I August 1896 indtog Skibet ved Frederikshald en Ladning Sten, c. 107 Tons, og afgik d. 23. Aug., bestemt til Danzig. Det stak da, efter Opgivende, lidt over 8' for og c. 9' agter. Dets Besætning bestod, foruden af Føreren, af en ueksamineret Bedstemand, der havde været om Bord i en Maanedstid, og som vel tidligere havde sejlet i den Del af Østersøen, der strækker sig henimod Danzig, men kun i større Skibe og ikke nær Land, samt af en 18-aarig Kok, som slet ikke tidligere havde sejlet i Østersøen, men kun med

Fiskekvaser omkring ved Samsø. Der skal have været et Søkort om Bord, som var fulgt med Skibet ved dets Køb i 1890, omfattende det her omhandlede Farvand, men det har ikke kunnet oplyses, hvilket Kort det var eller fra hvilket Aar.

Efter at Skibet d. 28. Aug. i Nyborg havde faaet udbedret nogen Skade paa Sejl m. m., afgik det derfra d. 1. Sept.; den 3. Sept. stod det Grønsund ud, sejlede videre med sødøstlige Kurser, hvormed der fortsattes den følgende Nat og Fredag Formiddag d. 4. Sept. Vinden var S. V. og skal om Aftenen have haft en Styrke af 4 à 5. Det var skyet, sigtbar Luft, til sine Tider tykt Regnvejr.

Skibsføreren og Bedstemanden have, i det væsentlige overensstemmende, under Søforhøret forklaret følgende: Kaptajnen gik straks efter Middag d. 4. Sept. ned og gik til Køjs, uden at han da anede, hvor nær de vare ved Land, idet han dog, da han gik ned, sagde til Bedstemanden, som overtog Roret, at denne, hvis han fik Land i Sigte, skulde lade falde af. Bedstemanden der slet ikke kendte Kysten, fik derpaa c 1/2 Time efter Land i Sigte, uden at ane, ud for hvilken Del af Kysten han da var; han ændrede da Kursen til Ø. N. Ø. 1/2 Ø. Kl. c. 3 kom Kaptajnen op igen, og Bedstemanden med-

\*) Udhævet af Indsenderen.

delte ham da, at han havde faaet Land i Sigte, hvad denne, under Hensyn til den formentlig udsejlede Strækning, antog maatte have været omtrent ved Jershøft. Bedstemanden gik nu ned, og Kaptajnen, som selv tog Roret, sejlede derefter saaledes, at han hele Tiden saa Land, hvilket han gissede at have i en Afstand af c. 10 Kvartmil, med vekslende Kurser af vistnok i det hele Ø. til N. og Ø. N. Ø. Da Klokkeren var c. 5 (efter Kaptajnens Gisning, idet han ikke saa paa Uret), fik han Stolpemünde i Sigte forude, formentlig i c. 4 Kvm. Afstand, men uden at han kunde angive nærmere, hvor mange Streger til Styrbord. Skibet havde da vistnok en Fart af 5 Kvm. i Timen. Han beholdt derefter Kursen N. Ø uforandret og fik Kl. c. 7 Scholpin Fyr i Sigte. Omtrent ved denne Tid purrede Bedstemanden og kom op; de vare da begge paa Dækket, til Kaptajnen gik ned Kl. 8 Aften; han havde den Gang Scholpin Fyr et Par Streger til Luvart i en gisset Afstand af c. 5 til 6 Kvm. Idet han gik, har han, efter sit Udsagn, varskoet Bedstemanden om at gaa godt udenom Pynten ved Fyret, da det ikke var nødvendigt at tage Landet saa nær, eftersom Vinden var rum nok. Bedstemanden har erkendt at være gjort opmærksom paa et Punkt paa Kysten, som Kaptajnen mulig nok kaldte „Stolpemünde“, men Bedstemanden lagde ikke nærmere Mærke til det. Mellem Kl. 7 og 8 toges efter dennes Forklaring Mesangaffel-Topsejl ned, medens Skibet iøvrigt førte alle sine Sejl. Da Bedstemanden Kl. 8 overtog Roret, vil han have haft Scholpin Fyr i en Afstand af c. 4 Kvm., 1 à 2 Streger paa Styrbords-Boug, og Skibet gjorde da vistnok en Fart af 5 à 6 Kvm. i Timen; han lagde ikke Mærke til Skibets Afstand fra Land, men vil ikke da have set Klitter. Kursen var Ø. N. Ø.  $\frac{1}{2}$  Ø., og han forandrede den ikke, indtil Skibet med sin Forende stødte paa Grund. Patentloggen var vel ude, men var slet ikke bleven eftersat i de sidste Timer.

Skibet grundstødte Kl. 9, c. 4 Kilometer Ø. for Scholpin Fyrtaarn, c. 165 Meter fra Kysten. Kaptajnen kom straks paa Dækket, og der gjordes forskellige Forsøg paa at faa Skibet flot igen, men forgæves; det kunde snart heller ikke pumpes læns mere. Ved Midnat sank Skibet paa c. 9', saaledes at Forenden vendte mod N. V. Mandskabet maatte Kl. 1 om Morgenen redde sig op i Mesanmasten, hvorfra det først næste Formiddag reddedes i Land ved Raketapparat og Redningsbaad.

Justitsministeriet har derefter beordret Skibets Fører tiltalt for Overtrædelse af Sølovens § 293, hvorefter en Skipper, der ved slet Sømandsskab, Drukkenhed eller anden Pligtforsømmelse har forvoldt Søskaade, bliver at straffe med Fængsel eller Bøder, for saa vidt hans Forhold ikke maatte medføre større Straf.

Under Sagen er der iøvrigt intet andet fremkommet, end at Kaptajnen vil have fremhævet særlig for Bedstemanden, som var fuldbefaren og havde sejlet mindst 12—13 Aar, at han burde holde godt udenom Landet, da Fyret stod et Stykke inde paa Land, og da Landet ikke vilde kunne ses, naar det blev Regn, samt at han, da han gik ned, vil have vist Bedstemanden paa Kortet, hvad Kurs der skulde styres, naar Fyret var passeret. Bedstemanden har ikke kunnet afhøres herom, da han er bortrejst. Sø- og Handelsretten tillægger imidlertid ikke det her anførte nogen videre Betydning, hvorved bemærkes, at Bedstemanden har forklaret ikke at kende Skibets Søkort eller vide hvilke saadanne, der var om Bord, saa lidt som han kunde afsætte en Kurs i Kortet.

Vel maa nu Skibets Stranding antages umiddelbart at være forårsaget ved, at det er kommet for nær Land, og at Bedstemanden, trods sin Benægtelse deraf, i den sidste Tid før Grundstødningen har ændret Kursen i sydlig Retning, men Retten finder at maatte lægge Skibsføreren til Last, at han, der i al Fald burde vide, at Bedstemanden ikke kendte Stedforholdene, ikke kan antages at have gjort ham tilstrækkelig bekendt med disse, inden

han Kl. 8 Aften overlod ham Kommandoen, saa lidt som han da gav ham nogen bestemt Ordre om, hvilken Kurs der skulde styres, samt at han hverken selv ved Pejling eller Lodning forvissede sig om Stedforholdene, særlig om den virkelige Afstand fra Land, inden han gik ned, eller gav Bedstemanden Ordre til, medens han var nede, at foretage nogen Lodning. Da nu Skibsføreren maa erkende at have gjort sig skyldig i Pligtforsømmelse, som har forvoldt Søskaaden, findes han at maatte drages til Ansvar efter Sølovens § 293, saaledes at han tilpligtes i Bøde at betale til Statskassen 100 Kr. samt idømmes Sagens Omkostninger.

## Konsulatafgifterne.

Vore Konsulatforhold have i Sommerens Løb i Dagspressen været Genstand for en Del Betragtninger af forskellig Art; man har fra én Side angrebet Regeringen for den Maade, hvorpaa den har besat flere vigtige Konsulatposter, fra en anden Side forsvaret de skete Udnævnelser. Hele denne Strid frembyder for saa vidt kun ringe Interesse for Skibsfarten, som de Hensyn, man i den omtalte Diskussion fra alle Sider har sat i Forgrunden, ene have været til Landbrug og Handel, til Industri og Haandværk, medens ingen har saa meget som nævnet Skibsfarten og den Interesse, denne kunde have i Sagen. Heri har man gjort Ret. Det er øjensynligt, at det i langt højere Grad er de ovenfor nævnte Næringsveje, hvis Interesser ere knyttede til Besættelsen af Konsulatposterne, end det er Skibsfartens. Dette erkender man vistnok nu fra alle Sider, ikke mindst fra Regeringens, thi de sidste Udnævnelser bekræfte jo, hvad man vidste iforvejen, at det ikke i mindste Maade er Hensynet til Skibsfarten, der bestemmer dem. Det er os endogsaa bekendt, at der for nylig ved Besættelsen af et Konsulat i en stor engelsk Havneby, der aarlig søges af en Mængde danske Skibe, intet Hensyn toges til et fra søfarts-interesseret Side overfor Regeringen fremsat Ønske.

Vi skulde ikke have fremdraget dette — saa lidt som der i vor Omtale af den sidst berørte Udnævnelse skal ligge nogen Bebrejdelse, — saafremt Skibsfarten ikke vedblivende dog havde den Interesse i det hele Spørgsmaal, at den i det væsentlige lønner Konsulerne. Det maa dog efterhaanden, synes det os, staa klart for alle, at Skibsfarten er den af vore Næringsveje, der er mindst interesseret i Konsulatvæsenet. Hvad Mening er der da i, at den skal yde de største Bidrag til det? Man kan dog ikke forsvare en saadan Ordning alene med at henvise til Traditionen; naar Udviklingen har ført det med sig, at alle de Forudsætninger, under hvilke Skibene i gamle Dage betalte Konsulerne, ere bristede, saa er det en daarlig Konservatisme at lade Skibene blive ved at betale. Det er tillige en for Danmark ejendommelig Art af Konservatisme, thi i hvert Fald de fleste andre Lande opretholde ikke en Skat, der er saa lidet begrundet i de faktiske Forhold. Et af Formaalene for enhver forstandig Lovgivning for Skibsfarten maa være at stille den paa samme Fod som dens vigtigste udenlandske Konkurrenter, men det gør man ikke, naar man opretholder denne Afgift. Mener man, at maatte paalægge Skibsfarten særlige Skatter — hvad den dog ifølge sin hele ejendommelige Stilling og Arbejdsmaade burde være fri for — saa lad os faa dem under en anden og mere naturlig Form. Men Konsulatafgiften er og bliver en Uretfærdighed mod Skibsfarten.

Det var for kun faa Aar tilbage Rigsdagens Standpunkt i dette Spørgsmaal, at Konsulatafgifterne efterhaanden skulde bringes ned, og den handlede faktisk



ud fra dette Standpunkt. Men Sagen forkludredes noget derved, at Afgifterne i den sidste Konsulatlov sattes op for Dampskibene. Fra flere Sider i Rigsdagen fastholder man dog, at de bør bringes ned, og Ordføreren i Folkethinget udtalte, da denne Sag sidst forelaa, et Haab om, at den Tid maatte komme, da man helt kunde ophæve dem.

Man bør under disse Omstændigheder ikke lade dette Spørgsmaal dø hen. Skibsfartens Organisationer maa stadig arbejde for at faa denne trykkende og ubillige Afgift hævet. Tidspunktet, da dette bør ske, er faktisk kommet, naar man som nu fra alle Sider erkender, at det er af ganske andre Hensyn end tidligere, og fuldt berettigede Hensyn, at man holder et stort og dygtigt Konsulatkorps. Og kan Statskassen daarligt undvære Pengene, vil det ikke være vanskeligt at anvisse, hvor Kompensation kan findes.

W.

## Fragtmarkedet.

Man tør vel allerede slaa fast, at Aaret har været saa temmelig heldigt saavel for Sejlere som for Dampere, og et godt Bevis herfor er blandt andet det, at vore Købmænd i Korn, Træ og Kulbranchen ikke have følt sig hævede over at søge Rederierne eller vore Mæglerkontorer for at forskaffe sig den nødvendige Tonnage. Desværre er det som oftest Tilfældet, at Skipperen belejrer Grossistens Kontor for at tinge om en tarvelig Fragt, der yderligere under saadanne Forhold beskæres ved alle Haande Ekstrabestemmelser, alt selvfølgelig i Købmandens Favør; er der da noget mere rimeligt og naturligt, end at man, naar der er Mødbør, søger ved alle Midler at tage Revanche overfor Købmanden og tilvinge sig de bedst mulige Betingelser! Det er os ikke ubehageligt at kunne notere, at der i Sommerens Løb og nu i Efteraarsmaanederne har været ført heldige Træfninger imellem Sømandsstanden og de Købmænd, der vare i Knibe; og vi haabe ganske ærligt, at Forholdene vil vedblive at udvikle sig i samme Retning; men under denne daglige Kamp mellem Befragtere og Redere er der ofte tilsyneladende mindre væsentlige Paragraffer, der negligeres af de sidste, f. Eks. Klausulen i Certepartierne, der fastslaar Overliggedags-Godtgørelsens Størrelse. Det er naturligt, at en Reder først ser paa selve Fragten, der selvfølgelig er Hovedsagen, men derved glemmer man ofte at gaa de andre Klausuli nærmere efter i Sømmene, og nu hvor man dog har et lille Ord at sige, er det nødvendigt, at man retter et Angreb mod vore rent ud skandaløst lave Overliggedags-Godtgørelser — fastslaede i Ly af en uheldig Paragraf i vor danske Sølov.

Vor kære Sølov, hvis Tilblivelse sikkert er en Gaade for alle Skibsredere, saasom næppe nogen fra den Lejr har haft et eneste Ord at sige ved Udarbejdelsen, indeholder en Række Besynderligheder, der kan give en Hovedbrud nok i stille Timer, men Beregningen af Overliggedags-Godtgørelsen i Forbindelse med Lastnings- og Losnings-Vilkaarene er sikkert noget, der først falder i Øjnene og støder an i det praktiske Liv. Der beregnes som bekendt efter Søloven 40 Øre for Dampere og 30 Øre for Sejlere pr. Netto Register Ton pr. Dag som Overliggedags-Godtgørelse; dette er absolut alt for lidt, specielt for mindre Baade, og navnlig for lidt i en god Konjunktur. Erstatningen for at ligge længere i Havnen end akkorderet bør selvfølgelig rette sig efter Markedets Stilling. Overliggedags-Godtgørelsen bør være et retfærdigt Ækvivalent for den Tid, der gaar tabt for Rederiet, bør være en passende Godtgørelse for, hvad vedkommende Skib kunde have tjent i den mistede Tid. Den naturligste Basis vilde da, i Fald virkelig en Lov med konge-

ligt Stempel skulde vise sig nødvendig, være følgende: man sætter en Basis pr. Register-Ton, men dertil søjer man absolut en vis Procentdel af Øjeblikkets eller altsaa af Skibets Fragt. Et Skib kan selvfølgelig bedre taale at blive opholdt i en Tid, hvor man intet tjener, hvor man overhovedet ikke ser Udvej til at bringe Penge i Huset, end i en Periode, hvor Tilbud paa Tilbud venter, og hvor der ligger Chancer aabne hver Dag; derfor tilraader vi vore Rederier at forsøge at sætte Overliggedags-Godtgørelserne op nu, thi vi har for Tiden Betingelserne for at kunne tiltvinge os en retfærdig Løsning af dette meget vigtige Spørgsmaal, til Trods for nogen uheldig Lovparagraf.

Forøvrigt skulle vi overfor selve Fragtmarkedet fatte os i Korthed; i en rolig og sund Periode vil det være umuligt med saa korte Mellemløb som 8 Dage at finde nye Felter og at belyse disse med vekslende Farver, og vi ønsker ikke at trætte vore Læsere eller at gentage os selv. Fragtmarkedet er i sin Helhed godt. Kulfragterne her hjem efter og Sortehavsfragterne ere de fastere Elementer, hvorpaa man nu har Lov til at bygge videre, og Amerika tegner paany godt baade i Korn- og Træbranchen. Den ganske betydelige Stigning i Kulfragterne er egentlig kommen overraskende for de fleste, fordi den er indtraadt saa tidlig i Aar; ellers var det først i Oktober-November, man begyndte at regne med de høje Rater; nu betales allerede for store Dampere op til 2,000 Tons Firth of Forth Kjøbenhavn 5/6 og for mindre Baade til dansk Provinshavn 6/6. Der noteres iøvrigt Burntisland eller Methil Kiel 6/ à 6/3, Rostock 6/6 à 6/9, Riga 5/3, Grangemouth Kronstadt 4/6 à 4/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Helsingfors 5/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 6/, Hangø Åbo giver samme Fragt. Til Stockholm erholdes 5/3 mod 5/ for faa Dage siden. Fra Newcastle eller Blyth betales til dansk Provinshavn 6/, til Kjøbenhavn store Baade 4/9 à 5/ — med hurtig Losning garanteret. Kronstadt giver 4/6 Kul, 6/6 Koks, Helsingfors 5/9 à 6/, Libau 4/6 à 4/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Stettin 4/9 à 5/. Til Middelhavet noteres til Genua 7/ à 7/3, Savona 7/, Triest 8/; fra Leith til Alexandria betales 6/6 à 6/9. Som altid, naar der viser sig en Stigning i Returfragterne, som nu fra Sortehavet, antager Nedfragterne i samme Øjeblik en svagere Tone, Vægtskaalen balancerer her med en rent ud forbløffende Nøjagtighed. Sortehavet etc. har bl. a. følgende Befragtninger: Nicolaieff (BD) Rotterdam 3,000 Tons prompt 12/6, Hamburg 13/3, Odessa L. H. A. R. 4,100 Tons prompt 11/9, for Hamburg 6 pence ekstra, Odessa L. H. A. R. 4,600 Tons prompt 11/9. Hamburg 12/3; Azoff giver 14/ N. C., Donau Antwerpen eller Rotterdam 13/6 à 14/. Fra Middelhavet hjem efter har der ogsaa fundet talrige Befragtninger Sted, navnlig i Frugtfarten fra øst-spanske Pladser.

Amerika er som meddelt stabil, og Ugen har talrige gode Befragtninger at opvise. Fra Northern range til C. F. O. er sluttet 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> imod 3/3 for 8 Dage siden, en Damper paa 13,000 quarters har endog erholdt 3/9, November Lastning; fra Januar søges Tonnage til 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> — som man ser, gode, faste Noteringer, strækkende sig over en lang Periode; det er navnlig i det sidste, man bør bide Mærke, og som berettiger til at fæste Lid til et godt amerikansk Marked. Fra New Orleans er sluttet 15/3 nett. charter og 4/ pr. quarter, Option Danmark 4/3. Fra Savannah til Liverpool betales 37/6. Fra Pensacola til U. K. Continent 115/ à 117/6. Fra Ferdinandina til Hamburg 17/, Stettin 19/ à 19/6 pr. Ton Phosphat. Hermed er taget Eksempler fra de vigtigste Brancher.

Fra Herrer Laurie & Co., Barbados, er modtaget en af de regelmæssige Fragtberetninger, der forøvrigt ikke indeholder noget specielt nyt. Befragtningen har gaaet jævnt normalt med en tilsyneladende højere Rate end noteret i Europa. Samtidig meddeles, at Telegraf-taksterne er sat betydeligt ned; dette har muligvis nogen Interesse.

## Ugens Havarier.

Katarina. Skonnert af Nyhamn, er paa Rejsen hertil med Træløst indkommen læk til Helsingborg.

Flora, dansk Skonnert, er indkommet til Gravesend med Skade efter Kollision.

Attila, Petroleumstankdpsk., der kom i Brand under Læsø, er nu bragt flot af Svitzers efter at Ilden er slukket, og er bragt til Frederikshavn.

Helga, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 21. ds. grundstødt paa Østkysten af Øland.

Koophandel, hollandsk Barkskip, er indkommet læk til Helsingør.

Morgenstern, russisk Skonnert, har paa Rejsen til St. Petersborg med Fisk været paa Grund paa Saltholmen. Flot uden Assistance og fortsat Rejsen.

Emanuel, Skonnert af Ærø, er grundstødt paa Omø, indbragt til Korsør af Svitzer. Tæt og ubeskadiget. Bjærgeløn 2,000 Kr.

## Fra Sø og Land.

Paa Bretagnes Kyst vil om kort Tid blive oprettet et nyt Fyr, om hvilket det siges, at det vil blive den mægtigste Lyskilde i hele Verden. Det ny Byggeforetagende er det saakaldte Eckmühl Fyrtaarn, der hæver sig paa den yderste Sydspids af Kap Finisterre, midt imellem de berygtede Penmarc Klipper, som i Aarhundreder har været de Søfarendes Skræk. Opmuringen af Fyrtaarnet er allerede fuldendt. Vel eksisterer der allerede et Fyrtaarn paa Penmarc, men dette taaler slet ingen Sammenligning med det her omhandlede, som bygges i 120 Meters Afstand fra det gamle. Fra Jorden til Spidsen af Kuplen maaler det ny Taarn 64 Meter og dets Focusplan ligger 59 Meter over Havfladen ved Højvande. Lysstyrken skal være = 10 Millioner Vokslys, det vil sige, den overtræffer omkring 5 Gange Lysstyrken i Fyret La Hève, som hidtil har gaaet for det stærkeste Fyr. Det ny Fyrs Lysvidde er anslaaet til 100 Kilometer. Navnet „Eckmühl“ skyldes det ny Fyr den Omstændighed, at Omkostningerne ved dets Bygning for en stor Del er bestridt ved testamentariske Bestemmelser efter Madame de Blocqueville, en Datter af Marshal Davoust, Prins af Eckmühl, hvis Navn er uadskilleligt forenet med Hamburgs Historie. Disse Bestemmelser traadte i Kraft netop paa en Tid, hvor vedkommende Autoriteter omgikkes med den Plan at forandre de vigtigste Omdrejningsfyr i Frankrig til elektriske. Paa Kysten af Bretagne og specielt ved Kap Finisterre skal Forandringen ske med Fyrene Creach, Øen Ouessant og Penmarc. Det gamle Fyrtaarn ved Penmarc viste sig ikke egnet til en slig Forandring, da der mangler Run til Dynamomaskinerne etc. Desuden var det for lavt; det maatte mindst forhejes 20 Meter og dertil var dets Fundament for svagt. Man tænkte derfor paa at bygge et nyt Taarn, da det ved Madame de Blocquevilles Testamente blev muligt at opføre det i en lige saa hensigtsmæssig som elegant Bygningsstil paa et Punkt, der er beskyttet for Underminering af Brændingerne. Man lover sig af det ny Fyrtaarn en vigtig og resultatrig Tjeneste. (Norg. Sjøft.)

„Hansa“ behandler Spørgsmaalet om, hvorvidt Dobbeltkrue-Systemet eller Treskrue-Systemet er fordelagtigst og fremfører en Udtalelse herom af den engelske Marines bekendte Chefkonstruktor, Hr. William White. Den lyder saaledes: For Tiden anvendes Treskrue-Systemet i mange Krigsskibe, men der foreligger dog indtil nu kun faa Holdepunkter for en paalidelig Sammenligning mellem de to Systemer. Hvad angaar Maksimums-Kraften og Hurtigheden, have Treskrue-Skibene, saa vidt man kan skønne, ikke vist sig som fordelagtige. Derimod give de med moderat Fart større Sikkerhed og ere mere økonomiske. Det er utvivlsomt, at Treskrue-Systemet betegner en Forøgelse af Sikkerheden, men Erfaringen viser, at ogsaa Dobbeltkrue-Skibene betegne

en betydelig forøget Sikkerhed. I den engelske Marine har indtil nu Forkærligheden for Dobbeltkrue-Systemet holdt sig. I de nyeste Krydsere har Maskinerne præsteret indtil 25,000 H. K. og i Handelsmarinen har man opnaaet noget lignende desto mindre har man anvendt Treskrue-Systemet i White-Star Liniens nyeste og største Hurtigdamper „Oceanic“, men vistnok mere for at fordele den fornødne Hestekraft paa et mindre Maskinkompleks, end af andre Grunde.“

Et Dampskib, der var for Udgaende fra Swansea, blev standset af engelske Embedsmænd, fordi det ikke havde det foreskrevne Antal Redningsbøjer om Bord og Føreren blev idømt en Bøde paa 5 f. I engelske Søfartskredse mener man, at Embedsmændene ved denne Lejlighed have været for strenge, men Tilfældet er dog en Advarsel for de Skibe, der besejle engelske Havne.

Den i Amsterdam i 1876 byggede Tørdok skal nedlægges og en ny skal indrettes, i hvilken de største Skibe skulle kunne optages. (Hansa.)

Om „Norddeutsche Lloyd“s nye Damper, „Kaiser Wilhelm der Grosse“, meddeler vi følgende Enkeltheder:

Skibet har en Længde af 675' engl., Bredde 66', Dybgaaende 43'. Det maaler 20,500 Reg.-Tons; dets Middelhastighed er 21 Knop. Det er bygget hos „Vulkan“ og skal gaa i Ruten Bremerhaven—New-York. Dette Kæmpeskib har en Vægt af 15,000 Tons, hvoraf Fartøjet 10,500, Maskiner og Kedler 4,500 Tons. Maskinerne drives af 14 Kedler med 104 Ildsteder; til deres Betjening fordes 90 Fyrbødere, 75 Kullempere og 17 Maskinister. Maskinen udvikler ved almindelig Fart 28,000 H. K. og kan udvikle 30,000. Skibet er forsynet med 2,000 elektriske Lamper. Foruden Kaptajnen er der 8 Officerer om Bord, saa at med tre Afløsninger pr. Døgn er der stedse 3 Officerer, der have Vagt. Kommandobroen strækker sig over hele Fartøjets Bredde og har paa Midten og for hver af Enderne Taarne, saa at Skibet minder meget om et Orlogsskib. Skønt Broen ligger 19 m. over Fartøjets Vandlinje med normal Last, har man dog bygget disse Taarne, fordi store Søer ellers, paa Grund af Skibets umaadelige Fart og naar det gaar mod Vinden, kunne sætte Skummet over Broen. Officererne kunne derimod nu, selv i det værste Vejr, være paa Broen. Alle Ordre gives telefonisk. „Kaiser Wilhelm“ er foreløbig det største af Verdens Hurtigdamperne.

Bestyrerne og Lærerne fra Landets forskellige Navigationskoler have i disse Dage afholdt et Møde her i Byen for at drøfte forskellige Forhold, Navigationsundervisningen vedrørende.

Om Kollisionen mellem den norske Bark „Erato“ og et ukendt Dampskib meddeler førstnævntes Lærer „Norg. Sjøft.“:

Den 4. ds stod „Erato“, der var paa Rejse fra Hernøsand til Sunderland, ca. 20' Vest for Bornholm. Vinden løi. Bris af SSO., blandet Luft. „Erato“ styrede VSV. med alle Sejl tilsat undtagen Røil. Kl. 1 Morgen saas en Toplanterne og B. B. Sidelanterne af et Dampskib 2 Streger om St. B. Boug styrende op mod „Erato“, hvis Lanterner fandtes brændende i bedste Orden. „Erato“ holdt sin Kurs under lagttagelse af nævnte Dampskib, som fremdeles syntes at holde sin Kurs, til det Kl. 1¼ var en halv Streg om B. B. Boug og ca. en Kabellængdes Afstand fra „Erato“, der fremdeles styrede VSV. Pludselig forandrer Dampskibet sin Kurs og viger af til B. B. visende sin St. B. Lanterne. Øjeblikkelig fik Tømmermanden, der stod til Rors, af Kaptajnen Ordre til at lægge Roret haardt St. B., som punktlig blev udført, men øjeblikkelig rendte Dampskibet ind i Klyverbommen, der brækkede og med en voldsom Kraft slog Dampskibets Agterskib ind mod St. B. Svineryg paa „Erato“, der i det samme krængede stærkt over til B. B. Alle Mand blev af Kaptajnen kaldt til Lanterne, der fremdeles fandtes brændende i bedste Orden. Dampskibet vedblev til-

syneladende at gaa sin fulde Fart og passerede saa hurtigt, at man ikke fik noget Navn eller Kendingsmærke paa samme. Man blussede agterud paa „Erato“ tilligemed Hæklanterne, som fandtes brændende. Skibet laa i Vinden med Bramsejl og Storsejl opgivet, og Dampskibet forsvandt uden at give sig tilkende eller bryde sig om den Skade, der var forvoldt „Erato“, som visselig, om tung Last havde været inde, var gaaet til Bunds.

Kl. 2½, besluttede vi at holde af og styrede for Falsterbo, da Skaden ej kunde bedømmes før Dagens Frembrud, men fandt man den da at være større end paaregnet, og under varierende Vind holdt vi af for Ystad, men formedelst Storm af NNV., som tiltog paa Eftermiddagen, nødedes vi til at holde af for Carlshamn, hvor vi indkom den 5. Septb., og hvor „Erato“ ligger under Reparation.

## Vore Skipperer før og nu.

Af en Skibsfører.

Naar man ser hen til den store Udvikling, Skibsfarten har taget i det sidste halve Aarhundrede, ligger det nær at tænke paa, om ogsaa Skibsførernes Uddannelse har holdt Skridt med denne Udvikling. Veteranerne fra Fyrerne, der ere blevne graa i Tjenesten, ville neppe indrømme dette: de ville i de fleste Tilfælde være fornøjede med den Uddannelse, de selv have faaet gennem et langt Livs Erfaringer, og maaske med en Smule Foragt se ned paa den yngre Slægt, hvis Viden de ikke kender til og hvis ydre Politur forekommer dem at være et unyttigt Paahæng, der i deres Tid endog vilde gjort den ægte Sømand latterlig.

Sømanden fra Trediverne og Fyrerne, der havde den Ærgerrighed at ville højere op end i Matrosernes hæderlige Stand, begyndte gerne at fare til Søs i en meget ung Alder, som oftest længe før Skoletiden burde være endt, og deraf fulgte saa, at det ofte var smaat bevendt med Skolekundskaerne, men hvad der manglede i disse, fik de saa igen i Sømandsskab. Søens Skole var som oftest ingen blid Skole, men hvad der lærtes i den blev ogsaa hængende fast, thi det blev gerne bantet fast.

Skipperne fra de Dage vare gerne haardhændte og indprentede deres Lærdomme af godt Hjærte baade med Haand og Fod. Gennem Savn og Slid, ofte paa daarlig Kost og med ringe Hvile opdroges der den Gang en Slægt af ægte, haardføre Sømand, der gjorde Fædrelandet Ære, hvor de end kom hen, og som, naar den tarvelige, men derfor ofte ikke mindre besværlige Eksamen var overstaaet, blev Skipperer, der, hvad praktisk Sømandsskab angik, ikke stod tilbage for nogen Nations Skibsførere. Om Bord i deres Skibe vare disse Skipperer uovertræffelige, derimod manglede de meget ofte den merkantile og sproglige Udvikling, som Nutiden kræver og som alene kan føre fri af alle de Skær og Vanskeligheder, der lægges Nutidens Skibsførere i Vejen. Sagen var imidlertid, at de heller ikke under Datidens Forhold tiltrængte en saadan Udvikling. Der eksisterede nemlig den Gang et ganske andet Forhold mellem Skipperen og hans Mægler, Befragter, Afskiber og Modtager end nu. Forholdet var nærmest venskabeligt og grundet paa gensidig Agtelse og Tillid. Derfor gik Skipperen fra den Tid ogsaa ganske rolig og tillidsfuld til sin Mægler eller paa Børsen, for at bortfragte sit Skib. Han akkorderede ganske vist lige saa meget om den højeste Fragt da som nu, men det faldt ham sjældent ind, at det Certeparti, hvorunder han satte sit Navn, kunde være fuldt af de mest utrolige Faldgruber, hvorigenem han kunde skade baade sig selv og sit Rederi. Hvis han overhovedet underskrev noget Certeparti og ikke lod det være nok med en mundtlig Aftale eller en lille Slutteddel, var han som oftest ganske rolig, naar han havde set, at Fragten Størrelse og Last- og Lossedagene vare i Orden.

Kom han saa etsteds hen for at laste, mødte han gerne i sin Aflaster en velvillig Mand, og denne mødte ham paa samme Maade; det kom ham, naar det kneb, ikke saa nøje an paa, om der gik en Dag mere med til Lastning end stipuleret, men saa var Aflasteren heller ikke saa nøje med en lille Foræring i en eller anden Form til Gengæld. Det Hele gik gemytligt for sig baade hos Aflaster og hos Lastemodtager, og hos Mægleren var Skipperen gerne en velset Gæst. Af disse Grunde behøvede Fortidens Skipper ikke større Uddannelse end den, han erhvervede sig under sin Skibsfart og under Forberedelserne til sin Eksamen, men dygtigere Sefolk og hæderligere Mænd end disse skal man lede efter, og da Søfarten ogsaa den Gang betalte sig ganske anderledes end nu, skabte ofte Skipperne sig en Formue og bleve ogsaa ofte Stiftere af Rederier, der høre til de solideste og dygtigste, vi har.

(Forts.)

*Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonc-Afdeling.*

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Alexandra, Rohde, ankom til New Orleans 6. Septbr., bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Cadiz 15. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Antwerpen, Caroc, passerede Dover 20. Septbr., bestemt til Kbhvn. og St. Petersborg. — Castor, Madsen, ankom til Bari 20. Septbr., bestemt til Messina, Algier og Bari. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Åbo 10. Septbr., bestemt til Barcelona. — Dagmar, Gade, ankom til Tarragona 20. Septbr., bestemt til Denia, Malaga og Cadiz. — Doro, Brabrand, ankom til Bordeaux 15. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Kihl, ankom til Malaga 19. Septbr., bestemt til Gibraltar Cadiz og Lissabon. — I. C. Jacobsen, Bech, ankom til St. Petersborg 20. Septbr., bestemt til Wiborg og Alicante. — Kiew, Rabe, ankom til Kbhvn. 17. Sept. — Kursk, Staal, afgik fra Kbhvn. 18. Septbr., bestemt til Bordeaux. — Leopold II, Kruse, ankom til Algier 19. Sept., bestemt til Piræus, Batoum, Novorossisk og Odessa. — Louisiana, Jensen, ankom til Kbhvn. 11. Septbr., bestemt til Riga. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Kbhvn. 21. Septbr., bestemt til St. Petersborg. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Antwerpen 21. Septbr., bestemt til St. Petersborg. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til St. Petersborg 14. Septbr., bestemt til Transsund, Kotka, Ræfse og Barcelona. — Omsk, Rasmussen, ankom til St. Petersborg 13. Septbr., bestemt til Antwerpen. — Tejo, Fenger, afgik fra Lissabon 21. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, ankom til Antwerpen 11. Septbr., bestemt til St. Petersborg. — Vesuv, Norden, afgik fra Southampton 20. Septbr., bestemt til Lissabon og Oporto. — Viking, Jørgensen, ankom til Canariske Øer 10. Septbr., bestemt til Oporto og Kbhvn. — Xenia, Ingerslev, ankom til Odessa 14. Septbr., bestemt til Sevastopol og St. Petersborg. — Kentucky, Caroc, ankom til Rotterdam 16. Septbr., bestemt til Cardiff og New Orleans.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Kbhvn. 21. Septbr., bestemt til Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 19. Sept., bestemt til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom til Antwerpen 13. Septbr., bestemt til Riga. — Ceres, Corfitzon, ankom til London 19. Septbr., bestemt til Kbhvn. og Libau. — Charkow, Fischer, ankom til Hull 19. Septbr., bestemt til Kbhvn. og Libau. — Christian IX., Møllerup, ankom til Kbhvn. 20. Septbr., bestemt til London. — Christianssund, Bay Schmidt, afgik fra Trondhjem 20. Septbr., bestemt til Christianssund etc. — Constantin, Bloch, ankom til Kbhvn. 18. Septbr., bestemt til Libau. — Frederik, Harboe, ankom til Hull 18. Septbr., bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Georg, Petersen, afgik fra London 19. Sept., bestemt til Hamburg. — Jolantha, Paaske, ankom til Manchester 16. Septbr., bestemt til Kbhvn. og Stettin. — Kasan, Thomsen, afgik fra London 20. Septbr., bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Laura, Christiansen, afgik fra Kbhvn. 21. Septbr., bestemt til Leith, Færøerne og Island. — Louise, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 21. Septbr., bestemt til Königsberg. — Minsk, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 14. Septbr., bestemt til Manchester. — Morsø, Frisenette, ankom til Kbhvn. 14. Septbr., bestemt til Libau. — Moskov, Petersen, afgik fra Riga 19. Septbr., bestemt til Antwerpen — Nishnij

Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 19. Sept., bestemt til Kbhvn. og Riga. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Kbhvn. 18. Septbr. bestemt til Riga. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 17. Septbr., bestemt til Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom til Libau 16. Septbr., bestemt til Hull. — Romny, Lind, ankom til Kbhvn. 19. Septbr., bestemt til Libau. — Thvra, Ryder, afgik fra Leith 15. Septbr., best. til Færøerne og Island. — Valdemar, F. Sørensen, ankom til Antwerpen 17. Septbr., bestemt til Reval. — Vendsyssel, H. P. Sørensen, afgik fra Antwerpen 20. Septbr., bestemt til Kbhvn. og Libau.

Ficaria, I. V. Fenger, afgik fra Kbhvn. 23. Septbr., bestemt til Newcastle — Esbern Snare, Kofoed, afgik fra Newcastle 21. Septbr., bestemt til Odense. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 22. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 22. Septbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, J. Borries, afgik fra Odense 23. Septbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lol-land, A. Ankersen, afgik fra Odense 22. Septbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebælt, J. P. Bay, afgik fra Newcastle 21. Septbr., bestemt til Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 21. Septbr., bestemt til Odense.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 15. Septbr., ankom til Cronstadt 21. Septbr. — Frøde, Wrisberg, afgik fra St. Petersburg 11. Septbr., ankom til Amsterdam 18. Septbr. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Swansea 12. Septbr., ankom til Stettin 19. Septbr. — Knud, Hansen, afgik fra Riga 11. Septbr., ankom til Rotterdam. 17. Septbr. — Svend, Holst, afgik fra Blyth 17. Septbr. bestemt til Libau. — Erik, Tofte, afgik fra Ghent 21. Septbr., bestemt til Boness. — Skjold, Jørgensen, afgik fra St. Petersburg 16. Septbr., bestemt til Rotterdam. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Jacobsstad 7. Septbr., ankom til Rouen. 15. Septbr. — Ragnar, Hveysel, afgik fra London 16. Septbr., ankom til Sunderland 18. Septbr. — Volmer, Riber, afgik fra Rotterdam 21. Septbr., bestemt til Grimsby. — Dan. Kraemer, afgik fra St. Petersburg 16. Septbr. bestemt til Rotterdam. — Magnus, Lorentzen, afgik fra Kjøbenhavn 20. September bestemt til Riga. — Harald, Risee, afgik fra Gl. Karlahy 18. Septbr., bestemt til Rouen. — Olaf, Jørgensen, afgik fra Stettin 17. Septbr., ankom til Riga 19. Septbr.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** P. Berg, Jørgensen, afgik fra Cronstadt 22. Septbr. bestemt til Leith. — A. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Kronstadt 19. Septbr., bestemt til London. — J. Siem, Løffler, afgik fra Cronstadt 16. Septbr., bestemt til Rotterdam — P. Andrejeff, Johnsen, afgik fra Blyth 10. Septbr., ankom til Kronstadt 17. Septbr. — H. Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Rotterdam 14. Septbr., ankom til Kronstadt 23. Septbr. — Russ, Jensen, afgik fra Rotterdam 13. Septbr., ankom til Hull 14. Septbr.

**Heimdal.** Anine, Møller, afgik fra Maja 14. Septbr. — Martha, Knudsen, ankom til Sunderland 19. Septbr.

**Urania.** Sirius, Jensen, ankom til Sundswall 19. Septbr. — Saturn, Hansen, ankom til Dunkirk 15. Septbr. — Pallas, J. Christiansen, ankom til Petersburg 14. Septbr.

**Nordsøen.** Finland, Pii, ankom til Nederkalix 20. Septbr. — Rusland, Albrechtsen, ankom til Petersburg 15. Septbr. — Tydskland, Jørgensen, ankom til Hull 17. Septbr. — Skotland, Brandt, ankom til Kjøge 18. Septbr.

**Anglo Dane.** Swarland, Andresen, ankom til Rostock 17. Septbr.

**Vesterhavet.** Nautik, Meinertz, afgik fra Antwerpen 18. Septbr., ankom til Esbjerg 20. Septbr. — Neptun, Jessen, ankom til Antwerpen 16. Sept. — Nerma, Degn, afgik fra Middlesbro 15. Septbr., ankom til Esbjerg 17. Septbr., afgik fra Esbjerg 19. Septbr., bestemt til Boness. — Nordsøen, Schmidt, afgik fra Methil 14. Septbr., ankom til Esbjerg 16. Sept., afgik fra Esbjerg 17. Sept., bestemt til Christinestad.

**Østersøen.** Yrsa, B. Larsen, afgik fra Peterhead 20. Sept., bestemt til Königsberg. — Rita, A. P. Skov, afgik fra Stockholm 18. Septbr., ankom til Norrkøbing 19. Septbr. — Patricia, C. Andersen, afgik fra Riga 21. Septbr., bestemt til Dordrecht. — Cimbria, L. Storm-Hansen, afgik fra Dunkerque 19. Septbr., bestemt til Tyne

**Union.** Olga, P. J. Jørgensen, afgik fra Helsingborg 15. Septbr., ankom til St. Petersburg 19. Sept. — Anglia, Edw. Erichsen, afgik fra Riga 11. Septbr., ankom til Rotterdam 16. Septbr. — Scotia, H. Nielsen, afgik fra Garston 17. Septbr., ankom til Llanelly 19. Septbr. — Frisia, N. N. Fisker, afgik fra West-Hartlepool 9. Septbr., ankom til Kbhvn. 12. Sept. — Gallia, N. L. Nielsen, afgik fra Sunderland 15. Septbr., ankom til Kbhvn. 18. Septbr.

**Kjøbenhavn.** Jylland, H. Jensen, afgik fra Libau 17. Septbr., bestemt til Rotterdam. — Fyen, P. Hansen afgik

fra Riga 12. Septbr., ankom til Dunkerque 18. Septbr. — Hafnia, H. E. Neergaard, afgik fra Kbhvn. 17. Septbr., ank. til Riga 20. Septbr. — Russia, A. Rasmussen, afgik fra Riga 18. Septbr., bestemt til Amsterdam. — Carl Hecksher, A. G. Starck, afgik fra Dordrecht 18. Septbr., bestemt til Sunderland. — Dania, C. Troensegaard, afgik fra Louisburg 15. Septbr., ankom til Montreal 20. Septbr. — Normannia, A. Rasmussen, afgik fra Rotterdam 18. Septbr., bestemt til Helsingør.

**Danmark.** Rolf, Hahn, afgik fra Königsberg 20. Septbr., bestemt til Rouen. — Thorvaldsen, Pii, afgik fra Methil 18. Septbr., hestemt til Libau. — Absalon, Predbjørn, afgik fra St. Petersburg 21. Septbr., bestemt til Bergen. — Ansgar Larsen, afgik fra Kbhvn. 20. Septbr., bestemt til Riga. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Sunderland 21. Septbr., bestemt til Kronstadt. — Hamlet, Reese, afgik fra Newcastle 20. Septbr., bestemt til Riga. — Helge, Matthiessen, ankom til Rotterdam 18. Septbr.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, afgik fra Memel 18. Septbr. bestemt til Rotterdam — Agnete, Jensen, ankom til Ghent 16. Septbr. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kiel 17. Septbr., ankom til Libau 19. Septbr. — Alice, Kraemer, afgik fra Ghent 16. Septbr., ankom til Methil 18. Septbr. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Kiel 15. Sept. ankom til Riga 18. Septbr. — Bornholm, Petersen, afgik fra Methil 19. Septbr. bestemt til Kiel. — Ajax, Brorsen, afgik fra Windau 15. Septbr. ankom til Boness 20. Septbr. — Göteborg, Madsen, afgik fra London 18. Septbr. ankom til Hull. 20. Septbr. — Nauta, Steen, afgik fra Middlesbro 15. Septbr., ankom til Kiel 18. Septbr. — Rønne, Hintze afgik fra Kjøbenhavn 19. Septbr., bestemt til Flekkefjord. — Marstrand, Lund, ankom til Eidsfjord 19. Septbr. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Rostock 18. Septbr., ankom til Smøgen 20. Septbr.

**Dannebrog.** Amalienborg, Schultz, ankom til London 18. Septbr. — Christiansborg, Petersen, ankom til Kemi 16. Septbr. — Frederiksborg, Kühl, afgik fra Rotterdam 19. Septbr. bestemt til Newcastle — Fredensborg, Hartmann, ankom til Kbhvn. 21. Septbr. — Rosenberg, Fischer, ankom til Helsingør 20. Septbr. — Uranienborg, Olsen, ankom til Dieppe 19. Septbr. — Jomsborg, Schultz, ankom til Husum 19. Septbr. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Honfleur 20. Septbr., bestemt til Methil.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Jægersborg, Andersen, afgik fra Nederkalix 19. Septbr., bestemt til Havre. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Uleåborg 19. Septbr. — Skodsborg, Jensen, afgik fra Helsingfors 17. Septbr., bestemt til Terneuzen — Guldborg, Schmidt, ankom til Grangemouth 18. Septbr. — Tuborg, Hveissel, ankom til Nederkalix 20. Septbr.

**Thingvalla.** Amerika, Thomsen, afgik fra Christianssand 10. Septbr. bestemt til New-York. — Hekla, Laub, afgik fra Kjøbenhavn 21. Septbr., bestemt til New-York. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra New-York 18. Septbr., bestemt til Kjøbenhavn.

**Hjalmar** af Eskefjord pass. Gibraltar 15. Septbr., fra Genua til Aarhus.

### Sejlskibe.

**Fans. Nordby.** Claus, Hansen, sejlet fra St. Croix 22. August til Kjøbenhavn. — Lømvig, Thomsen, sejlet fra Bismarcks Øerne 16. Juli til Evropa. — Rosa, Brinck, ankom til Cardiff 14. Septbr. fra Antwerpen. — Paul, Hansen, ankom til Tahiti 24. Juni fra Port Natal. — Sophie, Svarrer, ankom til Rio Janeiro 21. August fra Port Elisabeth. — Laura, Kalleen, passeret Dower 12. Septbr. fra Punta Arenas til Bremen. — Mary José, Ankersen, ankom paa Kjøbhvn.s Red 16. Septbr. fra Hernøsand til Cape Colony. — Cingalese, Harreby, sejlet fra Ferdinand 14. Septbr. til London. — Elisabetha, Fischer, passeret Beachy Head 14. Septbr. fra Hamburg til Maracaibo. — Prinsesse Marie, Winther, ankom til Newcastle NSW. 16. Septbr. fra Freemantle. — Prins Valdemar, Winther, passeret Lizard 16. Sept. fra Iquique til Rotterdam. — Havila, Thøgersen, ankom til Newcastle NSW. 16. Septbr. fra Santos. — Peruvian, Hansen, sejlet fra Falmouth 17. Septbr. til Havre. — Wilhelmine, Lauridsen, prajet 9. Septbr. paa 51° N. 8° W. fra Liverpool til Port Natal. — Nanna, Warrer, sejlet fra Banda 7. August til Amboine. — Laura, Kalleen, ankom til Bremen 18. Septbr. fra Punta Arenas. — Peruvian, Hansen, ankom til Havre 19. Septbr. fra Vestkyst Amerika. — Prins Valdemar, Winther, ankom til Rotterdam 19. Septbr. fra Iquique.

**Fans. Sønderho.** Else, Nielsen, ankom 14. Septbr. fra Liverpool til Bahia. — Merida, Pedersen, afgik 15. Septbr. til Southampton fra Vasa. — Anne Jensine, Øhle, ankom 18. Septbr. til Kjøbenhavn fra Hernøsand. — Venner, Aarre, ankom 19. Septbr. til Cardiff fra Shedac.

**Svendborg.** Helge, Hansen, ankom til St. Valery 11. Septbr. — Bellona, Petersen, ankom til Ny Karleby 11.

Septbr. — Embla. Mikkelsen, ankom til Ny Karleby 13. Septbr. — Ellen Kirstine, Petersen, ankom til Petersborg 13. Septbr. — Mine, Møller, ankom til Petersborg 13. Septbr. — Brødrene, Jørgensen, ankom til Petersborg 13. Septbr. — Saga. Hansen, ankom til Masnedssund 13. Septbr. — Svafva, Høgsted, ankom til Borgaa 14. Septbr. — Insulaneren, Hansen, ankom til Piteå 14. Septbr. — Hans, Christensen, ankom til Sunderland 17. Septbr. — Doris, Hansen, ankom til Petersborg 17. Septbr. — Erik, Hansen, ankom til Lovisa 17. Septbr. — Flora, Nielsen, ankom til Wasa 18. Septbr. — Urania, Pilegaard, ankom til Gl. Karleby 17. Septbr.

**Aalborg.** Carl, L. D. Larsen, afgik fra Kjøbenhavn 15. Septbr. — Kirstine, J. K. Jensen, afgik fra Halmstad 14. Septbr.

**Marstal.** Fylla, Christensen, ankom 20. Sept til Ørnskøldsvik. — Ceres, Bager, passerede 13 Sept. Kjøbenhavn, fra Sandø til Landersau. — Hebe, Clausen, passerede 13. Sept. Kjøbenhavn, fra Ørnskøldsvik til Sankt Valery. — Astræa, Svane, var den 13. Sept. til Ankers udfor Ærøshals, paa Rejse fra Hamburg til Riga. — Jensine, Nymann, ankom 17. Sept. til Kleven. — Cathrine, Rasmussen, ank. 17. Sept. til Middlesborough. — Sylphe, Christensen, ank. 18. Sept. til Borgå, bestemt til St. Servan. — Webers Minde, Madsen, ank. 12. Sept. til St. Petersborg.

**Rønne.** Ane Cathrine, Hermansen, ank. til Swinemünde 11. Sept. — Ane Margrethe, Andersen, ank. til Strandmøllen 12. Sept. — Odin, Møller, ank. til Karrebæksminde 12. Sept. — Rolf, Jacobsen, ank. til Kbhvn. 12. Sept. — Camtoos, Petersen, ank. til Ulcåborg 15. Sept. — Freja, Bech, ank. til Riga 15. Sept. — Immanuel, Mortensen, ank. til Kbhvn. 17. Sept. — Zephyr, Henriksen, ank. til Liverpool 17. Sept. — Prøven, Bistrup, ank. til Wisby 18. Sept. — Odin, Møller, ank. til Faxø 18. Sept. — Nestved, Larsen, ank. til Rügenwalde 18. Sept.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrss Synsvide er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Mønstrene 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.** Rejsningen er udtagen af den V. for **Løgstør Grunde** sunkne Jagt. Vraget ligger 3,600 Alen VNV. for Anduvningsvageren. Der er nu 8 Fod over Vraget; dette er afmærket med en Vragvager.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Finland. Bøttniske Bugt.** Den 1ste August 1897 ere følgende Ledefyr tændte i **Jyväskylä:**

*Wasikkaluoto* røde, faste Fyr er anbragt paa en 13 Fod høj, hvid og sort vandret stribet Duc d'Albe. 62° 13' 35" N. Br. 25° 47' 4" Ø. Lgd.

*Pitkänruoho* hvide, faste Fyr er anbragt paa en hvid Duc d'Albe. 62° 13' 54" N. Br. 25° 46' 54" Ø. Lgd.

**Ålands Øer.** Paa NV.-Siden af **Flisö** er tændt et fast Fyr, der viser hvidt Lys over Farvandet fra **Ledsund**, fra S. 68° V. til S. 76° V., rødt Lys fra S. 76° V. gennem V. til N. 49° V., og hvidt Lys fra N. 49° V., over Farvandet til **Degerby**, indtil Fyret skjules af **Flisö** Holme. Flammens Højde: 30 Fod. 60° 0' 45" N. Br. 20° 19' 30" Ø. Lgd.

**Rönnskär.** I Løbet N. for **Rönnskär** er funden en 23 Fods Grund **Häggeström**, 3,7 Kbl. N. 28° V. fra Fyrtaarnet. 59° 56' 28" N. Br. 24° 24' 24" Ø. Lgd. N. for Grunden er i 29 Fod Vand udsat en hvid Stage med sort nedadventt Kost.

**Rusland.** Paa **Kronstadt**, store Red, er den sunkne Lægter nu optagen.

**Reval Bugt.** **Wulfsö** N-lige Baake er igen opført. Det er en rød, firkantet, pyramideformet Jærnbæake, der er 38 Fod høj over Revet, og er anbragt paa et Granitfundament paa samme Sted som den gamle.

**Tyskland. Neufahrwasser.** Vraget af „*Drafn*“ ligger nu c.  $\frac{3}{4}$  Kbl. fra **Neufahrwasser** Anduvningstønde ved Vestkant af Farvandet. Det er ikke afmærket.

**Stralsund. Barhöft.** I **Vierendel Strom** er Tilsandingen borttagen og Prikkerne og Vagerne mellem Spidstønderne Nr. 5 og 6, samt mellem Spidstønderne E og F inddragne.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverig. Marstrand.** Den 10. Sept. er **Lekskär Fyr**, S. for **Marstrand**, brændt. Fyret skal snarest mulig tændes igen.

**Norge.** Den 15. Sept. 1897 ere følgende Fyrlamper, der vise Lys med Formærkelser, tændte:

**Smørberg** ved **Tønsberg.** Den lyser fra N. 45° Ø., fri N. om Øren fra **Nøtterø** N.-Pynt, gennem Ø. til S., fri Ø. om Grunden ved **Skjærnsnæs.** Lyset er rødt fra N. 45° Ø. til S. 68° Ø., forøvrigt hvidt. Flammens Højde: 22 Fod. 59° 16' 5" N. Br. 10° 23' 15" Ø. Lgd.

**Munkerøkke** i **Tønsbergfjord.** Den lyser fra N. 7° Ø., fri V. om Øren fra **Nøtterø** N.-Pynt, gennem N. og V. til S. 2° Ø., fri V. om Grunden ved **Tørkop.** Lyset er rødt fra N. 1° V., fri Ø. om Grunden ved **Smørberg**, gennem V. til S. 5° V., fri Ø. om Grunden ved **Skjærnsnæs**, forøvrigt hvidt. Flammens Højde: 7 Fod. 59° 15' 0" N. Br. 10° 23' 20" Ø. Lgd.

**Vadholmen** paa Ø.-Siden af det S.-lige Indløb til **Frederiksværn.** Den lyser fra N. 9° V. gennem N. og Ø. til S. 8° Ø., fri Ø. om **Herregaardsboe.** Lyset er rødt fra N. 9° V. til N. 9° Ø., ind mod **Laurvik**, grønt fra N. 9° Ø. til N. 21° Ø., fri Ø. om **Risøen**, hvidt i Østre-Løb, rødt fra N. 27° Ø., fri inden om **Risøboen**, gennem Ø. til S. 18° Ø., fri V. om **Slaværnsø** og de langs denne i Løbet liggende Skær, hvidt i Søndre Løb til S. 8° Ø. Flammens Højde: 23 Fod. 58° 59' 30" N. Br. 10° 3' 0" Ø. Lgd.

**Neulunghavn** paa Pynten ved Havnen. Den lyser fra N. 47° Ø. gennem Ø. og S. til S. 32° V., V.-Siden af **Maurssund.** Lyset er grønt fra S. 79° Ø., fri N. om **Midtboen**, til S. 27° Ø., fri V. om **Persboen** i **Flyndrerenden**, hvidt i **Flyndrerenden**, rødt fra S. 23° Ø., fri Ø. om **Napaskerene** til S. 29° V., fri V. om **Maurssundsboen**, hvidt i **Maurssund** til S. 32° V. Flammens Højde: 28 Fod. 58° 57' 45" N. Br. 9° 52' 25" Ø. Lgd.

**Saastensund** paa NV.-Kanten af **Mejulen.** Den lyser fra N. 52° Ø., Inderkant af **Saasten**, gennem N. og V. til S. 49° V., Inderkant af **Bjørnø.** Lyset er rødt fra N. 52° Ø. til N. 45° Ø., fri inden om **Kjedlen**, hvidt i **Saastensund**, grønt fra N. 42° Ø., fri uden om **Masholmboen**, gennem N. og V. til S. 59° V., fri S. om **Studene**, hvidt fra S. 59° V. til S. 49° V. Flammens Højde: 18 Fod. 58° 57' 40" N. Br. 9° 41' 50" Ø. Lgd.

Brændetid: 15de Juli—31te Maj.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordsøen.** Den 5te Sept. 52° 44' 10" N. Br. 4° 8' 0" Ø. Lgd. 15 Kml. S. 25° V. fra Fyrskibet „*Haaks*“. Et sunket Vrag, to Master vare c. 4 Fod over Vandet.

56° 18' N. Br. 7° 25' Ø. Lgd. Et sunket Vrag, med en Mast 8 Fod over Vandet.

**Norge.** Den 1ste Oktober 1897 tændes følgende Fyrlamper, der vise Lys med Formærkelser:

**Søndre Kværna, Lepso Rev**, c. 200 Alen S. 26° Ø fra det tørre af Grunden. Den lyser fra N. 23° Ø., fri Ø. om **Haramsø**, gennem Ø., S. og V. til N. 86° V., fri S. om **Kaal-garen.** Lyset er rødt fra N. 56° Ø., fri S. om **Nordre Kværna** og fri N. om **Haugnæs**, gennem Ø. og S. til S. 20° V., fri V. om **Bjørnø.** Flammens Højde: 15 Fod. Fyret er anbragt paa et Jærnstativ, der staar i 23 Fod Vand. 62° 35' 20" N. Br. 6° 15' 5" Ø. Lgd.

**Kvaløklub, Romsdal**, er forandret og viser fra 1ste Okt. 1897 rødt Lys fra N. 83° V., fri N. om **Skibsholmboen**, til N. 75° V., fri N. om **Oksen**, Mørke fra N. 75° V. til N. 57° V., over **Vierfaldene, Horsfaldene** og **Lønfaldene**, hvidt Lys fra N. 57° V., fri N. om **Lønfaldene**, til N. 44° V., fri V. om **Haaskallen**, rødt Lys fra N. 44° V. til N. 2° V., fri Ø. om **Svinken**, hvidt Lys fra N. 2° V. til N. 2° Ø., fri V. om **Dasholmfald**, grønt Lys fra N. 2° Ø. til N. 18° Ø., fri Ø. om **Sveltingen**, hvidt Lys fra N. 18° Ø. til N. 30° Ø., fri V. om **Lille Seipind**, rødt fra N. 30° Ø. til N. 54° Ø., fri S. om **Midtbo-skjær**, hvidt fra N. 54° Ø. til N. 57° Ø., fri N. om **Sjølvis-skjærerne**, grønt fra N. 57° Ø. gennem Ø. til S. 69° Ø., fri S. om **Sandholmene**, hvidt fra S. 69° Ø. til S. 57° Ø., fri N. om **Rødholmfluerne**, rødt fra S. 57° Ø. til S. 18° Ø., fri Ø. om **Fino** med de Ø. for den liggende Skær, saa at man ved Indsejlingen mellem **Fino** og **Gaasø** skal holde sig i Lysgrænsen. Flammens Højde: 35 Fod. 62° 48' 50" N. Br. 6° 31' 10" Ø. Lgd.

**Husø**, ved **Ona**, tændes den 1ste Okt. 1897. Den lyser fra N. 14° V., fri V. om **Oddene** og **Nygrund**, til N. 32° V., fri Ø. om **Gravskjær** og **Bratskollen.** Lyset er rødt fra N. 21° V. til N. 23° V., over **Lørken**, iøvrigt hvidt. 62° 51' 35" N. Br. 6° 32' 40" Ø. Lgd.

Brændetid: 1ste August—15de Maj.

**Tyskland.** Til Brug ved Opmaalng er paa **Süderoog Sand** rejst en Baake med firkantet Topbetegnelse 54° 27' 25" N. Br. 8° 26' 5" Ø. Lgd.

## Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**Frankrig. Ouessant.** En 3 Fods Grund er funden i 4 à 5 Fv. Vand i *Baie de Lampaul*, 1 $\frac{1}{2}$  Kml. S. 56 Ø. fra *Créac'h* Fyr. 48° 25' 51" N. Br. 5° 6' 7" V. Lgd.

**England V.-Kyst. Firth of Solway.** Fra Fyrskibet „*Solway*“ gives Taagesignal nu med Taagehorn, hver 20 Sekunder Et-Stød af 4 S. Varighed. Naar et Skib nærmer sig, gives Stødene hyppigere, indtil Skibet er passeret. 54° 47' 43" N. B. 3° 32' 12" V. Lgd.

**Irlands Ø.-Kyst. Dundalk Blinkfyr** er forandret og viser nu hvidt Lys fra S. 38° Ø. til S. 75° Ø., Mørke fra S. 75° Ø., gennem Ø. og N. til N. 29° V. hvidt Lys fra N. 29° V. til N. 55° V. Mørke fra N. 55° V. gennem V. og S. til S. 13° Ø. og rødt Lys fra S. 13° Ø. til S. 38° Ø. 53° 58' 40" N. Br. 6° 17' 40" V. Lgd.

## Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Loire.** Den 16de Okt. 1897 tændes to Ledefyr for Renden over *Barre des Charpentiers*, nemlig:

*Portset* høje Fyr, et rødt, fast Fyr, der lyser over 14 $\frac{1}{2}$ °. Flammens Højde: 54 Fod. Lysævnen: 18 Kml. Det vises fra et lille hvidt Fyrhus. 47° 15' 15" N. Br. 2° 15' 2" V. Lgd.

*Kerledé* Fyr, et hvidt, fast Fyr, der lyser over 14 $\frac{1}{2}$ °. Flammens Højde: 137 Fod. Lysævnen: 24 $\frac{1}{2}$  Kml. Det vises fra et hvidt, rundt Taarn. 47° 15' 38" N. Br. 2° 14' 45" V. Lgd.

Fyrene staa 1,275 Alen N. 26° Ø. og S. 26° V. fra hinanden.

Før Tændingen kunne Fyrene brænde til Forsøg.

**Forenede Stater i Nordamerika. Massachusetts. Boston Harbor.** Klokkerne paa de til Forsøg ved *Nix Mate* og *State Ledge* udlagte Klokketønder lyde ikke mere, men Tønderne blive foreløbig liggende ude.

## Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Frankrig.** De syv Tønder ved *Toulon*, som bruges til Deviations-Undersøgelser, ere midlertidig flyttede til *Baie de Balaguier*, medens Reden uddybes. De to Ø.-ligste ligge 850 Alen N. 58° Ø. og c. 700 Alen N. 75° Ø. fra Midten af *Fort Balaguier*, hvilket er c.  $\frac{1}{2}$  Kbl. V. for Meridianen gennem *Pointe de la Piastré*.

Den 15de Sept. 1897 er *Garoupe* Fyr forandret. Det er nu et hvidt Lynfyr, der hver 10 Sekunder viser To-Blink, hvert af  $\frac{1}{2}$  S. Varighed, med 2 S. Mørke mellem Blinkene og 7 S. Mørke mellem Grupperne. Lysvidden: 30 Kml. Flammens Højde er uforandret.

Samtidig er det midlertidige hvide, faste Fyr slukket.

**Rusland. Kertsch Stræde. Kap St. Poul SSV.** 17 Fods Grunden, der skulde ligge 1,2 Kml. SØ. for *Povlovski* Fyr, er forgæves eftersøgt. 45° 17' 35" N. Br. 36° 23' 20" Ø. Lgd. Grunden er udtaget i det *engelske* Admiralitets Kort.

**Tyrkiet. I Burgas Bugt** ere følgende Tønder udlagte:

En rød Spidstønde, hvorfra om Natten vises rødt, fast Lys, ved Yderenden af den under Bygning værende Ø.-Mole, c. 5 $\frac{1}{2}$  Kbl. fra Kysten.

En sort og en hvid Spidstønde, der ligge V. og Ø. for hinanden ved Indløbet til Havnen, c. 4 Kbl. fra Kysten.

Man skal gaa S. om den røde Tønde og mellem den sorte og den hvide Tønde. Om Natten kan man ikke løbe ind i Havnen. 42° 30' N. Br. 27° 31' Ø. Lgd.

**Chios eller Kastro.** Havnen paa *Chios* skal uddybes til 22 Fod. N.-Molen forlænges til ialt c. 300 Alen. Yderenden er afmærket med et rødt Fartøj med en Mast med rød Ballon, hvorfra vises to røde, faste Fyr lodret for hinanden. Holdte overet med de to røde Fyr paa Fortet angive de N.-Molens Retning. Paa S.-Molen brænder paa Ruinerne af det gamle Taarn et hvidt, fast Fyr.

## Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

**Brasilien. Sao Francisco River.** S. Ø. for *Ovaringe Island* ligge følgende Grunde:

En 2 Fv. Klippegrund 1,1 Kml. N. 10° Ø. for *Sao Francisco* Kirke og fra *Peroba Point* i N. 77° V. Ved Grundens N.-Side ligger en sort Tønde med Topbetegnelse. 26° 13' 10" S. Br. 48° 38' 30" V. Lgd.

En 2 Fv. Klippegrund 1,0 Kml. N. 18° Ø. fra *Sao Francisco* Kirke og fra *Peroba Point* i S. 84° V. Ved Grundens N.-Side ligger en rød Tønde.

Klippen, mærket P. D., som paa Kortet er angiven  $\frac{1}{4}$  Kml. NNØ. for den førstnævnte Klippe samt de tre Klipper, der strække sig 1 Kml. NØ. fra den sidstnævnte Klippe, ere udtagne i Kortet.

**Argentina.** Ved Indløbet til *San Blas* findes Spidstønde Nr. 2 ved V.-Siden af *Constitution Channel* og den hvide Baake med Ballon paa *Rubia Head* ikke.

## Kjøbenhavns Børskurs d. 22. Septb. 1897.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk.....	104	103 $\frac{3}{4}$	104
Thingvalla.....	15 $\frac{1}{2}$	15	16
Danmark.....		91 $\frac{1}{4}$	91 $\frac{3}{4}$
Norden.....		116 $\frac{1}{4}$	116 $\frac{1}{2}$
Kjøbenhavn.....	98 $\frac{1}{4}$	98	98 $\frac{1}{2}$
Carl.....	62 $\frac{1}{2}$	$\frac{1}{4}$ 62 $\frac{1}{4}$	62 $\frac{1}{2}$
Dannebrog.....	114 $\frac{1}{2}$	114 $\frac{1}{4}$	114 $\frac{1}{2}$
Skjold.....	83 $\frac{1}{4}$	83	83 $\frac{1}{4}$
Helsingørs Dampsk.....		—	—
Østersøen.....		—	—
Nordsøen.....		76	77
Torm.....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		86	93
Dansk-russisk Dampsk.....		—	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk.....		—	—
5% — —.....		—	—
5% Thingvalla 1880.....		—	—
5% — 1894.....		—	—
5% Norden.....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats.....		—	—
3 $\frac{1}{2}$ % uopsig. Stats.....		100	100 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk.....		92 $\frac{3}{4}$	93 $\frac{3}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvns Kreditf.....		90 $\frac{1}{4}$	90 $\frac{3}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....		95 $\frac{1}{4}$	95 $\frac{3}{4}$
4% — — 6 —.....		96 $\frac{1}{4}$	97
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk. 3 —.....		93	94
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		151	152
Privatbank.....		123	123 $\frac{1}{2}$
Landmandsbank.....		127	128 $\frac{1}{2}$
Handelsbank.....		124 $\frac{1}{4}$	124 $\frac{3}{4}$
Burm. & Wain.....	96 $\frac{3}{4}$ 96 $\frac{1}{4}$	95 $\frac{1}{4}$ 95	95 95 $\frac{1}{4}$
Helsingørs Jernsk.....	104 $\frac{1}{2}$	104 $\frac{1}{4}$	105
Sukkerfabr.....	91 $\frac{1}{4}$	91	91 $\frac{1}{4}$
Bryggeri Aktier.....		114 $\frac{1}{4}$	114 $\frac{1}{2}$

## Vekselkurser.

	åvista Sælger.	to d. d. Køber.
Hamburg.....	89.05	88.90
London.....	18.14	18.11
Paris.....	72.10	—
Amsterdam.....	150.00	—

## Notering paa Berlins Børs d. 21. Septbr. 1897.

Russiske Noter.....	217.45
4% Russiske Consols.....	—
4 $\frac{1}{2}$ % — Boden Kredit.....	105.40
6% Mexikanske.....	97.60
5% Rumænske Stats.....	100.80
4% — — 1890.....	90.30

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 20,000, „Thingvalla“ 2000, „Danmark“ 28,000, „Norden“ 4,000, „Kjøbenhavn“ 6,000, „Carl“ 22,000, „Dannebrog“ 18,000, „Skjold“ 18,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden 16.

## Sømand.

En 33 Aar gl. ugift Mand, der har gjort adskillige Rejser som Matros og Bedstemand, ønsker paany en lignende Stilling paa et Skib, der skal paa en længere Rejse; Anbefalinger haves. Tiltrædelse kan ske naarsomhelst det ønskes. Billet mrk.: „Sømand Nr. 444“, indlægges paa Bladets Kontor i Løbet af 14 Dage.

### N. CHR. RØNNES

SKIBSSNEDKERI.

TELEFONNUMMER C 1766.

ST. ANNÆGADE 3.

KJØBENHAVN C.



Budiz Møllers Eftf.,  
AMAGERTORV 22,  
KJØBENHAVN K.

TH. SIMONSEN,  
NYHAVN 57.  
SØLV MEDAILLE I MALMØ  
OG STOCKHOLM.  
FOR LANTERNER.

### Pumper,

udmærket egnede til Lastpumper.  
Maskinfabrikken Rannje,  
Mathæusgade 6.

Dr. med. Goldschmidt,

Klinik for  
Hud- og Kønssygdomme.  
Hovedvagtsgade 8, 1. Sal.  
Kl. 12-1 og 7-8.

## Bunkerkul

faaes billigst og hurtigst i Sundet fra vor Kulhulk Lydia.

The Sound Coal Hulk Lim.

### Fanø praktiske Sømandsskole.

Saa vel Begyndere som unge Sømand optages til enhver Tid. Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,  
Nordby, Fanø.

## J. Brinehs

Herreekviperingsforretning

St. Annaplads 14.

Uniformer og civile Klædninger.

Lørdag den 25de Septbr. 1897 Kl. 11 bliver ved offentlig Auktion, der afholdes paa Orlogsværftet, bortsolgt:

1,600 Pd. Tovværk, 4,800 Pd. Spild af Tov, 450 Pd. Klude, 200 Pd. umalet Sejldug, 100 Pd. Læder, 385 Pd. Messing, 430 Pd. Metalspaaner, 147 Pd. gl. Kobber, 125,400 Pd. gl. Jærn, 25 Lanterner, 50 Lygter, 10 Stk. Fartøjssejl, 6 Master m. m.

Sagerne paavises Onsdag d. 22de Septbr. og følgende Hverdage fra Kl. 10-2 i Magasinet for kasseret Gods, hvor Kataloger til den Tid udleveres.

Orlogsværftets Centralkontor, den 17de Septbr. 1897.

## Holm & Collerup,

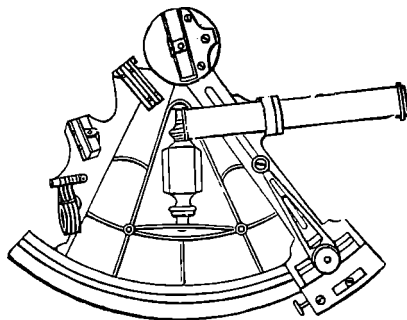
Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom  
og Frihavnen, Ø.

Jærnskibs- og Maskinreparationer

udføres solidt, hurtigt og billigt.



Kikkerter,  
Compas,  
Sextanter,  
Skibsuhrer,  
Lommeuhrer,  
Barometre.

Laurits Kirkeby,

Laxegade 26

Etableret 1841.

## Nienstædt & Co.

(Kunstindustri-Museum):

Lager af amerik., engelske, franske og tyske Værktøjmaskiner, Værktøj, File, engl., svensk og tysk Staal. File ophugges.

## J. H. Fechtenburg & Co.,

St. Thomas,

anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering  
henhørende.

## Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og  
Pakninger til Skib sbrug.

Telefon 1346.

Firma i Kjøbenhavn:  
Raadhusstræde 4.

Overretssagfører J. WESTENGAARD,

Vestervoldgade 2, Kjøbenhavn V. Telefon 3424.

J. A. Thiesson,  
Smør-, Æg- & Osteforretning.

Leverandør i Skibsproviant.

Oprettet 1814.

Raadhusstræde Nr. 2 B,

Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),

Kjøbenhavn K.

DANCHELLS  
FABRIKER.  
LINOLEUM.  
VOXDUG.



Anker-Marke

Enendsalg i Danmark for

DELMENHORSTER

LINOLEUMFABRIK.

Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:  
Pilestræde 13 Mathæusg. 5.  
Telefon 545. Telefon 2680.  
Kjøbenhavn.

J.S.V. WEILBACH & Vimpler. Börsq. 52. K.

## E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: H U S T E D.

## Frits Ortmann,

Overretssagfører

Amagertorv 16. Tel. 3225.

## Patent Elastisk Cement

for Dampkedler etc.

Den beskytter fuldstændig imod Fortøring.  
Beverker en stor Besparelse af Kedelreparationer.

Leveres i Fustager paa ca. 125 Pd. fra mit Lager,  
26, Pederskramsgade.

C. F. Schlüter.

## NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde.

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

YOCARINI CIGARETTEN 100 Stk. 2 Kr. Verdensberømt  
TOBAKKEN pr. Pd. 5 Kr. og billig.

kun ægte Vilh. Jørgensen. Østergade 61. en gros

**Agentur**  
for udenlandske  
Søassurance-  
Selskaber.

Søforsikringselskabet  
**ØRESUND,**  
MALMØ,  
tegner Forsikringer ved  
- **BERGH & OWEN,**  
Kjøbenhavn K.,  
Holmens Kanal 20.  
Telefon 97.  
Telegram-Adr. „Tonny“.

**W<sup>M</sup>. R. SCHOU.**  
31. HAVNEGADE.  
KJØBENHAVN K.  
Telegramadresse: Rigstelefon:  
Willschou. Nr. 3876.  
GENERALAGENT for  
„**POMERANIA**“,  
See- und Fluss-Versicherungs  
Gesellschaft i Stettin.

**Bjerre & Rømer,**  
Skibsmæglere.  
Agenter for  
Kullens Enskilda Assurans-  
Förening.

Hovedforhandler **PETER BUCH,** Vinhandel, Helmerhus 13.



E. ZUSCHLAG. Aquavit, Kjøbenhavn N.

**LANDMANDSBANKEN**

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

**OST · OST**

3 ST. KIRKESTRÆDE 3  
**VICTOR PETERSEN**  
(LUDV. AAGAARDS EFTF.)

**Den bedste Lejlighed!**

der nogensinde har været til at forsyne sig med **Kaaber & Overstykker,** tilbyder sig nu, idet **Undertegnede,** der har købt hele **Hr. Carl Niensens store Lager af Dame-Confection yderst billigt,** igen sælger til saa lave Priser (saavel i enkelte Stykker som i Partier), at man absolut bør sé hvad der tilbydes.,

Et mindre Parti, ca. 150 Stkr. lange Paletots, Jakets, Kaaber & Dollmann sælges for

Nogle fikse, vatterede Aftenkaaber, heluldent Klæde, ny Facons, med Lastings- eller Uldfoer & Skindbesætninger.

**4 Kr.**

**20 Kr.**

Ubetinget største Udvalg af

**Skindcapes.**

En elegant, 1 1/2 Al. lang **Skindkrave,** sort, krollet **Thibetin** med **Atlask Foer 18 Kr.**

**H. Chr. Nielsen**

(Carl Niensens Efterf.),

Østergade 28.

**CARL KRARUP,**

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Lübeck“, „Najaden“, „Holland“, „Halmstad“, „J. P. Dillberg“,  
og „Falken“ i Farten

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationerne samt

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

**Holm & Wonsild,**

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

**Café van Zandt,**

St. Annæ Plads 6,  
Hjørnet af Strandstræde,  
Kjøbenhavn,  
anbefaler sin Restaurant fran-  
çais med alle Aarets  
Specialiteter.

**H. J. Pedersen.**

**S. Lerche,**

50 — Nørrebrogade — 50

Værksted  
for gode, solide og billige

**Modeller.**

**Læge H. C. Lund,**  
Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg.  
gennem Porten. Tr. 10-11, 7-8  
Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

**ABONNEMENTSPRISEN**

er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Steder.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**

I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

**AVERTISSEMENTSPRIS:**

Første Side pr. Petitline à 45 mm Bredde	25 Øre.		
De øvrige Sider	—	20	—
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 TORSDAG.

Nr. 39.

Kjøbenhavn, Torsdag den 30. Septbr. 1897.

4. Aarg.

INDHOLD: Danmarks Handelsflaade i 1897. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

DANISH  
Pure Condensed Milk.  
The **MILKY-WAY** Brand.  
In Taste & Colour like new Milk.  
Highest Medical References.



NEW INVENTION  
The Danish Milk Condensing Co.  
Factories & Head Office 8 Vestergade,  
COPENHAGEN.  
Telegr. Adr.: Anglodane. Code ABC

## SKIBSDAGBØGER

1/1 Aars & 1/2 Aars  
MED TRYKT BRUGSANVISNING  
til Forbrug & Forhandling  
billigst hos

S. FRIEDLÆNDER,  
VED STRANDEN 14.  
KJØBENHAVN.

## Syndergaard Aquaviter.

Prisbelønnet overalt, hvor de  
har været udstillede.

Fabriken grundlagt  
**1730.**

Ældste Brænderi i Danmark.  
6 Kvaliteter i Fabrikens  
egen Aftapning.

## 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.

## Norsk Margarine

fra Fabriken Mercur, Christiania,

der er anerkendt som det fineste og mest holdbare Fabrikat i Verden,  
faas i

Hovedplaget for Danmark

hos  
**Johansen & Bruun,**

Telefon 3210. Kompagnistræde 14 & 15. Telefon 3210.

Smør i alle holdbare Kvaliteter føres til billigste Priser.

## Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik,  
Staal-, Jærn- & Broncestøberi.

Dampskibe af hvilkensomhelst Størrelse.

Stationære Dampmaskiner.

Pumper & Muddermaskiner.

Doktagninger og Reparationer af Skibe.

Maskin- og Kedelreparationer.

Patenteret Hydro Pneumatiske Aske Ejector  
for Skibe.

Howaldts Metalpakning.

Støbemaal efter indsendte Tegninger eller Modeller,  
saasom: Skibsstævne, Skibsskruer, Ankere etc.

Repræsentant for Danmark

Ingeniør **CARL HOLTERMANN,**  
Østerbrogade 22, Kjøbenhavn Ø.

Telefon 2618.

Telegr.-Adr.: Nilsson 167.

## CARL NILSSON.

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.

Amaliegade 36. Kjøbenhavn K.

(forhen Amaliegade 37).

Største Lager her paa Pladsen af alle Sorter Maskin- og Cylinder-Oljer, Smørrelser  
og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige Artikler for Dampmaskiner.

Eneforhandling af:

Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil. Zynkara.  
(Til Forebyggelse af Tæring, Syre- og Kedelstensdannelse). Angus' Special Pak-  
ninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent Kamelhaars Drivremme.  
•Kerasha• Patent Træ-Remskiver.

## J. H. Fechtenburg & Co.,

St. Thomas,

anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering  
henhørende.

Som Repræsentant for for-  
forskellige 1ste Klasses  
Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe,**  
**Varer** og **Fragt** til billige  
faste Præmier. **Subagenter**  
antages i forskellige Provinces-  
byer.

**Alfred Christensen,**  
Assurance-Afdeling,  
Amaliegade 24.

**Anders Nielsen,**  
Fredericiagade 27.

Største Lager

af

 **Fedevarer.**

**Husk**   
**MONTYS**  
FOTOGRAFISKE ATELIER,  
St. Kongensgade 21

(tæt ved Kongens Nytorv).

Billigste Priser.

Fineste Udførelse.

Aabent hver Dag, ogsaa Helligdage.

## LINOLEUM

og

**VOXDUG**

til

Kahytter og Trapper,

bedste Fabrikata.

**E. MEYER,**

St. Kjøbmagergade 26.

## C. M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter.

Udsalg:

Østergade 10, Kjøbenhavn.

**Grand prix HOBRO AKVAVIT.**

Aktieselskabet  
Spritfabriken **FORTUNA.**

# HAMBURG

## J. D. FLÜGGER. HAMBURG.

LAK- OG FARVEFABRIK (grundlagt 1787).  
KONTOR: Rödingsmarkt 19. FABRIKKER:  
TELEFON: 2786. Billhörner Canalstrasse 5/7.  
TELEGR.-ADR.: Farblack. Billhörner Röhrendamm 33/35.

Filialer: **KIEL: Faulstr. 9. KJØBENHAVN: Mønterg. 21.**  
**SPECIALITETER:**

**Oliefarver og Lak til Skibsbrug.**

**Patent Jærngraa** (Patent Eisengrau), anerkendt som den fortrinligste og mod Rust bedst beskyttende Farve indvendig i Skibe.  
**Victoria-Hvidt** (Victoria Weiss), snehvid Lakfarve til udvendig Brug.

**Concentreret Sæbelud** (Concentrirte Seifenlauge) i Daaser á 1/2 Kilo (1 Pd.) for Skibsmaskiner, indført hos de betydeligste Rederier.

**Bølgeolie** (Wellenoel), det eneste sikre Middel til Bølgedæmpning.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d</sup>.

eneste Fabrikanten af  
Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**  
samt  
**Patentfarver for Skibsbunde.**

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

**Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:**

Alte Gröningerstrasse 12 1.

Telegr.-Adr.: Dicotto. Telefon: 3999.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Kjøbenhavn. Nørrebrogade 18 A, 2. N.

## EMIL G. v. HØVELING. HAMBURG.

(TELEGR.-ADR.: COMPOST.)

### PATENTFARVE

for Skibsbunde og Jærnkonstruktioner imod Rust og imod Bevoksning. Leve-  
randør til mange af de største Damp- og Sejlskibsrederier, Ene-Leverandør  
til den kejserlige tyske Marine.

NB. For Træskibsbunde særlig virksom Patentfarve imod Bevoksning og  
imod Orm, srygefærdig til umiddelbar Brug.

Agenter og Lagre i: Bergen, Bremerhavn, Elsfleth, Flensburg, Stettin, Rotter-  
dam, Antwerpen, Dünkirchen, Genua etc.  
Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:

Kapt. CARL HAVE MANN, Kjøbenhavn, Amaliegade 31.

I England under Firma British Antifouling Composition and Paint  
Company Ld. 32 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik i Barking ved London.

Agenter og Lagre i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull,  
Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama,  
Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney,  
Mauritius etc.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
287.

**DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.**

**KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.**

**SPECIEL AFDELING**

FOR

**ASSURANCE & HAVARISAGER.**

## EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1833.

Telegraphic address "SVITZER".

Agents for  
Great Britain.

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/Tyne.  
telegraphic address: "Jürgenson".

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill.  
telegraphic address: "Hobdell".

The company maintains stations at the following  
ports, where a salvage boat will be stationed, always  
ready to leave at short notice.

<p><b>COPENHAGEN</b> . . . . . <b>KASTRUP</b> . . . . . <b>ELSINORE</b> . . . . . <b>KORSØR</b> . . . . . <b>ALBUEN (LAALAND)</b> . . . . . <b>FREDERIKSHAVN</b> . . . . . <b>GOthenBURG (SWEDEN)</b> . . . . . <b>GREIFSWALD (GERMANY)</b> . . . . .</p>	<p>agents telegraphic address:</p>	<p>"SVITZER". "HØYER". "SWITZERGOTTLIEB". "JÜRGENSEN". "GÜNNERSEN". "SVITZERLUND". "ELFVÉRSOON". "SPRUTH".</p>
---	------------------------------------	--

The company's boat "Em. Z. Svitzer" — in conjunc-  
tion with the boats belonging to the Northern Salvage  
Company of Hamburg, vis s/s "Berthilde", s/s "Berger  
Wilhelm" and s/s "Neva" — operates in the Mediter-  
ranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea &  
Red-sea).

## C. P. Lauritzen & Co.,

Etablissement for

**UNIFORMER, UNIFORMSEFFEKTER og ORDENSBAND,**

samt de nye, af Krigsministeriet approberede, vandtætte Officers-Havelocks,  
saavel som for alt civilt Skræderarbejde.

**Vesterbrogade Nr. 30. Kjøbenhavn V.**

## Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

## Patent Elastisk Cement

for Dampkedler etc.

Den beskytter fuldstændig imod Fortøring.  
Beverker en stor Besparelse af Kedelreparationer.

Leveres i Fustager paa ca. 125 Pd. fra mit Lager,  
26, Pederskræmsgade.

C. F. Schlüter.

## PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

**SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.**

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg,  
regular line of steamers between Brazil and Copenhagen & vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean  
Portugal and Copenhagen & vice versa.

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: "HOPPE".

## Nordisk

## Livsforsikrings-Aktieselskab af 1897.

Hovedkontor: **Nygade 7, København, K.**

Repræsentantskabets Formd.: Højesteretsassessor C. V. NYHOLM, K. af D. og Dbmd.

Direktion: Adm. Direktør V. E. GAMBORG, Folketingsmand N. NEERGAARD,

Højesteretsassessor G. M. RÉE.

\* Selskabet tegner alle Arter af Livsforsikringer og Livrenter.

Garantikapitalen 1 Mill. Kroner er tegnet af 324 vederhæftige Mænd i  
alle Landets Egne.

Moderate Præmier. — **Aarlig** Bonusudbetaling.  
Begrænset Aktiendbytte. — Liberale Forsikringsvilkaar.

## Flensborgs

## Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

## Danmarks Handelsflaade i 1896.

Fra Statens statistiske Bureau er udgaet Statistik over Landets Handelsflaade og Skibsfart i 1896. Denne aarlige Oversigt, der ved første Øjekast ikke synes i Stand til at fængsle Interessen i nogen større Grad, er, naar man trænger ind i den, baade meget interessant og meget lærerig. Den er en absolut paalidelig Vejleder for enhver, der vil kende vor Handelsflaades og vor Skibsfarts Udvikling, og de Oplysninger, den bringer, ere paa mange Maader og i mange Forhold af stor praktisk Værdi. Vi gengive derfor nedenfor udførligt de Resultater, der foreligge for det sidst forløbne Aar.

Statistiken viser, hvad man forud maatte vide, at man ved dens Udarbejdelse endnu ikke er kommen ud over de Besværligheder, der ere en Følge af Handels-

flaadens Ommaaling fra 1. April 1895, hvorved Netto Register-Tonnagen angives efter „British Rule“ i Stedet for efter „Danube Rule“. Overalt, hvor der nedenfor foretages Sammenligning mellem Dampskibs-Tonnagen i 1896 og Aarene forud for 1895, er førstnævnte derfor omsat i „Danube Rule“, betegnet ved D. R., og Sammenligningen er foretaget paa Grundlag af de omsatte Tal. Den mindre Nedgang, som den ny Maaling har bevirket for Sejlskibenes Vedkommende, har man derimod set bort fra. Iøvrigt er Tonnagen opgivet efter „British Rule“. Ved Betegnelsen R. T. forstaas overalt i det efterfølgende Netto Register-Tonnage.

Den hele, under dansk Flag farende Handelsflaade havde d. 31. December 1896 følgende Størrelse:

	Sejlskibe		Dampskibe			Tilsammen	
	Antal	Register-Tonnage	Antal	Register-Tonnage	Hestekraft	Antal	Register-Tonnage
I det egentlige Danmark . . . . .	3000	172537	418	163171	39016	3418	335708
Paa Færøerne . . . . .	73	5088	2	216	90	75	5304
Paa Island . . . . .	94	2946	18	680	550	112	3626
Paa de dansk-vestindiske Øer . . . . .	45	937	1	8	6	46	945
Ialt . . . . .	3212	181508	439	164075	39662	3651	345583

Det egentlige Danmarks Handelsflaade, som vi her indskrænker os til at behandle, bestod efter denne Opgivelse d. 31. December 1896 af 3,418 Skibe med en samlet Register-Tonnage af 335,708 Tons. Heraf vare 3,000 Sejlskibe med 172,537 R. T. og 418 Dampskibe med 163,171 R. T.; efter „Danube Rule“ vilde dette sidste Tal være blevet 179,488. Desuden fandtes 11,606 Baade af og under 4 R. T. samt 94 Pramme og Lægtære med 4,709 R. T.

I 1896 er Sejlflaaden i Antal og Tonnage formindsket med 10 Skibe og med 6,369 R. T. eller c. 3½ pCt.; i 1895 var Formindskelsen 4 pCt. Dampflaaden er vokset: i Antal med 17 Skibe, i Tonnage med 19,112 R. T., d. e. en Tilvækst fra forrige Aar af c. 13 pCt.; i 1895 var Tilvæksten c. 12 pCt.

I det sidste Femaar er Sejlskibenes Antal og Tonnage formindsket med 94 Skibe og 15,229 R. T. (c. 8 pCt.) Dampskibenes Antal er forøget ikke lidt, nemlig med 75 Skibe, og deres Tonnage er for 1896

vokset med c. 62,836 R. T. (Danube Rule), d. e. c. 54 pCt. Dampskibenes Antal og Tonnage havde endog været i uafbrudt Opgang gennem Femaaret.

I det sidste Tiaar er Sejlskibenes Antal vokset med 126 Skibe og Dampskibenes med 139. Sejlflaadens Tonnage er samtidig aftaget med 3,136 R. T. eller c. 2 pCt., medens Dampflaadens Tonnage i Løbet af Tiaaret ifølge D. R. Tallet for 1896 er stegen med 91,707 R. T. (D. R.) eller over 100 pCt. Den 31te December 1886 var Sejlskibenes Gennemsnitstonnage 61 R. T. og Dampskibenes 315 R. T., den 31te December 1896 var Sejlskibenes Gennemsnitstonnage 58 R. T. og Dampskibenes 429 (D. R.) R. T. Det fremgaar heraf, at der — hvad Tonnagen angaar — finder en stadig Overgang Sted fra Sejl til Damp samt for Dampskibenes Vedkommende fra mindre til større Skibe.

Tilgangen og Afgangen i Handelsflaaden i 1896 stiller sig saaledes:

	Tilgang						Afgang							
	Ved Nybygning her i Landet		Ved Køb fra Udlandet		Ialt		Ved Forlis		Ved Salg til Udlandet		Ved Ophugning		Ialt	
	Antal Skibe	Register-Tonnage	Antal Skibe	Register-Tonnage	Antal Skibe	Register-Tonnage	Antal Skibe	Register-Tonnage	Antal Skibe	Register-Tonnage	Antal Skibe	Register-Tonnage	Antal Skibe	Register-Tonnage
Sejlskibe . . . . .	45	1714	34	5285	79	6999	48	7050	46	5915	10	447	104	13412
Dampskibe . . . . .	4	29	28	23077	32	23106	2	263	10	2539	"	"	12	2802
Tilsammen . . . . .	49	1743	62	28362	111	30105	50	7313	56	8454	10	447	116	16214

Forskellen mellem i 1896 tilgaaede og afgaaede Sejlskibe viser altsaa en Formindskelse af 25 Skibe og 6,413 R. T., men Forskellen viser for Dampskibene en Forøgelse paa 20 Skibe og 20,304 Tons. Uoverens-

stemmelsen mellem disse Talstørrelser og den foranstaaende Opgørelse af Handelsflaadens Størrelse ved Begyndelsen og Udgangen af 1896 hidrører fra, at den i Aarets Løb ved Skibenes Ommaaling — dels efter Om-

bygning, dels i Henhold til „British Rule“ — foregaaede Forandring i Handelsflaadens Størrelse ikke findes optaget i ovenstaaende Tabel over Tilgang og Afgang.

Nybygningen her i Landet har i 1896, baade for Sejl- og Dampskibe, været mindre end den gennemsnitlig har været i det nærmest forudgaaende Femaar. For Sejlskibe var den omtrent det halve, for Dampskibe endog kun 32 (D. R.) R. T. mod 2,717 R. T. som Gennemsnitstal. Af de her i Landet i 1896 nybyggede Sejlskibe kunne 18 Skibe med 102 R. T. henregnes til Fiskerifartøjer.

Af Bygningsstederne for de i 1896 nybyggede Skibe anføre vi følgende: Kjøbenhavn 4 Skibe med 37 R. T., Rønne 3 Skibe med 125 R. T., Faaborg 4 Skibe med 170 R. T., Svendborg 4 Skibe med 228 R. T., Marstal 4 Skibe med 520 R. T., Fanø 1 Skib med 384 R. T.

Bygningssummen for Nybygningerne her i Landet i 1896, sammenlignet med 1895 og Femaaret forud, stiller sig saaledes:

	Bygnings- sum for nybyggede Sejlskibe	Bygnings- sum for nybyggede Dampskibe	Samlet Byg- ningssum for Nybyg- ninger
	Kr.	Kr.	Kr.
Gennemsnit af Femaaret 1891—95 . . . . .	843400	1,357200	2,200600
1895 . . . . .	401000	1,377000	1,778000
1896 . . . . .	429000	15000	444000

For fremmed Regning er her i Landet i 1896 nybygget 2 Sejlskibe med 27 R. T., begge for tysk Regning, og 2 Skruedampskibe med 1,507 R. T., det ene for tysk, det andet for norsk Regning.

Indkøbet af Skibe fra Udlandet i 1896 var for Sejlskibe mindre, for Dampskibe større, end gennemsnitlig i Femaaret forud. For Dampskibenes Vedkommende var den indkøbte Tonnage endog over 3 Gange saa stor som Gennemsnitstallet, nemlig 25,385 (D. R.) R. T. mod 8,099 R. T. som Gennemsnit. Samtidig var imidlertid, som ovenfor anført, den indenlandske Nybygning af Dampskibe kun meget ringe. Blandt de indførte Sejlskibe fandtes 2 Skibe af Jærn med 2,505 R. T., hvorimod den i 1891 paabegyndte Indførsel af Sejlskibe af Staal, nybyggede i Udlandet for dansk Regning, har været standset i de 3 sidste Aar. Medens der indtil 1886 intet Jærnskip gaves i Sejlflaaden, findes der nu af Jærn- og Staalskibe tilsammen 72 Skibe med 45,006 R. T., o: med c. 26 pCt. af hele Sejlflaadens Tonnage.

De indførte nybyggede Skibe have følgende Bygningssteder: Råå (Sverrig) 1 Sejlskib med 7 R. T., Wiken (Sverrig) 3 Sejlskibe med 25 R. T., Christiansstad (Sverrig) 2 Dampskibe med 27 R. T., Dietrichsdorff (Holsten) 2 Dampskibe 1,033 R. T., West-Hartlepool 3 Dampskibe med 3,886 R. T., Low Walker (Tyne) 2 Dampskibe med 4,248 R. T., Stockton on Tees 1 Dampskib med 1,590 R. T., Tornaby on Tees 1 Dampskib med 1,541 R. T., Renfrew 3 Dampskibe med 2,041 R. T.

Købesummen for og Indførselstolden af de fra Udlandet tilkøbte Skibe i 1896, sammenlignet med 1895 og Femaaret forud, stiller sig saaledes:

	Købesum for fra Udlandet tilkøbte Sejl- skibe	Købesum for fra Udlandet tilkøbte Damp- skibe	Samlet Købe- sum for fra Udlandet tilkøbte Skibe	Samlet Ind- førselstold af fra Udlandet tilkøbte Skibe
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Gennemsnit af Femaaret 1891—95 . . . . .	902600	2,066600	2,969200	89000
1895 . . . . .	457000	3,555000	4,012000	120400
1896 . . . . .	279400	7,360800	7,640200	225600

Til Forøgelse og Fornyelse af Handelsflaaden er i 1896, 1895 og de to nærmest forudgaaende Femaar anvendt følgende Beløb:

	Samlet Byg- ningssum for Nybyg- ninger	Samlet Købesum for fra Ud- landet til- købte Skibe	Tilsammen
	Kr.	Kr.	Kr.
Gennemsnit af Femaaret 1886—1890 . . . . .	2,417000	2,188200	4,605200
Gennemsnit af Femaaret 1891—1895 . . . . .	2,200600	2,989200	5,189800
1895 . . . . .	1,778000	4,012000	5,790000
1896 . . . . .	444000	7,640200	8,084200

Af denne Tabel fremgaar, at der stadig anvendes større Beløb til Flaadens Forøgelse og Fornyelse. Den viser fremdeles, at den Sum, for hvilken vi bygge Skibe her i Landet, er i stadig og rask Tilbagegang, i 1896 endog 1,334,000 Kr. mindre end i 1895. Samtidig stiger vort Indkøb fra Udlandet stærkt, saa at vi i 1896 endog købte for 3,628,200 Kr. mere end i 1895.

Afgangen ved Forlis. I 1896 er ved Stranding forlist 32 Skibe med 4,502 R. T., 11 Skibe med 1,301 R. T. ere forladte i rum Sø i synkefærdig Stand, og 7 Skibe med 1,510 R. T. samt 48 Mands Besætning ere sporeløst forsvundne. Ved Anmeldelser fra Skibsredere er det oplyst, at foruden ovenanførte 48 Mand, ere 8 Mand omkomne ved Forlis. Derimod foreligger endnu ingen Oplysninger om Antallet af de ved andre Søulykker omkomne danske Søfolk. Den Kapital, som er tabt ved samtlige Forlis i 1896, anslaaes til 959,700 Kr. mod 1,460,000 Kr. i 1895 og 996,800 Kr. i Gennemsnit af Femaaret 1891—1895.

Afgangen ved Salg til Udlandet i 1896 repræsenterer 564,600 Kr. mod 232,900 Kr. i 1895 og 242,500 Kr. gennemsnitlig for 1891—1895. Salgssummen fordeles sig i 1896 med 31,100 Kr. paa Norge, 209,200 Kr. paa Sverrig, 800 Kr. paa Slesvig, 56,000 Kr. paa Tyskland, 14,000 Kr. paa Rusland, 4,500 Kr. paa England, 8,500 Kr. paa Holland, 28,800 Kr. paa Italien, 99,000 Kr. paa Kina, 106,200 Kr. paa Nordamerikas Forenede Stater og 6,500 Kr. paa Brasilien. — Salgssummen for de til Udlandet udførte, for fremmed Regning her i Landet nybyggede Skibe var i 1896 c. 760,300 Kr. mod c. 527,800 Kr. i 1895.

Fordelingen af vor Handelsflaade paa de enkelte Landsdele ved Udgangen af 1896 ses af følgende Tabel:

	Sejlflaaden				Dampflaaden				Tilsammen			
	Antal	Procent af det samlede Antal	Register-Tonnage (British Rule)	Procent af den samlede Reg.-Tonn.	Antal	Procent af det samlede Antal	Register-Tonnage (Danube Rule)	Procent af den samlede Reg.-Tonn.	Antal	Procent af det samlede Antal	Register-Tonnage (British Rule)	Procent af den samlede Reg.-Tonn.
<b>Kjøbenhavn</b> . . . . .	<b>268</b>	<b>9,0</b>	<b>16339</b>	<b>9,4</b>	<b>230</b>	<b>55,0</b>	<b>134488</b>	<b>82,4</b>	<b>498</b>	<b>14,6</b>	<b>150827</b>	<b>44,9</b>
Sjælland . . . . .	553	18,4	15344	8,9	41	9,8	7873	4,8	594	17,4	23217	6,9
Bornholm . . . . .	180	6,0	7515	4,4	10	2,4	1385	0,9	190	5,5	8900	2,7
Lolland-Falster . . . . .	145	4,8	2702	1,6	16	3,8	1571	1,0	161	4,7	4273	1,3
Fyen . . . . .	914	30,5	60622	35,1	35	8,4	1992	1,2	949	27,8	62614	18,6
<b>Øerne, ialt</b> . . . . .	<b>1792</b>	<b>59,7</b>	<b>86183</b>	<b>50,0</b>	<b>102</b>	<b>24,4</b>	<b>12821</b>	<b>7,9</b>	<b>1894</b>	<b>55,4</b>	<b>99004</b>	<b>29,5</b>
Jyllands Østkyst . . . . .	460	15,3	13390	7,8	50	12,0	8288	5,1	510	14,9	21678	6,5
Jyllands Vestkyst . . . . .	206	6,9	49780	28,9	14	3,3	3857	2,3	220	6,4	53637	16,0
Byerne ved Limfjorden . . . . .	274	9,1	6845	3,9	22	5,3	3717	2,3	296	8,7	10562	3,1
<b>Jylland, ialt</b> . . . . .	<b>940</b>	<b>31,3</b>	<b>70015</b>	<b>40,6</b>	<b>86</b>	<b>20,6</b>	<b>15862</b>	<b>9,7</b>	<b>1026</b>	<b>30,0</b>	<b>85877</b>	<b>25,6</b>
Ialt . . . . .	<b>3000</b>	<b>100,0</b>	<b>172537</b>	<b>100,0</b>	<b>418</b>	<b>100,0</b>	<b>163171</b>	<b>100,0</b>	<b>3418</b>	<b>100,0</b>	<b>335708</b>	<b>100,0</b>

Det fremgaar heraf, at Kjøbenhavns Handelsflaade d. 31. December 1896 bestod af 498 Skibe med 150,827 R. T., o: omtrent 45 pCt. af hele Flaadens Tonnage; heraf vare 268 Sejlskibe med 16,339 R. T., 230 Dampskibe med 134,488 R. T. eller, efter D. R., 147,937 R. T. Hovedstadens Sejlflaade er i 1896 aftaget med 1,792 R. T. og er nu saa stærkt formindsket, at den kun udgør godt en Trediedel (37 pCt.) af den tilsvarende Tonnage ved Udgangen af 1859, da Sejlflaaden var paa sit Højdepunkt og naaede op til 44,146 R. T. Kjøbenhavns Dampflaade er derimod vedblivende i Fremgang og viser en uafbrudt Opgang, saavel i Antal som særlig i Tonnage gennem det sidste Femaar: i 1892 med 4 Skibe og 1,613 R. T., i 1893 7 Skibe og 9638 R. T., i 1894 12 Skibe og 11,401 R. T., i 1895 11 Skibe og 13,921 (D. R.) R. T. samt i 1896 11 Skibe og 20,473 (D. R.) R. T. — Ved Udgangen af 1896 udgjorde derfor ogsaa Kjøbenhavns Dampskibstonnage 82 pCt af hele Dampflaadens Tonnage Af Hovedstadens Dampflaade ejede „Det forenede Dampskibsselskab“ 75 Skibe med 41,843 R. T. og med 9,536 nom. Hestes Kraft; Selskabet ejede ialt 115 Skibe med 51,800 R. T. og med 13,871 nom. H. K. — De kjøbenhavnske Dampskibe vare d. 31. Decbr. 1896 4 Gange større end Provinsernes, hvorimod Kjøbenhavns og Provinsernes Sejlskibe gennemsnitlig vare af omtrent samme Størrelse.

Hvad angaar Landsdelene udenfor Kjøbenhavn ses det, at Øernes Handelsflaade fremdeles er større end Jyllands, baade i Antal af Skibe og i Register Tonnage. Dette skyldes fortrinsvis den Fynske Øgruppe, særlig det sydlige Fyen med Faaborg og Svendborg Tolddistrikter, samt Langeland og Ærø. For Jyllands Vedkommende overstiger Vestkystens Tonnage vedblivende Østkystens, hvad næsten udelukkende skyldes Fanø. Følgende Toldsteder havde ved Udgangen af 1896 en Handelsflaade paa over 10,000 R. T.: Fanø 119 Skibe og 45,421 R. T., Marstal

298 Skibe og 25,479 R. T., samt Svendborg 279 Skibe og 20,765 R. T.

Det har i Forbindelse hermed Interesse at lære at kende Tonnagens Fordeling paa de vigtigste Søfarts-Pladser i Landet. Det foreliggende Værk fra Statistisk Bureau medtager ikke en saadan Oversigt; vi supplere det derfor med nedenstaaende Oplysninger, som ere hentede fra den i Foraaret udkomne officielle Skibsliste; de ere altsaa, om ikke helt, saa dog nogenlunde paalidelige. Vi have iøvrigt allerede til dels meddelt dem i nærværende Blads No. 21 for 27. Maj d. A.

Aalborg har 107 Skibe med 6,390 R. T. Netto. Aarhus 62 Skibe med 4,873 R. T. Bandholm 43 Skibe med 1,230 R. T. Dragør 47 Skibe med 2,898 R. T. Esbjerg 84 Skibe med 6,186 R. T. Faaborg 51 Skibe med 2,742 R. T. Fanø, Kjøbenhavn, Marstal og Svendborg ere opgivne ovenfor. Fredericia 45 Skibe med 1,679 R. T. Frederikshavn 136 Skibe med 3,681 R. T. Helsingør 130 Skibe med 4,570 R. T. Holbæk 23 Skibe med 1,150 R. T. Horsens 55 Skibe med 2,087 R. T. Kolding 42 Skibe med 3,756 R. T. Korsør 31 Skibe med 4,136 R. T. Nakskov 47 Skibe med 1,362 R. T. Nexø 30 Skibe med 1,462 R. T. Nykjøbing F. 32 Skibe med 1,062 R. T. Odense 59 Skibe med 3,403 R. T. Randers 17 Skibe med 2,563 R. T. Ribe 2 Skibe med 1,162 R. T. Rudkjøbing 103 Skibe med 5,180 R. T. Rønne 66 Skibe med 5,661 R. T. Skjelskør 17 Skibe med 3,327 R. T. Stege 45 Skibe med 1,343 R. T. Svaneke 47 Skibe med 1,023 R. T. Thisted 51 Skibe med 1,543 R. T. Vejle 48 Skibe med 1,432 R. T. Ærøskjøbing 46 Skibe med 2,528 R. T.

Fordelingen af Skibene efter deres Størrelse fremgaar af nedenstaaende Tabel, der viser Forholdet ved Slutningen af 1886 og 1896 mellem mindre Skibe, der væsentlig gaa i Kystfart, Skibe af Mellestørrelse og store Skibe.

Ved Slutningen af:		Kystskibe (over 4 til af 50 R. T.)		Skibe af Mellestørrelse (over 50 til af 300 R. T.)		Store Skibe (over 300 R. T.)	
		Antal	Register-Tonnage	Antal	Register-Tonnage	Antal	Register-Tonnage
1886 (Danube Rule)	Sejlskibe . . . . .	1,955	31,750	853	115,463	66	28,459
	Dampskibe . . . . .	91	1,594	90	13,966	98	72,221
Tilsammen . . . . .		2,046	33,344	943	129,429	164	100,680
1896 (British Rule)	Sejlskibe . . . . .	2,311	33,373	587	79,712	102	59,452
	Dampskibe . . . . .	131	2,058	117	18,661	170	142,452
Tilsammen . . . . .		2,442	35,431	704	98,373	272	201,904

Det fremgaar heraf, at Sejlskibe i Kystfart i det sidste Tiaar kun ere forøgede med c. 18 pCt. i Tal og c. 5 pCt. i Tonnage, medens Dampskibe i Kystfart ere voksede med c. 44 pCt. i Tal og med c. 42 pCt. i Tonnage, D. R. — De mellemstore Sejlskibe ere i samme Tidsrum formindskede baade i Antal og Register-Tonnage. hver med c. 31 pCt., hvorimod samtidig Dampskibene ere forøgede baade i Antal og Tonnage, nemlig med henholdsvis c. 30 pCt. og c. 47 pCt., D. R. — Hvad de store Skibe angaar har der i det sidste Tiaar været betydelig Fremgang baade for Sejl- og Dampskibe, dog baade størst og stærkest for Dampskibene. I Tiaaret forøgedes nemlig Sejlskibene i Antal med c. 55 pCt. og i Register-Tonnage med c. 109 pCt., medens samtidig Dampskibene tiltog med henholdsvis c. 73 pCt. og c. 117 pCt., D. R. — Det er altsaa nærmest for mellemstore Skibes Vedkommende, at der finder en væsentlig Overgang fra Sejl til Damp Sted.

For Kystskibe var Dampskibenes Gennemsnits-Tonnage d. 31. Decb. 1886 c. 18 R. T., d. 31 Decb. 1896 c. 17 (D. R.) R. T.; for mellemstore Skibe var den d. 31. Decb. 1886 c. 155 R. T., d. 31. Decb. 1896 c. 175 (D. R.) R. T.; for store Skibe var den d. 31. Decb. 1886 c. 737 R. T., d. 31 Decb. 1896 c. 922 (D. R.) R. T. Det er altsaa kun for mellemstore Skibe og store Skibe, at Tiaaret udviser en Overgang fra mindre til større Skibe.

Af Skibe paa over 1,000 Reg.-Tons fandtes d. 31. Decb. 1896 62, nemlig af Sejlskibe 12 med 15,706 R. T. og af Dampskibe 50 med 68,788 R. T. Sejlskibene vare hjemmehørende paa Fanø (8), i Kjøbenhavn (2), i Skjelskør (1) og i Kolding (1); Dampskibene i Kjøbenhavn (48), i Helsingør (1) og i Aarhus (1).

Af Dampskibene vare ved Aarets Udgang 346 Skrueskibe. 32 Hjulskeibe og 40 Skruebaade. Til Fragt- og Passagerfart benyttedes 310, til Post- og Færgefart 29, til Bugsering og Vandforsyning 70 og til Bjærgningsforetagender 9.

## Fragtmarkedet.

Efteraaret med sit regn- og stormfulde Vejr er inde. Rederiernes optimistiske Beregninger med Hensyn til Skibenes Ekspeditioner ved Land og Rejsernes Varighed bliver ofte stillet paa en haard Prøve. Hjemme kalkulerer man saa let Positionerne efter de korte Rejser i Sommermaanedernes Magsvejr, men nu indtræder ofte Vanskeligheder med de afsluttede Certepartier, hvor det gælder om at naa rettidig frem indenfor Annuleringsterminens afstukne Grænser. I en slet Periode kan man tage Situationen med en klædelig Sorgløshed, men i Aar, hvor der er Penge at tjene, og hvor man ved, at Befragterne lure paa det mindste Føjltrin for at forskaffe sig en Fordel — spekulerende paa det prompte Skibs uheldige Stilling — bør man være dobbelt forsigtig og saa vidt muligt søge den længste Termin for Tonnagens Ladeklarhed. Vi have mange Eksempler paa, at fortrinlige Fragter ere gaaede tabte, fordi Baaden kom for sent frem, og ærgeligere Situation kan næppe tænkes for en Reder end at se en Gang afsluttet god Forretning glide fra sig, fordi Vinden blæste fra det forkerte Hjørne, eller det regnede ved Land, hvor man havde haabet paa Solskin. Det er derfor, vi fremsætter denne lille Bemærkning paa ny og henstiller til Rederne at vise størst mulig Forsigtighed ved Opgaven af Baadens Position og Ladeklarhed. Det er selvfølgelig ofte vanskeligt at betinge den lange Ladetermin, men hellere have Besværet, medens Underhandlingerne staar paa, end senere, hvor Certepartiet er undertegnet, saa ved man altid, hvorledes Parterne stiller sig overfor hinanden.

Vore Kulcertepartier ere jo nu saaledes, at Afladerne omtrent kan gøre, hvad de vil, i Kraft af deres colliery guarantees, berth clauses, holydays, paydays, og Gud ved hvad alle de lumske Indretninger hedder, der danner Skjul for saa megen Svindel; man staar som oftest værgeløs overfor alt dette, og Tiden gaar med Tab hver Dag, medens man venter paa sin Last; ogsaa dette bør tages i Betragtning ved Beregningen af Positionerne. Kulfragterne ere jo nu særdeles faste. Selv om der i de sidste Dage spores en lille Slaphed, specielt til danske Havne, synes Kulkøbmændene særdeles ivrige efter at faa dækket for det nødvendige Behov; kunde man ikke derfor netop nu gøre et Forsøg paa at faa Lastevilkårene forbedrede og faa Ladetimerne til at dreje fra Ankomsten; det vilde sikkert hjælpe paa de brave Englænderes og Skotters Arbejdsflid, og hvert lille Tag, man kan hale ind nu, er en Gevinst for Fremtiden. Endnu en Ting! den uheldige Adresse, der klæber sig til Certepartierne fra Skotland og Vestkysten i Form af 2% Fradrag af Fragten. Lad os arbejde paa at faa Certepartierne saa rene som mulige, lad os indkassere den akkorderede Fragt fri for ethvert meningsløst Afdrag. Nordmændene ere ogsaa her i Spidsen, men vi bør følge efter, saaledes at den nuværende Regel herhjemme bliver til Undtagelsen.

Fragtmarkedet i den sidste Uge har indeholdt forskellige mindre Svingninger. Petersborg, der har været særdeles fast, er nu besynderlig nok mattere, der noteres og slutes til  $1/3$  à  $1/4\frac{1}{2}$  London Rotterdam imod  $1/6$  à  $1/7\frac{1}{2}$ , imidlertid vil denne Baisse næppe vare længe; der er i Petersborg ophobet et kolossalt Varelager, der absolut skal afskibes inden Navigationens Ophør; saa ret længe vil de store Afladere ikke formaa at holde Raterne nede, tværtimod venter vi i den seneste Termin en rivende Opgang derfra, men saa er selvfølgelig ogsaa Risikoen for Skibene betydelig. Træfragterne fra Botten ere omtrent uforandrede, der er til danske Havne sluttet forholdsvis store Dampere 3/500 Standard til 28 Mark, og England er meget stærk Efterspørger efter Tonnage til fortrinlige Fragter, derimod synes Pladser som Memel og Windau noget svagere, men der er alligevel Balance i Træmarkedet; det er Hovedsagen. Nedfragterne til Middelhavet ere uforandrede, talrige Forretninger have fundet Sted, og Sortehavet Azoff Donau Markedet er fast med god Omsætning. Fra La Plata lyder Efterretningerne gunstige. Græshoppeplagen har endnu ikke nogen betydelig Udstrækning, og efter de seneste Meddelelser ventes her en god Saison, der dog næppe tager sin Begyndelse førend i Februar, da Kornet synes noget mere hæmmet i Væksten end i tidligere Aar. Amerika har haft en kolossal Befragtning i de sidste Dage til faste Rater, specielt synes Bomuldsfragterne i stærk Fremgang, men ogsaa Kornfragterne ere gode, og en Baad, der kastes i Markedet en, to eller flere Rejser, bliver hurtigt engageret enten med Fragt for hver Rejse eller ogsaa i „timecharter“. Fra Nordhavnene til U. K. Continent betales 3/9 for passende Baade, og fra New Orleans gives 15/6 à 16/ pr. Nett. grain charter. Vi maa atter tilraade Forsigtighed med denne ny Form. Vi havde fornylig den Fornøjelse at hilse paa en Amerikaner, der havde opfundet et nyt „Patentcerteparti“ paa nett form; han var i Stand til at give 2/ højere Fragt end andre, dette var ret forbløffende, men nederst i Certepartiet fandtes en lille Klausul, hvor der gik 2/6 fra ved Fragtens Udbetaling — dette fandt vi for amerikansk. — Imidlertid udtales ikke dette til Forklejnelse af de gode, anerkendte Certepartier fra Hovedeksportørerne, tværtimod ere disse absolut fortrinlige for Rederierne, da man omtrent kan kalkulere Udbyttet herefter paa Ører, men hvor der er en god Vare, er der jo altid slette Efterlignere og Svindlere. Vi skulle notere nogle af de sidste Befragtninger fra Amerika. Fra Golfhavnene til U. K. Continent er sluttet en 1550 Reg. Tons Dampere Oktoberlastning 16/, til samme Rate søges Tonnage December Afskibning Fremdeles noteres

12000 quarters Philadelphia Danmark 3/9 én, 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> to Havne pr. Oktober, Baltimore C. f. O. 3/9 November. Yderligere er sluttet Savannah—Liverpool, Havre eller Bremen 38/9, Savannah eller Brunswick 1875 Reg. Tons 40/ Bremen, 40/6 Havre, 42/6 Bremen og Hamburg. Charleston Liverpool 40/ option Bremen 40/6. Stykgodsfragterne fra New York giver 14/6 à 15/ til Newcastle, 16/ til Dunkirk og/eller Havre. Fra Pensacola er sluttet til Alexandria 120/, til Rotterdam eller Amsterdam 115/. Phosphatfragterne ere gode. Fra Tampa søges f. Eks. Baad til Landskrona til 20/. Fernandina giver 17/ Rotterdam, 20/ Stettin. Udgaende Fragter ere uforandrede. Fra Hamburg til Charleston betales 8/ Salt, til Savannah samme Rate. Som man ser, Amerika er fast og staar som Centrum trods de gode Forhold for Tiden i

Sortehavet etc. Vi noterer herfra følgende: Odessa Hull 4000 Tons 11/9. Azoff 15400 qrs. 5/20 Oktober 13/6 N. C. Azoff Kristiania 2500 Tons 15/6. Azoff Hamburg 4400 Tons 13/6 prompt. Nicolaieff 2300 Tons 13/9 N. C. prompt Afskibning. Donau—Schiedam 13/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Bygladning. Sulina U. K. Cont. 13/6 Hamburg. Fra og til Middelhavet have Befragtingerne ligeledes været rigelige. Fra Bona til Hull betales 7/6 Phosphat. Sicilien London giver 9/, Rotterdam og Antwerpen 10/6. Espartofragterne noteres fra Almeria til Firth of Forth 16/6. Kulfragterne nedefter ere Methil Venedig eller Triest 8/3, Alexandria 7/3, Genua 7/. Fra Blyth til Carthage f. Eks. betales 6/9, Tunis 7/6, Venedig 7/9. Kulfragterne til Østersøen ere Firth of Forth Dok Helsingfors 6/, Hangø 6/, Kronstadt 4/6 à 4/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Reval 4/9 à 5/, Libau 5/6, Memel 5/9, Pillau 5/6, Stettin 5/6 à 5/9, Flensborg 6/, Kiel 6/ à 6/3. Til danske Havne (14 Fod) 6/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 6/6, til Kjøbenhavn større Baade 5/3 à 5/6, Aarhus 5/3, Aalborg 5/9 à 6/

Vort hjemlige Marked for mindre Tonnage har været fyldt med en uendelig Række af Ordre. Majs-eksporten fra Kjøbenhavn har været meget stor, specielt til tyske Havne saavel i Østersøen som paa Elben. Til Hamburg sluttes til 4 Mark, til de nærmeste tyske Havne til 15—17<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 20 Pfennige. Forøvrigt findes Kultjære fra Kjøbenhavn til Stolpemünde 90 Pfennige. Kaolin Rønne Stettin 18 Pfennige, Kalksten Faxø Kønigsberg 23 Mrk., Danzig 22 Pf., Stettin 30 Pf., Kridt Stevns Riga 3<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Mk., Pahlude 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mk., Kønigsberg 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 4 Mk. Fra Danzig søges Smaasejlere med Oliekager til Danmark 30/35 Pf. I Træmarkedet noteres Falkenberg Korsør 8/9 Øre, Vestervik Kjøge 10 Øre, Norrkøping Nykjøbing F. 10 Øre, ellers giver Sundsvall Aarhus 24/25 Mrk., Hernøsand Esbjerg 32/33. Der er rigelig Efterspørgsel efter Tonnage i Træmarkedet.

## Fra Sø og Land.

Ifølge Indberetning til Udenrigsministeriet fra det kongelige Generalkonsulat i Buenos-Aires er der under 14. f. M. udgaaet en Lov, der nedsætter Havneafgiften i Buenos-Aires for Sejl- og Dampskibe, som drive Kyst- og Flodfart i Argentinien, fra Doll. 0.05 til Doll. 0.01 Guld pr. Registerton, og derhos bemyndiges Regeringen til at tilbagebetale til de Paagældende hvad der ud over sidst nævnte Beløb er erlagt i Havneavgift siden 1. Januar d. A.

Fra Flensburger Schiffsbau-Gesellschafts Værft foretoges der d. 18. ds. Prøvetur med den til die Deutsche Dampfschiffahrt-Gesellschaft „Kosmos“ i Hamburg nybyggede Damper „Itauria“. Skibets Dimensioner er 370' × 46' × 29' 9", det er bygget til Engl. Lloyd + 100 A. 1. og til 1. Klasse i Germ. Lloyd. „Itauria“, der er Søsterskib til den til samme Rederi for kort Tid siden afleverede Damper „Theben“, fortsatte efter en vellykket Prøvetur Rejsen gennem Kajser Wilhelm-Kanalen til Hamburg.

Fra 1. Oktober d. A. vil der, til Opnaaelse af en fuld- stændigere Overensstemmelse saavel med de i England nu gældende Skibsmaalings-Instruktioner, som med de efter d. 1. April 1895 paa Grundlag af „British Rule“ afsluttede ny Overenskomster om gensidig Anerkendelse af dansk og fremmed Skibsmaal, blive indført en Del Ændringer i og Tilføjninger til Tillæg Nr. 1 af 10. Marts 1895 til Skibsmaalings-Instruktionen af 7. September 1867, der er herom ud- gaet et Cirkulære fra Generaldirektoratet for Skattevæsenet.

Vi henlede Opmærksomheden paa omstaaende Annonce fra „Nordisk Livsforsikrings-Aktieselskab af 1897“. Af Selskabets Virkeplan fremhæve vi, at det aarlige Udbytte til Selskabets Aktionærer er begrænset til højst 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> pCt. Af Aktiernes Paalydende, vedens mindst 75 pCt. i Form af Bonus kommer til Udbetaling til de Forsikrede. Der betales ingen Policepenge. Naar en Police er 3 Aar gammel, ud- betales Forsikringssummen.

Aktieselskabet Dampskibsselskabet Cimbria er nu stiftet med det Formaal med 3 Dampskibe at drive Fragt- fart, væsentlig mellem Østersø- og Nordsø-Havne. Skibene, af hvilke de to skulle laste c. 2,450 Tons d. V., det tredje c. 1,650 Tons d. V., skulle bygges i Skotland. Selskabets Kapital udgør 1 Mill. Kr., hvoraf 700,000 Kr. i Aktier og 300,000 Kr. i 5 pCt. Obligationer. Bestyrelsen bestaar af Grossererne Bertel Christensen, P. V. Høffding, Theodor Lund og P. Madsen.

Fra Udenrigsministeriet have vi modtaget reglementa- riske Bestemmelser for Benyttelse af de ny anlagte Tørdok- ker ved Buenos-Aires. Vi fremhæve følgende: Argen- tinske Krigsfartøjer have altid Fortrin; iøvrigt indtages Ski- bene i den Orden, i hvilken de anmeldes. Der skal deponeres 100 Doll. Guld, hvilket Beløb tabes, dersom Fartøjet ikke indløber i Dokken til fastsat Tid, i hvilket Tilfælde det ogsaa taber sin Tur, for saa vidt ikke uafvendelige Hændelser ind- træffe. Kun Fartøjer i Ballast optages. Brandfarlige Gen- stande skulle deponeres. Der er fastsat bestemte Afgifter for Tørdokkenes Benyttelse. Fartøjerne maa sørge for Dokkens fuldkomne Renholdese. Indtagning i Tørdokken tillades kun, naar Vejret tillader det uden Fare for Dok og Fartøj.

*Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce- Afdeling.*

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, af- gik fra New Orleans 23. Septbr., bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Kbhvn. 25. Septbr., bestemt til Newcastle. — Antwerpen, Müller, afgik fra Kbhvn. 26. Septbr., bestemt til St. Petersburg. — Castor, Madsen, an- kom til Algier 23. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Chr. Bro- berg, Harder, ankom til Stockholm 24. Septbr., bestemt til Alicante. — Dagmar, Gade, ankom til Denia 24. Septbr., bestemt til Malaga og Cadiz. — Douro, Brabrand, afgik fra La Rochelle 23. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Kihl, afgik fra Lissabon 29. Septbr., bestemt til Kbhvn. — I. C. Jacobsen, Bech, ankom til Wiborg 25. Septbr., best. til Alicante. — Kiew, Rabe, ankom til Danzig 27. Septbr., bestemt til Kønigsberg. — Kursk, Staal, ankom til Borde- aux 26. Septbr., bestemt til La Rochelle og Kbhvn. — Leo- pold II, Kruse, afgik fra Algier 23. Sept., bestemt til Piræus, Batoum, Novorossisk og Odessa. — Louisiana, Jensen, ankom til Riga 27. Septbr., bestemt til Rotterdam. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til St. Petersburg 26. Sept. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Antwerpen 22. Septbr., bestemt til St. Petersburg. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Trangsund 27. Septbr., bestemt til Barcelona. — Omsk, Rasmussen, afgik fra St. Petersburg 29. Septbr., bestemt til

Antwerpen. — Tejo, Fenger, afgik fra Southampton 25. Sept., bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, ankom til Antwerpen 11. Septbr., bestemt til St. Petersburg. — Vesuv, Norden, ankom til Oporto 26. Septbr., bestemt til Lissabon og Cadiz. — Viking, Jørgensen, ankom til Oporto 26. Sept., bestemt til Kbhvn. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Sevastopol 28. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, afgik fra Cardiff 29. Septbr., bestemt til New Orleans.

Anglo Dane, Olsen, ankom til London 26. Septbr., bestemt til Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Trondhjem 28. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom til Riga 28. Septbr., bestemt til Antwerpen. — Ceres, Corfitzon, ankom til Havre 26. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Charkow, Fischer, ankom til Kbhvn. 27. Septbr., bestemt til Libau. — Christian IX., Møllerup, ankom London 27. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Christiansund, Bay Schmidt, ankom til Kbhvn. 26. Septbr., bestemt til Stettin. — Constantin, Bloch, passerede Holtenau 27. Septbr. Kl. 5 Em., bestemt til London. — Frederik, Harboe, afgik fra Hull 26. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Georg, Petersen, ankom til Kbhvn. 25. Septbr., bestemt til Libau. — Jolantha, Paaske, ankom til Kbhvn. 28. Septbr., bestemt til Vejle. — Kasan, Thomsen, ankom til Pillau 26. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 26. Septbr., bestemt til Færøerne og Island. — Louise, Gotsche, ankom til Pillau 22. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Minsk, Jørgensen, afgik fra Manchester 23. Sept., bestemt til Kbhvn. — Moskva, Petersen, ankom til Antwerpen 28. Septbr., bestemt til Riga. — Nishni Novgorod, Harder, passerede Hanstholm østg. 28. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Riga 26. Sept., bestemt til Antwerpen. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 28. Septbr., bestemt til London. — Pregel, Egidiusen, ankom til Hull 28. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Romny, Lind, ankom til Libau 25. Septbr., bestemt til Hull. — Thvra, Ryder, afgik fra Leith 15. Septbr., best. til Island. — Vendsyssel, H. P. Sørensen, ankom til Libau 28. Sept., bestemt til Kbhvn. og Antwerpen. — Ella, Erichsen, afgik fra Kbhvn. 27. Septbr., bestemt til Hamburg. — Maja, Jacobsen, ankom til Kbhvn. 27. Septbr., bestemt til Danzig.

Ficaria, I. V. Fenger, afgik fra Newcastle 29. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Kofoed, afgik fra Odense 30. Septbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 30. Septbr., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 28. Septbr., bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, J. Borries, afgik fra Newcastle 28. Septbr., best. til Odense. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 28. Septbr., bestemt til Odense. — Storebælt, J. P. Bay, afgik fra Nakskov 29. Septbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 29. Septbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 15. Sept., ankom til Cronstadt 21. Septbr. — Frøde, Wrisberg, afgik fra Amsterdam 5. Septbr. ankom til Newcastle 27. Sept. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Stettin 23. Septbr., ankom til Riga 26. Septbr. — Knud, Hansen, afgik fra Rotterdam 11. Septbr., ankom til Blyth 25. Septbr. — Svend, Holst, afgik fra Blyth 17. Septbr., ankom til Libau 22. Septbr. — Erik, Tofte, afgik fra Ghent 21. Septbr., ankom til Boness 24. Septbr. — Skjold, Jørgensen, afgik fra St. Petersburg 16. Septbr., ankom til Rotterdam 25. Septbr. — Ragnar, Hveysel, afgik fra Sunderland 23. Septbr., ankom til Stettin 26. Septbr. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Rouen 24. Septbr., ankom til Swansea 26. Septbr. — Volmer, Riber, afgik fra Grimsby 26. Septbr., bestemt til Cronstadt. — Dan. Kraemer, afgik fra St. Petersburg 16. Septbr., ankom til Rotterdam 25. Septbr. — Magnus, Lorentzen, afgik fra Kjøbenhavn 20. Septbr., ankom til Riga 23. Septbr. — Harald, Risøe, afgik fra Gl. Karlabj 18. Septbr., bestemt til Rouen. — Olaf, Jørgensen, afgik fra Riga 24. Septbr., bestemt til Rouen.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** P. Berg, Jørgensen afgik fra Cronstadt 21. Septbr. bestemt til Leith. — A. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Kronstadt 19. Septbr., bestemt til London. — J. Siem, Løffler, afgik fra Cronstadt 16. Septbr., ankom til Rotterdam 26. Septbr. — H. Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Rotterdam 14. Septbr., ankom til Kronstadt 22. Septbr.

**Heimdal.** Anine, Møller, ankom til Rouen 23. Septbr. — Kamma, Jørgensen, ankom til Riga 22. Septbr. — Martha, Knudsen, ankom til Aarhus 27. Septbr.

**Urania.** Ekliptika, Callesen, passerede Rheden 24. Septbr., for Frankrig. — Urania, Lund, ankom til Kiel 27. Septbr. — Saturn, Hansen, ankom til Grangemouth 26. Sept. — Pallas, J. Christiansen, passerede Rheden 26. Septbr. for Frankrig.

**Nordsøen.** England, Petersen, ankom til Flensborg 22. Septbr. — Finland, Pii, afgik fra Nederkalix 25. Septbr., bestemt til Frankrig. — Rusland, Albrechtsen, afgik fra

Petersborg 19. Septbr., bestemt til Ghent. — Holland, Schmidt, ankom til Swansea 26. Septbr. — Skotland, Brandt, afgik fra Kjøge 22. Septbr., bestemt til Østersøen.

**Vesterhavet.** Nautik, Meinertz, afgik fra Aalborg 26. Septbr., bestemt til Archangel. — Neptun, Jessen, afgik fra Esbjerg 28. Septbr. bestemt til Aalborg. — Nerma, Degn, afgik fra Esbjerg 28. Septbr., bestemt til Methil. — Nordsøen, Schmidt, afgik fra Christinestad 26. Septbr., bestemt til Sevilla.

**Østersøen.** Yrsa, B. Larsen, afgik fra Peterhead 20. Sept., ankom til Königsberg 25. Septbr. — Rita, A. P. Skov, afgik fra Norrkøbing 23. Septbr., bestemt til London. — Patria, C. Andersen, afgik fra Riga 21. Septbr., bestemt til Dordrecht. — Cimbria, L. Storm-Hansen, afgik fra Tyne 25. Septbr., bestemt til Genua.

**Union.** Olga, P. J. Jørgensen, afgik fra St. Petersburg 26. Sept., bestemt til Kbhvn. — Anglia, Edw. E. Erichsen, afgik fra Rotterdam 24. Septbr., ankom til Blyth 26. Septbr. — Scotia, H. Nielsen, afgik fra Llanelly 23. Septbr. bestemt til Kbhvn. — Frisia, N. N. Fisker, afgik fra Kbhvn. 23. Sept., ankom til Riga 26. Septbr. — Gallia, N. L. Nielsen, afgik fra Kbhvn. 27. Septbr., bestemt til Memel.

**Kjøbenhavn.** Jylland, H. Jensen, afgik fra Libau 19. Septbr., ankom til Rotterdam 23. Septbr. — Fyen, P. Hansen, afgik fra Dunkerque 22. Septbr., ankom til Burntisland 24. Septbr. — Hafnia, H. E. Neergaard, afgik fra Riga 24. Septbr., bestemt til Ghent. — Russia, A. Rasmussen, afgik fra Riga 18. Septbr., ankom til Amsterdam 27. Septbr. — Carl Hecksher, A. G. Starck, afgik fra Sunderland 25. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Dania, C. Troensegaard, afgik fra Louisburg 15. Septbr., ankom til Montreal 20. Septbr. — Normannia, A. Rasmussen, afgik fra Helsingør 28. Septbr., bestemt til Memel.

**Danmark.** Rolf, Hahn, afgik fra Königsberg 20. Septbr., bestemt til Rouen. — Thorvaldsen, Pii, ankom til Libau 24. Septbr. — Absalon, Predbjørn, afgik fra St. Petersburg 21. Septbr., bestemt til Bergen. — Ansgar, Larsen, afgik fra Riga 26. Septbr., bestemt til Dunkerque. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Kronstadt 28. Septbr. — Hamlet, Reese, ankom til Riga 27. Septbr. — Helge, Matthiessen, afgik fra Rotterdam 24. Septbr., bestemt til Blyth.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, ankom til Rotterdam 24. Septbr. — Agnete, Jensen, afgik fra Ghent 23. Septbr., ankom til Burntisland 26. Septbr. — Hermia, Sørensen, afgik fra Libau 25. Septbr., bestemt til Dordrecht. — Alice, Kraemer, afgik fra Methil 23. Septbr., ankom til Kiel 26. Septbr. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Riga 24. Septbr., bestemt til Rotterdam. — Bornholm, Petersen, afgik fra Kiel 28. Septbr., bestemt til Leith. — Ajax, Brorsen, afgik fra Boness 24. Septbr., ankom til Methil 25. Septbr. — Göteborg, Madsen, afgik fra Hull 23. Septbr., bestemt til Norrkøping. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra St. Petersburg 22. Septbr., ankom til Randers 28. Septbr. — Nauta, Steen, afgik fra Kiel 23. Septbr., ankom til Newcastle 26. Septbr. — Rønne, Hintze, ankom til Flækkefjord 21. Septbr. — Marstrand, Lund, ankom til Eidsfjord 19. Septbr. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Smøgen 20. Septbr.

**Dannebrog.** Amalienborg, Schultz, ankom til Boness 26. Septbr. — Christiansborg, Petersen, ankom til Rafse 27. Septbr. — Frederiksberg, Kühl, afgik fra Newcastle 29. Septbr., bestemt til Kronstadt. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Kbhvn. 21. Septbr. — Rosenborg, Fischer, ankom til Kbhvn 23. Septbr. — Uranienborg, Olsen, afgik fra Dieppe 27. Septbr., bestemt til Boness. — Jomsborg, Schultz, afgik fra Husum 24. Septbr., bestemt til Dieppedalle. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Methil 23. Septbr.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Jægersborg, Andersen, ankom til Havre 29. Septbr. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Uleåborg 24. Septbr., bestemt til Terneuzen. — Skodsborg, Jensen, ankom til Terneuzen 29. Septbr. — Guldborg, Schmidt, afgik fra Grangemouth 24. Septbr., bestemt til Riga. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Nederkalix 23. Septbr., bestemt til Dieppe.

**Thingvalla.** Amerika, Thomsen, afgik fra Christianssand 10. Septbr., ankom til New-York 23. Septbr. — Hekla, Laub, afgik fra Christianssand 24. Septbr., bestemt til New-York. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra New-York 18. Septbr., bestemt til Kjøbenhavn.

## Sejlskibe.

**Fana, Nordby.** Thor, Duysen, sejlet fra New Caladonien 29 Juli til Glasgow. — Serapis, Winther, sejlet fra Antwerpen 17. Sept. til Paraganua. — Union, Svarrer, sejlet fra Port Natal 21. Sept. til Jacksonville. — Anna Agnete, Mathiasen, sejlet fra Kalkutta 28. August til Tokopilla. — Hans, Jensen, sejlet fra Antwerpen 21. Sept. til Vestkyst Amerika. — Mathilde, Strømberg, sejlet fra New York



10. Sept. til Vestkyst Amerika. — Doris Brodersen, Nielsen, sejlet fra Fernandino 26. Sept. til Antwerpen. — Copley, Struckmann, passeret Kap Det gode Haab 15. Aug. og St. Helene 31. Aug. fra Sourabaya til London. — Nordby, Christiansen, passeret St. Helene 12. Aug. fra Port Natal til Savannah. — Thora, Thomsen, sejlet fra Menado 21. Juli til Punta Delgado.

**Fanø. Sænderho.** Martha, Nissen, ankom 23. Sept. til Bremen fra Navidad. — Mary, Lydom, ankom 23. Sept. til Nykjøbing fra Methil. — Anne Jenssine, Pedersen, afgik 24. Sept. fra Kjøbenhavn til Algoa Bay.

**Svendborg.** Svend, Andersen, ankom til Kbhvn. 21. Septbr. — Niels, Hansen, ankom til Høganæs 19. Septbr. — Martin, Mortensen, ankom til Swinemünde 21. Septbr. — Chrestine, Rasmussen, ankom til Karlshamn 21. Sept. — Brage, Jørgensen, ankom til Libau 22. Septbr. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Kingslunn 21. Septbr. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Kemi 23. Septbr. — Fortuna, Christiansen, ankom til Nystad 23. Septbr. — Aage, Jørgensen, ankom til Boston 23. Septbr. — Samson, Hansen, ankom til St. Petersborg 23. Septbr. — Petrine, Jensen, ankom til Bremen 23. Septbr. — Venus, Jensen, ankom til Umeå 24. Septbr. — Hansine, Hansen, ankom til Uleaborg 24. Sept. — Ferona, Nielsen, ankom til Newcastle 24. Sept. — Union, Rasmussen, ankom til Borgå 24. Septbr. — Thomas, Wandel, ankom til Hernøsand 25. Septbr. — Phønix, Rasmussen, ankom til Danzig 25. Septbr. — Diane, Fallentin, ankom til Kolding 26. Septbr. — Valdemar, Andreasen, ankom til Gl. Karleby 25. Septbr. — Garibaldi, Jørgensen, ankom til Åbo 25. Septbr.

**Aalborg.** Carl, L. D. Larsen, ankommet til Helsingfors 25. September.

**Marstal.** Saga, Clausen, ankom 26. Sept. til Sundswall. — Norden, Chr. H. Kromann, ankom 27. Sept. til Kramfors. — Aurora, J. R. Raahauge, ankom 25. Sept. til Wasa. — Dannebrog, Bøye, ankom 26. Sept. til Poole. — Ydun, Andersen, ankom 22. Sept. til Pillau. — Albert, C. R. Fabricius, er ankommet til Rotterdam fra Skellefteå. — Astræa, A. Svane, er ankommet til Riga. — Sylfid, Johs. Kromann, ankom 22. Sept. til Kleven paa Rejse fra Flensborg til Sundswall. — Skjold, Carl Mygind, ankom 22. Sept. til Umeå fra Svendborg. — Kodan, P. K. Hansen, ankom 22. Sept. til Ørnskoldsvik fra Assens. — Noah, Jørgensen, er ankommet til Liverpool fra Island. — Christiane, Rs. Albertsen, er ankommet til Antwerpen. — Stella, R. M. Rasmussen, er ankommet til Ratse fra Rudkjøbing. — Juliane, Christensen, ankom 25. Sept. til Peelman. — Thekla, Fabricius, er ankommet til Crotoy (Frankrig). — Carl, Hansen, ankom 24. Sept. til Kalmar. — Ellen, H. N. Olsen, er ankommet til Rønne. — Sk. Hans, Christensen, af Svendborg, har 13. Sept. passeret Sk. Fredshaabet, Kapt. Baurtrup af Ommel, paa 55° 34' N. Br. 4° 50' Ø. L.

**Rønne.** Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Kalmar 20. Sept. — Ernst, Jensen, ankom til Stockholm 20. Sept. — Hans Peter, Westh, ankom til Kalmar 21. Sept. — Gudmund, Borbye, ankom til Hargshamn 23. Sept.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich 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.

**Østersøen. Bornholm.** Vraget af et lille Skib ligger sunket c. 1 Kml. uden for *Allinge* Havn. Vraget er uskadeliggjort; der er 17 à 18 Fv. Vand over det.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Vrag i Østersøen.** Den 21de September. 55° 25' N. Br. 19° 23' Ø. Lgd. Vraget af *hollandsk* Tjalk „*Renia Kramer*“, synkefærdig.

**Sverig.** Paa *Trelleborg* Ø.-lige Molehoved tændes den 23de September 1897 et Fyr med To-Formærkelser hver 1/2 Minut, Lys 24 S., Mørke 2 S., Lys 2 S., Mørke 2 S. Lyset er hvidt fra S. 52° Ø. til S. 37° V., samt rødt, fast V. for og grønt, fast Ø. for den hvide Vinkel. Flammens Højde: 54 Fod. Lysevnen: 13 Kml. for det hvide, 9, Kml. for det røde og 8 Kml. for det grønne Lys. Fyret vises fra et 50 Fod højt, hvidt Taarn med sort Bælte. 55° 22' 0" N. Br. 13° 9' 20" Ø. Lgd.

Tønderne, som ligge paa V.-Siden af Renden til *Trelleborg*, ere hvide paa den nederste, sorte paa den øverste Halvdel.

**Norrköping.** Den 15de September 1897 er *Stora Jutan* Fyr forandret. Fyret viser Hurtigblink. Lyset er hvidt mod V.

over Farvandet, svagt hvidt naar man passerer N. om Fyret, hvidt mod Ø. fra N. 69 1/2° Ø. til N. 74 1/2° Ø. mellem *Boda-grundet* og *Algersgrundet*, og rødt fra N. 74 1/2° Ø. gennem Ø. til S. 71° Ø. Flammens Højde: 21 Fod. Lysevnen: mod Ø. 8, Kml. for det hvide, 5 Kml. for det røde Lys. Linseapparatet af 4de Orden mrd Ø., af 6te Orden mod V. Fyret vises fra et hvidt Fyrhus.

**Stockholms Skærgaard.** Uden for *Oxdjupet* kan i Sept. og Okt. 1897 ligge et Fartøj med rødt Flag. Dette er Signal for, at Skibe skulle vente uden for *Oxdjupet* eller i hvert Fald ikke passere det med over fire Knobs Fart.

**Finland. Finske Bugt. Helsingfors.** Ved Revet *Apnäs* N.-Ende er i 22 Fod Vand udsat en hvid Stage med sort, nedadvendt Kost. 60° 13' 59" N. Br. 25° 51' 28" Ø. Lgd.

Ved Revet *Sandholm* N.-Ende er i 18 Fod Vand udsat en hvid Stage med sort, nedadvendt Kost. 60° 14' 10" N. Br. 25° 53' 18" Ø. Lgd.

**Wiborg. Trangsund.** *Kuponesari* Fyr er et fast Fyr, der viser hvidt Lys fra S. 5° Ø. gennem S. og V. til N. 47° V., og rødt Lys fra N. 47° V. gennem N. til N. 59° Ø. 60° 41' N. Br. 28° 43' Ø. Lgd.

**Björkö Sund.** Grunden *Möllikkö*, 3 1/2 Kbl. N. 41° V. fra Pynt *Virtaniemi*, er foruden med det gamle Sømærke afmærket saaledes:

Ved S.-Enden i 28 1/2 Fod Vand med en rød Stage med rød Kost, 2/3 Kbl. S. 59° V. fra Yderenden af Broen ved *Björkö* Kulstation. Ved Ø.-Siden i 28 1/2 Fod Vand med en Stage, hvid foroven, rød forneden, med en opadvendt over en nedadvendt Kost, 1/3 Kbl. S. 81° V. fra samme Bros Yderende. Ved N.-Enden i 28 1/2 Fod Vand en hvid Stage med sort nedadvendt Kost, 2/3 Kbl. N. 60° V. fra samme Bros Yderende.

**Rusland. Kronstad.** Lys- og Klokketønden *Kronslot* og Lystønden *Kronstad* paa *Kronstad* lille Rhed ere inddragne.

**St. Petersborg Bugt.** Ved *Lissi Noss* brænde følgende Fyr:

1. Et hvidt, fast Fyr paa Enden af Broen. Flammens Højde: 25 Fod. Det lyser mod V. over Duc d'Alberne. 60° 0' 30" N. Br. 29° 57' 10" Ø. Lgd.
2. To hvide, faste Fyr ved det S.-lige Indløb. Flammens Højde: 28 Fod. Det Ø.-lige lyser Horisonten rundt, det V.-lige i Retning af *Kronstad*.
3. To hvide, faste Fyr ved det Ø.-lige Indløb. Flammens Højde: 28 Fod. Det Ø.-lige lyser Horisonten rundt, det V.-lige over Dampskibsbroen.

**Finske Bugt.** Paa Broen i *Kunda* Havn brænder et hvidt, fast Fyr, der lyser fra N. 10° Ø. gennem N. til N. 27° V. mellem Revene fra Kap *Tollsborg* og Kap *Galjunemie*. Flammens Højde 29 Fod. Synsviddende: 6 Kml. Brændetid: 27de Juli til Skibsstartens Ophør. 59° 31' 30" N. Br. 26° 34' 10" Ø. Lgd.

**Windau.** Lys- og Klokketønden paa *Windau* Rhed er inddraget.

**Tyskland. Brüster Ort** Fyr viser indtil den 10de Okt. 1897 kun hvidt, fast Fyr.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverig. Marstrand. Lekskär** Fyr er igen tændt. Det vises nu fra et lille, hvidt Fyrhus af Jærn.

**Norge. Vadholmen. Vadholmen** Fyrlampe er anbragt paa V.-Siden af det S.-lige Indløb til *Frederiksværn*.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Norge. Sørnamsen** Fyrlampe er igen tændt. Lysvinklerne ere uforandrede.

**Tyskland.** Vraget af Fiskefartøjet, der laa sunket i *Lister Dyb*, er uskadeliggjort.

Baaken, som var opført paa *Süderoog Sand* til Brug ved Opmaalng, er igen borttagen.

**Elben.** Fyrskibet „*Oste Riff*“ er nu igen et tremastet Skib.

**Jade.** Den 1ste Oktober 1897 inddrages Fyrskibet „*Genius Bank*“ midlertidig, og en Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr, udlægges paa Stationen.

**Holland. Eems. Wester Eems og Ranselgat.** NV.-Pynten af *Huibertplaat* er tiltagen, saa at der i Linten fra den røde Vager W E med sort Ballon (*Buiten Huibertton*) til Vager W F (*Midden Huibertton*) findes en Plade med 14 Fod Vand. Vager W E ligger paa 53° 34' 44" N. Br. 6° 34' 20" Ø. Lgd.

**Zuiderzee.** En Damper er sunken i 17 Fod Vand V. for *Urk*. Den er afmærket med en grøn Stumtpønde og om Natten med de sædvanlige Lanterner. 52° 39' 57" N. Br. 5° 34' 10" Ø. Lgd.

Vraget, som laa sunket S. for *Urk*, er optaget. Afmærkningen er inddragen. 52° 34' 32" N. Br. 5° 31' 44" Ø. Lgd.

Fra den 12te Okt. 1897 afholdes Skydeøvelser fra Fort *Pampus* mod Ø. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet, men Sejladsen er fri.

**Hoek van Holland.** Den 4de Oktober og følgende Dage afholdes Skydeøvelser fra Fort *Hoek van Holland*. Skydepladsen, der over *Nieuwe Rotterdamschen Waterweg* er ca. 2 Kbl. bred, er afmærket med røde Flag. Naar der skydes,

hejses rødt Flag paa Fortet, og det er da forbudt at ankre paa den afmærkede Strækning.

I *Nieuwe Maas* er en Uddybningsmaskine sunken S. for *Hewelsche Hofd.* Den er afmærket paa sædvanlig Maade. Man skal gaa N. om Vraget.

**Zeegat van Goeree. Bienenen.** Spidstønde Nr. 1 med Ballon ligger nu i 11 Fod Vand. 51° 46' 28" N. Br. 4° 13' 28" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 2 ligger nu i 11 Fod Vand. 51° 46' 40" N. Br. 4° 13' 35" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 3 ligger nu i 4 Fod Vand. 51° 46' 43" N. Br. 4° 13' 52" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 1 med afkortet Kegle ligger nu i 6 Fod Vand. 51° 46' 32" N. Br. 4° 13' 23" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 2 ligger nu i 8 Fod Vand. 51° 46' 41" N. Br. 4° 13' 25" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 3 ligger nu i 3 Fod Vand. 51° 46' 47" N. Br. 4° 13' 40" Ø. Lgd.

I Løbet er 3 Fod den mindste Dybde ved almindelig Lavvande.

I *Bienenen Nicuwe Geul* ere følgende Tønder flyttede og ligge nu saaledes:

Rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 2 med Kegle i 8 Fod Vand. 51° 47' 0" N. Br. 4° 14' 27" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 1 i 7 Fod Vand. 51° 47' 14" N. Br. 4° 13' 22" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 2 i 7 Fod Vand. 51° 47' 13" N. Br. 4° 13' 41" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 3 i 5 Fod Vand. 51° 47' 11" N. Br. 4° 14' 15" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 1 med Ballon i 10 Fod Vand. 51° 47' 9" N. Br. 4° 13' 14" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 1 a i 6 Fod Vand. 51° 47' 10" N. Br. 4° 13' 31" Ø. Lgd.

**Nieuwe eller Noordergat.** Spidstønde Nr. 2 ligger nu i 10 Fod Vand. 51° 55' 48" N. Br. 3° 59' 8" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 3 med Ballon ligger nu i 16 Fod Vand. 51° 55' 23" N. Br. 3° 59' 43" Ø. Lgd.

I *Aardappelengat* er Dybden nu 18 Fod.

**Frankrig.** Fyret paa Fyrskibet "*Ruytingen*" er et rødt Blinkfy, der hver 20 Sekunder viser Et-Blink; Blink 5 S., Mørke 15 S.

**England. Yarmouth.** Da der paa Ø.-Kanten af *Middle Cross Sand* NV. til N. for *East Cross Sand* Tønde nu kun er 17½ Fod Vand, Springtids Lavvande, og mulig mindre paa enkelte Steder, advares man mod at staa over Grunden mellem *East-* og *North-East Cross Sand* Tønder. Da Sandet stadig forandrer sig, maa Kaartet benyttes med stor Forsigtighed, og man bør kun benytte de afmærkede Løb. 52° 41' N. Br. 1° 52' Ø. Lgd.

### Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**Jersey.** I *St. Helier* Havn foretages Uddybning mellem Havnehovederne *Albert* og *Victoria*.

Et rødt Flag, eller en rød Lanterne over en hvid, hejst paa Flagstangen paa *Victoria* Havnehoved, betyder, at Havnen er spærret.

Uddybningsmaskinen viser 3 sorte Balloner eller 3 røde Lanterner lodret for hinanden.

Uden Lods maa man ikke staa ind i Havnen.

**Frankrig.** Det røde Fyr paa Molen, der er under Bygning ved *Erqui*, er flyttet til Molens Hoved og vises fra en sort Baake. 48° 38' 8" N. Br. 2° 28' 20" V. Lgd.

**England S.-Kyst.** Den 1ste Oktober 1897 forandres Taagesignalet paa *Newhaven* Bølgebryders Yderende. Taagehornet giver da hver ½ Minut Et-Stød af 7 S. Varighed.

### Nordlige Atlanterhav.

**Prince Edward Island N.-Kyst. Richmond Bay.** Ved V.-Siden af *Darnley Basin* er tændt to grønne, faste Ledefyr S. for Indløbet.

Forfyret staar 250 Alen S. for Kysten. Flammens Højde: 53 Fod. Synsviddens: 3 Kml. 46° 33' 5" N. Br. 63° 41' 8" V. Lgd.

Bagfyret staar 190 Alen S. 14° Ø. fra Forfyret. Flammens Højde: 62 Fod. Synsviddens: 3 Kml.

Fyrene vises fra hvide, firkantede Baaker

Holdte overet lede Fyrene i Løbet, naar man er inden for *Fish Island Shoal*, men der er kun 4 à 5 Fod Vand i Løbet ved Lavvande, og man bør ikke staa ind uden at være lokalt kendt.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. New York.** Den 20de Sept. 1897 er Fyrskibet "*Fire Island*", der ligger 9,7 Kml. S. 9° Ø. fra *Fire Island* Fyr, permanent ombyttet med Damp-Fyrskibet Nr. 68. Skibet er skonnertrigget, har to Master, intet Spryd, sort Skorsten mellem Masterne. Skroget er rødt, mærket "*Fire Island* Nr. 68" paa begge Sider. Fra hver Mast vises tre hvide, faste elektriske Fyr, anbragte rundt om Masten. Naar de elektriske Fyr ere i Uorden, hejses tre Linselanterner under Gallerierne, som ere anbragte paa Masterne. Flammens Højde: 55 Fod. Synsviddens: 13 Kml.

Taagesignal gives med en harmonisk 12 Tomme Dampfløjte, der hver ½ Minut giver To-Stød af 3 S. Varighed med 4 S. Pause mellem Stødene og 20 S. Pause mellem Grupperne.

**East River.** Det røde, faste Fyr paa N.-Enden af *Rikers Island* er flyttet 60 Alen N. 79° V. hen og anbragt paa Taget af et Baadehus. Flammens Højde: 32 Fod.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italien.** I den nye Koffardihavn i *Spezia* er der 20½ à 22 Fod Vand og med 20½ Fods Dybgaende kan man komme Bolværket nær paa 30 Alen. Der skal uddybes til 22 Fod overalt. Ved Molens Yderende ligger nu kun i 22 Fod Vand en gul Spidstønde.

**Algier.** I *Mostaganem* Havn har dannet sig en Sandbanke c. 400 Alen N. 68° V. fra *Mostaganem* Fyr.

**Cap Ferrat.** En 2 Fods Grund er funden c. 500 Alen ØNØ. for Ø.-Spidsen af *Cap Ferrat*. En 8 Fods Grund ligger mellem 2 Fods Grunden og *Cap Ferrat* V.-Spids.

Kommende Ø. fra gaar man fri af begge Klipper ved at holde *Cap Ferrat* aaben til venstre af 248 Meter Højden paa *Cap d'Arguille*.

**Arzew.** En 2 Fods Grund ligger 100 Alen V. for Øen *Arzew*.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Trinidad Islands. Galera Point og Chacachare Islands.** Om trent den 1ste November 1897 tændes følgende Fyr:

*Galera Point* hvide Blinkfy paa NØ.-Pynten af *Trinidad Island*. Flammens Højde: 150 Fod. Synsviddens: 18 Kml. Fyrapparat af 2den Orden. 10° 50' 0" N. Br. 60° 54' 10" V. Lgd.

*Chacachare (Bocas de Dragos)* hvide Blinkfy. Flammens Højde: 840 Fod. Synsviddens: 20 Kml. Fyrapparat af 3die Orden. 10° 41' 45" N. Br. 61° 45' 10" V. Lgd.

Der er Forslag til Tænding af et lille rødt fast Fyr paa *Chacachare*, som skal lyse over *Diamond Rock*.

### Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

**Brasilien.** I Juli 1897 kunde Barren ved *Rio Grande do Sul* i 27 Dage passeres af Skibe med et Dybtgaaende af 12 Fod.

### Karantænebestemmelser.

**Karantænebestemmelser. Sverrig.** — De nordamerikanske Stater *Alabama, Louisiana* og *Mississippi* ere erklærede for smittede af gul Feber.

**Spanien.** — Havne ved Kysten af *Mississippi, New Orleans* og *Ocean Spring* samt Havnene ved *Mexikanske Bugt* ere erklærede smittede af gul Feber; alle Skibe derfra henvises til Karantæneanstalt. Skibe fra Havne inden for 90 Kml. Afstand fra *Ocean Spring* og *New Orleans* betragtes som mistænkte.



# Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.

Depôt: Toldbodgade 14.

## Ludvig Lund.

Mekanisk og elektroteknisk Etablissement.

Enerepræsentant  
for elektricitäts-Aktiengesellschaft

### vorm. Schuckert & Co.

Autoriseret Installatør af elektriske Belysnings- og Kraftoverdragningsanlæg. Elektromotorer og Dynamoer. Elektriske Elevatorer, Hejseapparater og Ventilatorer. Galvanoplastiske Anlæg.

St. Regnegade 26. Kjøbenhavn K. Telefon Nr. 992.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk.....	103 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> 3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> 104	103 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	104
Thingvalla.....	10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	12
Danmark.....	90	89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Norden.....		115 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	116
Kjøbenhavn.....	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> , 95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> , 94	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Carl.....	60 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	60 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	61
Dannebrog.....	112 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	112	112 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Skjold.....	81 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 81	81	81 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Helsingers Dampsk.....		—	—
Østersøen.....		—	—
Nordsøen.....		—	—
Torm.....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		85 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	93
Dansk-russisk Dampsk.....		—	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk.....	105	104 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	105
5% — —.....		—	—
5% Thingvalla 1880.....		—	—
5% — 1894.....		—	—
5% Norden.....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats.....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uopsig. Stats.....		100	101 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....		92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf.....		90 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6 Ser.....		95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4% — — 6.....		96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	97
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3.....		92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		150 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	151 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Privatbank.....	122 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	122	122 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Landmandsbank.....		127	129
Handelsbank.....		124 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	124 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain.....	98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> , 95	92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jernsk.....	101	100 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	101 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Sukkerfabr.....	91	91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Bryggeri Aktier.....		112	113 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>

**Vekselkurser.**

	Åvista Sælger.	to d. d. Køber.
Hamburg.....	89.05	88.90
London.....	18.13	18.10
Paris.....	72.10	—
Amsterdam.....	150.15	—

**Notering paa Berlins Børs d. 28. Septbr. 1897.**

Russiske Noter.....	216.95
4% Russiske Consols.....	103.60
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % — Boden Kredit.....	105.00
6% Mexikanske.....	95.30
5% Rumænske Stats.....	100.90
4% — — 1890.....	90.40

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 70,000, „Thingvalla“ 18,000, „Danmark“ 8,000, „Norden“ 12,000, „Kjøbenhavn“ 28,000, „Carl“ 48,000, „Dannebrog“ 48,000, „Skjold“ 24,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, Ved Stranden 16.

**C. W. Obel's**  
Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:  
**Frederiksberggade Nr. 1.**  
Telefon 3669.

**Holm & Collerup,**  
Skibssmedie og Maskinfabriker,  
Christianshavns Kanal Nr. 6, C.  
forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)  
og Frihavnen, Ø.  
**Jærnskibs- og Maskinreparationer**  
udføres solidt, hurtigt og billigt.

Anti-magnetiske  
**Ankergangs**  
**Lomme-Uhre**  
fra 20 Kr.  
**Halv-Chronometere**  
fra 50 Kr.  
**Marinekikkerter og**  
**Barometere.**  
Alle Reparationer udføres.  
**Palle Sørensen,**  
6, Sølvtorvet 6.

**P. A. Freilev,**  
Øltafningsanstalt,  
Pilestræde 18, Kjøbenhavn K,  
prisbelønnet Nakskov, Slagelse  
og senest Malmø 1896  
for god Aftapning,  
anbefaler Gl. Carlsberg Lagerøl, Pils-  
nerøl, Porter samt alle øvrige Øl-  
sorter. — Telefon 279.

**Metalspejlapparater,**  
**Havnesfyr & Lanterner.**  
Fabrik:  
**Læderstræde Nr. 9,**  
Kjøbenhavn.  
Telefon Nr. 3681.  
**G. W. Frydenlund & Søn.**

**Mahogni, Nøddetræ,**  
**Teaktræ, Whitewood**  
samt andre fremmede saa vel som  
danske TRÆSORTER forefindes i  
stort Udvalg i tørre Varer.  
**M. H. Krause,**  
Kjøbenhavn, Niels Ebbesenvej 6. V.  
Telefon 3205.

**Hotel Toldboden,**  
Toldbodvejen 40.  
anbefaler sin hyggelige Café & Re-  
staurant samt sine ny monterede Værel-  
ser i et æret Publikums velvillige Erin-  
dring.  
Erbødigst  
**Daniel Rasmussen.**

**O. Larsen,**  
**Kunstoffværker & Illuminator,**  
Eriksgade 7, Stuen,  
Kjøbenhavn V,  
anbefaler sig med **Skibs-Signal,**  
**Lys, Raketter og Kanonslag,**  
**Festfyrværkerier og**  
**Illuminationer.**

**DANCHELLS**  
**FABRIKER.**  
**LINOLEUM.**  
**VOXDUG.**



Anker-Mærke  
Eneudsalg i Danmark for  
**DELMEHORSTER**  
**LINOLEUMFABRIK.**  
Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:  
Pilestræde 13 Mathæusg. 5.  
Telefon 545. Telefon 2680.  
Kjøbenhavn.

**C. HANSEN,**  
**GIØRTLER OG METALSTØBER,**  
84 PILESTRÆDE 84.  
Specialitet:  
**SKIBSARBEJDE.**

Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.  
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.  
Sølvmedaille Stockholm 1897



for gode Kompasser.

**Skræderetablissement,**  
— 9, Rosenborggade 9, —  
anbefaler Uniformer for Sejlskibs-  
og Dampskibs-Marinen.  
**P. JENSEN, Skrædermester.**

**Læge H. C. Lund,**  
Hud- og Kønssygdomme.  
Kronprinsensgade 6. 1. S. Opg.  
gennem Porten. Tr. 10-11, 7-8  
Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

**Agentur**  
for udenlandske  
Søassurance-  
Selskaber.

Søforsikringselskabet  
**ØRESUND,**  
MALMØ,  
tegner Forsikringer ved  
**BERGH & OWEN,**  
Kjøbenhavn K.,  
Holmens Kanal 20.  
Telefon 97.  
Telegram-Adr. „Tonny“.

**WM. R. SCHOU.**  
31. HAVNEGADE.  
KJØBENHAVN K.  
Telegramadresse: Rigstelefon:  
Willschou. Nr. 3876.  
GENERALAGENT for  
„**POMERANIA**“,  
See- und Fluss-Versicherung  
Gesellschaft i Stettin.

**Bjerre & Rømer,**  
Skibsmæglere.  
Agenter for  
Kullens Enskilda Assurans-  
Forening.

**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.

**Café van Zandt,**  
St. Annæ Plads 6,  
Hjørnet af Strandstræde,  
Kjøbenhavn,  
anbefaler sin Restaurant fran-  
çais med alle Aarets  
Specialiteter.  
**H. J. Pedersen.**

**LANDMANDSBANKEN**

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



Hovedkontor for Danmark  
**St. Kongensgade 24, Kjøbenhavn.**  
**Harald O. Rist.**  
Ingen Ekstra-Præmie for Cycle-Kørsel.  
Agenter antages.

**HÄNSCHELL & Co.**  
BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.  
Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører  
Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Last-  
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra  
Lossepladsen i Europa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier  
i Kjøbenhavn.  
Telegram-Adresse:  
**HÄNSCHELL, Barbados.**

**P. Otzen & Thorstenson,**  
Lager af Materiel og elektriske Artikler.  
Manometre. \* Vacuummetre. \* Tællemaskiner.  
*Reparationer udføres.*

Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpeklapper etc.  
Fabrik: **Ryesgade 105.** Kontor og Lager: **Gothersgade 24.**

**Kunstfyrværker Fritz Busch**  
anbefaler sig med  
**Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.**  
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber  
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.  
Laboratorium: **Bopæl:**  
**Enghavevej. V. Valdemarsg. 24. V.**

**Fanø praktiske Sømændsskole.**  
Saavel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver  
Tid. Nærmere Oplysninger ved  
**P. H. Clausen,**  
Nordby, Fanø.

**Lange & Møllers**

Bødkerværksted  
i  
Kjøbenhavns Frihavn  
anbefaler sig med alt i  
Udearbejde samt alt færdgt.  
Bødkerarbejde for Export  
Alt Arbejde udføres af solide  
og øvede Folk.

VARE MÆRKE.

GRUNDLAGT 1774.

Gammel  
**Kornbrændevin.**

**J. EBERTH.**  
Sofiegade 14.  
**Christianshavn.**

**DENTIN** er en Tand-  
plombe;  
nogle faa  
Draaber i  
den hule  
Tand hin-  
drer Luftens Adgang og stiller  
derved de heftigste  
**Tandsmærter.**  
9, Kronprinsensgades nye  
Materialhandel.  
**CHR. V. MENDE, cand. pharm.**

**HAVANNA-  
CIGARER.**

**Vilh. Sunnert**

11  
**BREDGADE 11.**

**Dr. med. Goldschmidt,**  
*Klinik for*  
**Kud- og Kønssygdomme.**  
Hovedvagtgade 8, 1. Sal.  
Kl. 12—1 og 7—8.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

**ABONNEMENTSPRISEN**  
er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre  
20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil  
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.  
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

**AVERTISSEMENTSPRIS:**  
Første Side pr. Petitline à 45 mm Bredde 25 Øre.  
De øvrige Sider — 20 —  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange  
20 % 30 % 50 %  
Mindre end 1/2 Side . . . . . 10 % 20 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Steder.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**  
I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 40.

Kjøbenhavn, torsdag den 7. Oktbr. 1897.

4. Aarg.

**INDHOLD:** Svensk Højesteretsdom i en Kollisionssag. — Finansloven og Skibsfarten — Rotterdam—Constantsa. — Antwerpen. — Fragtmarkedet. — Om Forhøringsforhold. — Danske Styrmand paa danske Skibe. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

DANISH  
Pure Condensed Milk.  
The **MILKY-WAY** Brand.  
In Taste & Colour like new Milk.  
Highest Medical References.



NEW INVENTION  
The Danish Milk Condensing Co.  
Factories & Head Office 8 Vestergade,  
COPENHAGEN.  
Telegr. Adr.: Anglodane. Code ABC

**AXEL E. AAMODT.**

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.  
Lager af Papir og Konvolutter  
fra danske og fremmede  
Fabrikker.

**Aut. Forhøringsagenter,**  
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.  
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.  
A. C. Grell, Toldbodg. 16.

**AKTIESELSKABET**  
**DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI**  
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.  
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.  
**TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.**

## Prima røgede Skinker.

Prima Svinefett.

Store Partier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker  
40—60 Øre pr. Pd. efter Størrelse samt alle Slags prima  
ferske, saltede og røgede Victualievarer anbefales til  
**meget lave Priser.**

**Højbroplads 12** ved Gammelstrand.  
Videreförhandling: S. JOHANNESSEN, Hauserpl. 32.

**YOCARINI** CIGARETTEN 100 Stk. 2 Kr. Verdensberømt  
TOBAKKEN pr. Pd. 5 Kr. og billig.  
kun ægte Vilh. Jørgensen. Østergade 61. en gros

**Overretssagfører J. WESTENGAARD,**

Vestervoldgade 2, Kjøbenhavn V. Telefon 3424.

Som Repræsentant for for-  
forskellige 1ste Klasses  
Assurance-Selskaber overta-  
ger jeg Forsikringer af **Skibe,**  
**Varer** og **Fragt** til billige  
faste Præmier. **Subagenter**  
antages i forskellige Provinces-  
byer.

**Alfred Christensen,**  
Assurance-Afdeling,  
Amaliegade 24.

**EMIL SCHIOTT,**  
Glas- & Porcellæns-  
Forretning.

51 **STORE KONGENSGADE** 51

KJØBENHAVN K.

Telefon 4622.

Glas og Porcellæn udlejes.

**Ankere & Kjæder,**

**Tougværk** og alle

**Skibs-Inventarier**

anbefales fra Lager.

**John Forbæchs Eftf.,**

St. Annæ Plads 19 & 21.

Telefon 2618.

Telegr.-Adr.: Nilsson 167.

## CARL NILSSON.

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.

Amaliegade 36. Kjøbenhavn K.

(forhen Amaliegade 37).

Største Lager her paa Pladsen af alle Sorter Maskin- og Cylinder-Oljer, Smørelser  
og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige Artikler for Dampmaskiner.

**Eneforhandling af:**

Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil. Zynkara.  
(Til Forebyggelse af Tæring, Syre- og Kedelstensdannelse). Angus' Special Pak-  
ninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent Kamelhaars Drivremme.  
»Kerasha». Patent Træ-Remskiver.

## Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvæliteter og  
Pakninger til Skibsbrug.

Firma i Kjøbenhavn:

Telefon 1346.

Raadhusstræde 4.

Den anerkendte  
**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nilsson.**

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

## J. H. Fechtenburg & Co.,

St. Thomas,

anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering  
henhørende.

## N. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

**Norsk MARGARINE** fra **Aug. Føllerin & Co.** i Christiania  
faas hos D' Herrer Handlende og fra Agenturet

**Ladegaardsvej 13.**

# HAMBURG

## PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:

FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d</sup>.

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier

samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:

Alte Gröningerstrasse 12 1.

Telegr.-Adr.: Dicotto. Telephon: 3999.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Kjøbenhavn. Nørrebrogade 18 A, 2<sup>a</sup> N.

## EMIL G. v. HÖVELING. HAMBURG.

(TELEGR.-ADR.: COMPOST.)

### PATENTFARVE

for Skibsbunde og Jærkonstruktioner imod Rust og imod Bevoksning. Leve-  
rænder til mange af de største Damp- og Sejlskibsrederier, Ene-Leverandør  
til den kejserlige tyske Marine.

NB. For Træskibsbunde særlig virksom Patentfarve imod Bevoksning og  
imod Orm, strygefærdig til umiddelbar Brug.

Agenter og Lagre i: Bergen, Bremerhavn, Elsfleth, Flensborg, Stettin, Rotter-  
dam, Antwerpen, Dünkirchen, Genua etc.

Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:  
Kapt. CARL HAVE MANN, Kjøbenhavn, Amaliegade 31.

I England under Firma British Antifouling Composition and Paint  
Company Ld. 32 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik i Barking ved London.

Agenter og Lagre i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull,  
Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama,  
Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney,  
Mauritius etc.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

## M. E. Z. SVITZER'

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1833.

Telegraphic address "SVITZER".

Agents for  
Great Britain.

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/Tyne.  
telegraphic address: "Jürgenson".

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill.  
telegraphic address: "Höbdell".

The company maintains stations at the following  
ports, where a salvage boat will be stationed, always  
ready to leave at short notice.

COPENHAGEN	.....	"SVITZER".
KASTRUP	.....	"HØYER".
ELSINØRE	.....	"SWITZERGOTTLIEB".
KORSØR	.....	"JÜRGENSEN".
ALBUEN (LAALAND)	.....	"GÜNNERSEN".
FREDERIKSHAVN	.....	"SVITZERLUND".
GÖTHENBURG (SWEDEN)	.....	"ELFVÉRSSON".
GREIFSWALD (GERMANY)	.....	"SPRUTH".

The company's boat "Em. Z. Svitzer" — in conjunc-  
tion with the boats belonging to the Northern Salvage  
Company of Hamburg, vis s/s "Berthilde", s/s "Berger  
Wilhelm" and s/s "Neva" — operates in the Mediter-  
ranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea &  
Red-sea).

## Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Direkte Import  
en gros af amerikanske Træsorter.

Nød, Whitewood samt Eg ogsaa i spejlskaaren Vare,  
Mahogni i alle Dimensioner anbefales Forbrugere. Varerne  
ere prima og damptrerede og Priserne de billigste.

Telefon 3338.

EMIL HAMMELEV, Store Kongensgade 81, Bagb.

## Nordisk

### Livsforsikrings-Aktieselskab af 1897.

Hovedkontor: Nygade 7, København, K.

Repræsentantskabets Formd.: Højesteretsassessor C. V. NYHOLM, K. af D. og Dbmd.

Direktion: Adm. Direktør V. E. GAMBORG, Folketingsmand N. NEERGAARD,

Højesteretsassagfører G. M. REE.

Selskabet tegner alle Arter af Livsforsikringer og Livrenter.

Garantikapitalen 1 Mill. Kroner er tegnet af 324 vederhæftige Mænd i  
alle Landets Egne.

Moderate Præmier. — Aarlig Bonusudbetaling.

Begrænset Aktieudbytte. — Liberale Forsikringsvilkaar.

## Patent Elastisk Cement

for Dampkedler etc.

Den beskytter fuldstændig imod Fortøring.  
Beverker en stor Besparelse af Kedelreparationer.

Leveres i Fustager paa ca. 125 Pd. fra mit Lager,  
26, Pederskræmsgade.

C. F. Schlüter.

## 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  
store Havne-Provindsbyer.

## J. Brinchs

Herreekviperingsforretning

St. Annæplads 14.

Uniformer og civile Klædninger.

## En svensk Højesteretsdom i en Kollisionssag.

Den svenske Højesteret har under 2. Marts 1897 afsagt Dom i en Kollisionssag mellem et svensk og et dansk Skib. Denne Sags Udfald er vel egnet til at vække Opmærksomhed, og vi referere derfor dens nærmere Omstændigheder udførligt, idet vi dels benytte, hvad der er fremkommet under et ved Sø- og Handelsretten her i Byen afholdt Søforhør, dels hvad der fremgaar af Proceduren for de svenske Domstole.

Den 12. December 1893 fandt i Kattegattet et Sammenstød Sted mellem Skonnertbrig „Haabet“ af Sveudborg og svensk Skonnert „Ture“. Førstnævnte Skib førtes af Kaptajn A. P. Jacobsen, hvis Forklaring om Sammenstødet i det væsentlige gaar ud paa følgende: „Haabet“ var paa Rejse fra Vlaardingen til Svendborg med en Ladning Klid og befandt sig Natten mellem d. 12. og 13. December 1893 i Farvandet SSV. for Hirtsholmene. Kaptajnen havde selv Vagt fra Kl. 12, og foruden ham en Matros, der stod til Rors og en Ungmand. Af den øvrige Besætning vare en Ungmand og Kokken til Køjs; Styrmanden var gaaet ned Kl. 12, men kom paa Dækket inden Sammenstødet skete. Vinden var sydlig, Skibet sejlede Bidevind og laa OSO. an. Fra „Haabet“ saas straks efter Kl. 12 en grøn Lanterne i Læ. Da denne kom saa nær, at der befrygtedes Fare for Kollision, luvede Kapt. Jacobsen op, men da han straks efter saa Sejlerens røde Lanterne, gav han Ordre til igen at falde af og styre Bidevind. Et Øjeblik efter fik han paany det fremmede Skibs grønne Lanterne i Sigte, og umiddelbart derpaa skete Sammenstødet; som Følge af det svajede Haabet om, saa at det ligesom det fremmede Skib kom til at ligge i VSV. lig Retning. Der blev 2 Gange raabt over til det fremmede Skib, men straks efter forsvandt det, uden at man fra „Haabet“ saa mere til det. Kort efter sank „Haabet.“ Besætningen reddedes af et tysk Sejlfartøj. — Kapt. Jacobsen er sikker paa, at begge „Haabets“ Lanterner brændte ganske klart. Han antager, at hvert af Skibene paa det omtalte Tidspunkt gjorde 4 à 5 Mils Fart. — Styrmanden i „Haabet“, Christian Pedersen, afgav en med Kaptajnens ganske samstemmende Forklaring. Han tilføjede, at efter hans Formening vilde Skibene have kunnet gaa fri af hinanden, hvis det fremmede Skib havde holdt den Kurs, det lagde an, da de saa dets røde Lanterne. Han fremhæver ogsaa, at begge „Haabets“ Lanterner brændte klart baade før og efter Sammenstødet. — Mandskabets Forklaringer ere i alt væsentligt ganske overensstemmende med ovenstaaende.

Den 20. December 1893 aflagde Kaptajnen og Mandskabet paa det svenske Skib, Skonnert „Ture“ af Figeholm, Søforklaring i Helsingborg. Af denne fremgaar det, at „Ture“ førtes af Kaptajn P. L. Johansson og at Besætningen desuden bestod af Styrmanden, P. A. Nilsson, og 5 Mand. Skibet var paa Rejse fra Blyth til Nakskov med en Ladning Kul. Det afsejlede fra Blyth den 3. Decbr. 1893 i god og sødygtig Stand. Tirsdagen d. 12. Decbr. var Vinden S. t. V. og ustadig. Kl. 12 Nat pejledes Hirsholm Fyr i NNV., gisset Afstand c. 7 Kml.; Fartøjet styrede Bidevind for Bagbords Halse, med omtrent 3 Knobs Fart, med Under- og Bramsejl satte. Kaptajnen havde Vagt, og foruden ham vare 2 af Mandskabet paa Dækket. Omtrent Kl. 12<sup>15</sup> observeredes en rød Landterne paa Styrbords Boug i Nærheden af det røde Fyr i Frederikshavn. Det observeredes i Kikkerten, at det var en Sejl, der kom imod „Ture“, og da denne ikke havde Udsigt til at komme forom Sejleren, lagdes Roret haardt op, Storskødet og Pikkfaldet firedes af. Fartøjet faldt derved c. 5 Streger, men desuagtet nærmede det modgaaende Skib sig med saa stærk Fart (hvorfor det antages, at det ogsaa faldt af), at de to Skibe stødte sammen med Bag-

bords Bouge, hvorved „Tures“ Ankerstok brækkedes og Forgrejere blev ramponerede. Skibene kom efter Kollisionen langs Siden af hinanden.

Ved at kappe Lejdere og Sejl, der holdt Fartøjerne sammen, lykkedes det at faa dem klar af hinanden. „Ture“ havde faaet flere Beskadigelser, men var tæt; det gjordes paa bedste Maade manøvre dygtigt, hvorefter det sejlede saa nær som muligt til det ukendte Skib, der viste Nødsignal og havde ankre. „Ture“ dreves imidlertid bort af Vind og Strøm, og skønt det forsøgte at krydse op til Skibet, kom dette snart ud af Sigte.

„Ture“ vilde efter Sammenstødet søge Nødhavn, men da det ikke havde Udsigt til at naa en saadan, krydsede det med smaa Sejl. Den 15. Decbr. grundstødte det paa Anholt Nordvestrev, men blev dog snart flot igen, og naaede om Aftenen Helsingørs Red. Den næste Dag bugseredes det til Helsingborg i temmelig læk Tilstand.

I Søforhøret har Kapt. Johansson paa „Ture“ yderligere forklaret, at da han noget før Sammenstødet, samtidig med at han saa et rødt Lys, som han antog for Havnefyret i Frederikshavn, saa et andet rødt Lys, antog han, at der var to Havnefyr i nævnte By og at Lysene hidrørte fra disse.

Styrmandens og Mandskabets Forklaringer frembøde intet af særlig Interesse, naar undtages den af Matros G. E. Andersson afgivne Forklaring, som der er Anledning til nærmere at omtale, fordi den, som det senere vil ses, kom til at spille en betydelig Rolle ved Sagens Afgørelse. Det fremgik af den, at han stod til Rors, da Sammenstødet skete, og inden dette indtraf iagttog han, efter sit Udsagn, paa Kompasset, at Skibet, efter at der var givet Ordre til at falde af, faldt 4 Streger; han antog, at det faldt endnu 1 Streg, inden Sammenstødet fandt Sted. Han forklarede videre, at han ansaa det fremmede Skib, da dets røde Lanterne blev synlig, for at være 3 Streger i Læ af „Ture“, og at det, foruden Førsejl, der ved Sammenstødet revs i Stykker, førte Mærsejl og Storsejl, men at han ikke saa, om noget af disse vare rebede. Jungmand Helligren mente ogsaa, at Fartøjet var 3 Streger i Læ af „Ture“, da det iagttoges fra dette.

Der blev nu af „Haabets“ Rederi, Firmaet P. Christensen i Svendborg, og dets ovennævnte Fører, Kapt. A. P. Jacobsen, anlagt Sag imod „Tures“ Fører, Kapt. P. L. Johansson, ved Raadstue-Retten i Helsingborg, til i Erstatning for det Sagsøgeren forvoldte Tab at betale denne Kr. 27,500.62, samt Sagens Omkostninger.

For Retten fremlagdes en Erklæring om Sagen fra to sagkyndige Mænd i Helsingborg. Denne gør omhyggeligt Rede for de nærmere Omstændigheder ved Sammenstødet og navnlig for de to Skibes Stilling til hinanden før og under dette. Den udtaler, at „Haabets“ Belliggenhed Kl. 12 Nat med Sikkerhed kan bestemmes, og idet det anføres, at dette maa være Udgangspunktet for Bedømmelsen, kommer den til det Resultat, at hvis „Tures“ Opgivender vare rigtige, vilde et Sammenstød mellem de to Skibe umuligt kunne have fundet Sted. Det hedder fremdeles i denne Erklæring, at „Ture“ kun har kunnet falde 3½, højst 4 Streger af. Havde det, som opgivet, faldet 5 Streger, havde det umuligt kunnet tørne mod „Haabets“ Bagbords Boug. Det fastholdes i Overensstemmelse hermed, at „Ture“ faldt for sent af, hvilken Mening bestyrkes derved, at Kaptajnen paa „Ture“, efter, som han forklarer, i nogen Tid at have set den røde Lanterne, til Slutning maa give Ordre til at fire Storskøde og Pikkfald, en Manøvre, man kun foretager, naar man er nødt til at falde hurtigt af.

Den 17. September 1894 afsagde Raadstue-Retten

derefter Dom i Sagen. Denne indledes med en Udtalelse om, at da Vidnet Gustaf Andersson, den ovenfor omtalte Matros fra „Ture“, ikke kan have Interesse i Sagens Udfald, forkastes en fremført Indsigelse mod hans Vidneforklaring Gyldighed, og denne antages med fuld lovlig Virkning. Det hedder derefter, at det maa anses for bevist, som opgivet af Indstævnte, at „Ture“ ikke kunde komme foran om Haabet, og at Indstævnte, der ifølge § 14 i kgl. Forordning af 20. Februar 1885\*) var forpligtet til at gaa af Vejen for „Haabet“, har beordret Roret lagt haardt op og Storskøde og Pikfald affrede i saa god Tid, at „Ture“ kunde gaa klar af „Haabet“; dette bekræftes af Sagsøgerens Oplysning, at han kort før Sammenstødet fra „Haabet“ saa „Tures“ røde Lanterne. „Ture“ har ikke, efter at det var begyndt at falde af, som af Sagsøgeren paastaet, paany luvet op, men har, indtil Sammenstødet fandt Sted, uafbrudt haft Roret lagt haardt op. Da det saaledes ikke er godtgjort, at Sammenstødet er foraarsaget ved Fejl fra Indstævnets Side, frikendes Indstævnte, og Sagsøgeren tilpligtes at godtgøre ham Sagens Omkostninger med 450 Kr.

Det danske Rederi appellerede nu Sagen til den kgl. svenske Hofret. Dennes Dom, der blev afsagt d. 3. Maj 1895, nægter Sagsøgerens Begæring om Vidneførsel og stadfæster iøvrigt helt igennem Underrettens Dom samt idømmer Sagsøgeren Sagens Omkostninger ved Overretten med 70 Kr. Det danske Rederi appellerede derefter Sagen til den svenske Højesteret.

Foruden hvad der tidligere var fremkommen i Sagen, forelagdes der Højesteret en udførlig Redegørelse, udarbejdet af svensk Kommandørkaptajn Eklöv af Stockholm, hvem Sagens Akter ses at have været forelagte. I denne Redegørelse fremstilles de to Skibes Stilling til hinanden før og under Kollisionen. Det gøres gældende, at begge Skibe endnu 10 Minuter før Sammenstødet vare saa langt fra hinanden, at der da var mere end tilstrækkelig Tid til Foranstaltninger, der kunde have forhindret Sammenstødet. Endog saa sent som 2 Minuter før Sammenstødet var Afstanden mellem Skibene saa stor, at en Katastrofe ved passende Forholdsregler kunde være undgaaet.

Da „Ture“ laa Bidevind for Bagbords Halse, og den maatte gaa ud fra, at „Haabet“ laa Bidevind for Styrbords Halse, var det, i Henhold til Søvejsreglernes § 14 b, dens Pligt at gaa af Vejen (luve eller falde) for „Haabet“, og det var „Haabets“ Pligt, i Henhold til samme Reglers § 14 b og § 22, at holde sin Kurs. At „Tures“ Kaptajn foretrak at falde af for at bringe Skibene i Stillingen „rødt mod rødt“, var rigtigt, for saa vidt han udførte sin Beslutning saa tidligt, at Skibene kunde gaa klar af hinanden. Men i hvert Fald maa „Tures“ Manøvre betegnes som mislykket og egnet til, i Stedet for at tjene til at hindre Sammenstødet, at bringe de to Skibe i den i Søvejsreglernes § 22 omhandlede Stilling af „umiddelbar Fare“.

Hvad „Haabet“ angaar, saa man fra dette i god Tid „Tures“ grønne Lanterne og kunde se, at „Ture“ laa Bidevind for Bagbords Halse. Efter forud nævnte Paragraf fortsatte derfor „Haabet“ indtil videre sin Kurs. Naar „Haabets“ Kaptajn dog senere saa, at „Ture“ nærmede sig i en saadan Retning, at han ansaa Faren for Sammenstød for at være umiddelbar, og han da gav Ordre til at luve, mener jeg, at han heri var i sin gode Ret efter Søvejsreglernes § 23, fordi han fandt det nødvendigt at afvige fra § 14 b og § 22 for at undgaa en umiddelbar Fare.

Efter at have paavist, at Faren virkelig var umiddelbar og at have udtalt den Formening, at „Haabets“ Luvning i Virkeligheden har været ubetydelig, sandsynligvis ikke over  $\frac{1}{2}$  Streg, slutter Erklæringen saaledes:

Det være sig nu med dette, som det vil, saa staaer dog det fast, at „Haabet“ hele Tiden har vist sin røde Lanterne mod „Ture“, og intet andet var i Mørket for „Ture“ det anordningsmæssige Signal, efter hvilket den skulde beslutte og udføre sin Manøvre til Undgaaelse af Sammenstødet. Det har her intet at sige, om det Skib, som viste den røde Lanterne, laa en Streg højere eller lavere, om dets Fart var stor eller ringe, eller det slet ingen Fart havde, eller det havde Sakning. Det var „Ture“, som alligevel her havde at tage Initiativet, men det tog det saa sent eller manøvrerede saa uheldigt, at dets Initiativ til at undgaa Sammenstød bragte det Resultat, at ej alene „Haabet“ udsattes for umiddelbar Fare og derfor blev tvungen til Foranstaltninger for at undgaa denne, men at det ogsaa blev paasejlet. Det har lidet at sige, hvad Grunden kan have været til, at „Tures“ Manøvre ikke lykkedes — om det var dets Kaptajn, som for sent skelnede „Haabets“ Lys fra Fyret i Frederikshavn, om „Ture“ begyndte at falde af for sent, om Roret paa „Ture“ ikke passedes rigtigt, eller om Storsejlets Pikfald og Storskøde ikke firedes tilstrækkeligt.

Paa Grund af det her anførte anser jeg „Ture“, da det har undladt at overholde Søvejsreglernes § 14 b, for ene at have foraarsaget Sammenstødet, og jeg kan ikke se, at „Haabet“ i nogen Henseende har handlet mod de gældende Regler til Undgaaelse af Sammenstød.

Den svenske Højesteret afsagde sin Dom den 2. Marts i Aar. Den gaar, idet den afviser Sagsøgerens Begæring om Vidneførsel, ud paa Stadfæstelse af den indankede Dom i Henhold til de i den anførte Grunde. Sagsøgeren idømmes Sagens Omkostninger ved Højesteret med 100 Kr.

Resultatet af denne vidtløftige Proces er altsaa blevet, at den svenske Kaptajn fuldstændig frikendtes. Det er Sverrigs Højesteret, der i sidste Instans har fældet denne Dom, og Sagen er altsaa for det danske Rederi og den danske Kaptajn uigenkaldelig tabt. Det vilde dog næppe være rigtigt, om man indskrænkede sig til at referere denne Sags Gang og dens Udfald; thi den er i sin Begrundelse, og særlig i sin Mangel paa Begrundelse, saa ejendommelig, at den synes os at maatte rokke Tilliden til de svenske Domstoles Ævne til i Sager som denne at træffe en retfærdig Afgørelse. Hvad Dommens Begrundelse angaar, saa er den saa dygtigt og indgaaende kritiseret af de svenske Sagkyndige, at vi ikke skulle komme nærmere ind paa den. Vi skulle dog minde om, at det er uomtvisteligt, at „Haabet“ efter Søvejsreglerne ikke var forpligtet til at vige for noget Skib, men at „Ture“ var forpligtet til at vige for „Haabet“. Man faar det bestemte Indtryk, at det først er, da Skibene ere hinanden meget nær, at det gaar op for „Tures“ Kaptajn, at hvad han har for sig, er en Sejler og ikke Molefyret i Frederikshavn, thi han foretager da, ved at kaste Storskøde og Pikfald los og lægge Roret op, en Manøvre, som kun foretages, hvor der er ringe Plads, og naar man vil have et Skib til at falde meget hurtigt. Det paastaas nu af Rormanden paa „Ture“, at Skibet faldt 5 Streger, og skønt de to sagkyndige Erklæringer

\*) Den her citerede saa vel som de senere anførte Bestemmelser høre til de indtil 1. Juli d. A. gældende internationale Søvejsregler. Red.



begge gaar ud paa, at dette er umuligt, naar efter samme Rormands Forklaring „Ture“, da den begyndte at falde, havde „Haabet“ 3 Streger i Læ, saa lægges dog denne Rormands Forklaring til Grund for Dommen — som det synes, væsentligst fordi Manden ikke ses at kunne have Fordel af at lyve! — Og ligesaa mærkelig er Dommens Mangel paa Begrundelse. Der indhentes udførlige og med stor Omhu motiverede Erklæringer fra 2 søkyndige Mænd i Helsingborg og 1 i Stockholm. Disse Mænd erklære, at det er „Ture“, der er Skyld i Sammenstødet, og at „Haabet“ er sagesløs. Men disse Erklæringer ses ikke at have sat sig ringeste Spor i Dommen, ja de nævnes end ikke med et Ord i dens Motiver. Det kunde dog være interessant at have set en Imødegaelse af disse sagkyndige Indlæg; nu har man nærmest Indtrykket af, at de høje Dommere end ikke have læst dem — i den Grad spørløst ere de gaaede hen over alle tre Domstoles Hoveder.

Det er forlængst anerkendt, at det ved Afgørelsen af søretlige Sager, og vel særlig i Kollisionssager, er ønskeligt, at den maritime Sagkundskab spiller en saa fremtrædende Rolle som muligt. Man synes dog i vort Naboland kun i ringe Grad at have tilegnet sig denne Erkendelse. I hvert Fald se vi ikke rettere, end at den her refererede Dom gør et levende Indtryk af at være afsagt af Jurister, der i ualmindelig ringe Grad have vist Ævne til at forstaa den Sag, de paadømte; ja ikke en Gang deres gode Vilje fremgaar klart af, hvad der foreligger offentligt.

## Finansloven og Skibsfarten.

I Folkethinget er nu forelagt Forslag til Finanslov for Finansaaret fra 1. April 1898 til 31. Marts 1899. Vi give, som sædvanligt, en Oversigt over den Del af dette, der er af Interesse for Skibsfarten.

Det paatænkes at udgive en ny (5te) Udgave af „Den danske Lods“, da 4de Udgave menes at være udsolgt i Løbet af 1898. Der foreslaas hertil anvendt 7,500 Kr. Til en ny Fortegnelse over danske Fyr- og Taagesignal-Stationer foreslaas anvendt 1,400 Kroner.

Til Anskaffelse af en Lodsdamper, bestemt til at stationeres ved Skagen, foreslaas bevilget 125,000 Kr. Det bemærkes, at Skibenes Betjening med Lodser ved Skagen hidtil har været meget mangelfuld og lidet tidssvarende, idet de paagældende Lodser fra Frederikshavn og Hirsholmen med deres smaa Fartøjer væsentlig kun i Sommertiden ere i Stand til at holde gaaende under Skagen til de forbisejlende Skibes Betjening, hvorimod de vanskelig kunne dette i den øvrige Tid af Aaret, saaledes at Skibene ere udelukkede fra at faa Lods netop i den Tid, hvor Trangen dertil er størst. Selv i Sommermaanederne kan Lodstjenesten i det paagældende Farvand ikke udføres paa en for Skibsfarten fuldt ud tilfredsstillende Maade, saaledes som Tilfældet er i andre vigtige danske Farvande, hvor Lodsdamper haves. — Driften, Vedligeholdelsen og Assurancen af den foreslaaede Damper anslaaes til 24,000 Kr. aarlig. Damperen antages at kunne tages i Brug d. 1. Oktober 1898 og formenes at ville være i Virksomhed c. 300 Dage om Aaret. Besætningen vil, foruden 6 Lodser, udgøre 6 Mand.

Til Nyborg Lodseri foreslaas anskaffet en ny Lodsdæksbaad til 4,900 Kr.

Til Dampskibsassistance for Dragør Lodseri under Isforhold anslaaes 1,500 Kr.

Til Anskaffelse af en ny Lodsbaad til Christiansø foreslaas 3,000 Kr.

Af Foranstaltninger under Fyrvæsenet nævne vi, at der foreslaas en sidste Bevilling, 66,000 Kr., til et nyt Fyrapparat ved Nakkehoved Fyr og til Forhøjelse af det vestre Fyrtaarn, og ligeledes en sidste Bevilling, 63,500 Kr., til et Fyrtransportskib i Nordsøen, der ventes at kunne tages i Brug d. 1. Juli 1898. — Til Lystønder til Slugen og til det indre Farvand ved Esbjerg foreslaas 90,500 Kr. — Til et nyt Taagesignalapparat og et nyt Dampspil til Fyrskib Nr. 10 foreslaas 43,000 Kr.

Under Vagervæsenet foreslaas oprettet nye Stationer ved Raagø, Fæmø, Gniben, Onsevig og Tunø. Det anføres, at Søfartens Tarv nødvendiggør en fortsat Udvikelse og Supplering af Afmærkningen i de danske Farvande, hvad der medfører Oprettelsen af nye Vagtstationer.

Det store nordiske Telegrafelskab har andraget om Koncession paa et Telegrafanlæg mellem Shetlandsøerne og Island over Færøerne. Som vor Korrespondent paa Island allerede har omtalt her i Bladet, har det islandske Althing hertil bevilget 35,000 Kr. aarlig i 20 Aar. Det foreslaas nu af den danske Statskasse at yde et Tilskud af 54,000 Kr. aarlig i 20 Aar. Der henvises, til Motivering af dette Forslag, til den store Betydning, baade for Island og Danmark, en saadan Telegrafforbindelse vil have, til dens Betydning paa det materielle og navnlig det kommercielle Omraade og endelig til den overordentlige Interesse, den har, baade i videnskabelig Henseende og for Søfarten.

Det foreslaas at udbyde Sejlløbet til Gedser Havn, der fører fra Havnen direkte mod Syd over „Rødsand“ Barren. Det er kun c. 9 Fod dybt og foreslaas udbygget til 15 Fod. Udgiften vil blive c. 168,000 Kr.

Blandt Foranstaltninger til Fiskeriets Fremme nævne vi, at man ved at foreslaa Anlæg af en Fiskerihavn ved Anholt bringer et gammelt Stridsspørgsmaal, hvorom der i sin Tid ogsaa her i Bladet førtes en livlig Kamp, ud af Verden. Den foreslaas anlagt som Øhavn VSV. for Stenklipperne med en Dybde af c. 16 Fod; dens Vandareal udgør c. 13½ Td. g. M., og der bliver Plads til c. 200 Fiskerifartøjer. Den vil koste 1,424,000 Kr. og kan bygges i c. 3 Aar. Man venter — og sikkert med Rette — en stærkere Udvikling af Silde-, Torske- og Makrelfiskeriet, naar der saaledes tilvejebringes et centralt belliggende Støttepunkt for Fiskeriet.

## Rotterdam—Constantsa.

Udenrigsministeriet har tilstillet os følgende Beretning fra den danske Generalkonsul i Rotterdam:

Skibsfarten i 1896 udviste for de vestlige kontinentale Havnes Vedkommende følgende Resultater:

Hamburg	var besøgt af	10,477	Skibe.
Rotterdam	— —	5,904	—
Antwerpen	— —	4,958	—
Bremen	— —	4,494	—
Dunkerque	— —	2,692	—
Havre	— —	2,195	—
Amsterdam	— —	1,850	—

Sammenligner man Tallene med de for 1887, er Skibsfarten i de 3 først nævnte Steder tiltaget, for Hamburg med 39 %, Rotterdam 50 % og Antwerpen 36 %; af disse 3 Havne udviser Rotterdam ubetinget den største Fremgang med sine 50 %. I de forløbne 8 Maaneder af 1897 har Rotterdam haft en Tilvækst af

242 indgaaende Skibe igennem Nye-Waterweg, medens Skibsfarten paa Antwerpen i samme Tidsrum kun er steget med 66 Skibe.

Af danske Skibe var Rotterdam i de første 8 Mnd. af 1897 besøgt af 126 Skibe med

—	—	1896	—	130,114 Reg. Tons
—	—	—	—	103 Skibe med
—	—	—	—	89,782 Reg. Tons
—	—	1895	—	71 Skibe med
—	—	—	—	56,258 Reg. Tons,

hvilket udviser, at Tonnagen er bleven mere end fordoblet i Løbet af to Aar.

Byens Magistrat og Handelskammer har haft stort Held i deres Bestræbelser for at lette og ophjælpe Skibsfarten. De transatlantiske Linjer, som udgaa fra Rotterdam, tiltage, og det rumænske Jærnbaneselskab har for nylig aabnet en regelmæssig Dampskibslinje mellem Rotterdam og Constantsa.

Det er nemlig paa denne sidste Rute jeg vil henlede Opmærksomheden, idet jeg ikke tvivler paa, at Rumænien saavel som de andre Balkanstater vil kunne blive et Marked for dansk Industri og Handel, især naar Eksportørerne paa Forhaand har en regelmæssig og økonomisk Rute, ad hvilken deres Varer kan forsendes.

Efter hvad jeg har bragt i Erfaring, bestræbe d'Herr. Skibsmæglere W. H. Müller & Co her, til hvem de rumænske Autoriteter har overdraget Linjen, sig for at opnaa et godt Resultat for denne, paa samme Tid som de byde Afasterne fordelagtige Betingelser. Den første Damp, „Dobrogea“, ankom hertil d. 27. August med en Ladning Korn, og afsejlede, hovedsagelig lastet med tyske Kul. Det nye Skib, der snart vil blive fulgt af 4 andre af samme Type, laster 3500 Tons. Skibene skulle efter Bestemmelsen afgaa hver 14de Dag, men man taler allerede om at fordoble Flaaden, saaledes at de kunne afgaa hver 8de Dag. Da der ingen mellem-liggende Stationer anløbes, vil Sørejsten til Constantsa kunne gøres paa en 14 Dage, hvilken Tid det ogsaa vil tage at transportere Varerne pr. Jærnbane, medens Fragten pr. Skib er betydelig billigere; det er derfor uden for al Tvivl, at den ny Rute via Rotterdam vil blive foretrukket.

(Sign.) C. M. Viruly,  
Generalkonsul.

## Antwerpen.

Antwerpen er stadig Genstand for den maritime Presses Opmærksomhed. Vi have for nogen Tid siden, foranlediget dertil ved et Cirkulære fra Firmaet J. Brown & Co. i Newcastle, omtalt den skandaløse Maade, hvorpaa Trælastførende Dampere behandles paa nævnte Plads. Firmaet har nu paany tilskrevet os om denne Sag og fremført et nyt Eksempel paa de, mildest talt, uheldige Kutymen, der ere gældende i Antwerpen. Vi skulle dog ikke nu paany komme ind paa dette Spørgsmaal, der i hvert Fald nu maa antages at være vel kendt blandt vore Redere og Skibsførere. Vi indskrænke os til at meddele, at „Nordisk-Skibsreder-Forening“ har taget Anledning af de fremsatte Klager til at tilskrive sine Korrespondenter i Antwerpen, og at disse have svaret, at Byens Autoriteter ere i Færd med at søge en Udvej for at forhindre, at Forsinkelser som de paa-talte fremtidig finde Sted. Foreningen knytter i sit sidste Cirkulære hertil følgende Bemærkninger:

Indtil Byens Autoriteter har fundet en saadan Udvej, og det har vist sig, at denne virkelig vil raade Bod paa Ulæmpene, bør Rederne imidlertid vise al mulig Forsigtighed, hvis de ikke vil foretrække helt at undgaa Antwerpen, indtil man har faaet virkelige Garantier for,

at man ikke mere vil træffe saa fortvivlede Forhold som de nu raadende. — Vi skal benytte denne Lejlighed til at henlede Opmærksomheden paa, at Antwerpens Handelskammer har udsendt et Cirkulære med en ny Skala for Lastnings- og Losningstiden der i Havnen. Da denne Skala betragtes som *Custom of the port*, vil ethvert Skib, som ikke har anden Bestemmelse i sit Certeparti, være underkastet den. Handelskamret betegner de nye Regler som et Fremskridt; det er muligt, at det forholder sig saa, men i al Fald er Fremskridtet ikke tilfredsstillende. De fastsatte Tider er nemlig meget længre end nødvendigt, og vi maa derfor tilraade i Certepartiet at betinge bestemte Dage for Ladning og Losning.

## Fragtmarkedet.

Vore Redere ere ikke forskellige fra andre dødelige. Hvad der altid interesserer os Mennesker fuldt saa meget som vor egen Forretning, er Naboens Handlinger.

Vi ere nu en Gang nysgerrige efter at kigge gennem Skorstenen hos vor kære Kollega for at erfare, hvad denne tilbereder til Middag, og vi tager saa let Mode op efter Konkurrenten, fordi vi har saa let Adgang til at kontrollere hans Dispositioner. Der findes jo en Række Fagskrifter fra London, Newcastle, New-York, Hamburg etc., der daglig under den fælles Tittel „Freight reports“ udbasunerer hvilke Befragtninger der ere afsluttede; dette er korrekt og en god Rettesnor for de interesserede, men hvad der er forkasteligt, er den fortsatte Publicering af vedkommende Skibes Navne. For det første gavner det ingen at erfare, om Odin eller Thor eller Per eller Poul er sluttet; blot dette, at en saa og saa stor Damp har accepteret denne bestemte Rate har Interesse; for det andet indvirker det uvilkaarligt paa en, naar man lærer at kende, at ens Bekendt, Nabo eller maaske skarpeste Konkurrent har dækket sig til den bestemte Fragt; man ræsonnerer saa let: „kan han acceptere denne Rate, kan Du ogsaa være det bekendt,“ og uden at ville det, slaar man stiltiende af paa sin egen Overbevisning og følger i Naboens Fodspor, til Skade for den muligvis langt bedre planlagte Disponering og i Strid med ens personlige Opfattelse. Vi have haft Eksempler paa, at Redere, der i Dag holdt meget fornuftigt igen, i Morgen alligevel gik i Markedet, fordi en Fragtrapport koketterede med en Konkurrents Navn i sine Spalter. Det er paa selvstændige Personligheder, man maa bygge, i Fald man vil gøre sig Haab om en fortsat heldig Rederforretning, og ikke paa Efterlignere og som oftest slette Efterlignere. Det vil være vore Læsere bekendt, at vort Blad aldrig har opgivet Navnene paa de afsluttede Baade, hvis Fragter vi have lagt til Grund for vor ugentlige Fragtoversigt; det vilde være ønskeligt, om andre vilde følge i vort Spor, men selvfølgelig er dette Ønske haabløst. Sensationen betaler sig bedst, og de udenlandske Fagskrifters Redaktører ved nok, hvorledes Madposen skal skæres. Vi ville imidlertid tilraade vore Redere at lægge Fingren over Navnene i disse Lister og kun studere Raterne, saa vilde man naa videre i det selvstændige Arbejde og undgaa mange Ærgrelser og unødvendige Skuffelser; eller med andre Ord, lad os ikke bekymre os saa meget for andres Dispositioner, men kun tænke paa vore egne — trods al sensationel Journalistik. Vi ønske at sige dette netop nu, hvor Fragtmarkedet i sin Helhed befinder sig i en Gæringsperiode, der kan afføde de mest overraskende Resultater. Høstens Tid er inde, hvor man bør sanke i Lade. Hver eneste Dag viser en urolig nervøs Tilstand i de forskellige Brancher. Kalkulationerne for Vintersæsonen gøres paa en Pennys Diffe-

rence, hvor man om Foraaret regnede med Shillings. Er Sortehavet dalet et Par Øre, straks trommes der op om et „faldende Marked,“ er Amerika en Cent højere, tændes der hos Rederne de største Forhaabninger for det sidste Kvartal. Det er Sanserne, der ere skærpede til det yderste i det endelige Opløb inden Aarets Udgang; det er netop derfor, den klare Hjerne nu er nødvendig og Efterlignelsesdriften forkastelig i en Reders fagmæssige Dispositioner. Man bør være sig selv og kun sig selv, naar man har Tillid til sin personlige Indsigt.

Amerika har holdt sig omtrent uforandret. Bomuldsfragterne ere maaske en lille Smule lavere, men de tangere ikke vort hjemlige Marked. Kornfragterne ere stabile og stadig er der rigelig Efterspørgsel. Der noteres 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Philadelphia Danmark én Havn, 4/ to Lossehavne, Option Stettin 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Oktober Lastning. Fra New Orleans til U. K. Continentet betales paa „nett form“ 15/6 à 16/. Til Danmark søges mindre Baade til 17/ én, 17/6 to Havne. Bomuldsfragterne ere fra Savannah til Liverpool eller Bremen 37/6, Genua 43/9, Østersøen inkl. Reval 45/ à 46/3. Phosphate giver stadig Ferdinandina Rotterdam 18/6, Stettin 20/. Tampa Helsingborg 18/6. Fragterne fra Pensacola have ikke undergaaet nogen nævneværdig Forandring, men Befragtningen har været ringere i den sidste Uge. Samtidig er „Timecharter“ Befragtningen noget svagere, selv om Raterne ikke ere dalede nævneværdigt, denne Branehe kan imidlertid ændres hver Time i Døgnet, alt efter de specielle Befragteres Behov. Som oftere omtalt bliver det endnu Amerika, der i sin Helhed giver Fragtmarkedet dets Stabilitet, og endnu frygte vi ikke for kubanske Forviklinger med deraf flydende storpolitiske Dispositioner, vi ere tilstrækkelig belærte fra den græsk-tyrskiske Krig. Her var det Sortehavet, der laa inde med de mange Muligheder, noget, som man ikke kan fratage det endnu, men dog forekommer de sidste Dage os at være noget mattere dernede fra. Der er sluttet Nicolaieff Hamburg 3700 Tons prompt 11/6, Odessa L. H. A. R. 3000 Tons prompt, 11/6 direkte Hamburg. Odessa Hull eller Rotterdam 11/3. Azoff Bremen giver 13/, Azoff Spanien 12<sup>1</sup>/<sub>3</sub> frcs. Donau Antwerpen eller Rotterdam betales med 13/9, yderligere er sluttet Donau U. K. Continent 14/ any 14/6 Hamburg. Fra Eupatoria til Reval er betalt 20/ Salt. Kulfragterne til Middelhavet viser intet af Interesse de sidste Dage. Fra Cardiff er sluttet til Genua 7/6, Marseilles 9 frcs., Las Palmas 6/3, Port Said 8/. Fra Newcastle Genua 6/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Malta 5/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, forøvrigt ere Raterne omtrent uforandrede. Kulfragterne til Danmark, der vaklede noget i den sidste Uge, hvor de største og mest presserende Ordre vare dækkede, begynder paany at fæstne sig, som naturligt er, alt eftersom Termometret over Østersøen viser færre Grader, og til Kjøbenhavn betales atter 5/6 fra Firth of Forth for Baade paa 2000 Tons og derover, medens Provinsen endnu ikke synes at have fordøjet den sidste glubske Mundfuld og som Følge deraf er noget mattere end ventet. Kulfragterne til Kronstadt ere ypperlige. Der betales any size Newcastle Kronstadt 5/6, dette taler for sig selv, og vi skulle ikke trætte vore Læsere med flere Noteringer herover. De sidste Dages køligere Vejr har fremkaldt en naturlig Ængstelse blandt vore hjemlige Købmænd og selv Østersøen viser sig derfor paany i et festligt Skrud. Petersborg er ganske vist ikke kommen rigtig med endnu, men Raterne ere dog vendte tilbage til deres tidligere Stade, og netop nu har man Lov til at haabe paa en betydelig Fremgang, naar blot vore Redere vil handle fornuftigt og ikke kaste Tonnagen kritikløst i Markedet — vi kunne forøvrigt her kun henvise til vore Udtalelser i Spidsen af denne Artikel. Træmarkedet følger Kornmarkedet og er godt. Dagene bliver kortere og kortere deroppe i Botten og Raterne fastere, meget skal endnu aftages, førend Savene gaar i Staa og de sidste Brædder stuves

om Bord, og man maa i denne Branche indrømme, at Rederierne (baade Sejl og Damp) har den rette Forstaaelse og piner den højeste Fragt ud af de i saa lange Tider ved Markedets Ugunst forkælede Trælastbefragtere.

Vort mindre lokale Marked har intet nyt at opvise i de sidste Dage. Byglasterne gaar det kun smaat med, men Maisen holder endnu for, og Stemningen er ret fast, da en Række Laster er i Markedet til Øhavn eller Jyllands Østkyst. Flere Dampere ventes hertil fra Amerika, og talrige Omladninger vil finde Sted i Løbet af kort Tid.

## Om Forhyringsforhold.

I Dansk Søfartstidende af 25. Aug. har jeg med stor Interesse læst en Artikel, undertegnet A, og det var ønskeligt, at flere af vore ærede Kollegaer saaledes vilde give sine fornuftige Meninger tilkende i dette Blad. Jeg kan fuldt ud slutte mig til Hr. A's Anskuelse, dog skulde man ikke tro, at nogen Skibsfører undlader i det mindste at holde sine Pumperedskaber i Orden. Med Hensyn til Kvaliteten af Mandskabet, ja der staar vi; det er jo uden Tvivl enhver Skibsførers store Ønske, at han kan faa gode Folk med sig paa Rejsen, selv om Kvantiteten kan synes lidt manglende; naar blot Kvaliteten er god, saa vejer det jo fuldt ud op derimod, thi hvad kan det nytte at faa et umedgørligt Selskab om Bord, som ingen Ting kan eller vil, og som er i Besiddelse af det røde Mærke. Hvorledes skal man væge sig imod at faa daarlige Elementer om Bord, da det er forment Skipperen ved Afmønstringen i deres Bog at gøre nogen Bemærkning om, hvorledes deres Forhold har været om Bord, om de kan anbefales til andre; saaledes har det jo været før og hvorfor mon det egentlig er bleven forbudt? Enhver Skibsfører og ligeledes den ærekære og fremadstræbende Sømand vil vist være enig med Hr. A i, at det var til Gavn for hele Standen, hvis en saadan Tilladelse endnu stod ved Magt; en Sømand med gode Skudsmaal i sin Bog vilde let faa bedre Hyre, som han ogsaa fortjener, end en med en daarlig Opsørsel. Det maa vel kaldes for en Uskik, at Folkene skal have Hyreforskud, førend de komme om Bord; gør de sig saa syge eller det viser sig, at de ikke duer, saa man ikke kan gaa paa Rejse med dem, ja saa er de Penge jo tabt, og den Slags Tilfælde er ikke faa. Jeg lossede for nylig et Sted i Danmark og skulde have 2 ny Mand; en Forhyringsagent sendte ogsaa 2, som hver havde faaet <sup>1</sup>/<sub>2</sub> Maanedes Forskud; det var nu heldigt, at Rejsen ikke gjaldt længer end, at vi derfra kunde se Danmark, thi det viste sig at være saadanne Folk, som jeg hverken kunde eller vilde gaa videre paa Rejse med; de bleve ogsaa efter faa Dages Forløb returneret over Øresundet; hvad de har faaet i Forskud kan jo ikke fordres tilbage, altsaa er Pengene tabte; kan Skipperen i et saadant Tilfælde debitere Skibet derfor eller maa han selv bære Tabet? H.

Spørgsmaalet kan næppe besvares i Almindelighed, men det er dog vistnok en Selvfølge, at Rederiet bærer saadanne Tab. Red.

## Danske Styrmand paa danske Skibe.

Den ærede Redaktion bedes godhedsfuldt optage følgende fra et Par danske Styrmand, der sejle med danske Skibe fra Hamburg. Vi synes nemlig, det er besynderligt, at der er danske Skibe her, som ikke kan

faa danske Styrmand, men tager Tyskere, baade som 1. og 2. Styrmand, om Bord paa Skibe, der gaar i oversøisk Fart. Hamburg er dog ikke saa langt fra Danmark, uden at det meget godt var muligt at faa Styrmand hjemme fra, hvor vi har nok af dem. Hvorfor skal Tyskerne tage Brødet ud af Munden paa os Danske? Naar tyske Skibe ligge i England, faar ingen Udlænding Lov til at mønstre som Styrmand. Fra Danmark har vi ikke mange Skibe, men vi har mange Styrmand, som vi nok tro er lige saa gode Sømænd og Navigatører, som de tyske.

Og derfor bede vi den ærede Redaktion at henlede Opmærksomheden herpaa, saa at der ikke udmønstrer Udlændinge, som Styrmand paa danske Skibe i Hamburg. Landets Børn bør spise Landets Brød.

H. & M.

## Fra Sø og Land.

Den første Halvdel af den til „Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft“ bestemte Flydedok, bygget efter Clarke & Standfields Patent paa Flensborg Skibsværft, er nu sat i Vandet.

I Bergen vil i 1898 blive afholdt en international Fiskeriudstilling, og det er af Landbrugsministeriet overdraget „Dansk Fiskeri-Forening“ at lede og ordne en dansk Fiskeri-Afdeling ved denne Lejlighed. Foreningen har i denne Anledning nedsat et Udvalg, der nu indbyder enhver i dansk Fiskeri interesseret til i videste Omfang at anmelde til Udstilling i Bergen Sager, der kunne tjene til, at det danske Fiskeri i alle Retninger kunde hævde sig en Plads ved dette internationale Møde. Anmeldelse sker paa dertil indrettede Blanketter til ovenstaaende Udvalg under Adresse: Bureauet for Bergensudstillingen, Stormgade 20, Kjøbenhavn V.

## Ugens Havarier.

Johanne, hollandsk Kuf, der grundstødte paa Lollands Sydkyst blev d. 27. f. M. indbragt af Svitzers til Korsør, læk og med svær Bundskade.

Anna, Galease, der strandede ved Gjedser Fyr blev d. 28. f. M. bragt flot, og ind til Gjedser af Svitzers. Anna har svær Bundskade.

Anna, Dmpsk. af Stavanger, kom d. 29. f. M. paa Grund ved Marens Rev. Skibet, der var paa Rejse fra Stornoway til Stettin med en Ladning Sild kom flot med Assistance af Svitzers og indbragtes til Frederikshavn. Har senere fortsat Rejsen til Stettin.

Valdemar, Skonnert, er paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Riga d. 26. f. M. indkommet til Windau med Havari. Losser og reparerer.

Helga, Dmpsk. af København der d. 20. f. M. grundstødte paa Ølands Nordkyst er nu bragt flot af Neptun Bjergnings-Selskab og ind til Oscarshamm. Skibet der er stærkt beskadiget, losser nu Ladning.

Alvilda, dansk Galease, er paa Rejsen fra Landskroua til Kiel strandet ved Schenberg. Mandskabet reddet. Skibet fuldt af Vand.

Herman, Skonnert, af Marstal, er d. 15. f. M. totalt forlist paa Island. Mandskabet reddet.

Expres, svensk Skonnert, er paa Rejsen fra Mønsterås til Horsens d. 3. ds. grundstød paa Sprogø Østrev. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Korsør.

Mercia, Dmpsk. af Kjøbenhavn, har d. 27. f. M. i Hartlepool været i Kollision med et engl. Dmpsk. Skaden ringe.

Knud, Dmpsk. af Kjøbenhavn har været paa Grund i Grangemouth. Flot ved Assistance af Bugserbaad.

Ingeborg, Skonnertbrig af Ærøeskøbing, ankom d. 1. ds. her paa Reden læk. Losser og reparerer.

Abyssian, Barkskip af Frederiksstad, blev d. 1. ds. paa Rejsen fra Østersøen til London med Trælaster, udfor Dragør, oversejlet af det engelske Dampskib Provencal. Barkskipet løb fuld af Vand, men er af Svitzers bragt hertil.

Nordvest, Dmpsk. af København, er d. 5. ds. indbugseret til Plymouth med Tab af Skruen.

Caroline Augusta. Sk. af Nykøbing S., der efter Kollision indbragtes til Frederikshavn, er solgt ved Auktion for 560 Kr. + 10 %.

*Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.*

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra New Orleans 23. Septbr., bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Kbhvn. 2. Oktbr., bestemt til Newcastle. — Antwerpen, Müller, ankom til St. Petersborg 29. Septbr., bestemt til Rotterdam. — Castor, Madsen, afgik fra Algier 3. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Stockholm 24. Septbr. — Dagmar, Gade, afgik fra Malaga 6. Oktbr., bestemt til Cadiz, Lissabon og Faro. — Douro, Brabrand, ankom til Kbhvn. 29. Sept., bestemt til Memel. — Georgios I., Kihl, afgik fra Lissabon 29. Septbr., bestemt til Kbhvn. — I. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Kbhvn. 5. Oktbr., bestemt til Alicante. — Kiew, Rabe, afgik fra Königsberg 5. Oktbr., bestemt til Rouen. — Kursk, Staal, ankom til Bordeaux 26. Septbr., bestemt til La Rochelle og Kbhvn. — Leopold II, Kruse, ankom 2. Oktbr., til Trebizonte. — Louisiana, Jensen, afgik fra Riga 6. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til St. Petersborg 26. Septbr., bestemt til Riga. — Nicolai II, Jespersen, ankom til St. Petersborg 29. Septbr., bestemt til Antwerpen. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Ræfse 5. Oktbr., bestemt til Kbhvn og Barcelona. — Omsk, Rasmussen, afgik fra St. Petersborg 28. Septbr., bestemt til Antwerpen. — Tomsk, Andersen, afgik fra Antwerpen 29. Septbr., bestemt til St. Petersborg. — Vesuv, Norden, afgik fra Lissabon 4. Oktbr., bestemt til Denia — Viking, Jørgensen, afgik fra Lissabon 2. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Smyrna 3. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, afgik fra Cardiff 28. Septbr., bestemt til New Orleans.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Antwerpen 1. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 4. Oktbr., bestemt til Stettin. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Riga 4. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Ceres, Corfitzon, ankom til Kbhvn. 3. Oktbr., bestemt til Libau. — Charkow, Fischer, ankom til Libau 1. Oktbr., bestemt til Hull. — Christian IX., Møllerup, afgik fra London 3. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Bay Schmidt, ankom til Kbhvn. 3. Oktbr., bestemt til Vestnorge. — Constantin, Bloch, ankom til Hamburg 4. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Frederik, Harboe, ankom til Pillau 4. Oktbr., bestemt til Hull. — Georg, Petersen, ankom til Libau 30. Septbr., bestemt til London. — Jolantha, Paaske, ankom til Vejle 2. Oktbr., bestemt til Stettin. — Kasan, Thomsen, ankom til Kbhvn. 4. Oktbr., bestemt til London. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 26. Septbr., bestemt til Island. — Louise, Gøtsche, ankom til Hull 4. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Minsk, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 5. Oktbr. — Moskov, Petersen, afgik fra Antwerpen 3. Oktbr., best. til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Kbhvn. 2. Oktbr., bestemt til Riga. — Nordjylland, Hansen, ankom til Antwerpen. 2. Oktbr., bestemt til Riga. — Perm, Christensen, ankom til London 4. Oktbr., bestemt til Havre. — Pregel, Egidiussen, ankom til Kbhvn. 4. Oktbr., bestemt til Libau. — Romny, Lind, ankom til Hull 4. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Thyra, Ryder, afgik fra Leith 15. Septbr., bestemt til Island. — Valdemar, Sørensen, ankom til Reval 5. Oktbr. — Vendsyssel, Clausson Kaas, ankom til Kbhvn. 4. Oktbr., bestemt til Antwerpen.

Ficaria, I. V. Fenger, afgik fra Kbhvn. 7. Oktbr., best. til Newcastle — Esbern Snare, Kofod, afg. fra Newcastle 5. Oktbr., bestemt til Odense. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 6. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 6. Oktbr., best. til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, J. Borries, afgik fra Odense 7. Oktbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afg. fra Odense 6. Oktbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebælt, J. P. Bay, afgik fra Newcastle 5. Oktbr., best. til Nakskov. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 5. Oktbr., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm, Gorm, Schmidt, afgik fra St. Petersborg 1. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Frode,

Wrisberg, afgik Newcastle 2. Oktbr., bestemt til Kronstadt. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Riga 3. Oktbr., bestemt til Rouen. — Knud, Hansen, afgik fra Blvth 29. Septbr. ankom til Kjøbenhavn 2. Oktbr. — Svend, Holst, afgik fra Libau 1. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Erik, Tofte, afgik fra Boness 29. Septbr., bestemt til Libau. — Skjold, Jørgensen, afgik fra Rotterdam 2. Oktbr., ankom til Grimsby 3. Oktbr. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Swansea 30. Septbr., bestemt til Stettin. — Ragnar, Hveysel, afgik fra Stettin 30. Septbr., ankom til Riga 2. Oktbr. — Volmer, Riber, afgik fra Grimsby 26. Septbr., ankom til Kronstadt 3. Oktbr. — Dan, Kraemer, afgik fra Rotterdam 1. Oktbr., ankom til Blyth 2. Oktbr. — Magnus, Lorentzen, afgik fra Riga 28. Septbr., ankom til Ghent 4. Oktbr. — Harald, Risøe, afgik fra Rouen 5. Oktbr., bestemt til Sunderland. — Olaf, Jørgensen, afgik fra Riga 24. Septbr., ankom til Rouen 1. Oktbr.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** P. Berg, Jørgensen afgik fra Kronstadt 21. Septbr., ankom til Leith 30. Septbr. — A. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra London 3. Oktbr., ankom til Shields 5. Oktbr. — P. Andrejoff, L. Johnsen, afgik fra St. Petersburg 29. Septbr., ankom til Rotterdam 5. Oktbr. — H. Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Kronstadt 3. Oktbr., bestemt til Ghent.

**Heimdal.** Kamma, Jørgensen, ankom til Ghent 3. Okt. — Martha, Knudsen, ankom til Dynæs 5. Oktbr. — Anine, Møller, ankom til Sunderland 3. Oktbr.

**Urania.** Ekliptika, Callesen, ankom til Dunkirk 28. Septbr. — Saturn, Hansen, ankom til Kbhvn. 3. Oktbr. — Pallas, J. Christiansen, ankom til Dunkirk 1. Oktbr.

**Nordseen.** Nordland, ankom til Hernesand 30. Septbr. Holland, Schmidt, ankom til Kbhvn. 5. Oktbr. — England, Petersen, ankom til Windan 3. Oktbr. — Swarland, Andresen, ankom til Newcastle 1. Oktbr. — Tyskland, Jørgensen, ankom til Kjøge 1. Oktbr.

**Vesterhavet.** Neptun, Jessen, afgik fra Aalborg 1. Oktbr., bestemt til Lappvik. — Nerma, Degn, ankom til Eshjerg 4. Oktbr.

**Østersøen.** Yrsa, B. Larsen, afgik fra Riga 5. Oktbr. bestemt til Kjøbenhavn. — Rita, A. P. Skov, afgik fra London 5. Oktbr., bestemt til Hull. — Patria, C. Andersen, afgik fra Riga 21. Septbr., ankom til Dordrecht 29. Septbr. — Cimbria, L. Storm-Hansen, afgik fra Tyne 25. Septbr., bestemt til Genua.

**Union.** Olga, P. J. Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 3. Okt. ankom til Nakskov 4. Oktbr. Anglia, Edw. E. Erichsen, afgik fra Blyth 30. Septbr., ankom til Neufahrwasser 5. Oktbr. — Scotia, H. Nielsen, afgik fra Llanelly 23. Septbr., ankom til Kbhvn. 30. Septbr. — Frisia, N. N. Fisker, afgik fra Riga 1. Oktbr., bestemt til Dordrecht. — Gallia, N. L. Nielsen, afgik fra Kbhvn. 27. Septbr., ankom til Memel 29. Septbr.

**Kjøbenhavn.** Jylland, H. Jensen, afgik fra Rotterdam 28. Septbr., ankom til Sunderland 30. Septbr. — Fyen, P. Hansen, afgik fra Burntisland 28. Septbr., ankom til Kjøbenhavn 2. Oktbr. — Hafnia, H. E. Neergaard, afgik fra Riga 24. Septbr., ankom til Ghent 1. Oktbr. — Russia, A. Rasmussen, afgik fra Amsterdam 1. Oktbr. ankom til Grangemouth 3. Oktbr. Carl Hecksher, A. G. Starck, afgik fra Kjøbenhavn 4. Oktbr., bestemt til Skellefteå. — Dania, C. Troensegaard, afgik fra Montreal 28. Septbr., bestemt til Leith. — Normannia, A. Rasmussen, afgik fra Memel 5. Oktbr., bestemt til Rotterdam.

**Danmark.** Rolf, Hahn, afgik fra Rouen 4. Oktober bestemt til Bones. — Thorvaldsen, Pii, afgik fra Libau 2. Oktober bestemt til Rotterdam. — Absalon, Predbjørn, ankom til Bergen 29. Septbr. — Ansgar, Larsen, ankom til Dunkerque 2. Oktober. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Kronstadt 28. Septbr. — Hamlet, Reese, ankom til Riga 27. Septbr. — Helge, Matthiessen, afgik fra Newcastle 30. Septbr., bestemt til Kronstadt.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, afgik fra Rotterdam 29. Septbr., ankom til Methil 1. Oktober. — Agnete, Jensen, afgik fra Burntisland 1. Oktober, ankom til Kiel 5. Oktober. — Hermia, Sørensen, ankom til Dordrecht 1. Oktober. — Alice, Kraemer, afgik fra Kiel 1. Oktober, ankom til Libau 3. Oktober. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Rotterdam 30. Septbr. — Bornholm, Petersen, ankom til Methil 1. Oktober. — Ajax, Brorsen, afgik fra Methil 29. Septbr., ankom til Masnedund 2. Oktober. — Göteborg, Madsen, ankom til Norrköping 4. Oktober. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Randers 2. Oktober, ankom til Libau 4. Oktober. — Nauta, Steen, afgik fra Newcastle 28. Septbr., ankom til Kiel 2. Oktober. — Rønne, Hintze, ankom til Bodø 29. Septbr. — Marstrand, Lund, ankom til Smøgen 4. Oktober. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Bodø 28. Septbr.

**Dannebrog.** Amalienborg, Schultz, ankom til Norrköping 5. Oktbr. — Christiansborg, Petersen, afgik fra Rafsø 29. Septbr., bestemt til Honfleur. — Frederiksborg, Kühl, afgik fra Newcastle 29. Septbr., bestemt til Kronstadt. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Kbhvn. 5. Oktbr. bestemt til Tormo. — Uranienborg, Olsen, ankom til Kbhvn. 5. Oktbr. — Jomsborg, Schultz, ankom til Rouen 3. Oktbr. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Methil 29. Septbr., bestemt til Helsingfors.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Jægersborg, Andersen, ankom til Havre 30. Septbr. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Terneuzen 3. Oktbr. — Skodsberg, Jensen, ankom til Terneuzen 29. Septbr. — Guldborg, Schmidt, ankom til Riga 30. Septbr. — Tuborg, Hveissel, ankom til Dieppe 2. Oktbr.

**Thingvalla.** Amerika, Thomsen, afgik fra New-York 2. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Hekla, Laub, afgik fra Christianssand 24. Septbr., bestemt til New-York. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 5. Oktbr., bestemt til New-York. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Christianssand 4. Oktbr., ankom til Kjøbenhavn 5. Oktbr.

## Sejlskibe.

**Fans. Nordby.** Nordby, Christiansen, ankom til Savannah 28. Sept. fra Port Natal. — Anita, Lybecker, pass. Dungeness 27. Sept. fra London til Rio Gallegos. — Hans, Jensen, pass. Dungeness 28. Sept. fra Antwerpen til Amalpal. — Serapis, Winther, pass. Dungeness 28. Sept. fra Antwerpen til Paranagua. — H. Grohmann, Nielsen, pass. Gravesend 28. Sept. til Kbhvn. — Afma, Ankersen, sejlet fra Hamburg 30. Sept. til Maracaibo. — Rosa, Brinck, sejlet fra Cardiff 30. Sept. til Rio Grande. — Johanne, Nielsen, ankom til Guayaquil 2. Oktober fra Hamburg.

**Fans. Senderho.** Helene, Christiansen, afgik 29. Sept. fra Rosaria til Colastine. — Mary, Lydom, ankom 3. Oktbr. til Halmstad fra Nykjøbing p. S.

**Svendborg.** Newsky, Nielsen, ankom til Uleaborg 27. Sept. — Confidentse, Mouritsen, ankom til Fehmern 28. Sept. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til Swinemünde 28. Sept. — Haabet, Andreassen, ankom til Petersborg 28. Sept. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Uleaborg 28. Sept. — Ludvig, Larsen, ankom til Rotterdam 27. Sept. — Thetis, (?), ankom til Skellefteå 28. Sept. — Felix, Nielsen, ankom til Charlestown 29. Sept. — Kruse, Larsen, ankom til Göteborg 30. Sept. — Niels, Hansen, ankom til Riga 2. Oktbr. — Marie, Petersen, ankom til Nederkalix 1. Oktbr. — Tritton, Nielsen, ankom til Burgstaken 1. Oktbr. — Niels Juel, Henriksen, ankom til Christiania 1. Oktbr. — Concordia, Henriksen, ankom til Randers 1. Oktbr. — Helge, Hansen, ankom til Wisbech 2. Oktbr. — Marie, Nielsen, ankom til Aarhus 2. Oktbr.

**Aalborg.** Caroline Smith, J. P. Ægidiussen, ankom til London 29. Sept. — Kirstine, J. K. Jensen, ankom til South Alloa 30. Sept. — Svanen, H. C. Jensen, afgik fra Pyterlaks 24. Sept., bestemt til London.

**Rønne.** Thor, Jensen, ankom til Grimsby 28. Sept. — Amalie, Gedion, ankom til Swinemünde 27. Sept. — Castor, Klausen, ankom til Kbhvn. 27. Sept. — Jørgensen, Jørgensen, ankom til Riga 27. Sept. — Laurent Emilie, Johnsen, ankom til Kbhvn. 30. Sept. — Odin, Møller, ankom til Kbhvn. 30. Sept. — Rolf, Jacobsen, ankom til Kbhvn. 30. Sept. — Ane Margrethe, Andersen, ankom til Kbhvn. 30. Sept. — Castor, Klausen, ankom til Malmø 1. Oktbr. — Coureer, Holm, ankom til Helsingør 30. Sept. — Ane Cathrine, Hermansen, ankom til Kbhvn. 30. Septbr. — Klara Marie, Kofoed, ankom til Kbhvn. 30. Sept. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 2. Oktbr.

**Æra.** Hebe, Clausen, ankom 2. Oktbr. til Sanct Valery sur Somme. — Cathrine, Rasmussen, ankom 2. Oktbr. til Assens. — Prøven, Schmidt, ankom 2. Oktbr. til Gefle. — Ceres, Bager, ankom 1. Oktbr. til Brest. — Ingeborg, Rasmussen, ankom 30. Sept. til Kbhvn., fra Lappvik til Eu. Meget læk under haard Sejlads. — Agent Petersen, Frederiksen, var 28. Sept. sejlklar i Gefle, bestemt til St. Brioux. — Fylla, Christensen, var 28. Sept. sejlklar i Ørnskoldsvik, bestemt til Antwerpen. — Elise Marie, Hermansen, ankom 30. Sept. til Boness. — Thyra, Rasmussen, pass. 29. Sept. Kbhvn. fra Stugsund til Pontrieux. — Alf, Rasmussen, ankommen til Harnäs. — Hildur, Schmidt, ankommen til Harnäs. — Otto, Petersen, ankom 1. Oktbr. til Marseille. — Wemyss Castle, Folmer, ankom 29. Sept. til Dunkerque. — Frederik & Ane, Andersen, ankom 28. Sept. til Swinemünde. — Saga, Clausen, ankom 26. Sept. til Sundswall. — Norden, Kromann, ankom 27. Sept. til Kramfors. — Dannebrog, Boye, ankommen til Poole. — Aurora, Raahauge, ankom 25. Sept. til Wasa.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich 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.

**Limfjorden.** I Løbet af 1897 tændes paa Indsejlings-Baakerne for *Thyborøn-Kanal* røde, faste Ledelyr.

Bagfyret vises fra den Ø-lige Baake og lyser Horisonten rundt, undtagen i en lille Vinkel mod ØNØ. Flammens Højde: 55 Fod. Synsvidden 5 Kml. Linseapparat af 6te Orden. 56° 43' 19" N. Br. 9° 14' 40" Ø. Lgd.

Forfyret vises fra den V-lige Baake og lyser over 55° paa hver Side af Fyrlinien. Flammens Højde: 10 Fod. Synsvidden 4 Kml. Linseapparat af 6te Orden.

Holdte overet lede Fyrene over *Havrevolen* uden for *Thyborøn-Kanal*.

Samtidig med Fyrenes Tænding slukkes Fyret i *Thyborøn* Fyrskib, og dette inddrages.

Den V. for *Løstør-Grunde* sunkne Jagt er nu bortsprængt. Mindste Dybde over Vraget er 12½ Fod. Vragvageren er inddragen.

**Kattegat. Jyllands Ø.-Kyst. Sandbjerg. Vig. Juelsminde** Havnefyre er igen tændt.

**Sjællands N.-Kyst.** Den paa Fyrbaaken paa *Sjællands-Rev* til Forsøg anbragte Fløjte er borttagen.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Rusland. Riga Bugt. Arensborg.** Paa Ø.-Siden af *Øen Abro* er tændt to hvide, faste Ledelyr, der holdte overet lede til *Arensborg* mellem Halvøen *Fettel* og Baaken paa *Gallirau*.

Bagfyret vises fra et hvidt, ottekantet, 91 Fod højt Trætaarn. Flammens Højde: 85 Fod. Synsvidden: 11 Kml. Linseapparat af 4de Orden. Fyret lyser fra N. 23° Ø. gennem Ø. til S. 53° Ø. 58° 8' 52" N. Br. 22° 31' 30" Ø. Lgd.

Forfyret vises fra en hvid, 72 Fod høj Træbaake, 1010 Alen N. 78° Ø. fra Bagfyret. Flammens Højde: 68 Fod. Synsvidden: 9½ Kml. Linseapparat af 4de Orden. Det lyser fra N. 43° Ø. gennem Ø. til S. 63° Ø.

**Tyskland. I Pillauer Seetief** er sort Spidstønde Nr. 3 inddragen. Tønde Nr. 4 skal ligeledes inddrages.

**Straalsund. Barhöft.** *Værendehl Strom* er afmærket med 9 sorte Spidstønder, mærkede 1 til 9, og med 10 røde Spirtønder, mærkede A til K.

Ved *Aabenraa* er S. for den gamle Havn anlagt en ny Havn med 11 Fod Vand ved Bolværk. Renden, som fører til Havnen, er med 12½ Fods Dybde 60 Alen bred.

De tre røde Tønder om Styrbord i den gamle Rende ligge nu i 16 Fod Vand og ere flyttede c. 400 Alen Ø. hen.

Ved V.-Enden af *Aabenraa Fjord* er anlagt to og i *Aubæk Bugt* en Musling-Fiskeplads. Hver af dem er ud imod Farvandet afmærket med tre blaa, 10 Fod høje Stager med et brunt Bræt af Form som en Fisk paa Toppen.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverig. Øst Rön.** Ifølge det nyeste svenske Kaart ligger en 22 Fods Grund 1½ Kml. SSV. for *Øst Rön*. 57° 23' 50" N. Br. 11° 49' 0" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Rusland. Murmanien. Gavril Øer.** Paa *Øen Store Voron Luda* er tændt et hvidt Fyr med Formærkelser, der hedder *Gavrilov Fyr*. 69° 13' N. Br. 35° 51' Ø. Lgd.

**Tyskland.** I *Süder Hever* ligger et Fartøj sunket tæt ved Anduvnings-Tønden. To Master ere 3 og 5 Fod over Vandet. 54° 20' N. Br. 8° 26' Ø. Lgd.

**Holland.** I *Zuiderzee* begyndes Vinterafmærkningen. Spidstønderne Nr. 1 og 2 *Kamperzand*, ombyttes med røde Vagere med to Balloner. Stumpstønde Nr. 8 med afkortet Kegle, *Schokland* N.-Pynt, og Stumpstønderne Mr. 9 og Nr. 10, *Hoek van Voorst*, ombyttes med sorte Vagere med afkortet Kegle.

**Zuiderzee.** NV. for *Schokland* N.-Pynt ligger nogle Vragstykker. De ere afmærkede med en Vager med Stage og Tværtræ, som ligger i 9 Fod Vand. 52° 39' 45" N. Br. 5° 29' 20" Ø. Lgd.

**Zeeqat Hoek van Holland.** I Indløbet til *Nieuwe Rotterdamschen Waterweg* er Dybden nu 26 Fod ved sædvanlig Lavvande, hvilket er Udgangspunkt for Tidevands-Signalerne. Bredden med den angivne Dybde er 180 Alen.

I *Nieuwe Rotterdamschen Waterweg* er Spidstønde Nr. 9 inddragen. Ved den gamle Krudthavn, paa N.-Siden af Farvandet, er rejst en Pæl med sirkantet Tavle, der tjener som Tværmærke. 51° 56' 33" N. Br. 4° 11' 52" Ø. Lgd.

I *Nieuwe Rotterdamschen Waterweg* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Spidstønde Nr. 12 a, Spidstønde Nr. 13, Spidstønde Nr. 14 med Ballon og Stumpstønde Nr. 22 ere inddragne.

Stumpstønde Nr. 11 er flyttet og ligger nu i 19 Fod Vand. 51° 56' 37" N. Br. 4° 11' 34" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 16 b er flyttet og ligger nu i 18 Fod Vand. 51° 54' 54" N. Br. 4° 14' 24" Ø. Lgd.

En Spidstønde Nr. 13 med Ballon er i 20 Fod Vand udlagt paa 51° 54' 41" N. Br. 4° 14' 55" Ø. Lgd.

I *Haringvliet* og *Volkerak* ere Sømineøvelserne ophørte og Afmærkningen af Pladserne inddragen.

**Zeeqat van Goeree.** I *Bieningen Nieuwe Geul* er i 8 Fod Vand udlagt en Spidstønde Nr. 1 b. 51° 47' 7" N. Br. 4° 13' 52" Ø. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Brest.** I *Baie de Sainte Anne* er funden en 19 Fods Grund ½ Kml. S. 76° V. fra *Portzic Fyr*, og en 16 Fods Grund ½ Kml. S. 80° V. fra samme Fyr.

**Ar-Men.** Den 3die Oktober 1897 tændes *Ar-Men* hvide Lyntyr, der hver 20 Sekunder viser Tre-Lyn, hvert af ¼ S. Varighed med 4 S. Mørke mellem Lynene og 12 S. Mørke mellem Grupperne. Lysevnen: 36 Kml.

**Pierre Percée.** En 8 Fods Klippe er funden 320 Alen N. 33° V. fra Toppen af *Pierre Percée*, 30 Alen Ø. for den sort og hvid vandret stribede Spidstønde. 47° 13' 30" N. Br. 2° 20' 47" V. Lgd.

En 11 Fods Klippe 450 Alen N. 14° Ø. fra Toppen af *Pierre Percée*. 47° 13' 34" N. Br. 2° 20' 42" V. Lgd.

Den sorte Spidstønde med Cylinder ved S.-Siden af *La Vielle* ligger 1,000 Alen S. 9° V. fra Taarnet paa *La Vielle*. 47° 13' 46" N. Br. 2° 19' 33" V. Lgd.

Tønden ved *Ronfle* er inddragen.

Lystønderne ved *Rochebonne* ere forandrede saaledes: Den rødmaalede Lystønde *Rochebonne NV.*, *La Congrée*, viser nu grønt Lys. Lysevnen 3½ Kml. 46° 12' 32" N. Br. 2° 25' 15" V. Lgd.

Den sortmaalede Lystønde *Rochebonne SØ.* viser nu rødt Lys. Lysevnen: 4½ Kml. 46° 10' 32" N. Br. 2° 21' 37" V. Lgd.

**Spanien. Vigo.** Tønden ved *Castros da Barra*, S. for *Pynt Corbeiro*, er sort og hvid lodret stribet.

**Portugals V.-Kyst. Berlenga.** Omtrent den 10de Oktober 1897 begyndes Forsøg med *Berlenga* nye Fyr. Det er et hvidt Blinkfyre, der hver ½ Minut viser Tre-Blink, hvert af c. ¼ S. Varighed, med c. 5 S. Mørke mellem Blinkene.

Under Forsøgene brænde de midlertidige Fyr.

**Newfoundland S.-Kyst. Cape Pine SV.** En Banke eller Revle med lidt Vand, dog over 22 Fod, er rapporteret at ligge paa 46° 13' N. Br. 53° 46' V. Lgd.

**Førene Stater i Nordamerika. Massachusetts. Boston Harbor.** Klokkerne paa de ved *Nix Mate* og *State Ledge* liggende Klokketønder lyde indtil videre.

**Buzzards Bay.** I *Woods Hole* er funden en 16 Fods Grund, fra N.-Enden af *Long Neck* i S. 65° V. og fra *Middle Ledge* Baakefyre i N. 48° V.

En 19 Fods Grund ligger c. 90 Alen S. 39° V. fra denne Grund.

**Rhode Island. Narragansett Bay. Plum Beach Shoal.** Omtrent den 15de September 1897 inddrages den sorte Klokketønde ved Ø.-Kant af Grunden ud for *Plum Beach*, ved det V.-lige Indløb til *Narragansett Bay*.

**New York. New York Lower Bay. Coney Island Channel** rødmaalede Lystønde er permanent ombyttet med en rød Spirtønde Nr. 4, der ligger fra *Centennial Tower* i S. 73° V. og fra *Coney Island Fyr* i S. 20° Ø.

**New Jersey. Brigantine Beach.** Skonnerten "*Gertrude T. Browning*" er sunken i 8 Fv. Vand c. 9 Kml. N. 83° Ø. fra *South Brigantine* Rednings-Station. To Master ere c. 20 Fod over Vandet.

**Pennsylvania. Delaware Riwer.** I *Philadelphia Harbor* ere følgende Tønder inddragne: *Seventeen-Foot Ridge*, *Midway* og *Upper* sorte Spirtønder og *Windmill Island Shoal* S.-Ende rød og sort vandret stribede Spirtønde.

**North Carolina. Cape Hatteras.** Omtrent den 30te Septbr. 1897 udlægges Damp-Fyrskib Nr. 69 ved *Diamond Shoal* i c. 30 Fv. Vand.

Fyrskibet viser fra hver Mast fra tre elektriske Lanterner hvidt Fyr med Formærkelse hver ¼ Minut; Lys 12 S., Mørke 3 S. Flammens Højde: 55 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Naar det elektriske Apparat er i Uorden, vises fra hver Mast et hvidt, fast Fyr af mindre Lysstyrke.

Fyrskibet er skonnertriggert, uden Bogspryd, har to Master, mellem hvilke Skorsten og Taasignal-Apparat findes. Paa hver Mast er der et rundt Galleri. Skroget er rødt, mærket "*Diamond Shoal* Nr. 69" med hvidt paa begge Sider.

Taagesignal gives med en 12 Tomme harmonisk Dampfløjte, der hver Minut giver Et-Stød af 5 Sekunders Varighed.

Fyrskibet ligger 5½ Kml. fra Ø.-Pynten af *Outer Diamond Shoal*, fra *Cape Hatteras* Hovedfyre i S. 43° Ø.

**South Carolina. Charleston.** I *Swash Channel* er der nu 18½ Fod Vand. Middellavvande, i Linien Fort *Sumter* Fyr og *St. Philip Church* Fyr overet.

# Kjøbenhavns Børskurs d. 6. Oktb. 1897.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk.....		101	101 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Thingvalla.....		8	9
Danmark.....	88 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	89
Norden.....		114 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	115 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Kjøbenhavn.....		95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	96
Carl.....	60	59 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	60
Dannebrog.....		108	108 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Skjold.....	78 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	<sup>1</sup> / <sub>2</sub> 78 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	78 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Helsingørs Dampsk.....		—	—
Østersøen.....		—	—
Nordsøen.....		—	—
Torm.....		85	95
Foren. Bugser-Selsk.....		85 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	93
Dansk-russisk Dampsk.....		—	105
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> foren. Dampsk.....	104	104	105
5 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — —.....		—	—
5 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Thingvalla 1880.....		98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	100
5 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — 1894.....		—	—
5 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Norden.....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Stats.....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> uopsig. Stats.....		100	101 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Husejer Kreditk.....		98 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Kbhvns Kreditf.....		91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	92
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Østift. Kreditf. 6 Ser.....		95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — — 6 —.....		96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Landkreditk. 3 —.....		93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....	150 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	150 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	151
Privatbank.....		123 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	124
Landmandsbank.....		127	129
Handelsbank.....		124	125
Burm. & Wain.....	93 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	93	93 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jernsk.....		101 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	103
Sukkerfabr.....		91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	91 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier.....	110 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	<sup>1</sup> / <sub>4</sub> <sup>3</sup> / <sub>4</sub> 110 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	111

## Vekselkurser.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	89.00	88.85
London.....	18.13	18.10
Paris.....	72.05	—
Amsterdam.....	150.15	—

## Notering paa Berlins Børs d. 5. Oktbr. 1897.

Russiske Noter.....	217.00
4 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Russiske Consols.....	103.50
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % — Boden Kredit.....	105.20
6% Mexikanske.....	94.80
5% Rumænske Stats.....	101.25
4 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — — 1890.....	91.00

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 18,000, „Thingvalla“ 50,000, „Danmark“ 8,000, „Norden“ 4,000, „Kjøbenhavn“ 18,000, „Carl“ 22,000, „Dannebrog“ 42,000, „Skjold“ 74,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, Ved Stranden 16.

## Fanø praktiske Sømandsskole.

Saavel Begyndere som unge Sømand optages til enhver Tid. Nærmere Oplysninger ved

**P. H. Clausen,**  
Nordby, Fanø.

## Nienstædt & Co.

(Kunstindustri-Museum):

Lager af amerik., engelske, franske og tyske Værktøjmaskiner. Værktøj, File, engl., svensk og tysk Staal. File ophugges.

## Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.  
Kjøbenhavn og Lübeck.

*Forlang altid*

# Otto Mønsted's

## Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

**Holdbar**

**Fortrinlig Kvalitet**

**Smørfarvet**

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabriken

# SOUTHALL

near LONDON.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

**Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.**

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Valdemarsg. 24. V.

## S. Lerche,

50 — Nørrebrogade — 50

Værksted

for gode, solide og billige

**Modeller.**

## E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: H U S T E D.

## Café van Zandt,

St. Annæ Plads 6,

Hjørnet af Strandstræde,

Kjøbenhavn,

anbefaler sin Restaurant fran-

çais med alle Aarets

Specialiteter.

**H. J. Pedersen.**

## Pumper,

udmærket egnede til Lastpumper.

**Maskinfabrikken Rannje,**  
Mathæusgade 6.

## N. CHR. RØNNES

SKIBSSNEDKERI.

TELEFONNUMMER C 1766.

ST. ANNÆGADE 3.

KJØBENHAVN C.

## Dr. med. Goldschmidt,

*Klinik for*

*Hud- og Kønssygdomme.*

Hovedvagtsgade 8, 1. Sal.

Kl. 12—1 og 7—8.

**J.S.V. WEILBACH.**  
& Vimpler. Børsq. 52.K

**Læge H. C. Lund,**  
Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg.  
gennem Porten. Tr. 10-11, 7-8  
Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

**Agentur**  
for udenlandske  
Seassurance-  
Selskaber.

Søforsikringselskabet  
**ØRESUND,**  
MALMØ,  
tegner Forsikringer ved  
**BERGH & OWEN,**  
Kjøbenhavn K.,  
Holmens Kanal 20.  
Telefon 97.  
Telegram-Adr. „Tonny“.

**WM. R. SCHOU.**  
31. HAVNEGADE.  
KJØBENHAVN K.  
Telegramadresse: Rigstelefon:  
Willschou. Nr. 3876.  
GENERALAGENT for  
**„POMERANIA“**,  
See- und Fluss-Versicherungs  
Gesellschaft i Stettin.

**Bjerre & Rømer,**  
Skibsmæglere.  
Agenter for  
Kullens Enskilda Assurans-  
Förening.

Hovedforhandler PETER BUCH, Vinhandel, Helmerhus 13.



E. ZUSCHLAG. Aquavit, Kjøbenhavn N.

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

**CARL KRARUP,**

Kjøbenhavn K.  
Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:  
„Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“, „J. P. Dillberg“,  
og „Falken“ i Farten

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellestationerne samt  
„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellestationer.

**HOLGER J. NIELSEN.**

Lager af Værktøj, Metal & Isenkram for Metal-  
og Jærindustrien.

STUDIESTRÆDE 14.

Telefon 2597.

**NEXØ TØRDOK,**

Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

**Bunkerkul**

faaes billigst og hurtigst i Sundet fra vor Kulhulk  
Lydia.

The Sound Coal Hulk Lim.

**Holm & Collerup,**  
Skibssmedie og Maskinfabrikker,  
Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)  
og Frihavnen, Ø.

Jærnskibs- og Maskinreparationer  
udføres solidt, hurtigt og billigt.

**J. A. Thiesson,**  
Smør-, Æg- & Osteforretning.  
Leverandør i Skibsproviant.  
Oprettet 1814.  
Raadhustræde Nr. 2 B,  
Kælderen  
(ikke Hjørnekælderen),  
Kjøbenhavn K.

**DANCHELLS  
FABRIKER.  
LINOLEUM.  
VOXDUG.**



Anker-Marke

Enendsalg i Danmark for  
**DELMENHORSTER  
LINOLEUMFABRIK.**  
Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:  
Pilestræde 13 Matthæusg. 5.  
Telefon 545. Telefon 2680.  
Kjøbenhavn.

**TH. SIMONSEN,**  
NYHAVN 57.  
SØLV MEDAILLE I MALMØ  
OG STOCKHOLM.  
FOR LANTERNER.



Budtz Møllers Eftf.,  
AMAGERTORV 22,  
KJØBENHAVN K.

**OST · OST**

3 ST. KIRKESTRÆDE 3  
**VICTOR PETERSEN**

(LUDV. AAGAARDS EFTF.)

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

**ABONNEMENTSPRISEN**

er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre  
20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil  
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.  
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

**AVERTISSEMENTSPRIS:**

Første Side pr. Petitline à 45 mm Bredde	25 Øre.		
De øvrige Sider	—	20 —	
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 TORSDAG.

Nr. 41.

Kjøbenhavn, Torsdag den 14. Oktbr. 1897.

4. Aarg.

**INDHOLD:** Det østasiatiske Kompagnis Skibsførere. — De mindre Skibes Afgifter. — Lydsignaler i Taage. — Danske Styrmand paa danske Skibe. — Fragtmarkedet. — Barkskibet „Waterqueen“s Forlis. — Vore Skippere før og nu. — Et nyt Provianteringsmiddel. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

DANISH  
Pure Condensed Milk.  
The **MILKY-WAY** Brand.  
In Taste & Colour like new Milk.  
Highest Medical References.



NEW INVENTION  
The Danish Milk Condensing Co.  
Factories & Head Office 8 Vestergade,  
COPENHAGEN.  
Telegr. Adr.: Anglodane. Code ABC

## LINOLEUM

og  
VOXDUG

til  
Kahytter og Trapper,  
bedste Fabrikata.

E. MEYER,

St. Kjøbmagergade 26.

## Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af

Fedevarer.

## Norsk Margarine

fra Fabriken Mercur, Christiania,

der er anerkendt som det fineste og mest holdbare Fabrikat i Verden,  
faas i  
Hovedoplaget for Danmark

hos  
**Johansen & Bruun,**

Telefon 3210. Kompagnistræde 14 & 15. Telefon 3210.

**Smør** i alle holdbare Kvaliteter føres til billigste Priser.

## Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik,  
Staal-, Jærn- & Broncestøberi.

Dampskibe af hvilkensomhelst Størrelse.

Stationære Dampmaskiner.

Pumper & Muddermaskiner.

Doktagninger og Reparationer af Skibe.

Maskin- og Kedelreparationer.

Patenteret Hydro Pneumatiske Aske Ejector  
for Skibe.

Howaldts Metalpakning.

Støbemaal efter indsendte Tegninger eller Modeller,  
saasom: Skibsstævne, Skibsskruer, Ankere etc.

Repræsentant for Danmark

Ingeniør **CARL HOLTERMANN,**  
Østerbrogade 22, Kjøbenhavn Ø.

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 24.

## SKIBSDAGBØGER

1/1 Aars & 1/2 Aars  
MED TRYKT BRUGSANVISNING  
til Forbrug & Forhandling  
billigst hos

**S. FRIEDLÆNDER,**  
VED STRANDEN 14.  
KJØBENHAVN.

## C.F. Schlüter,

Skandinavians største  
Skibshandel.

Etableret 1837.

En gros Lager af Maskin- og  
Cylinderolier.

Alle Arter Maskin-Pakninger  
etc.

26, Peder Skramsgade,  
Kjøbenhavn K.

## C. M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter.

Udsalg:

Østergade 10, Kjøbenhavn.

## 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,** Hellerup.

Strandvej 36. Telefon 69.

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullspång i Sverige leverer jeg paa Bestilling større og mindre Genstande i

**støbt Staal,** saasom:

Skibsstævne,  
Skibsskruer,  
Rorrammer,

Stempler,  
Krumtappe  
Ambolte,

Tandhjul,  
Ankere,  
etc. etc.

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smedeligt samt i Styrke og Sejghed fuldt jævnlørligt med det bedste smedede Staal af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Eff. f.

## J. H. Fechtenburg & Co.,

St. Thomas,

anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering henhørende.

**Grand prix HOBRO AKVAVIT.**

Aktieselskabet  
Spritfabriken **FORTUNA.**

# HAMBURG

## J. D. FLÜGGER. HAMBURG.

LAK- OG FARVEFABRIK (grundlagt 1787).

KONTOR: Rödingsmarkt 19.

TELEFON: 2786.

TELEGR.-ADR.: Farblack.

FABRIKKER:

Billhörner Canalstrasse 5/7.  
Billhörner Röhrendamm 33/35.

Filialer: *KIEL: Faulstr. 9. KJØBENHAVN: Mønterg. 21.*

### SPECIALITETER:

**Oliefarver og Lak til Skibsbrug.**

**Patent Jærngraa** (Patent Eisengrau), anerkendt som den fortrinligste og mod Rust bedst beskyttende Farve indvendig i Skibe.  
**Victoria-Hvidt** (Victoria Weiss), snehvid Lakfarve til udvendig Brug.

**Concetreret Sæbelud** (Concetrirte Seifenlauge) i Daaser á ½ Kilo (½ Pd.) for Skibsmaskiner, indført hos de betydeligste Rederier.

**Bølgeolie** (Wellenöl), det enestesikre Middel til Bølgedæmpning.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d</sup>.

eneste Fabrikant af

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**

samt

**Patentfarver for Skibsbunde.**

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier:

**Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:**

Alte Gröningerstrasse 12 1.

Telegr.-Adr.: Dicotto. Telefon: 3999.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Kjøbenhavn. Nørrebrogade 18 A, 2. N.

## EMIL G. v. HØVELING. HAMBURG.

(TELEGR.-ADR.: COMPOST.)

### PATENTFARVE

for Skibsbunde og Jærnkonstruktioner imod Rust og imod Bevoksning. Leverandør til mange af de største Damp- og Seilskibsrederier, Enc-Leverandør til den kejserlige tyske Marine.

NB. For Træskibsbunde særlig virksom Patentfarve imod Bevoksning og imod Orm, strygefærdig til umiddelbar Brug.

Agenter og Lagre i: Bergen, Bremerhavn, Elsfløth, Flensborg, Stettin, Rotterdam, Antwerpen, Dünkirchen, Genua etc.

Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:

Kapt. CARL HAVEMANN, Kjøbenhavn, Amaliegade 31.

I England under Firma British Antifouling Composition and Paint Company Ld. 32 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik i Barking ved London

Agenter og Lagere i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull, Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama, Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney, Mauritius etc.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon 287.

**DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.**

**KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.**

SPECIEL AFDELING

FOR

**ASSURANCE & HAVARISAGER.**

## EM. Z. SVITZER'

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1833.

Telegraphic address "SVITZER".

Agents for  
Great Britain.

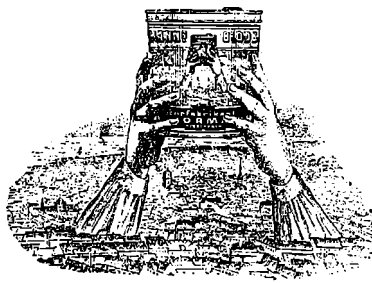
O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/Tyne.  
telegraphic address: "Jürgenson".

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill.  
telegraphic address: "Hobdell".

The company maintains stations at the following ports, where a salvage boat will be stationed, always ready to leave at short notice.

COPENHAGEN	.....	"SVITZER".
KASTRUP	.....	"HØYER".
ELSINØRE	.....	"SWITZERGOTTLIEB".
KORSØR	.....	"JÜRGENSEN".
ALBUEN (LAALAND)	.....	"GUNNERSEN".
FREDERIKSHAVN	.....	"SVITZERLUND".
GOthenBURG (SWEDEN)	.....	"ELFVÆRSON".
GREIFSWALD (GERMANY)	.....	"SPRUTH".

The company's boat "Em. Z. Svitzer" — in conjunction with the boats belonging to the Northern Salvage Company of Hamburg, vis s/s "Berthilde", s/s "Berger Wilhelm" and s/s "Neva" — operates in the Mediterranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).



VARE-MÆRKE.

**A. FORMANN.**

KJØBENHAVN K.

TELEFON 216.

Højeste Udmærkelse i Stockholm 1897.

Noget nyt og enestaende!

!! Forsøg !!

A. Formanns

**Blodbudding**

(i hermetiske Daaser)

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig, kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret. Den faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark.

## Patent Elastisk Cement

for Dampkedler etc.

Den beskytter fuldstændig imod Fortøring.  
Bevirker en stor Besparelse af Kedelreparationer.

Leveres i Fustager paa ca. 125 Pd. fra mit Lager,

26, Pederskræmsgade.

G. F. Schlüter.

## Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Seilmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

## HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsdgifter paa Lastepladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Europa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

## PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampschiffahrts Gesellschaft, Hamburg, regular line of steamers between Brazil and Copenhagen & vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean Portugal and Copenhagen & vice versa.

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: "HOPPE".

## Det Østasiatiske Kompagnis Skibsførere.

Vi have fra god Kilde erfaret, at det for ikke længe siden dannede Østasiatiske Kompagni enten har til Hensigt eller allerede har besluttet at besætte alle Posterne som Førere af sine Skibe med Officerer af Orlogsmarinen, og vi have derved faaet stadfæstet et Rygte, der i den sidste Tid har vakt betydelig Opsigt og megen Omtale i herværende Søfartskredse. Det vil formentlig være berettiget at gøre denne Efterretning, der i høj Grad berører Handelsmarinens Interesser, til Genstand for Omtale i „Dansk Søfartst.“.

Det er en Selvfølge, som det ikke falder os ind at bestride, at et Rederi har fuldkommen Frihed til at besætte Pladserne som Førere af dets Skibe med hvem det vil. Naar derfor det Østasiatiske Kompagnis Bestyrelse mener, at det unge Selskab allerede er saa vel funderet, at det ved Valget af sine Skibsførere intet Hensyn behøver at tage til den specielle, faglige Uddannelse og Erfaring, som sædvanligvis anses fornøden for at være Fører af en stor Handelsdamper, saa er det en Sag, der ikke direkte vedkommer Offentligheden, men kun Selskabets Aktionærer. Vi skulle derfor — idet vi dog se bort fra, at netop det Østasiatiske Kompagni ved sin Oprettelse i ualmindelig Grad paakaldte denne Offentligheds Interesse — lade denne Side af Sagen ligge.

I dette, som i de fleste andre Forhold, er dog den Magt, et Selskabs Bestyrelse har, ledsaget af et vist moralsk Ansvar, og det er dette, vi mene, at det Østasiatiske Kompagni tilsidesætter, naar det besætter de nævnte Førerposter med Officerer af Orlogsmarinen. Det er jo ved Besættelsen af saadanne Poster ellers en Regel, at man vælger Mænd, der ere uddannede i Handelsmarinen, og saafremt dette ophørte med at være en fastslaaet Regel, fra hvilken Undtagelserne ere saa faa, at de kun bekræfte den, vilde der tilføjes vor Skibsfører- og Styrmandsstand et alvorligt Knæk. At Rederierne i saa Henseende følge den hævdundne Regel, er derfor en Fordring, som Skibsførerstanden kan fremsætte med den mest utvivlsomme moralske Ret, og en saa betydelig og i Øjne faldende Afvigelse fra denne Regel, som der her er Tale om, er en Krænkelser af denne Ret af alvorlig Art. Hertil kommer to Ting: at vor Handelsflaade kun er lille, og at vore Skibsføreres og særlig vore Styrmands Kaar ikke ere gode. Enhver Udvidelse af vor Handelsflaade betyder derfor en Forbedring af Udsigterne til Avancement, en Forøgelse af Arbejdsomraadet. At stryge disse Udsigter eller blot at gøre dem ringere, det kan kun forsvares i et eneste Tilfælde, det nemlig, at vor Handelsflaadens Befalingsmænd vare saa slet uddannede eller saa lidet ansete, at man af den Grund maatte vrage dem. Men at dette Tilfælde ikke foreligger her hjemme, hvor vor Navigationsundervisning staar paa et meget udviklet Standpunkt, og hvor vor Sømandsstand hører til Verdens mest ansete, behøver ingen nærmere Paavisning.

Det her fremsatte vil ikke kunne afvises med en Henviisning til, at det dog er saa faa Stillinger, der her foreløbig er Tale om. Hvad det drejer sig om, er i Virkeligheden et Principspørgsmaal, og saafremt det Østasiatiske Kompagni gennemfører sin Plan, kunne Følgerne heraf blive mere vidtrækkende, end man maaske ved første Øjekast antager. Vi kende ikke de Motiver, der have været bestemmende for Selskabets Bestyrelse, men vi kunne meget vel tænke os Tilfælde, i hvilke der mellem Staten og private Selskaber blev truffet Aftaler, der berørte det her fremdragne Spørgsmaal om Førerposterne. Fra flere Sider rejses der jo Krav om Subventioner til nye Dampskibslinjer, og der hører ikke megen Fantasi til at tænke sig, at saadanne Subventioners Gennemførelse kunde efter en større Maalestok have samme Følger som den her foreliggende. Det er derfor med fuld Føje, at Handelsflaadens Befalingsmænd maa fordre det Princip, der hidtil har været fulgt ved Besættelsen af Førerposter, opretholdt i videste Udstrækning. Netop i disse Dage, da der synes at være en ikke fjærn Mulighed for et af vore større Dampskibsselskabers Opløsning, maa denne Fordring have særlig Vægt.

Vi tro dertil, at man ogsaa fra Rederiernes Side meget vilde misbillige et Skridt som det her omtalte. Rederierne ere jo i høj Grad interesserede i Bevarelsen af en dygtig Skibsfører- og Styrmandsstand, og de maa nødvendigvis være Modstandere af en Foranstaltning, der paa denne Maade kan skade Standen eller svække dens sociale og økonomiske Stilling.

Det er vort oprigtige Haab, at de Bestemmelser, som det Østasiatiske Kompagnis Bestyrelse har taget i denne Sag, ikke ere saa afgørende, at de ikke endnu kunne ændres. Ligesom vi ikke kunne se andet, end at en Virkeliggørelse af Selskabets Plan vilde være et Slag i Ansigtet paa den danske Skibsfører- og Styrmandsstand, saaledes tør vi udtale, at den i vide Kredse vilde vække en Misstemning, der ikke vilde være Selskabet gavnlig. Selskabets Bestyrelse maa her erindre, at Standsfølelsen ogsaa i Sømandsstanden i de senere Aar er vokset anseligt. Det Samarbejde mellem dens Organisationer for fælles Interesser og Opgaver, der har fundet Sted, har, tro vi, givet Samfølelsen mellem dens forskellige Lag en saa god Vækst, at Overgreb mod et af dem vil vække berettiget Misstemning ogsaa i de andre.

Vi henstille indstændigt til det Østasiatiske Kompagnis Bestyrelse — der, efter hvad der foreligger, i denne Sag staar som den ene ansvarlige — at tage Hensyn til det her fremførte. Bestyrelsen har selvfølgelig den formelle Ret til at gøre, hvad den vil, men en Tilsidesættelse af de Hensyn, vi have ment os forpligtede til her at fremdrage, vil blive modtaget med afgjort Uvilje i alle danske Søfartskredse. W.

### De mindre Skibes Afgifter.

Broafgifter i Kjøbenhavn. Skibsdagbøgenes Visering. Lodsafgifter. Lanterners Undersøgelse.

Vi have modtaget følgende:

Naar et Skib i Kjøbenhavn skal passere Knippels- eller Laugebro for at komme til Losse- eller Laste-

pladsen, bliver det, uden Hensyn til dets Størrelse, afkrævet en Afgift af Kr. 3.32 pr. Mast for at faa Broerne aabnede. I hvilken Tidsperiode en saadan Takst er

bleven fastsat, er mig ubekendt; muligt har Skibenes Antal af Master i vore Tipoldefædres Dage staaet i et mere rimeligt Forhold til deres Størrelse og Ævne til at betale end nu til Dags. Men at Damperen „Nordkap“, der laster 5,412 Tons, og en af de mange smaa F. & A. Skonnerter eller Galeaser, der laster 30 Tons eller deromkring, skulle betale lige meget, eller at 3-m. Skonnert „Veset“, som er 73 R. T., skal betale 3 Gange saa meget som „Det forenede Dampskibsselskabs“ store Passagerskib „Gjedsler“, for at komme gennem Broerne, det synes mig dog at være alt andet end rimeligt i Nutiden. Man kan hertil ikke godt indvende, at der er det samme Arbejde ved at aabne Broerne for et mindre Skib som for et større, thi i hvert Fald staar Arbejdet jo da ikke i noget som helst Forhold til Antallet af Master, og desuden koster det lige meget, om man kun skal gennem den ene eller gennem begge Broer. Denne Sag drejer sig ganske vist ikke om store Kapitaler, men det er ubilligt, at det er saaledes. For den store Damper, der ejes af et Aktieselskab, er det en Bagatel, der næppe ofres en Tanke; men den Mand, der har erhvervet sig saa megen Formue, at han har kunnet anskaffe sig et mindre 2-m. Fartøj, hvormed han danner sig en Levevej, og som maa betale Kr. 6.64 hver Gang, han skal ovenfor Knippelsbro — og dette kan jo indtræffe meget ofte i Smaafarten, — han kalder næppe denne Afgift for en Bagatel. Af vor Handelsflaade var d. 1. April d. A ikke mindre end 2,557 af Skibene paa under 50 Tons, og disses Antal forøges Aar for Aar meget betydeligt. Skulde der af Hensyn til disse mange Smaaskibe, mod hvilke de nævnte Bro-takster ere alt andet end retfærdige, ikke være Anledning til at foretage en Reform paa dette Omraade?

Til de Ting, der ere trykkende for mindre Skibe i Forhold til de større, hører ogsaa Journalføringen samt Omkostningerne derved. Saa snart et nok saa lille Skib gaar paa Rejser ud over den saakaldte „indskrænkede Farts“ Grænser, skal der føres Journal om Bord efter alle Kunstens Regler, medens store Passagerskibe kunne fare indenfor nævnte Farts Grænser uden nogen som helst Journalføring. Naa, Grænser maa der vel være derfor, og disse kunne jo ikke forandres uden ved Ændringer i Søloven, og der er jo desværre ikke Udsigt til, at der vil blive foretaget Ændringer i denne i nogen nær Fremtid. Hvorvidt der skulde være Grund til at søge det nævnte Forhold forandret noget til Fordel for Smaaskibene, naar det en Gang bliver til Alvor med Sølovens Revision, det Spørgsmaal lader jeg gaa videre. Med Hensyn til Omkostningerne ved Journalføringen (Børgernes Avtorisation og Visering), da haaber jeg derimod ikke, det vil møde saa store Vanskeligheder at faa disse forandrede, og det turde maaske ikke være ubeskident at vente, at Avtoriteterne ville stille sig imødekommende overfor det af „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“ rejste Spørgsmaal, om at opnaa Lettelser i de nævnte Udgifter, hvilke ved Indførelsen af de ny Journaler bleve yderligere forøgede. Det forholder sig nemlig saaledes med disse Udgifter, at de ramme de mindre haardst. For den store Damper eller det store Sejlskib, der gaar paa længere Rejser, og hvis Journal altsaa kun sjældent bliver indleveret til Øvrighedens Visering, bliver det en Bagatel; men for den enkelte Mand, der selv ejer et mindre Skib og farer paa kortere Rejser og altsaa ofte maa indlevere Journalen til Visering, løber denne Bagatel meget let op til at blive en aarlig Skat paa 20—30 Kr. og derover. Af hvilken Grund, Skibene skulle erlægge en Afgift til Øvrigheden, fordi denne viser og paategner Journalerne, er vist for de fleste almindelige dødelige vanskeligt at forstaa. Saa vidt mig bekendt, ere andre Nationers Skibe fritagne for denne Afgift, men dette er jo ikke det eneste Punkt, hvori vi danske ere stillede ulige i Konkurrencen med Uderlandets Skibe.

Dernæst vil jeg nævne Lodstaksterne. Disse ere

paa de Steder, hvor Lodspengene erlægges alene pr. Fod — og dette er vel Tilfældet de fleste Steder i Danmark saavel som i flere andre Lande — ikke ganske retfærdige mod Smaaskibe. Før i Tiden stod vel Skibenes Størrelse i Forhold til deres Dybgaende, men dette Forhold er ved Dampskibenes Fremkomst bleven aldeles forrykket. Man tænke sig blot, at et Sejlskib, særlig af den ældre Type, der stikker 12 Fod, og en moderne Damper med samme Dybgaende — de skulle betale samme Lodspenge, og Damperen har maaske 4 Gange saa meget Last inde som Sejlskibet. Lodspengene burde erlægges enten i Forhold til Tonnagen alene, eller pr. Fod med stigende Skala, som f. Eks. i Norge, hvor Taksterne, saavel pr. Fod som Distancepengene, stige med hver 50 Tons af Skibets Størrelse.

Jeg ser i „Dansk Søfartstidende“ Nr. 30, at der paa Orlogsværftet er oprettet en Institution for en officiel Undersøgelse af Skibenes Lanterner. Betalingen for at faa undersøgt et enkelt Sæt Lanterner, samt disses Anbringelse om Bord, vil for en Damper beløbe sig til Kr. 17 og for et Sejlskib til Kr. 10. De 17 Kr. er for den store Damper en ren Bagatel, men saaledes ser Smaaskipperen sikkert ikke paa de 10 Kr. Nu vil jeg just ikke sige, at disse Takster ere uretfærdige, eftersom det jo koster det samme Arbejde at undersøge Lanterne og udfærdige Certifikat for det mindre Skib, som for det større, men med saadanne Takster vil der ikke blive gjort Brug af nævnte Undersøgelsesanstalt saa meget, som ønskeligt var.

Maatte det foranførte tjene til at faa de deri nævnte Takster forandrede noget mere i Forhold til Ævnen til at betale, er min Hensigt hermed opnaaet, og mangfoldige Redere og Førere af mindre Skibe vilde være taknemmelige derfor.

A.

## Lydsignaler i Taage.

Vi have modtaget følgende:

Da jeg af et privat Brev fra en Kollega ser, at min Artikel i „Dansk Søfartstidende“ om Lydsignaler mærkeligt nok er bleven opfattet som et Forsvar for Kurssignaler i Almindelighed og for Hr. A. Christensens Signaler i Særdeleshed, tør jeg maaske tillade mig at hidsætte det Forslag, jeg i sin Tid indsendte til Mr. Th. Gray. Det var i al sin Simpeltid saaledes:

- 1) Lang Tone — kort do. — lang do.: Jeg hører Dem om BB.
- 2) Lang Tone — 2 korte do. — lang do.: Jeg hører Dem om SB.
- 3) 2 lange: Jeg hører Dem omtrent ret for.

Jeg foreslog at gøre Bagbordssignalet med dyb Tone og at kalde denne Fløjte for den røde Fløjte, og at gøre Styrbordssignalet med høj Tone og at kalde denne Fløjte for den grønne Fløjte. „Ret for“ Signalet kunde jo gøres med den dybe Fløjte, men Kombinationen af Signalerne er jo iøvrig ligegyldig. Hovedsagen ved dem er Principet, der fastslaar, at det er tilstrækkeligt i Taage ved Hjælp af Lydsignaler at give den samme Oplysning, som ellers meddeles igennem de farvede Lanterner. Hvor flere end to Dampere vare samlede paa samme Sted, foreslog jeg at forbyde Brugen af disse Signaler og kun at give det sædvanlige lange Opmærksomhedsstød.

Rouen, d. 9. Oktbr. 1897.

C. A. Jørgensen.

## Danske Styrmand paa danske Skibe.

Vi have fremdeles modtaget følgende:

Maa jeg bede om Lov til gennem Deres ærede Blad at besvare en Henvendelse fra to danske Styrmand, H. & M, der ikke kunne forstaa, hvorfor Udlændinge ere foretrukne som Styrmand i danske Skibe fra Hamburg. For det første skal jeg bemærke, at til Smaaaskibe i oversøisk Fart faar man nu til Dags næppe danske Styrmand, der svare til Hensigten, saasom ved at give en Haand med i Arbejdet; for det andet: hvorfor betale de dyre Rejsepenge til Styrmand fra Danmark, naar man kan faa dem i Hamburg. Rederierne saavelsom Førerne ere vistnok alle henviste til at spare til det yderste for i det hele taget at kunne holde Farten gaaende, og saa længe de ærede Styrmand ikke selv ville bekoste deres Rejser til Skibene i Udlandet, maa de vist finde sig i, at Udlændinge i mange Tilfælde blive foretrukne.

A. C.

## Fragtmarkedet.

Trylleformularen, der skulde mane frem det gode, hurtigt stigende Marked i Aarets sidste Maaneder, har endnu ingen udtalt; de forløsende Ord ere endnu ikke faldne, og Fragtmarkedet synes ikke at ville forandre sig i større Udstrækning. Der er med andre Ord ingen nævneværdig Stigen eller Dalen i de sidste 8 Dages Rater, set under et. Vi maa da begynde med at resignere; den forventede akutte Stigning synes at vilde udeblive i Aar, men tilbage bliver den gode, faste Notering overalt, og Spørgsmaalet drejer sig da om dette: „er ikke 6 Maaneders jævnt gode Konjunkturer bedre end 2 à 3 Maaneders Luftfyrværkeri, hvor alligevel ikke alle, grundet paa tidligere Kontrakter, kan komme med, og hvor i hvert Fald nogle sikkert risikerer at faa Raketstokken i Hovedet,“ — vi tror det, fordi vi have Beviser derfor, navnlig fra sidste Aar. Man vil erindre den hurtige Stigning i det amerikanske Marked og i Sortehavet i Fjor; vi vare oppe 19/ nett form fra New Orleans og 22/ fra Sortehavet, og Aktierne gik i Vejret, medens Trommen slog Alarm; — men hvor meget indbjergede vi til den danske Tonnage? — forsigtige, man siger af Naturen, havde vi som Regel allerede dækket os Aaret ud, og den rivende Stigning rev ikke os med i nogen nævneværdig Grad. Anderledes i Aar; støt og roligt hviler Fragtmarkedet allerede længe paa et sundt Fundament, og følger man blot Befragtningen Rejse efter Rejse, tvinges man til, selv med den mest primitive Disponering, at tage Avancen hjem; det bliver da ikke den store, pludselige Overraskelse, der venter vore Aktionærer i Aar, det bliver den fra Uge til Uge forbedrede gode Gevinst, der til Foraaret vil glide i Aktionærernes Lommer, uden stort Spræl, forberedt gennem 6 Maaneders faste Konjunktur. Vi kalder denne Løsning en Fordel, ikke mindst for Rederierne.

Amerika har da i Overensstemmelse med det skrevne ingen Forandring af Betydning. Fra „northern range“ sluttes livligt til C. f. o. 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 3/9 for mindre Baade med Option af Danmark 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> pence ekstra. Det er forøvrigt ganske interessant i samme Forbindelse at bemærke, at vi ikke for lange Tider have set en eneste Fragtraport fra London eller New York, uden at Ordet Danmark har figureret deri med fede Typer. Er det mon Reminicenser fra vor berygtede Majsperiode i sidste Saison eller skulde vi alligevel herhjemme begynde at spille med i den evropæiske Koncert under Handelsbanneret, til Trods for vore beskedne Kvadratmil? Der er i de sidste Dage sluttet: Golfhavnene U. K. Continent 16/ nett Charter, Baltimore eller Virginia til U. K.

Cont: 3/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> berth terms, Baltimore C. f. o. 13000 quarters 3/9 November Lastning, New York C. f. o. Oktbr./Novbr. samme Rate.

I Bomuldsmarkedet er der blevet sluttet et betydeligt Antal Skibe. Afaderne ere imidlertid just nu noget reserverede, og det er vanskeligt at betinge de tidligere høje Fragter; imidlertid kan stadig sluttes til 37/6 fra „Atlantic ports“ — Option Middelhavet 45/ à 47/6. Forøvrigt noteres Charleston Liverpool eller Bremen 37/ Oktober November Aflastning, Savannah Liverpool eller Kontinentet 36/6 à 37/. Galveston U. K. eller Continent 41/ Oktober November. Trælasterne fra Pensacola giver Antwerpen 115/, Alexandria 120/, Genua 112/6 à 115/. Fra Mobile til Liverpool eller Belfast sluttes til 112/6 à 115/ November Aflastning. Phosphatefragterne er en Smule fastere; der noteres Tampa Landskrona 20/, Fernandina Rotterdam 17/6, Fernandina svensk Sundhavn 19/6 à 20/. De udgaaende Fragter til Amerika stiller sig omtrent uforandrede; der noteres fra Hamburg til Charleston 9/, samme Rate til Savannah, Wilmington eller Norfolk. Timecharter-Befragtningerne i den sidste Uge have været noget ringere, men endnu er der rigelig Efterspørgsel efter Tonnage i denne Branche. Rederierne holder imidlertid igen.

Sortehavet er omtrent uforandret, den ene Dag en Smule lavere, for den næste at slaa sin egen Rekord. Imidlertid er det navnlig Azoff, der i de sidste Dage har haft de fleste Befragtninger; Donau er stadig rolig uden nyt af Interesse. Vi noterer Nicolaieff 13,200 prompt 12/ N. C., Odessa 12,000, qrs. 11/6 N. C., Theodosia Danmark 3,000 Tons 11/6 en, 12/ to Losshavne. Eupatoria Reval 20/3 Salt, Donau 3,400 Tons 12/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> N. C. prompt, Kustendie Hull 2,650 prompt 11/6, Poti Rotterdam 12/3. Kulfragterne ned giver bl. a. Cardiff Konstantinopel 7/9, Marseilles 9 francs, Kustendie 8/, Piræus 7/9, Trieste 9/, Barcelona 9/9 Fra Newcastle er sluttet til Smyrna 7/3, Genua 7/1, Malaga 6/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>.

Østersøen er endnu den eneste Branche, der kan haabe paa en Stigning. Petersborg vakler endnu, men de sidste Noteringer ere dog højere, og vi tror endnu paa en sidste god Periode. Der noteres fra Petersborg til dansk Havn 20 Rmk. Rug for mindre Baade, for faa Dage siden sluttedes der til 15/16 Rmk. Libau er en lille smule fastere, Reval har derimod endnu ikke begyndt, og Riga endelig synes at være i Færd med at gøre Boet op, i hvert Fald paa Træmarkedets Omraade. At ville stille en nogenlunde korrekt Diagnose for Østersøen vil imidlertid foreløbig være umuligt; det er Frosten, Isen, Kulden, der her udelukkende har Ordet først, og vi ville foretrække at aflæse Chancerne for Fremtiden paa vort Termometers Gradestok — men vente dermed endnu nogle Dage

Vort hjemlige Marked er uforandret; dog udviser de sidste Dage ikke saa talrige Befragtninger til danske Provinshavne og tyske Østersøhavne som i de nærmest foregaaende Uger, men snart kommer vel ogsaa Tiden, hvor Skipperen lægger Skuden op og gaar i Vinterkvarter for denne Gang, saa Interessen for denne Branche bliver mindre. Vore Byglaster lader stadig vente paa sig.

## Barkskibet „Waterqueen“s Forlis.

Angaaende det i Kjøbenhavn hjemmehørende Barkskib „Waterqueen“s Undergang meddeler „Hamburgische Correspondent“ for 8. Oktober følgende: Kl. 1 i Formiddags ankom Damperen „Sparta“, tilhørende Rederfirmaet Marcus Cohn & Sohn i Königsberg, til Hamburg med Flaget paa Fortoppen hejst paa halv. Skibet havde ved Elbmundingen kollideret med et andet Skib, der desværre umiddelbart efter Sammenstødet var gaaet under.

„Sparta“ havde paa Styrbordsbovens forreste Del oven over Vandgangen et Hul paa en Kvadratfods Størrelse, foruden et Par mindre Huller. Desuden havde det en Del oven Bords Skade. Angaaende de nærmere Omstændigheder ved Sammenstødet meddelte „Sparta“s Fører, Kaptajn Karnack, at „Sparta“ befandt sig paa Rejse fra Kongensberg til Rotterdam med en Ladning Træ. Da Ulykken skete, havde Kaptajnen og 2. Styrmand Vagt. Første Styrmand laa i sin Køje lidende af et Hjærteonde, der medførte saa stærk Hjærtebanken, at han frygtede for et Hjærteslag. Efter gentagen Anmodning fra den Syges Side gik Kaptajnen fra Kommando-broen ned i Styrmandens Kabyt for at give ham Medicin. Kaptajnen havde opholdt sig vel omtrent 10 Minutter i Kabytten og vilde netop til at gaa op paa Dækket, da han pludselig mærkede et voldsomt Stød i hele Skibet og skyndte sig op ad Trappen. Da han naaede Dækket, saa han et fremmed Skib, der senere viste sig at være den danske Bark „Waterqueen“, gaa til Bunds ret ud for „Sparta“s Stævn. En af „Waterqueen“s Matroser var straks i Sammenstødsøjeblikket sprunget over paa „Sparta“ og reddedes saaledes. Kaptajn Karnack lod straks Skibets Styrbords Redningsbaad sætte i Vandet. Denne optog en Mand af det forulykkede Skibs Besætning; fire andre reddedes af en Baad, der straks udsendtes fra det tæt ved Ulykkesstedet liggende Fyrskib.

Anden Styrmand paa „Sparta“ har til Kaptajnen afgivet følgende Beretning om, hvorledes Kollisionen opstod. Kort efter at Kaptajnen havde forladt Kommandobroen, saa anden Styrmand et rødt Lys forude. Han lod derfor „Sparta“ vige ud til Styrbord for, overensstemmende med Søvejsreglerne, at vise rødt Lys og passere det i modsat Retning sejlende Skib paa Bagbords Side. Dette nærmede sig, da begge Skibe skød stærk Fart, meget hurtig og viste nu grønt Lys. Anden Styrmand paa „Sparta“ lod nu sit Skib dreje til Bagbord, for ligeledes at vise grønt Lys. Men nu viste det andet Skib igen rødt, og før Styrmanden endnu en Gang kunde faa „Sparta“ drejet, ramte dette Skib med fuld Kraft paa Bagbords Side nær ved Fokkemasten.

## Vore Skippere før og nu.

Af en Skibsfører.

(Fortsat fra Nr. 38.)

Ganske anderledes har Sagerne stillet sig for Nutidens opadstræbende Søfolk. Gode Skolekundskaaber ere for dem en af Hovedbetingelserne for at kunne arbejde sig frem. Derfor begynder gerne Søfarten for dem, naar de ere i en mere fremrykket Alder; alt det, som Jungmanden i gamle Dage satte mest Pris paa at lære, som at knobe, splidse, rigge, sy Sejl, rebe og beslaa, læres nu kun overfladisk, derimod er der i denne Overgangsperiode mellem Sejl og Damp kommen saa meget nyt til, som Nutidens Sømænd maa lære, at man næsten kunde kalde den gamle Sejlskibsfører og Nutidens Dampskibsfører for to forskellige Slags Sømænd, og man gaar vist ikke for langt, naar man siger, at en Nutidens Dampskibsfører, naar han blev sat til at føre et af de gamle tovriggede Sejlskibe, vilde føle sig ligesaa uheldig som en Skipper fra Fyrrene, om han paa en Gang fik Kommandoen om Bord i en af Nutidens Oceanampere.

Det er saa forstaaeligt, at det sidste halvhundredte Aars enorme Udvikling paa Skibsfartens Omraade ogsaa maatte følges af en lignende for de Mænds Vedkommende, der skulde dirigere Skibene, at det vilde være mere forbausende, om det ikke havde været Tilfældet. — Man behøver i saa Henseende kun at tænke paa denne Tids Opfindelser, paa f. Eks. Telegraf og Telefon; hvilke Omvæltninger har ikke alene disse to Opfindelser medført med Hensyn til Handelsomsætning, Fragtslutninger ect. Hvorledes har ikke Damp og Elektricitet forandret næsten alle Forhold ogsaa paa det tekniske Omraade? Men hvilke skadelige Indflydelser har ikke ogsaa disse Opfindelser haft i mange Retninger.

Hvad der gjorde den ældre Skibsfører hans Arbejde ved Land let, var f. Eks. den ringe Konkurrence i Fragtmarkedet; der var knapt Skibe nok for Behovet, medens nu Tonnagen

gennem en forceret Bygning af Dampbaade truer med langt at overskride Behovet, og hvilket Utaal af konkurrerende Forretningsmænd har ikke disse Opfindelser skabt, og det ikke alene i Ordets bedste Betydning; nej Verden er samtidig ogsaa bleve velsignet med en Stab af mindre samvittighedsfulde Spekulanter, der i urolig Begærlighed efter at skabe en Formue i den kortest mulige Tid kun tænker lidt paa Midlerne, naar Hensigten kan naas. Derigennem er der ogsaa i Befragtningsbranchen fremstaaet Mæglere og Agenter i et saadant Antal og udstuderede Certepartiformer af saadan Beskaffenhed, at man baade kan trænge til at være fuldent Sprogmand og habil Jurist forat kunne manøvrere mellem de første og ikke snuble over de sidste Spisfingigheder og kunstigt opkastede Faldgruber.

Naar saa dertil kommer Udviklingen paa Assurancens Omraade og alle de store Fordringer denne Institution stiller til Skipperen, kan man nok forstaa, at det ikke blot er den ydre Politur, hvori Nutidens Skipper maa være Fortidens overlegen, men at der af ham baade fordres og maa fordres en Alsidighed i Kundskaaber, hvorom Veteranerne fra Tredive og Fyrreterne aldrig drømte. Et illustrerende Eksempel paa det gemyttige Forhold, der herskede mellem Skipperen og hans Assurandører, og ligeledes paa de Sidstes Kendskab til Verden udenfor Danmark, han her anføres. En baade brav og dygtig Skibsfører, der kom fra Glasgow og skulde ned gennem den irske Kanal, gav efter Middag sin Rormand en bestemt Kurs at styre. Vinden var frisk og ret agterind; Læsejlene vare satte, Luften var klar og Solen skinnede. Efter at have forvissnet sig om, at Rormanden havde faaet den rette Kurs, gik han til Køjs, sov de retfærdiges Søvn, og vaagnede først, da Skibet satte Klyverbommen i Ailsa Kraigs slet ikke bløde Side. Hans Venner spurgte ham senere, hvordan han havde kunnet klare den Sag ligeover for sine Assurandører. Ved at sige Sandheden og ikke andet end Sandhed, svarede den gamle polisk; jeg anførte den Kurs, jeg havde givet Manden ved Roret og den gaar pænt klar af Ailsa Kraig; det faldt ingen af de gamle Herrer der hjemme ind at undersøge, hvad Ailsa Kraig var for noget, eller at Manden ved Roret kun havde set i Kompasset og ikke forover, hvor han i mange Timer maa kunne have set den stejle Sukkertop rage op mod Himlen. Formodentlig have de taget Ailsa for et Undervandsskær, tilføjede han lunt, for de beklagede mig meget og betalte glat væk hvad Havariet kostede.

Nutidens Assurandører vilde næppe taget Sagen saa gemyttigt. Baade Redere, Lasteejere og Assurandører forlange nu til Dags og maa forlange meget mere af Kaptajnerne end før, og derfor maa den teoretiske Uddannelse allerede fra Skolen af være en anden end før for de unge Mennesker, der bestemmer sig for Søen, ligesom Eksaminerne ogsaa ere blevne meget strængere. Dette sætter ogsaa sit Præg i Sømændens ydre Fremtræden. Det være imidlertid paa ingen Maade sagt, at den Kundskaabsfyldte, som Nutidens selv bedste Kaptajner har været i Stand til at tilegne sig, vil være tilstrækkelig til at føre dem klar af alle de Vanskeligheder, som møder, men de have i deres bedre Opdragelse allerede en stor Hjælp, idet de ere advarede gennem hvad der har ramt andre og kunne vogte sig for de Farer, hvorfor andre ere bukkede under. De ere desuden ogsaa langt bedre beskyttede mod saadanne Farer, end Fortidens Skippere, fordi selv de slette Forhold har frembragt en Modvægt i dygtige Mæglere, Redere, Jurister og Foreninger, der staar rede til og støtte hvor det kniber.

I enkelte Henseender staar Dagens Skibsfører med sit større Kundskaabsforraad dog ikke saa frit stillet som Fortidens, idet han ved Land er underkastet Rederes og Agenter Kontrol og Kommando i langt højere Grad end tidligere, og i Søen har langt vanskeligere ved at overholde Disciplinen, som takket være Englands Plimsollere lidt efter lidt er bragt ned til et Lavmaal, det ser truende ud for Fremtidens Skibsfart. Saavel ved Land som til Søs var derimod Fortidens Skipper næsten uindskrænket Konge, men en Konge under tarvelige Omgivelser og med liden Comfort, medens Nutidens Dampskibsfører i denne sidste Henseende er ganske anderledes heldig stillet.

## Et nyt Provianteringsmiddel.

Den Betydning, det har, at et Skib er godt provianteret, er almindelig erkendt. For Besætningens Helbred og Arbejdsdygtighed spiller det en stor Rolle, at den faar sund og nærende Kost, og man bør ikke undlade stedse at have sin Opmærksomhed henvendt paa Midler, der kunne tjene til at opnaa dette. Det er os derfor i Glæde at henlede Opmærksomheden paa et Næringsmiddel, om hvilket vi kunne sige, at det har fortrinlige Betingelser for at finde Anvendelse om Bord i Skibene. Det er den af Fabrikant A. Formann i Kjøbenhavn fremstillede Blodbudding. Den indeholder, ifølge en af Professor Stein foretagen Analyse, betydelig mere Næringsværdi end flere almindeligt anvendte Næringsmidler som Kød, Fisk m. fl.; den er derfor meget sund og styrkende. Dertil er den velsmagende og let at opbevare. Fabrikationen foregaar med stor Omhu og Renlighed. Denne Blodbudding har i en Aarrække været anvendt i flere Optræksanstalter. Man har nu ogsaa gjort Forsøg med den i Orlogsskibene; disse Forsøg ere faldne absolut gunstigt ud og den har her vundet megen Anerkendelse. Vi tilraade at man ogsaa i Handelsskibene indføre dette Næringsmiddel som Besætningerne utvivlsomt ville have Gavn af og sætte Pris paa.

## Fra Sø og Land.

Dampskibet „Bore“, bygget for Regning Ångfartygs Aktiebolaget „Bore“ i Stockholm, løb i Lørdags af Stablen fra Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til British Lloyds højeste Klasse, er 180' 0" langt i Hoveddækket, 28' 9" bredt og 13' 3/2" dybt i Rummet og bliver forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation af 900 indicerede Hestes Kraft. Dette Skib er en Passagerbaad, udrustet med alle Nutidens Forbedringer og moderne Komfort og bestemt til Vintertrafik mellem Åbo og Stockholm.

Almindelig dansk Vare- og Industrilotteris 1. Trækning finder Sted Onsdag den 20. Oktober. I Henhold til Planen vil der, paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 100,000 Lodder, blive fordelt et Antal af ialt 52,000 Gevinster saaledes, at gennemsnitlig ikke alene Halvdelen af samtlige Lodder, men yderligere 2,000 Stkr. derover faar Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Lodder i tvende forskellige Rækkefølger efter en stedse stigende Skala erholde Gevinst i hver Trækning, hvorom, saavelsom om den øvrige Gevinstfordeling, det nærmere erfares af den med Bladene omdelte Lotteriplan. Angaaende Gevinstfordelingen til 1. Trækning henvises iøvrigt til Lotteriets Bekendtgørelser.

Som sædvanlig kunne Gevinsterne ombyttes efter de Vindendes Ønsker med andre Genstande af dansk Tilvirkning og af lige Værdi.

Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

## Ugens Havarier.

Ellen, Skonn af Marstal, har været paa Grund paa Rødsand. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Korsør.

Ingeborg, Skonnert af Marstal, indløb 6. Oktober til Kjøge, Læk, og maa losse. Skibet var paa Rejsen fra Hange til Frankrig med Trælast.

Alma, Skonnert af Stockholm, har paa Rejsen fra Sundswall til Randers været grundstødt paa Lysegrunden. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Helsingør.

Anna Marie Schwalbe, Barkskib af Fane, er grundstødt ved Cap Lewis (Australien). Skibet var paa Rejsen fra Port Hamelin til Cap Colonien med Træ.

Waterqueen, Barkskib af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Rio Janeiro til Hamburg med saltede Huder paa Elben været i Kollision med Dmpsk „Sparta“ af Kønigsberg. Waterqueen sank 1 1/2 Minut efter Kollisionen. Damperen er Læk og er gaaet til Hamburg for at losse og reparere. Desværre druknede Kaptain Dreyer og 3 Mand af Waterqueens Besætning.

Heinrich, Skonnertbrig af Papenburg, er d. 11. ds. paa Rejsen fra Lapvik med Træ strandet paa Vestre Holme, Rødsand. En Svitzerdampere bjærgede Besætningen og indbragte den til Nykjøbing p. F. Skibet er fuldt af Vand.

Leda, Skonnertbrig af Grossefehn, kom d. 10. ds. paa Rejsen fra St. Petersburg til Kingslynn med Oliekager paa Grund paa Læse. Flot med Assistance af „Frederikshavn“ og indbragt til Frederikshavn med kun ringe Skade.

Caroline & Trine, Skonnert af Svendborg, har paa Rejsen fra St. Petersburg til Horsens med Oliekager været paa Grund paa Bolsaxen. Flot ved egen Hjælp og indslæbt til Horsens med 4 Fod Vand i Rummet og Ladningen svært beskadiget.

Karen Kirstine. Jagt af Nykjøbing p. S. er ankommet til Hjemstedet med beskadiget Ladning. Skibet var paa Rejse fra Kjøbenhavns Frihavn til Nykjøbing med Frø og Klid.

Luna, Dmpsk. af Bremen, kom d. 12. ds. paa Rejsen herfra til Danzig med Stykgods paa Grund ved Kastrup. Skibet har Assistance af Svitzers.

*Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.*

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra New Orleans 23. Septbr., bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, pass. Dover 10. Oktbr., bestemt til Valencia. — Antwerpen. Müller, afgik fra St. Petersburg 12. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Castor, Madsen, afgik fra Algier 3. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Åbo 9. Oktbr., bestemt til Alicante. — Dagmar, Gade, afgik fra Lissabon 12. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Douro, Brabrand, afgik fra Memel 12. Oktbr., bestemt til Kbhvn. og Oporto. — Georgios I., Kihl, ankom til Kbhvn. 8. Oktbr., bestemt til St. Petersburg. — I. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Southampton 9. Oktbr., bestemt til Alicante. — Kiew, Rabe, afgik fra Kbhvn. 8. Oktbr., best. til Rouen og Bordeaux. — Kursk, Staal, afgik fra La Rochelle 11. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Leopold II, Kruse, ankom til Odessa 12. Oktbr. — Louisiana, Jensen, ankom til Rotterdam 10. Oktbr., bestemt til Cardiff og New-Orleans. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til St. Petersburg 26. Septbr., bestemt til Riga. — Nicolai II, Jespersen, ankom til St. Petersburg 29. Septbr., bestemt til Antwerpen. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Kbhvn 11. Oktbr., bestemt til Barcelona. — Omsk, Rasmussen, ankom til Antwerpen 6. Aktbr., bestemt til St. Petersburg. — Tejo, Fenger, ankom til St. Petersburg 10. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, ankom til St. Petersburg 6. Oktbr., bestemt til Dunkirk. — Vesuv, Norden, ankom til Denia 10. Oktbr., bestemt til Malaga og Cadiz. — Viking, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 10. Oktbr., bestemt til St. Petersburg. — Kentucky, Caroc, afgik fra Cardiff 28. Septbr., bestemt til New Orleans.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Libau 11. Oktbr., best. til Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 10. Oktbr., bestemt til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom til Antwerpen 9. Oktbr., bestemt til Riga. — Ceres, Corfitzon, ankom til Kbhvn. 11. Oktbr., bestemt til London. — Charkow, Fischer, ankom til Hull 11. Oktbr., bestemt til Aalborg. — Christian IX., Møllerup, ankom til Pillau 10. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Bay Schmidt, ankom til Trondhjem 11. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Constantin, Bloch, ankom til Kbhvn. 9. Oktbr., bestemt til Libau. — Frederik, Harboe, afgik fra Pillau 11. Oktbr., bestemt til Hull. — Georg. Petersen, ankom til London 9. Oktbr., bestemt til Newcastle. — Jolantha, Paaske, ankom til Stettin 9. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Kasan, Thomsen, ankom til London 11. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 26. Septbr., bestemt til Island. — Louise, Gøtsche, afgik fra Hull 10. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Minsk, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 12. Oktbr., bestemt til Manchester. — Morsø, Frisenette, ankom til Kbhvn. 10. Oktbr., bestemt til Danzig. — Moskov, Petersen, afgik fra Kbhvn. 9. Oktbr., bestemt til Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Riga 10. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Antwerpen. 10. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Havre 10. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Pregel, Egidiusen, ankom til Libau 9. Oktbr., bestemt til Hull. — Romny, Lind, ankom til Kbhvn. 11. Oktbr., bestemt til Libau. — Thyra, Ryder, afgik fra Leith 15. Septbr., best. til Island. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Reval 11. Okt., bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, Clausson Kaas, ankom til Antwerpen 11. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Maja, Jacobæus, ankom til Kbhvn. 8. Oktbr., bestemt til Hamburg. — Ella, Erichsen, ankom til Danzig 8. Oktbr., bestemt til Kbhvn.

Ficaria, I. V. Fenger, afgik fra Newcastle 13. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Kofod, afgik fra Odense 14. Oktbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 14. Oktbr., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 12. Oktbr., bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, J. Borries, afgik fra Newcastle 12. Oktbr., bestemt til Aalborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 12. Oktbr., best. til Odense. — Storebælt, J. P. Bay, afgik fra Nakskov 13. Oktbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 13. Okt., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, afgik fra St. Petersborg 1. Oktbr., ankom til Rotterdam 7. Oktober — Frode, Wrisberg, afgik fra Newcastle 2. Oktbr., ankom til Kronstadt 8. Oktbr. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Riga 3. Oktbr., ankom til Rouen 9. Oktbr. — Knud, Hansen, afgik fra Kjøbenhavn 8. Oktbr., ankom til Riga 11. Oktbr. — Svend, Holst, afgik fra Libau 1. Oktbr., ankom til Rotterdam 9. Oktbr. — Erik, Tofte, afgik fra Boness 29. Septbr., ankom til Libau 7. Oktbr. — Skjold, Jørgensen, afgik fra Grimsby 7. Oktbr. bestemt til Kronstadt. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Stettin 9. Oktbr., ankom til Riga 12. Oktbr. — Ragnar, Hveysel, afgik fra Riga 10. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Volmer, Riber, afgik fra Kronstadt 3. Oktbr., ankom til Riga 8. Oktbr. — Dan, Kraemer, afgik fra Blyth 6. Oktbr., ankom til Swinemünde 9. Oktbr. — Magnus, Lorentzen, afgik fra Ghent 10. Oktbr., ankom til Blyth 12. Oktbr. — Harald, Risøe, afgik fra Rouen 5. Oktbr., ankom til Swansea 7. Oktbr. — Olaf, Jørgensen, afgik fra Rouen 11. Oktbr., bestemt til Sunderland.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** P. Berg, Jørgensen, afgik fra Methil 12. Oktbr., bestemt til Kronstadt. — A. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra London 3. Oktbr., ankom til Shields 5. Oktbr. — Johan Siem, Løffler, afgik fra Rotterdam 6. Oktbr., bestemt til St. Petersborg. — H. Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Kronstadt 3. Oktbr., bestemt til Ghent. Russ, Chr. Jensen, afgik fra Kronstadt 10. Oktbr., bestemt til Rotterdam.

**Heimdal.** Anine, Møller, ankom til Aarhus 10. Oktbr. — Kamma, Jørgensen, ankom til Sunderland 10. Oktbr. — Martha, Knudsen, afgik fra Kramfors 10. Oktbr.

**Urania.** Eklipatika, Callesen, afgik fra Dunkirk 7. Okt., bestemt til Baltimore. — Sirius, Jensen, ankom til Havre 10. Oktbr. — Urania, Lund, ankom til Fredrikshavn 6. Okt. — Saturn, Hansen, afgik fra Kbhvn. 10. Okt. — Pallas, J. Christiansen, ankom til Tyne 8. Oktbr.

**Nordsøen.** Finland, Pii, ankom til Boulogne 5. Oktbr. — Skotland, Branth, afgik fra Windan 9. Oktbr., bestemt til Leith. — Tyskland, Møller, ankom til Windan 8. Oktbr.

**Bstersøen.** Yrsa, B. Larsen, afgik fra Kbhvn. 9. Oktbr., ankom til Hamburg 11. Oktbr. — Rita, A. P. Skov, afg. fra Hull 8. Oktbr., bestemt til Stockholm. — Patria, C. Andersen, afgik fra Dordrecht 7. Oktbr., bestemt til Riga. — Cimbria, L. Storm-Hansen, afgik fra Tyne 25. Septbr., ankom til Genua 8. Oktbr.

**Union.** Olga, P. J. Jørgensen, afgik fra Nakskov 10. Okt., ankom til Kbhvn. 11. Oktbr. — Anglia, Edw. E. Erichsen, afgik fra Neufahrwasser 9. Oktbr., ankom til Memel 10. Okt. — Scotia, H. Nielsen, afgik fra Kbhvn. 6. Oktbr., ankom til Kibau 8. Oktbr. — Frisia, N. N. Fisker, afgik fra Riga 1. Oktbr., ankom til Dordrecht 7. Oktbr. — Gallia, N. L. Nielsen, afgik fra Memel 8. Oktbr. bestemt til Rotterdam.

**Kjøbenhavn.** Jylland, H. Jensen, afgik fra Sunderland 7. Oktbr., ankom til Pillau 11. Oktbr. — Fyen, P. Hansen, afgik fra Kjøbenhavn 8. Oktbr., ankom til Libau 9. Oktbr. — Hafnia, H. E. Neergaard, afgik fra Ghent 6. Oktbr., ankom til Burntisland 8. Oktbr. — Russia, A. Rasmussen, afgik fra Grangemouth 7. Oktbr., ankom til Kbhvn 10. Oktbr. Carl Hecksher, A. G. Starck, afgik fra Kjøbenhavn 4. Okt. ankom til Skellefteå 8. Oktbr. — Dania, C. Troensegaard afgik fra Montreal 28. Septbr., ankom til Leith 12. Oktbr. — Normannia, A. Rasmussen, afgik fra Memel 5. Oktbr., ankom til Rotterdam 10. Oktbr.

**Danmark.** Rolf, Hahn, ankom til Kjøbenhavn 13. Okt. — Thorvaldsen, Pii, ankom til Rotterdam 7. Oktober. — Absalon, Predbjørn, ankom til Kbhvn. 13. Oktbr. — Ansgar, Larsen, ankom til Methil 10. Oktober. — J. N. Madvig, Olsen, passerede Reden den 12. Oktober paa Vejen til Dunckerque. — Hamlet, Reese, passerede Reden den 10. ds. paa Vejen til Westharteppool. — Helge, Matthiessen, ank. til Kronstadt 8. Oktoberr.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, afgik fra Methil 8. Oktober, ankom til Kiel 12. Oktober. — Agnete, Jensen, afgik fra Kiel 9. Oktober, ankom til Danzig 11. Oktober. — Hermia, Sørensen, afgik fra Grangemouth 11. Oktober, bestemt til Kbhvn. — Alice, Kraemer, ankom til Halmstad 13. Oktober. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Methil 12. Oktober, bestemt til Kiel. — Bornholm, Petersen, afgik fra Methil 9. Oktober, ankom til Kbhvn. 12. Okt. — Ajax, Brorsen, afgik fra Masnedund 7. Oktober. ank. til Libau 8. Oktober. — Göteborg, Madsen, afgik fra Norrköping 7. Oktober, bestemt til London. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Malmø 9. Oktober. — Nauta, Steen, afgik fra Grangemouth 10. Oktober, bestemt til Kiel. — Rønne, Hintze, ankom til Bodø 29. Septbr. — Marstrand, Lund, ankom til Stockholm 10. Oktober. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Bodø 28. Septbr.

**Dannebrog.** Amalienborg, Schultz, ankom til Sundsvall 11. Oktbr. — Christiansborg, Petersen, ankom til Honfleur 7. Oktbr. — Frederiksborg, Kühl, ankom til Kronstadt 5. Oktober. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Tormo 8. Oktober. — Rosenborg, Schultz, ankom til Trangund 10. Oktbr. — Uranienborg, Olsen, afgik fra

Kbhvn. 12. Oktbr. bestemt til Luleå. — Jomsborg, Schultz, afgik fra Dieppedalle 12. Oktbr., bestemt til Burntisland. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Helsingfors 6. Oktbr.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Jægersborg, Andersen, ankom til Blyth 12. Oktober. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Newcastle 11. Oktbr. — Skodsborg, Jensen, afgik fra Blyth 11. Oktbr., bestemt til Lübeck. — Guldberg, Schmidt, fgik fra Riga 13. Oktober, bestemt til Grimsby. — Tuborg, Hveissel, ankom til Dieppe 2. Oktbr.

**Thingvalla.** Amerika, Thomsen, afgik fra New-York 2. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Hekla, Laub, afgik fra Christianssand 24. Septbr., ankom til New-York 7. Oktober. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kbhvn. 9. Oktbr., ankom til Stettin 10. Oktober. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 8. Oktbr., bestemt til New-York.

## Sejlskibe.

**Fane, Nordby.** Vega, Pedersen, sejlet fra Macassar 16. Sept. til Hongkong. — Professor, Beck, sejlet fra Delagoa Bay 8. Sept. til New-Caladonien. — Claus, Hansen, pass. Beachy Head 3. Okt., ankom til Kjøbenhavn 10. Okt. fra St. Croix. — Dorana, Rødgaard, sejlet fra Porto Plata 15. Aug. til Cabarete. — Mary Jose, Andersen, pass. St. Cathrine 4. Okt. til Delagoa Bay. — H. Grohmann, Nielsen, ankom til Kbhvn. 9. Okt. fra London. — Havila, Thøgersen, sejlet fra Newcastle N. S. W. 8. Okt. til Taltal. — Emilie, Thomsen, prajet 16. Sept. paa 10° N. Br. 27° V. Lgd., fra Macassar til Amsterdam. — Alexandra, Nielsen, sejlet fra Corinto 7. Okt. til Falmouth.

**Fane, Sønderho.** Anna, Mortensen, ankom 4. Okt. til London fra Kotka. — Anna Jenssiae, Pedersen, pass. 3. Okt. Lizard vestg. — Eliza, Thomsen, pass. 5. Okt. Helsingør paa Rejse fra Hernøsand til Esbjerg. — Merida, Pedersen, pass. Helsingør, 8. Okt. paa Rejse fra Vasa til Southampton.

**Svendborg.** Laura, Fugelsang, ankom til London 5. Okt. — Fylla, Hansen, ank. til Dündee 5. Okt. — Brochenhuus Schack, Rasmussen, ankom til Flensborg 5. Okt. — Dannebrog, Thuro, ankom til Kings Lynn 5. Okt. — Adonis, Andersen, ankom til Wismar 5. Okt. — Ellen Kirstine, Petersen, ankom til Warnemünde 6. Okt. — Skjold, Larsen, ankom til Dunkerque 6. Okt. — Saga, Hansen, ankom til Wasa 6. Okt. — Fulvia, Nielsen, ankom til Schrabster 7. Okt. — Elise, Andreasen, ankom til Kings Lynn 7. Oktbr. — Roska, Møller, ankom til Lannion 7. Oktbr. — Martha, Christiansen, ankom til Little-Hampton 8. Okt. — Confidentuse, Mouritsen, ankom til Landskrona 9. Okt. — Neptunus, Jensen, ankom til Flensborg 10. Okt. — Christine, Rasmussen, ankom til Uleaborg 11. Okt. — Lilly, Rasmussen, ankom til Fecamp 10. Okt. — Hertha, Hansen, ankom til Göteborg 10. Okt. — Vega, Rasmussen, ankom paa Kbhvn.s Red 11. Okt. — Galathea, Bom, ankom til St. Vallery 9. Okt. — Kaspar, Hansen, ankom til Kronstadt 10. Okt. — Peter, Jørgensen, ankom til Libau 11. Okt. — Urda, Nielsen, ankom til Langesund 9. Okt.

**Marstal.** Niels Juel, Andreas Nielsen, pass. 8. Oktbr. Kjøbenhavn paa Rejse fra Paimpol (Frankrig) til Søderhamn i Ballast. — Solus, Bager, ankom 9. Oktbr. til Holbæk. — Hansigne, C. Clausen, ankom 7. Oktbr. til Udbyhøj paa Rejse fra Courselles til Randers med Oliekager. ank. 8. Okt. til Randers. — Thyra, P. Rasmussen, ankom 8. Oktbr. til Paimpool (Frankrig). — Hans, Folmer, er ankommen til Leith. — Juliane, Christensen, ankom 4. Oktbr. til Portmadoc. — Hebe, Fr. Clausen, ankom 25. Septbr. til St. Valery sur Somme. (Frankrig). — Cathrine, H. P. Rasmussen, ankom 2. Oktbr. til Assens. — Prøven, P. L. Schmidt, ankom 2. Oktbr. til Gefle. — Agent Petersen, J. Frederichsen passerede 5. Oktbr. Kjøbenhavn paa Rejse fra Gefle til Saint Brieux med Trælast. — Henriette, Emil Holm, ank. 10. Oktbr. til Holmesund. — Ceres, Claus H. Bager, ankom 1. Oktbr. til Breest. — Anna, Tønnesen, ankom 3. Oktbr. til Lissabon. — Martha, R. Albertsen, ankom 4. Oktbr. til Gravesend. — Sirius, R. A. Hansen, passerede 5. Oktbr. Kjøbenhavn paa Rejse fra Sundsvall til London med Trælast. — Fylla, Jørgen Christensen, passerede 6. Oktbr. Dragør paa Rejse fra Ørnskoldsvik til Antwerpen med Tjærelast. — Sylfid, Johs. Kromann, ankom 6. Oktbr. til Sundsvall. — Sylphe, Christensen, af Ommel, passerede 6. Oktbr. Dragør paa Rejse til Sanct Servan med Trælast. — Dorthæa, Christensen, ankom 7. Oktbr. til Brest. — Webers Minde, Madsen, ankom 7. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Johanne, I. Hansen, er 1. Oktbr. afsejlet fra Wasa bestemt til Newhaven. — Ellen, H. N. Olsen, ankom 4. Oktbr. til Skien.

**I. L. Schouboe jr.** Staalbarken Alexandra, er 7. Okt. afsejlet fra Corinto (Vestkysten af Nicaragua, C. A.) til Falmouth for Ordre.

**Rønne.** Immanuel, Mortensen, ankom til Kjøbenhavn 3. Okt. — Freja, Bech, ankom til Flensborg 3. Okt. — Hermod, Grønvald, ankom til Neufahrwasser 3. Okt. — Veset, Lund, ankom til Aberdeen 6. Okt. — Odin, Møller, ankom til Ystad 7. Okt. — Ansgar, Lerche, ankom paa Helsingør Red 7. Okt. — Charles, Nielsen, ankom til Grimsby 7. Okt. — Rolf, Jacobsen, ankom til Kjøbenhavn



8. Okt. — Ane Margrethe, Andersen, ankom til Gudhjem 8. Okt. — Ansgar, Lerche, ankom til Ystad 8. Okt. — Ernst, Jensen, ankom til Stettin 8. Okt. — Ane Cathrine, Hermansen, ankom til Kbhvn. 9. Okt. — Nestved, Larsen, ankom til Rügenwalde 8. Okt. — Amaranth, Kyhn, pass. Helsingør 9. Okt.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maulene 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. Jyllands V.-Kyst. Ringebjerger og Kjærgaarde** hvide, faste Fyr brænde fremtidig fra 15de Oktober til sidst i December og fra midt i Marts til 14de Juni.

**Farvandet Syd for Fyen. Taasinge** Ledefyr ere forstærkede. Lysevnen: 6 Kml.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverig. Bråviken.** Vraget af Damperen „Björviken“, der var sunket uden for Sandviken, er bortsprængt. Mindste Dybde over Vraget er 9 Fv.

**Finland. Ålands Øer.** Mellem Utö og Lohm ere følgende røde og hvide vexlende Fyr tændte:

**Utö** Ledefyr. Bagfyret er anbragt paa *Torfskär*, 3, Kml. N. for Utö Fyr. Det lyser fra S. 2° Ø. gennem S. til S. 18° V. Flammens Højde: 48 Fod. Det vises fra et hvidt Fyrhus. 59° 50' 33" N. Br. 21° 22' 0" Ø. Lgd. Forfyret er anbragt paa *Knifskär*, 2, Kml. N. for Utö Fyr. Det lyser fra S. 1° Ø. gennem S. til S. 34° V., og svagt fra S. 34° V. gennem V. til N. 1° V. Flammens Højde: 20 Fod. Det vises fra et hvidt Fyrhus. 59° 49' 8" N. Br. 21° 21' 31" Ø. Lgd.

Baaken paa *Knifskär* er borttagen.

Holdte overet lede Fyrene fra Søen til i Nærheden af *Knifskär*, som man gaaer V. om indtil *Bokulla* Ledefyr komme overet.

**Bokulla** Ledefyr. Bagfyret er anbragt paa *Bokulla* NV.-Ende, 3, Kml. NØ. for Utö Fyr. Det lyser fra S. 65° V. til S. 85° V. og svagt fra S. 15° Ø. gennem S. til S. 65° V. samt fra S. 85° V. gennem V. til N. 15° V. Flammens Højde: 38 Fod. Fyret vises fra en rød Bygning. 59° 50' 6" N. Br. 21° 25' 25" Ø. Lgd. Forfyret er anbragt paa *Svartgrund*, 3 Kml. N. t. Ø. for Utö Fyr. Det lyser fra S. 56° V. til S. 86° V., og fra N. 4° Ø. til N. 34° Ø., og svagt fra S. 86° V. gennem V. og N. til N. 4° Ø. Flammens Højde: 23 Fod. Det vises fra en rød Bygning. 59° 49' 46" N. Br. 21° 23' 15" Ø. Lgd.

Holdte overet lede Fyrene fra *Knifskär* til tæt ved Forfyret, hvorfra styres paa *Vidskär* Fyr.

**Vidskär** Fyr er anbragt paa Øens ØSØ.-Spids. Det lyser fra S. 36° V. til S. 6° V. og fra N. 43° Ø. til N. 48° Ø. og svagt fra S. 6° V. gennem S. og Ø. til N. 48° Ø. Flammens Højde: 36 Fod. Fyret vises fra en hvid Bygning. 59° 54' 30" N. Br. 21° 28' 7" Ø. Lgd.

Den NØ.-lige Varde paa *Vidskär* er borttagen.

Naar man kommer tæt til Fyret styres paa *Snökubb* Fyr. **Snökubb** Fyr er anbragt paa *Snökubb*, 1, Kml. NØ. for *Vidskär* Fyr. Det lyser fra S. 30° V. til S. 60° V. og fra N. 25° Ø. til N. 55° Ø. og svagt fra S. 60° V. gennem V. og N. til N. 25° Ø. Flammens Højde: 24 Fod. Det vises fra en hvid Bygning. 59° 55' 43" N. Br. 21° 30' 23" Ø. Lgd.

Man skal gaa tæt V. om Fyret og i c. 1 Kml. Afstand bringe det overet med *Vidskär* Fyr, hvorfra der styres paa *Ingolskär* Fyr.

**Ingolskär** Fyr paa Øens V.-Side, 1 Kml. NV. for *Aspö*. Det lyser fra S. 40° V. til S. 70° V. og fra N. 5° V. gennem N. til N. 35° Ø., og svagt fra S. 70° V. gennem V. til N. 5° V. Flammens Højde: 20 Fod. Det vises fra en hvid Bygning. 59° 57' 55" N. Br. 21° 34' 30" Ø. Lgd.

**Märkallen** Klokketønde er paa Grund af Havari midlertidig inddragen.

**Finske Bugt. Helsingfors Distrikt. Pellinge—Våtskär** Ø. for 12 Fods Grunden *Boe*, som ligger 1,2 Kml. N. 3° Ø. fra *Sondarö* N.-Pynt paa 60° 17' 58" N. Br. 26° 2' 22" Ø. Lgd., er i 16 Fod Vand udsat en Stage, hvid foroven, rød forneden, med en opadvendt over en nedadvendt rød Kost.

S. for 12 Fods Grunden *Lökudds Vestra*, som ligger 2,3 Kml. S. 84° V. fra Pynten *Märåudd*, paa 60° 18' 17" N. Br. 26° 2' 28" Ø. Lgd., er i 17 Fod Vand udsat en rød Stage med rød Kost.

S. for Revet *Lökudds Östra*, som strækker sig ud fra *Lökudden*, er i 16 Fod Vand udsat en rød Stage med rød Kost. 60° 18' 18" N. Br. 26° 2' 36" Ø. Lgd.

S. for 7 Fods Grunden *Nordström*, som ligger 2 Kbl. N. 46° V. fra Øeu *Våtskär* NV.-Spids, paa 60° 18' 42" N. Br.

26° 5' 36" Ø. Lgd., er i 17 Fod Vand udsat en rød Stage med rød Kost.

**Lovisa.** Ø. for 20 Fods Grunden *Valkaörn*, som ligger 1,2 Kml. N. 24° V. fra *Svartholm* N.-Spids paa 60° 23' 56" N. Br. 26° 17' 59" Ø. Lgd., er i 29 Fod Vand udsat en Stage, hvid foroven, rød forneden, med en opadvendt over en nedadvendt rød Kost.

V. for 17 Fods Grunden *Keoula*, som ligger 8, Kbl. N. 20° V. fra *Svartholm* NV.-Spids paa 60° 23' 37" N. Br. 26° 18' 19" Ø. Lgd., er i 26 Fod Vand udsat en Stage, sort foroven, hvid forneden, med en nedadvendt over en opadvendt rød Kost.

V. for 19 Fods Grunden *Mackenzie*, som ligger 7, Kbl. N. 21° V. fra *Svartholm* NV.-Spids paa 60° 23' 32" N. Br. 26° 18' 22" Ø. Lgd., er i 29 Fod Vand udsat en Stage, sort foroven, hvid forneden, med en nedadvendt over en opadvendt rød Kost.

**Wiborg Distrikt.** 18 Fods Grunden *Jalkamatala*, som ligger 3, Kml. N. 15° V. fra Pynt *Alvatinemi*, paa 60° 31' 37" N. Br. 23° 25' 33" Ø. Lgd., er afmærket med to Stager, hvide foroven, røde forneden, hver med en opadvendt over en nedadvendt rød Kost. Den N.-lige staar i 29 Fod Vand 0,5 Kbl. N. for det Grundeste, den S.-lige 1 Kbl. S. 40° Ø. for det Grundeste.

**Tyskland.** Møllen, der stod i Nærheden af *Pillau* Fyrtaarn, er brændt.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverig. Nord Koster V. Grisbådan** er nu afmærket med: En Stage med nedadvendt Kost paa 58° 54' 54" N. Br. 10° 50' 0" Ø. Lgd.

En Stage med to Koste paa 58° 54' 20" N. Br. 10° 51' 6" Ø. Lgd.

En Stage med Kost paa 58° 55' 12" N. Br. 10° 52' 48" Ø. Lgd.

En Stage paa 58° 55' 34" N. Br. 10° 53' 38" Ø. Lgd.

Den S.-lige *Skjöttegrund* er afmærket med en Stage med Ballon. 58° 56' 2" N. Br. 10° 50' 10" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Norge. Sands. Spafoten** Varde er flyttet til Boen 1/3 Kbl. SV. t. S. hen. Paa Vardens Plads er opsat en Jærnsøjle. 60° 56' 45" N. Br. 4° 57' 30" Ø. Lgd.

**Tyskland.** I *Neuen Weser* er sort Tønde Nr. 1 flyttet og ligger nu i 35 Fod Vand. 53° 52' 14" N. Br. 7° 58' 16" Ø. Lgd.

I *Allen Weser* er rød Stumptønde A flyttet og ligger nu i 35 Fod Vand. 53° 53' 14" N. Br. 8° 3' 11" Ø. Lgd.

I *Allen Weser* NØ.-lige Udmunding er der nu kun 14 Fod Vand, Lavvande.

**Jade.** Baaken paa Ø.-Kanten af *Wangeroog* tæt ved *Blauen Balje* skal borttages og en ny Baake opføres c. 400 Alen S. 5° Ø. fra den.

**Holland.** I *Zeegat van Terschelling* er Vinterafmærkningen begyndt. Samtidig ombyttes i *Vlie* den røde Kugletønde med Trekant, med en rød Vager med Trekant og Stumptønde Nr. 1 med afkortet Kegle, med en sort Vager med afkortet Kegle. I *Blauwe Slenk* ombyttes Stumptønde Nr. 2a med en sort Vager med afkortet Kegle.

**Zuiderzøe. Marken NØ.** Et Fartøj er sunket i 9 Fod Vand 1,6 Kml. NØ. t. N. fra *Marken* Fyrtaarn. 52° 28' 40" N. Br. 5° 8' 2" Ø. Lgd.

Vraget er afmærket med en Vragtønde og om Natten vises de sædvanlige Lanterner.

**Zeegat van Texel.** I *Texelstroom* er Flaaden, som benyttes ved Skydeøvelserne, inddragen.

I *Nieuwe Rotterdamschen Waterweg* er Spidstønde Nr. 7 b inddragen. 51° 57' 49" N. Br. 4° 8' 44" Ø. Lgd.

I *Zuiden* er der nu 20 Fod, i *Hoorn* 21 1/2 Fod og i Farvandet langs *Rozenburg* 21 Fod.

**Zeegat van Goeree.** I *Vuille* eller *Hitsertsche Gat* er Stumptønde Nr. 1 inddragen. En Stumptønde, mærket „Bn. G.“ er i 17 Fod Vand udlagt paa 51° 46' 45" N. Br. 4° 12' 47" Ø. Lgd.

I *Bieningen* er den rød og sort vandret sribede Lystønde, mærket „Bn. G.“, flyttet. Den ligger nu i 22 Fod Vand. 51° 46' 25" N. Br. 4° 13' 29" Ø. Lgd.

Fyrskibet „*Nord-Hinder*“ er flyttet tilbage til sin tidligere Plads. 51° 36' 40" N. Br. 2° 34' 30" Ø. Lgd.

### Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**Frankrig. Bale de Seine.** Klokketønden ved Vraget af „*Cubana*“, uden for *Port-en-Bessin*, er ombyttet med en hvid Spirtønde. 49° 31' 57" N. Br. 0° 47' 17" V. Lgd.

Ved *Saint Malo* ligge følgende Tønder saaledes:

Den sorte Klokketønde *Buharat*. 48° 40' 15" N. Br. 2° 7' 8" V. Lgd.

Den røde Spidstønde *Boujaron*. 48° 40' 11" N. Br. 2° 6' 2" V. Lgd.

Den røde Spidstønde *Traversainc*. 48° 40' 4" N. Br. 2° 4' 53" V. Lgd.

England. Fyrskibet „Owers“ ØNB. Vraget af „Concha“, der laa sunket c. 8 Kml. N. 74° Ø. fra Fyrskibet „Owers“, er uskadeliggjort.

Wight N.-Kyst. Omtrent den 1ste December 1897 tændes paa *Egypt Point*, c. 1,300 Alen N. 81° V. for *Trinity Church* i *Coves*, et hvidt Blinkfy, der hver 10 Sekunder viser Et-Blink; Blink 3 S., Mørke 7 S. Flammens Højde: 24 Fod. Det lyser fra S. 87° Ø. gennem Ø. N. og V. til S. 65° V. Fyret vises fra en hvid, 23 Fod høj Pæl. 50° 45' 58" N. Br. 1° 18' 48" V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Den 17de Oktober 1897 slukkes *Penmarc'h* hvide Blinkfy og *Eckmühl* hvide, elektriske Lynfy, der hver 5 Sekunder viser Et-Lyn tændes i det nye Fyrtaarn 200 Alen N. 76° Ø. fra det gamle. Flammens Højde: 191 Fod. Lysevnen: 49 Kml.

Taagesignal gives med Sirene fra Fyrtaarnets Galleri hver 1½ Minut afvekslende Et-Stød og To-Stød.

Gironde. *Talais* Fyrskib er midlertidig ombyttet med en rød og sort vandret stribet Ponton, der viser samme Fyr som Fyrskibet.

I *Pertuis d'Antioche* ere to sorte Spidstønder udlagte: Den V-lige ligger N. 57° Ø. fra *Chassiron* Fyr og N. 36° V. fra Fort *Boyard*. 46° 5' 30" N. Br. 1° 18' 35" V. Lgd. Den Ø-lige ligger N. 71° Ø. fra *Chassiron* Fyr og N. 31° V. fra Fort *Boyard*. 46° 44' N. Br. 1° 16' 50" V. Lgd.

Tønderne skulle ligge ude i nogle Maaneder.

Foreneede Stater i Nord-Amerika. *New Jersey*. Løbet over Barren ved *Great Egg Harbor* har forandret sig. Den sort og hvid lodret stribede Stumptønde uden for Indløbet er derfor flyttet og ligger nu i 23 Fod Vand, fra *Great Egg* Rednings-Station i S. 8° V. og fra *Ocean City* Rednings-Station i S. 77° Ø.

North Carolina. *Cape Hatteras*. Fyrskibet „*Diamond Shoal*“ skal ligge i 30 Fv. Vand, 5½ Kml. fra Ø.-Pynten af *Outer Diamond Shoal*, fra *Cape Hatteras* Hovedfy i S. 43° Ø. 35° 4' 45" N. Br. 75° 19' 20" V. Lgd.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. *Almeria*. Et Vrag ligger sunket i 3½ Fv. Vand inden for Molerne ved *Almeria*, 4 Kbl. SSØ. fra *Citadel Pillar*. 36° 49' 55" N. Br. 2° 28' 10" V. Lgd.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Foreneede Stater i Nord-Amerika. *Texas*. Omtrent den 1ste Oktober 1897 tændes ved *Galveston* Indløb et hvidt, fast Fyr tæt N. for den N-lige Dæmning, 4 Kml. S. 74½ Ø. fra *Bolivar Point* Fyr. Flammens Højde: 40 Fod. Fyret vises fra en rød, firkantet, pyramideformet Træbaake og lyser Horizonten rundt. 29° 20' 56" N. Br. 94° 41' 36" V. Lgd.

### Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. *Rio Mossoro*. Fyret paa Pynt *Upanema* er et hvidt, fast Fyr med Et-Blus hver 15 Sekunder. Flammens Højde: 44 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Det vises fra en Jærnsøjle. 4° 56' 24" S. Br. 37° 4' 53" V. Lgd.

## Kjøbenhavns Børskurs d. 13. Oktb. 1897.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk.....	101 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	101	101 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Thingvalla.....		7 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Danmark.....	86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	87
Norden.....		114 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	115 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Kjøbenhavn.....	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95
Carl.....	57 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	58	57 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog.....		106 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	108
Skjold.....	76 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	76 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	76 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Helsingørs Dampsk.....		—	—
Østersøen.....		—	—
Nordsøen.....	75	75	77
Torm.....		88	97
Foren. Bugser-Selsk.....	88	86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	90
Dansk-russisk Dampsk.....		—	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk.....		—	—
5% — — — — —		—	—
5% Thingvalla 1880.....		—	—
5% — — — — — 1894.....		—	—
5% Norden.....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats.....		—	—
3½% uopsig. Stats.....		100 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	101
3½% Husejer Kreditk.....		98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	95
3½% Kbhvns Kreditf.....		93	93 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.....		95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	96
4% — — — — — 6 — — — — —		96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3½% Landkreditk. 3 — — — — —		94	96
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....	150 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	150 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	150 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Privatbank.....	123 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	123	123 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank.....		127	129
Handelsbank.....		124	124 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain.....	91	91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jernsk.....		101	102
Sukkerfabr.....		91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	91 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier.....		109 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	110

### Vekselkurser.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	89.05	88.85
London.....	18.12	18.09
Paris.....	72.05	—
Amsterdam.....	150.15	—

### Notering paa Berlins Børs d. 12. Oktbr. 1897.

Russiske Noter.....	216.45
4% Russiske Consols.....	103.25
4½% — — — — — Boden Kredit.....	105.00
6% Mexikanske.....	94.80
5% Rumænske Stats.....	101.40
4% — — — — — 1890.....	91.60

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 82,000, „Thingvalla“ 2,000, „Danmark“ 10,000, „Norden“ 6,000, „Kjøbenhavn“ 14,000, „Carl“ 20,000, „Dannebrog“ 26,000, „Skjold“ 28,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden 16.

## Ludvig Lund.

Mekanisk og elektroteknisk Etablissement.

Enerepræsentant

for Elektricitäts-Aktiengesellschaft

vorm. Schuckert & Co.

Autoriseret Installatør af elektriske Belysnings- og Kraftoverdragningsanlæg. Elektromotorer og Dynamoer. Elektriske Elevatorer, Hejseapparater og Ventilatorer. Galvanoplastiske Anlæg.

St. Regnegade 26. Kjøbenhavn K. Telefon Nr. 991

## C. P. Lauritzen & Co.,

Etablissement for

UNIFORMER, UNIFORMEFFEKTER og ORDENSBAAND,

samt de nye, af Krigsministeriet approberede, vandtætte Officers-Havelocks, saavel som for alt civilt Skråderarbejde.

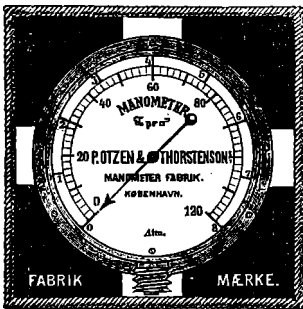
Vesterbrogade Nr. 30. Kjøbenhavn V.

**C. HANSEN,**  
GIØRTLER OG METALSTØBER,  
84 PILESTRÆDE 84.  
Specialitet:  
**SKIBSARBEJDE.**

Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.  
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

**Mahogni, Nøddetræ,  
Teaktræ, Whitewood**  
samt andre fremmede saa vel som  
danse TRESORTER forehendes i  
stort Udvalg i tørre Varer.  
M. H. Krause,  
Kjøbenhavn, Niels Ebbesenvej 6. V.  
Telefon 3205.

**P. Otzen & Thorstenson.**  
Manometre, Vacuumetre, Tællemaskiner.  
Reparationer udføres.



Enforhandler af Vulcaniseret Fiber  
til Pumpeklapper etc.  
Lager af Material og elektriske Artikler.  
Gothersgade 24.

**Metalspejlapparater,  
Havnefyr & Lanterner.**  
Fabrik:  
Læderstræde Nr. 9,  
Kjøbenhavn.  
Telefon Nr. 3681.  
**G. W. Frydenlund & Søn.**

**Skræderetablissement,**  
— 9, Rosenborggade 9, —  
anbefaler Uniformer for Sejskibs-  
og Dampskibs-Marinen.  
P. JENSEN, Skrådermester.

Sølvmedaille Stockholm 1897



for gode Kompasser.

**Frits Ortmann,**  
Overretssagfører  
Amagertorv 16. Tel. 3225.

**Hotel Toldboden,**  
Toldbodvejen 40.  
anbefaler sin hyggelige Café & Res-  
taurantsamt sine ny monterede Værel-  
ser i et æret Publikums velvillige Erin-  
dring.  
Erbødigt  
Daniel Rasmussen.

Bekendtgørelse  
fra  
**Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.**

Overensstemmende med Lotteriets Plan for den nu paa-  
begyndende 22de Serie, vil der paa de, gennem alle 6 Træk-  
ninger i Spil værende 100,000 Lodder blive fordelt et Antal af  
ialt:

**52,000 Gevinster**

saaledes, at gennemsnitlig ikke alene Halvdelen af samtlige Lodder,  
men yderligere 2,000 Stkr. derover faar Gevinst i Seriens Løb, medens  
et større Antal Lodder i tvende forskellige Rækkefølger efter en  
stedse stigende Skala erholde Gevinst i hver Trækning, hvorom saa-  
velsom om den øvrige Gevinstfordeling, det nærmere erfares af  
den med Bladene omdelte Lotteriplan. hvoraf her aftrykkes:

**Gevinstfordelingen til 1ste Trækning.**

1. Præmiegevinsttrække.		Hovedgevinsttrække.		2. Præmiegevinsttrække.	
1 Gevinst paa	460 Kr.	1 Gevinst paa	900 Kr.	1 Gevinst paa	460 Kr.
1	300 -	1	600 -	1	300 -
2	150 -	2	300 -	2	150 -
25	100 -	25	200 -	25	100 -
50	50 -	50	100 -	50	60 -
62	25 -	62	50 -	62	25 -
100	10 -	100	20 -	100	10 -
959	8 -	956	10 -	959	8 -

Desuden 150 Ekstragevinster à 10 Kr.

Ialt: 3,750 Gevinster,

I denne Trækning vil henholdsvis mindst 100 og 50 Nummere i  
Rækkefølge faa Gevinst.

Lødsedler til Trækningen, der finder Sted den 20de Oktober,  
sælges, saalænge Forraad haves, à 1 Kr. Stykket hos Lotteriets  
autoriserede Kollektører og i Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19,  
hvorfra Planen paa Forlangende udleveres gratis.

**Nyt Skib til Salg.**

En under Bygning værende Jagtskonnert, ca. 54 Register-  
tons, bygges til højeste Klasse Fransk Veritas — bliver  
færdig til Foraaret — er til Salg ved

**Christensen & Co.,**  
Mæglere, Svendborg.

Lørdag den 16de Oktober 1897 Kl. 11. Form. bliver ved  
offentlig Auktion, der afholdes paa Orlogsværftet, bortsolgt:  
1200 Pd. Tovværk, 1400 Pd. Spild af Tov, 250 Pd. Zink,  
100 Pd. Kobber, 900 Pd. malet Sejldug, 22,500 Pd. Staalaffald.  
16,000 Pd. gl. Jærn, 1 Dykkerdragt, 60 Sejldugsslanger. 35 Lan-  
terner, 4 Kakkelovne, 1 Fartøj m. m. Desuden:

1,995 Pd. Korkaffald.  
12,000 Pd. Metal-Kedelrør.  
34 Vinfustager.  
101 Heltønder.

Sagerne paavises Onsdag den 13de Oktober og følgende  
Søgnedage fra Kl. 10—2 i Magasinet for kasseret Gods, hvor  
Kataloger til den Tid udleveres.  
Orlogsværftet, den 9de Oktober 1897.

Flensborgs  
**Skibbygning Selskab**

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler  
særdeles hurtigt og billigt.  
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

**Fanø praktiske Sømændsskole.**

Saa vel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver  
Tid. Nærmere Oplysninger ved

**P. H. Clausen,**  
Nordby, Fanø.

**DENTIN** er en Tand-  
plombe; nogle faa  
Draaber i den hule  
Tand hin-  
drer Luftens Adgang og stiller  
derved de heftigste

**Tandsmærter.**  
9, Kronprinsensgades nye  
Materialhandel.  
CHR. V. MENDE, cand. pharm.

**DANCHELLS  
FABRIKER.  
LINOLEUM.  
VOXDUG.**



Anker-Mærke

Enendsalg i Danmark for  
**DELMEHORSTER  
LINOLEUMFABRIK.**  
Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:  
Pilestræde 13 Matthæusg. 5.  
Telefon 545. Telefon 2680.  
Kjøbenhavn.

**Husk** **MONTYS**

**FOTOGRAFISKE ATELIER,**  
St. Kongensgade 21  
(tæt ved Kongens Nytorv).

Billigste Priser.  
Fineste Udførelse.

Aabent hver Dag, ogsaa Helligdage.



**JUL. TYBRING'S**  
FRIMÆRKEFORRETNING,  
KLOSTERSTRÆDE 6,  
KJØBENHAVN K.

Prisliste 1897 gratis og franko.



**Budtz Møllers Eftf.,**  
AMAGERTORV 22,  
KJØBENHAVN K.

**Dr. med. Goldschmidt,**  
Klinik for  
Hud- og Kønssygdomme.  
Hovedvagtsgade 8, 1. Sal.  
Kl. 12—1 og 7—8.

# Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparationer af Jærn- og Staal-, Damp- og Sejlskibe. Maskiner, Kedler og lignende Arbejder. Værftet har 2 Tørdokker for Skibe af resp: 340 og 380 engl. Fods Længder samt Patentophalingsbedding for Skibe af indtil 800 Tons Egenvægt.

**Agentur**  
for udenlandske  
Søassurance-  
Selskaber.

Søforsikringselskabet  
**ØRESUND,**  
MALMØ,  
tegner Forsikringer ved  
**BERGH & OWEN,**  
Kjøbenhavn K.,  
Holmens Kanal 20.  
Telefon 97.  
Telegram-Adr. „Tonny“.

**W<sup>m</sup>. R. SCHOU.**  
31. HAVNEGADE.  
KJØBENHAVN K.  
Telegramadresse: Rigstelefon:  
Willschou. Nr. 3876.  
GENERALAGENT for  
„POMERANIA“,  
See- und Fluss-Versicherungs  
Gesellschaft i Stettin.

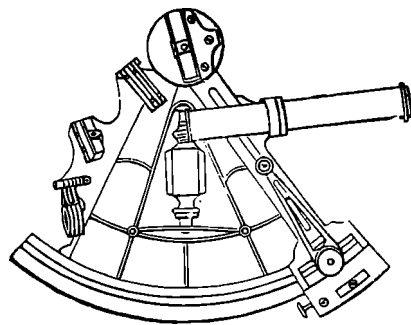
**Bjerre & Rømer,**  
Skibsmæglere.  
Agenter for  
Kullens Enskilda Assurans-  
Förening.

**Lange & Møllers**  
Bødkerværksted  
i  
Kjøbenhavns Frihavn  
anbefaler sig med alt i  
Udearbejde samt alt færdgt.  
Bødkerarbejde for Export  
Alt Arbejde udføres af solide  
og øvede Folk.

**Læge H. C. Lund,**  
Hud- og Kønssygdomme.  
Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg.  
gennem Porten. Tr. 10-11, 7-8  
Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

## LANDMANDSBANKEN

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



Kikkerter,  
Compas,  
Sextanter,  
Skibsuhrer,  
Lommeuhrer,  
Barometre.  
Laurits Kirkeby,  
Laxegade 26  
Etableret 1841.

**Ny Carlsberg Øl.**  
Bryggeriets Aftapning.  
Produktets naturlige Holdbarhed gør det  
særligt egnet til Forsendelse.  
Kontor: Pileallé 5.  
Depôt: Toldbodgade 14.

**Holm & Collerup,**  
Skibssmedie og Maskinfabrikker,  
Christianshavns Kanal Nr. 6, C.  
forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom  
og Frihavnen, Ø.  
Jærnskibs- og Maskinreparationer  
udføres solidt, hurtigt og billigt.

Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.  
**C. W. Obel's**  
Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.  
Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:  
Frederiksberggade Nr. 1.  
Telefon 3669.

Anti-magnetiske  
Ankergangs  
Lomme-Uhre  
fra 20 Kr.  
Halv-Chronometere  
fra 50 Kr.  
Marinekikkerter og  
Barometere.  
Alle Reparationer udføres.  
**Palle Sørensen,**  
6, Sølvtorvet 6.

**HAVANNA-  
CIGARER.**  
\*\*  
**Vilh. Sunnert**  
\*\*  
11  
BREDGADE 11.

**Café van Zandt,**  
St. Annæ Plads 6,  
Hjørnet af Strandstræde,  
Kjøbenhavn,  
anbefaler sin Restaurant fran-  
cais med alle Aarets  
Specialiteter.  
**H. J. Pedersen.**

**P. A. Freilev,**  
Ølaftapningsanstalt,  
Pilestræde 18, Kjøbenhavn K,  
prisbelønnet Nakskov, Slagelse  
og senest Malmø 1896  
for god Aftapning,  
anbefaler Gl. Carlsberg Lagerøl, Pils-  
nerøl, Porter samt alle øvrige Øl-  
sorter. — Telefon 279.

**O. Larsen,**  
Kunstfyrværker & Illuminator,  
Eriksgade 7, Stuen,  
Kjøbenhavn V,  
anbefaler sig med Skibs-Signal,  
Lys, Raketter og Kanonslag,  
Festfyrværkerier og  
Illuminationer.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre  
20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil  
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.  
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Steder.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**  
I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

### AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitline à 45 mm Bredde 25 Øre.  
De øvrige Sider — — — — — 20 —  
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 TORSDAG.

Nr. 42.

Kjøbenhavn, torsdag den 21. Oktbr. 1897.

4. Aarg.

**INDHOLD:** Om Skibsmeldinger fra norske og danske Signalstationer. — Fra Rigsdagen. (Skibsmaals Anerkendelse i Rusland. Krydstoldvæsenet). — Danske Styrmand paa danske Skibe. — Dansk Arbejderbank. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

DANISH  
Pure Condensed Milk.  
The **MILKY-WAY** Brand.  
In Taste & Colour like new Milk.  
Highest Medical References.



\* NEW INVENTION \*  
The Danish Milk Condensing Co.  
Factories & Head Office 8 Vestergade,  
COPENHAGEN.  
Telegr. Adr.: Anglodane. Code ABC

Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Efft.,  
St. Annæ Plads 19 & 21.

Aut. Forhyringsagenter,  
Kjøbenhavn.  
F. Jepsen, Nyhavn 23.  
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.  
A. C. Grell, Toldbodg. 16.

## Forlang altid Otto Mønsted's Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

**Holdbar**

**Fortrinlig Kvalitet**

**Smørfarvet**

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne  
ved Henvendelse til Fabriken

**SOUTHALL**

near LONDON.

## Prima røgede Skinker.

Store Partier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker  
40—60 Øre pr. Pd. efter Størrelse samt alle Slags prima  
ferske, saltede og røgede Victualievarer anbefales til  
**meget lave Priser.**

**Højbroplads 12** ved Gammelstrand.  
Videreförhandling: S. JOHANNESSON, Hauserpl. 32.

**Overretssagfører J. WESTENGAARD,**  
Vestervoldgade 2, Kjøbenhavn V. Telefon 3424.

Prima Svinefedt.

Prima Spegepølse.

Som Repræsentant for forskellige 1ste Klases Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe, Varer og Fragt** til billige faste Præmier. **Subagenter** antages i forskellige Provinsbyer.

**Alfred Christensen,**  
Assurance-Afdeling,  
Amaliegade 24.

**EMIL SCHIOTT,**  
Glas- & Porcellæns-  
Forretning.

51 **STORE KONGENSGADE** 51  
KJØBENHAVN K.

Telefon 4522.

Glas og Porcellæn udlejes.

**AXEL E. AAMODT.**  
18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.  
Lager af Papir og Konvolutter  
fra danske og fremmede  
Fabrikker.

Teaktræ

AKTIESELSKABET  
**DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI**  
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.  
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.

**TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.**

Den anerkendte  
**Originale Rahtjens Composition**  
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos  
**Martin Nisson.**  
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

**J. Brinchs**  
Herreekviperingsforretning  
St. Annaplads 14.  
Uniformer og civile Klædninger.

**J. H. Fechtenburg & Co.,**  
St. Thomas,  
anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering  
henhørende.

**YOCARINI** CIGARETTE 100 Stk. 2 Kr. Verdensberømt  
TOBAKKEN pr. Pd. 5 Kr. og billig.  
kun ægte Vilh. Jørgensen. Østergade 61. en gros

**Norsk MARGARINE** fra **Aug. Pellerin fils & Co.** i Christiania  
faas hos D'Herrer Handlende og fra Agenturet **Ladegaardsvej 13.**

# HAMBURG

## PRIMA BUNKER-KUL.

### BD BLUMENFELD.

#### HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:

FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d</sup>.

eneste Fabrikanter af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier

samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Hoved-Depôt for Continentet: **Hamburg:**

Alte Gröningerstrasse 12<sup>1</sup>.

Telegr.-Adr.: Dicotto. Telephon: 3999.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Kjøbenhavn. Nørrebrogade 18 A.<sup>2</sup> N.

## EMIL G. v. HØVELING. HAMBURG.

(TELEGR.-ADR.: COMPOST.)

### PATENTFARVE

for Skibsbunde og Jærkonstruktioner imod Rust og imod Bevoksning. Leverandør til mange af de største Damp- og Sejlskibsrederier, Ene-Leverandør til den kejserlige tyske Marine.

NB. For Træskibsbunde særlig virksom Patentfarve imod Bevoksning og imod Orm, strygefærdig til umiddelbar Brug.

Agenter og Lagre i: Bergen, Bremerhavn, Elsfleth, Flensburg, Stettin, Rotterdam, Antwerpen, Dünkirchen, Genua etc.

Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:

Kapt. CARL HAVE MANN, Kjøbenhavn, Amaliegade 31.

I England under Firma British Antifouling Composition and Paint Company Ld. 32 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik i Barking ved London.

Agenter og Lagre i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull, Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama, Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney, Mauritius etc.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon 287.

### DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

## KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

## ASSURANCE & HAVARISAGER.

## EM. Z. SVITZER'

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1833.

Telegraphic address "SVITZER".

Agents for  
Great Britain.

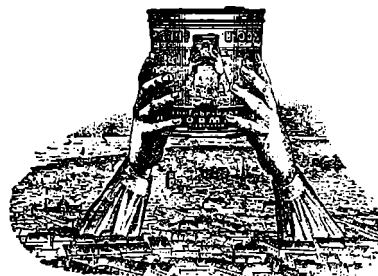
O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/Tyne.  
telegraphic address: "Jürgenson".

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill.  
telegraphic address: "HöbdeU".

The company maintains stations at the following ports, where a salvage boat will be stationed, always ready to leave at short notice.

COPENHAGEN	.....	"SVITZER".
KASTRUP	.....	"HØYER".
ELSINORE	.....	"SWITZERGOTTLIEB".
KORSØR	.....	"JÜRGENSEN".
ALBUEN (LAALAND)	.....	"GUNNERSEN".
FREDERIKSHAVN	.....	"SVITZERLUND".
GOTHENBURG (SWEDEN)	.....	"ELFVERSSON".
GREIFSWALD (GERMANY)	.....	"SPRUTH".

The company's boat "Em. Z. Svitzer" — in conjunction with the boats belonging to the Northern Salvage Company of Hamburg, vis s/s "Berthilde", s/s "Berger Wilhelm" and s/s "Neva" — operates in the Mediterranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).



VARE-MÆRKE.

## A. FORMANN.

KJØBENHAVN K.

TELEFON 216.

Højeste Udmærkelse i Stockholm 1897.

Noget nyt og enestaaende!

!! Forsøg !!

## A. Formanns Blodbudding

(i hermetiske Daaser)

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig, kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret. Den faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark.

## Patent Elastisk Cement

for Dampkedler etc.

Den beskytter fuldstændig imod Fortøring. Bevirker en stor Besparelse af Kedelreparationer.

Leveres i Fustager paa ca. 125 Pd. fra mit Lager,

26, Pederskramsgade.

C. F. Schlüter.

## HOLGER J. NIELSEN.

Lager af Værktøj, Metal & Isenkram for Metal- og Jærindustrien.

STUDIESTRÆDE 14.

Telefon 2597.

## Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

## A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

## Nienstædt & Co.

(Kunstindustri-Museum):

Lager af amerik., engelske, franske og tyske Værktøjmaskiner. Værktøj, File, engl., svensk og tysk Staal. File ophugges.

## Om Skibsmeldinger fra norske og danske Signalstationer.

Jeg indsendte i Febr. 1894 til „N. S.“ en Artikel, hvori jeg forespurgte om, hvorledes det forholdt sig med Hensyn til at blive rapporteret fra Norges Signalstationer, naar man der ved Forbisejling højste sine Kendingssignaler m. m. I sit Svar derpaa udtalte Redaktionen sin Tilfredshed med, at jeg havde bragt Spørgsmaalet frem, da Offentliggørelsen af Meldinger om forbisejlende Skibe, der vise Kendingssignaler, fra nævnte Stationer efter Redaktionens Mening foregik paa meget uhensigtsmæssig Maade, idet kun de Steder, der abonnerede derpaa, fik tilsendt saadanne Meldinger. Kristiania og Drammen abonnerede paa Meldingerne fra Færder, men Oxø havde ingen Abonenter. Redaktionen lovede den Gang at komme tilbage til Sagen senere, og muligvis har „N. S.“ siden den Tid indeholdt nærmere derom, men som Søfarende er det jo vanskeligt at følge med i alt. Da jeg fremdeles i norske Blade savner daglige Meddelelser fra Oxø, saa formoder jeg dog, at alt endnu gaar i den gamle Gænge. Som jeg den Gang paaviste, vilde de danske Signalstationer paa udmærket Maade suppleres af Oxø, naar man kunde faa Meldinger om forbisejlende Skibe derfra, thi denne Station passerer jo foruden af alle de Skibe, der er bestemte til eller komme fra de østligere norske Havne, ogsaa af en meget stor Del, der komme fra Kattegat, idet alle Sejlskibene med vestlige Vinde i Skagerak jo søge den norske Kyst for at drage Fordel af den vestgaaende Strøm. Af disse Skibe er Størsteparten norske og danske, og det vilde derfor have stor Betydning baade i Norge og Danmark, om der fra Oxø ligesom fra de danske og engelske Signalstationer daglig pr. Telegraf blev sendt Meldinger om forbisejlede Skibe til saadanne Steder, hvorfra disse Meldinger igen kunde gaa videre til Bladene. Fra de danske Stationer telegraferes Meldingerne om alle Nationers Skibe hver Middag til Børsene i Kjøbenhavn og Aarhus, og findes derefter offentliggjorte i flere der samme Dags Aften udkommende Blade, ligesom de hver Dag (saavidt jeg ved pr. Post) afsendes til „Børsen Halle“ og „Shipping Gazette“. Jeg henstillede i sin Tid, om det ikke skulde være en Sag af saa stor Vigtighed, at det var værd at

arbejde hen til, at der daglig mellem Danmark og Norge udveksledes Telegrammer om Skibe, der passerer Signalstationerne, og jeg har senere opfordret adskillige Nordmænd til at tage sig af Sagen i Norge. Alle har de været enige med mig om, at en saadan Ordning var meget ønskelig, men siden har jeg intet hørt derom. Man skulde synes, at man i Norge fremfor noget andet Sted maatte være interesseret i at faa Meldinger om de Skibe, der passere Skagens, Hirtshals, Hanstholms og Hammershus Signalstationer, og det vilde i Danmark have stor Interesse, om man kunne faa lignende Meldinger fra Oxø. For Danmarks Vedkommende tror jeg ikke, det vilde møde store Vanskeligheder at faa Sagen gennemført, da de Autoriteter, hvorunder Signalstationerne og Telegrafvæsenet henhører, altid har stillet sig meget villige overfor alt, hvad der vedrører Skibsfarten. Men før man foretager sig noget desangaaende, vilde det være mig kært, om „N. S.“ vilde oplyse, om der er foretaget Forandringer i den Maade, hvorpaa Meldinger fra norske Signalstationer tidligere offentliggjordes, eller paa hvilket Standpunkt Sagen for Tiden staar i Norge.  
En dansk Skibsfører.

„N. S.“ svarer hertil:

Efter hvad vi har bragt i Erfaring, findes nu saavel paa Oxø Fyr som paa Færder Semafor og Telegraf, saa at passerende Skibe, hvis de ønsker det, kan blive meldt.

Vi er iøvrigt fuldkommen enige med den ærede Indsender om det ønskelige i, at en Udveksling af Telegrammer angaaende norske og danske Skibe, som passerer de respektive Landes Signalstationer, gensidig fandt Sted, og skal henstille til vedkommende Autoriteter i begge Lande at søge bragt tilveje en Overenskomst i den Retning.

Vi tro, at Indsenderen til N. S. her har bragt en Sag paa Bane, der har ikke ringe Betydning, og vi anbefale varmt hans Forslag til de vedkommende danske Autoriteters Overvejelse.  
*Red.*

## Fra Rigsdagen.

### Vor Skibsmaalings Anerkendelse i russiske Havne.

Under Finanslovsforslagets 1ste Behandling i Folketinget er fremdraget enkelte Spørgsmaal af Interesse for Skibsfarten. Vi referere Forhandlingerne om dem efter „Rigsdagstidende“.

Om ovennævnte Spørgsmaal udtalte Grosserer C. Hage: Jeg har til Slutning endnu at berøre Spørgsmaalet vedrørende vor Skibsmaaling og dennes Anerkendelse i Udlandet. Der er for mig af Redere blevet klaget over, at Forholdet i saa Henseende, særlig i russiske Havne, er højst utilfredsstillende. Vi indførte i 1895 den britiske Regel, fordi det ventedes, at vore Skibe derved vilde blive stillede gunstigere i Udlandet, end efter den saakaldte „Donau-Regel“, som vi hidtil have benyttet. Der klagedes over, at som Følge af denne sidste Maalingsmetode blev der paabyrdet danske Skibe større Afgifter i fremmede Havne end de, som ramte deres udenlandske Konkurrenter. I 1895 gik vi da over til de britiske Maaleregler, men efter dette ere Forholdene for vore Skibe i russiske Havne blevne ikke bedre, men tværtimod endnu værre, end de vare før. Vor nugældende Handels-traktat med Rusland er af 1895, og den tilsiger vor

Handel og Skibsfart samme Behandling, som tilkommer den mest begunstigede Nation. Dog er der med Hensyn til Skibsmaaling henvist til nærmere særskilt Aftale angaaende Maalings-Certifikaterne. Dette er da sket ved en Overenskomst, som er bleven truffet i Løbet af 1896. Den paagældende Deklarations Indhold synes imidlertid at være os saare ugunstig, og dette i Forbindelse med en, som det synes, uheldig Affattelse af vore Maalebrev medfører, at medens de britiske Skibe, som komme i russiske Havne, faa de efter deres egne Maaleregler udstedte Certifikater anerkendte som Grundlag for Erlæggelsen af Afgifter, saa gælder det samme ikke for danske Skibes Vedkommende. En Reder meddeler mig, at Afgifterne i adskillige Tilfælde nu endog ere blevne indtil 30 % højere, end de vare i Forvejen. Hvad hele denne Sag betyder, vil man kunne forstaa, naar jeg oplyser, at et anset Mæglerfirma i Riga mener, at hvis samme Fremgangsmaade over for vore Skibe, som nu følges i Riga og i nogle andre af de russiske Østersøhavne, skulde blive anvendt ogsaa i Petersborg, vilde det dreje sig om et aarligt Beløb af mellem 1/2 og 1 Million Kr., som den danske Skibsfart vilde have at udrede mere, end den burde. Jeg fremdrager dette,

fordi det tillige er et Vidnesbyrd om Omfanget af de Interesser, der efterhaanden for Danmarks økonomiske Velfærd knytte sig til vor Skibsfart. Man taler, og med Rette, om at støtte og hjælpe Agerbruget, om just de Midler, der foreslaas, ikke altid ere gode. Man har saaledes i Sommer rejst rundt og agiteret for Toldbeskyttelse for Hvede og Sukkerroer. Den Sum, som den danske Skibsfart, hvis de mig opgivne Tal ere rigtige — hvad jeg i øvrigt ikke vil paatage mig at garantere for — vil kunne komme til at udrede for meget alene i de russiske Østersøhavne, svarer til  $\frac{1}{2}$  eller 1 Kr. pr. Td. af al den Hvede, som gror her i Landet, og til 1 Øre pr. Pund af alt det Sukker, som vi producere. Den danske Skibsfart bør ikke støttes eller begunstiges af Staten gennem direkte Tilskud; det vilde være en slet Vej at komme ind paa at lade Staten subventionere vore Redere. Men hvad der kan gøres fra Regeringens Side for at beskytte og værne om vor Skibsfart i Udlandet, saa at den i alt Fald ikke overbebyrdes eller stilles slettere i Konkurrencen med andre Nationers Skibe, end den bør være stillet, det maa den ogsaa kunne stole paa bliver gjort. Jeg tillader mig derfor at henlede de ærede Ministres Opmærksomhed paa denne Sag og at anmode dem om at gøre, hvad der paa nogen Maade er muligt for at raade Bod paa de fremdragne højst uheldige Forhold.

Finansministeren: Vi have Traktat med Rusland med Hensyn til Anerkendelse af vor Skibsmaaling, hvorefter Rusland anerkender den, dog saaledes, at der forbeholdes en Ret til at give Tillæg for visse Rum i Skibet. Den Traktat, som vi saaledes have opnaaet, er, man kan næsten sige Ord til andet, overensstemmende med de Traktater, som ere indgaaede med Rusland af England og Norge, og vi have saaledes traktatmæssig opnaaet ganske den samme Stilling som de to nævnte Lande. Mere ville vi jo ikke kunne opnaa i saa Henseende ad diplomatisk Vej, det er givet. Men det, som foreligger her, er i Virkeligheden heller ikke, at der skulde ifølge Traktat være en ringere Stilling for Danmark i Rusland end den, som tilkommer de andre Lande, men derimod simpelthen det, at de russiske Toldautoriteter i to Havne have benyttet fejle Beregninger med Hensyn til de Tillæg til Tonnagen, som Rusland er berettiget til at foretage. I saa Henseende have maaske de Certifikater, vi bruge her, været Anledning til Fejltagelsen, skønt det er ubegribeligt nok. Vi have nemlig paa vore Certifikater et Appendiks, hvor der angives de fornødne Maal, som kunne bringe vor Maaling efter British rule i Overensstemmelse med Maalingen efter Donauregel, og efter hvad der er oplyst, have de russiske Toldautoriteter brugt de Tal, som fandtes i dette Appendiks, i Stedet for de Tal, som fandtes i selve Certifikatet. Derpaa har man søgt at rette paa den Maade, at de paagældende, som have Interesse i Sagen, altsaa de, som fare paa Rusland, kunne faa Certifikater, hvor det nævnte Appendiks er udeladt, og hermed haaber man, at Sagen maa gaa i Orden for Fremtiden. Tilbage staar saa kun at se at faa repareret den Skade, som allerede er lidt ved, at der er svaret højere Afgift, end de vedkommende Skibe vare forpligtede til. I saa Henseende skal Regeringen selvfølgelig se at komme de vedkommende Redere til Hjælp, naar de, hvad de ere opfordrede til, møde med tilstrækkelige Oplysninger. Det ærede Medlem fra Kjøbenhavns 7de Valgkreds anførte, men med megen Reservation, at dette Tab mulig løb op til mellem  $\frac{1}{2}$  og 1 Million Kr. Det ærede Medlem erkendte selv, at han ikke vidste noget derom, og gengav altsaa kun, hvad der var blevet sagt ham. Alene det, at det vedkommende Tab anslaaes til mellem  $\frac{1}{2}$  og 1 Million Kr., viser tilstrækkelig, at den, der er fremkommen med dette Opgivende, ikke har gjort nogen som helst Beregning af Tabet, thi Springet er jo saa stort, at enhver Beregning vilde kunne bringe en i hvert Fald noget mere nøjagtig

Angivelse. Jeg ved ikke, hvor stort Tabet er — dette er en af de Oplysninger, som vi vente paa at modtage fra Rederne —, men efter hvad der foreligger, kan jeg ikke andet end anse det for aldeles urimeligt, at Tabet skulde være løbet saa højt op, som der her er Tale om.

#### Krydstoldvæsenet.

Kommandør S. Bojesen udtalte: Der er intet Spørgsmaal om, at man skal have et Kystudkigsvæsen; men saa er det rart at vide, hvorledes det er organiseret. Mulig kunde det bidrage til at skaffe os af med dette Krydstoldvæsen, som vi have her i Landet. Jeg tillod mig i Fjor at henlede Opmærksomheden paa forskellige Bestemmelser, der kunde have med en ny Ordning af dette Væsen at gøre. Det er hele 5 Ministerier, som Kysten henhører under, og muligvis kunde af Samraad resultere en Afskaffelse af Krydstoldvæsenet, i alt Fald for en stor Del. Det er nemlig noget, som man i den søfarende Stand er led og ked af. Jeg skal i Parentes bemærke, at den ene Finansminister efter den anden faar Klager og Ansøgninger om at blive fri for det. Der sker dog ikke noget. Det gør ikke nogen videre Gavn, men er tværtimod til stor Gene, og saa koster det tilmed Staten i alt Fald over 300,000 Kr. aarligt. Heraf kunde vi muligvis spare den største Del, naar man anvendte Kystudkigsvæsenet m. m. i større Omfang.

#### Danske Styrmand paa danske Skibe.

Vi have fremdeles modtaget følgende:

I „Dansk Søfartstidende“ af 7de Oktb. findes en Artikel med denne Overskrift, hvori to Styrmand beklage sig over, at der tages fremmede Styrmand til danske Skibe, naar disse ligge i Udlandet, samt at der er mange Styrmand i Danmark, der ønske at komme ud. Dette er dog næppe Tilfældet; i hvert Fald har jeg flere Gange i Sommer haft Anmodning fra vore Skibsførere om at søge Styrmand til deres Skibe, men det har været umuligt for mig at finde nogen, endskønt jeg dog har averteret i Søfartsbladene, at Søfolk, der ønskede Hyre med Fanø-Skibe i Langvejsfart, kunde henvende sig til Fanø Sømandsskole, der for en lille Godtgørelse vilde se at skaffe dem gode Hyrer; og var der netop ingen Plads at faa straks, da kunde de imidlertid frekventere Skolen og faa Undervisning i flere Ting, som de siden vilde have god Nytte af. Hvad der for en stor Del hæmmer Anbringelse af vore Sømand i danske Skibe, naar de ligge i Udlandet, er Rejsepengene; da der jo sædvanligt er Folk nok at faa overalt, er Rederne i disse for Søfarten saa daarlige Tider, især for de yngre eller ubefarne Folks Vedkommende, utilbøjelige til at have denne Udgift, eller i hvert Fald til at betale det hele, og de fleste Søfolk har sjælden Penge tilovers dertil. Jeg har derfor ansøgt „Det Forenede Dampskibsselskab“ om at tage i hvert Fald Drengene frit med til Parkstone og Grimsby, men dette afsloges. Rejsen derfra til London, Cardiff eller Liverpool samt Antwerpen, Rotterdam, Havre, bliver jo endda slet ikke saa lidt, og fattige Folks Børn, som ofte have haardt for at skaffe de nødvendige Penge til Tøj for et Aars Rejse, kan naturligvis ikke betale Rejsepenge. Skolen har ofte staaet i Forskud eller betalt disse Penge for at faa Drengene ud, men det kan den naturligvis ikke blive ved med, især da Indtægterne staar i daarligt Forhold til Udgifterne og Skolen hidtil kun har bragt Tab for mig. Jeg havde haabet at faa Skolen oparbejdet til en rigtig Sømandshøjskole og derfor paakaldt formaaende Folks Hjælp; endnu er dette dog ikke lykkedes mig, saa vi



maa hjælpe os frem saa godt som muligt med de smaa Midler, vi have at arbejde med. Skolen har i Aar til Dato været besøgt af 33 Elever, der paa 2 nær (som rejste hjem), har faaet Hyre med vore Skibe i Langvejsfart; der var kun 1 Elev fra Fanø deriblandt.

I Haab om, at Venner af Sømandstanden vil hjælpe mig til at faa Skolen bedre i Gang, tegner

Ærbødigst  
P. H. Clausen,  
Bestyrer af Fanø Sømandsskole.

## Dansk Arbejderbank.

Fra Dansk Arbejderbank have vi faaet tilsendt Beretning om Bankens Virksomhed i dens første 25 Leveaar, fra 1872 til 1897. Beretningen er udarbejdet af Bankens Direktør, Julius Valentiner. Det fremgaar af denne, at Banken stiftedes efter Initiativ af Grosserer H. Fritsche og Folketingsmand Lucianus Kofod med det Formaal at drive Sparekasse- og Udlaansvirksomhed samt i en Alderdomsforsørgelses-Kasse at lade Medlemmerne af denne nyde dens Fordele, uden at de af dem indskudte Midler ubetinget skulde være baandlagte i Forsørgelsesøjemedet; man indrettede det saaledes, at det Medlem, der ikke saa sig i Stand til at fortsætte med sine Indskud (mindst 8 Skilling ugentlig), eller som fik anden Brug for de indskudte Penge, i videst muligt Omfang fik Adgang til at erholde disse til Disposition uden Tab af Kapital eller Renter. De Fordele, denne Forsørgelseskasse ydede sine Medlemmer, vare af dobbelt Natur. For det første voksede de indskudte Beløb under Opsparingen langt stærkere end ved almindelig Sparekassaanbringelse eller ved Indskud i en sædvanlig Livrenteanstalt; for det andet gaves der Udsigt til ekstraordinær Forøgelse af den beregnede faste Forsørgelse. — Med disse Formaal for Øje har Banken i de forløbne 25 Aar udviklet sig til et stort og meget anset Pengeinstitut, og navnlig gennem dens Forsørgelseskasse er der udrettet meget godt; ved Indsættelse i denne af forholdsvis smaa Beløb opnaar man virkelig anseelige Goder. Banken har nu et Reservefond af c. 2 Mill. Kr., som afgiver fuldstændig betryggende Sikkerhed for Sparerne.

Vi henlede gerne vore Læseres Opmærksomhed paa dette Pengeinstitut. Uden Tvivl vil det ogsaa for mange i Sømandstanden være fordelagtigt at benytte det. Det har jo netop for en Mængde af denne Stands Medlemmer stor Betydning, at de, ved i en Aarrække at indskyde smaa Beløb, kunne sikre sig en fast aarlig Forsørgelse, naar de blive ældre. Vi tro, at denne Banks Arbejde derfor fortjener deres Opmærksomhed ved Siden af den Anerkendelse, der naturlig er bleven vist den fra alle Sider ved Udgangen af dens første 25 Aar.

De Mænd, der særlig have gjort sig fortjente af Banken, ere, foruden Stifterne, Direktør F. Bing, Professor S. G. Møller, Professor I. H. Deuntzer og Grosserer Harry Levin. Bankens mangeaarige Direktør, A. Harpøth, der afgik ved Døden i 1895, har indlagt sig stor Fortjeneste af dens Udvikling.

## Fragtmarkedet.

Det lader sig ikke bestride, den sidste Uge har været en Skuffelse for vore hjemlige Rederier. Der er ikke Tale om et Tilbagetog i Forvirring, hvor man for enhver Pris søger at bjærge Livet; kun Fod for Fod ere vi rykkede tilbage, men i fuld Orden og rede

til et nyt Angreb ved den første Lejlighed. Det er Østersøen, der har bragt Skuffelsen. Trælasterne tyndes ud for hver Dag; dette bringer en betydelig ledig Tonnage paa Markedet, og saaledes er det jo nu til Dags, at selv det tarveligste „Pumpeværk“ af en Pram, udrustet med „Skrue“ bag, eller med andre Ord, de tarveligste Baade, finder Naade i selve Kornbranchen, blot de ere tilstrækkelig billige i Fragterne. Det gælder om at gøre Forretningen, og vil Assurandørerne her hjemme ikke tegne paa Lasten, vil nok et eller andet udenlandsk Selskab, — derfor „go on“, selv om Lasten kommer halvt ødelagt frem, blot Provisionen er bjærget. Dette indvirker selvfølgelig paa de til de korneksporterende Pladser søgende Baade. Der bliver for mange. Og det er udelukkende den overvældende Tonnage, der har sat Østersømarkedet i Stamp.

Viger man paa den ene Fløj, er det dobbelt vanskeligt at holde den anden til Ilden og avancere, og i Kulfragterne ind over Østersøen er der da ogsaa samtidig indtraadt en mindre Slaphed. Dette falder først og fremmest tilbage paa Rederne selv og deres bestaldede Befragtningsagenter, thi det er et Faktum: Rederierne har selv slaadet Raterne ned ved ufornuftig og utidig Ængstelse for at faa Tonnagen dækket. Den sidste Uge har Beviser for, at københavnske Kulkøbmænd har været positivt i Markedet til f. Eks. 5/ Tyne eller Blyth København for c. 2,000 Tons Baade; men der har været et uanstændigt Kapløb af Mæglere og Redere paa Grossisternes Trapper, og der er endelig accepteret 4/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, til ikke mindst Forunding for selve Kulkøbmanden, da der samtidig sluttedes i England samme Størrelse til 5/. Havde man selv villet det, kunde man have gennemført samme Rate her; nu smiler Købmanden, men vi andre ærgrer os! Det er stadig den ulyksalige Mangel paa Sammenhold blandt vore forskellige Rederiforretninger, der ogsaa her har aabenbaret sig i sin fulde Glorie. Burde man ikke i Dampskibsrederi-Foreningen mere end noget Sted behandle Øjeblikkets brændende Spørgsmaal, tage Fragterne op til Drøftelse, slutte sig sammen for i Forening at holde Raterne oppe, fremfor som nu ved unødvendig gensidig Mistro og Konkurrencefrygt selv at demoralisere en god Periode. Vi overlader dette til videre Drøftelse! Heldigvis holder Provinsen sig endnu med gode Rater, og den Beregning, vi har hørt udtale fra flere Købmænd, og som gaar ud paa, at Raterne i Kulmarkedet vil dale betydeligt, naar Østersøen delvis lukker, kunne vi ikke acceptere. Man maa ikke glemme, at den første Ængstelse for Indefrysning i Østersøen vil jage en Mængde fremmede Baade bort. De fleste Dampere ere jo Trækfugle, der regelmæssig drager mod Syd, naar Kulden kommer, og mange andre gaar i Hi om Vinteren; kun vi Skandinaver pisker paa, til vi bliver stikkende. Statistiken vil bevise dette bedst — men derved bliver Flaaden saa formindsket, at der ikke viser sig den mindste Grund til Reduktion i Kulfragterne. Lad os derfor holde Raterne oppe; det er saa let, naar man blot selv vil. Der noteres stadig fra Firth of Forth til København 5/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 5/6 for større Baade, og til Provinshavne 6/3 à 6/6, fra Kingslynn betales 5/6 à 5/9 op til 1300 Tons Baad til Provinsen, fra Hull eller Grimsby 6/ à 6/3; fra Newcastle er som omtalt sluttet til København til 4/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, men vi sætter alligevel Raten i 4/9 à 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> for større Baade og 5/ à 5/6 for mindre. Til Østersøen noteres forøvrigt Tyne Riga 5/ à 5/3, Reval 5/9 à 6/, Helsingfors 5/6 à 5/9, Kronstadt 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 5/, Libau 5/6, som man ser acceptable Rater. Fra Blyth til Libau er sluttet 1600 Tons 5/6 og til Hangø 6/. Raterne fra Firth of Forth staar i samme Forhold hertil. — Har man altsaa en lille Grund til i vort specielle Marked at være mindre tilfreds, kan man samtidig glæde sig over en fast Notering fra Amerika. Der har i den sidste Uge været en ualmindelig livlig Befragtning fra Northern range og Golfhavnene og Raterne ere

holdte overalt, endog ere de en Smule fastere pr. December-Januar Aflastning. Rederierne holde her beundringsværdigt igen og endnu er det ikke usandsynligt, at vi kan faa en virkelig Hausse, thi store Masser skal eksporteres, og den disponible Tonnage synes ikke at kunne forslaa. Atter maa da Blikket være rettet mod den ny Verden, hvorfra det ny stadig synes at skulle komme.

Vi noterer Baltimore C. F. O. 13000 qrs. 25. Novbr., 15. Decbr. 3/7 $\frac{1}{2}$ . Northern range C. F. O. 8000 qrs. 4/. Baltimore/Virginia C. F. O. 3/7 $\frac{1}{2}$ , Danmark 3/9 en, 3/10 $\frac{1}{2}$  to Havne, New Orleans eller Galveston — U. K. Continent 15/3 nett Charter, New Orleans-Danmark 4/ en, 4/1 $\frac{1}{2}$  to Havne pr. quarter (480 lbs.). Forøvrigt noteres fra Savannah til Liverpool 36/, Havre Bremen 36/6, Wilmington Liverpool eller Bremen 35/6, Brunswick-Liverpool 36/3. Phosphaten staar fast, fra Tampa til Helsingborg betaales 19/. Fernandina Rotterdam 18/6 à 19/ og Stettin er stadig aaben med vanlig Fragtforhøjelse. I Timecharter paa Amerika sluttes a s. eller rettere Raade op til 6,000 Tons til 7/3, men flere ere gaaede igennem til 7/4 $\frac{1}{2}$  med Aflevering paany i Evropa. Bomuldsfragterne ere rigelige og en betydelig Omsætning har fundet Sted.

Riverplate har endnu intet nyt at opvise fra vor sidste Omtale af dette Marked; man venter en senere Høst i Aar end ellers, men samtidig synes Græshopperne at have været mere humane i deres Ødelæggelsesværk — imidlertid, det er endnu for tidligt at udtale sig; men der er gode Chancer for et stort Marked og dette vil ogsaa have sin betydningsfulde Indflydelse paa den store internationale Handelsconcert.

Sluttelig skulle vi omtale Sortehavet. For hver Uge bliver dette Marked mere taaget. I Dag op, i Morgen paany ned. I dette Øjeblik, hvor disse Linier skrives, maa man nærmest holde paa en lavere Tendens; derfor kan Telegrafen godt melde om Fasthed dernelde fra, naar Bladet kommer vore Læsere i Hænde; under disse Forhold, hvor absolut ingen kan sige noget virkeligt værdifuldt, foretrække vi at indskrænke os til blot og bar Referering. Der er sluttet: Odessa Bergen 10/6, prompt, Odessa Havre, 2,100 Tons Oktober Lastning 12/, Azoff U. K. Cont. 3600 Tons prompt 12/6 any 13/ Hamburg, 14/ Bergen/Kjøbenhavn. Azoff Vestitalien og, eller Sicilien 3400 Tons 11 $\frac{1}{4}$  francs en, 11 $\frac{1}{2}$  francs to Havne. Donau Antwerpen eller Rotterdam 3300 Tons 25 Oktbr. 10 Novbr. 12/6, Kustendjie 3000 Tons 11/ N. C. Sulina U. K. Continent 11500 qrs. prompt 11/ any, 12/ Hamburg — Middelhavet er uden Interesse; kun ere Kulfragterne noget fastere ned, hvori den væklende Tone i Sortehavet har sin væsentlige Andel.

## Fra Sø og Land.

Fra Skagen skrives til os den 18 Oktober: Den 17de d. M. Kl. 5 Form. grundstødte paa Nordsiden,  $\frac{1}{4}$  Mil vest for Gl. Skagen, c. 500 Favne fra Land, Dampskib „Albis“, Kap-tajn Carsten Langlie af Christiania, kommende fra Shields til Kjøbenhavn med Kul. 894 Reg. Tons drægtig, med 20 Mand Besætning. Akkord med Svitzers Bjærgningsentreprise og Skagens Bjærgningskorporation blev sluttet om Bjærgning af Skib og Last, saaledes at Bjærgelønnen fastsættes af den permanente Voldgiftskommission i Kjøbenhavn. Efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord, kom Skibet flot Kl. 10 Aften, og afgik, tilsyneladende ubeskadiget, til Kjøbenhavn. Skibet er aldeles nyt, bygget i 1897 af Staal, og var paa sin første Rejse.

Skonnertbriggen „Cathrine“, tilhørende et Aktieselskab i Sønderho, eri Lørdags solgt til Skibsfører C. Jensen fra Kjøbenhavn for 8000 Kr. „Cathrine“ er for Tiden i Hamburg og er af Kjøbereren modtaget der.

De Forenede Staters Import blev i de første 6 Maaneder af 1897 besørget af: 55,89 Procent britiske Skibe; 15,35 amerikanske; 11,49 tyske; 5,46 franske; 3,30 hollandske; alle andre Nationer 8,51 Procent.

Eksporten: britiske 68,23; tyske 8,29; amerikanske 8,19; norske 2,93; franske 2,19; alle andre Nationer 9,54 Procent.

## Ugens Havarier.

Christian IX., Jagt af Fejø, har paa Rejsen fra Sækjøbing til Gøteborg med Byg været paa Grund ved Lyngaa. Flot med Assistance af Fiskere og fortsat Rejsen.

Kursk, Dampskib af Kjøbenhavn, er paa Rejsen fra Bordeaux til La Rochelle med Stykgods indkommet læk til Southampton og lossere.

Tyr. Dampskib af Randers, er ankommet til Baltimore fra Jamaika efter at have været paa Grund i Vestindien. Skibet er gaaet i Dok.

Albys, Dampskib af Kristiania, er paa Rejsen fra Shields strandet ved Gammel Skagen. Svitzers assisterede og fik Skibet bragt flot d. 18. ds.

Knut Åkerhjelm, Brig af Vestervik, er den 18. ds., kommende fra Østersøen, grundstødt udfor Snekkersten. Svitzers assisterer.

Hjalmar, Dampskib af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Hjemstedet til Island maattet søge ind til Frederikshavn med lettere Maskinskade.

Marstrand, Dampskib af Kjøbenhavn, er sunket udfor St. Petersborg efter Kollision med Dampskibet Cæsar.

*Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.*

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Alexandra, Rohde, afgik fra New Orleans 23. Septbr., bestemt til Kbhvn. — A. N. Hånsen, Thidemann, ankom til Alicante 18. Oktbr., bestemt til Italien. — Antwerpen, Müller, afgik fra Kbhvn. 17. Okt., bestemt til Rotterdam. — Castor, Madsen, ankom til Kbhvn. 17. Oktbr., bestemt til St. Petersborg. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Kbhvn. 18. Oktbr., bestemt til Alicante. — Dagmar, Gade, afgik fra Lissabon 12. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Douro, Brabrand, afgik fra Kbhvn. 16. Oktbr., bestemt til Oporto og Lissabon. — Georgios I., Kihl, afgik fra Kbhvn. 19. Oktbr., bestemt til St. Petersborg. — I. C. Jacobsen, Bech, ankom til Alicante 17. Oktbr., bestemt til Tarragona, Denia, Malaga og Cadiz. — Kiew, Rabe, afgik fra Rouen 18. Oktbr., bestemt til Bordeaux og La Rochelle. — Kursk, Staal, ankom til Southampton 16. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Leopold II, Kruse, ankom til Odessa 14. Okt., best. til Novorossisk. — Louisiana, Jensen, ank. til Rotterdam 10. Oktbr., best. til New-Orleans. — L. P. Holmblad, Koch, afg. fra St. Petersborg 20. Oktbr., best. til Riga og Kbhvn. — Nicolai II, Jespersen, afg. fra St. Petersborg 20. Oktbr., best. til Kbhvn. og Antwerpen. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Southampton 16. Oktbr., bestemt til Barcelona. — Omsk, Rasmussen, pass Kbhvn. 19. Oktbr., bestemt til St. Petersborg. — Tejo, Fenger, afgik fra St. Petersborg 19. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, afgik fra St. Petersborg 19. Oktbr., bestemt til Dunkerque. — Vesuv, Norden, ankom til Denia 10. Oktbr., bestemt til Malaga og Cadiz. — Viking, Jørgensen, ankom til St. Petersborg 18. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Xenia, Ingerslev, ankom til Lissabon 17. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, ankom til New-Orleans 18. Oktbr., bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Kbhvn. 19. Oktbr., best. til Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Arendal 14. Oktbr., bestemt til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom til Antwerpen 9. Oktbr., bestemt til Riga. — Ceres, Corfitzon, ankom til London 18. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Charkow, Fischer, ankom til Aalborg 18. Oktbr., bestemt til Libau. — Christian IX., Møllerup, ankom til Kbhvn. 18. Oktbr., bestemt til London. — Christianssund, Bay Schmidt, ankom til Kbhvn. 17. Oktbr., bestemt til Stettin. — Constantin, Bloch, ankom til Libau 15. Oktbr., bestemt til London. — Frederik, Harboe, afgik fra Pillau 11. Oktbr., bestemt til Hull. — Georg, Petersen, afgik fra London 14. Oktbr., bestemt til Newcastle. — Jolantha, Paaske, afgik fra Kbhvn. 16. Oktbr., bestemt til Manchester. — Ka-

san, Thomsen, afgik fra London 17. Oktbr., best. til Kbhvn. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 26. Septbr., bestemt til Island. — Louise, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 17. Oktbr., bestemt til Pillau. — Minsk, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 14. Oktbr., bestemt til Liverpool. — Morsø, Frisenette, ank. til Danzig 16. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Moskovo, Petersen, afgik fra Riga 17. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 17. Okt., bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Kbhvn. 17. Oktbr., bestemt til Riga. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 17. Oktbr., bestemt til Libau — Pregel, Egidiusen, ankom til Hull 16. Oktbr., bestemt til Aarhus. — Romny, Lind, ankom til Libau 18. Oktbr., bestemt til Hull. — Thyra, Ryder, afgik fra Leith 15. Oktbr., best. til Island. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Reval 11. Okt., bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, Clausen Kaas, afgik fra Antwerpen 17. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Maja, Jacobæus, ankom til Kbhvn. 18. Oktbr., bestemt til Danzig. — Ella, Erichsen, afgik fra Kbhvn. 19. Oktbr., bestemt til Hamburg.

Ficaria, I. V. Fenger, afgik fra Kbhvn. 21. Okt., best. til Newcastle. — Esbern Snare, Kofoed, afgik fra Newcastle 19. Oktbr., bestemt til Aalborg. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 20. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 20. Oktbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, J. Borries, afgik fra Odense 21. Oktbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 20. Oktbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebælt, J. P. Bay, afgik fra Newcastle 20. Oktbr., bestemt til Nakskov. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 20. Oktbr., bestemt til Odense.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, afgik fra Rotterdam 13. Oktbr., ankom til Blyth 15. Oktober — Frode, Wrisberg, afgik fra St. Petersburg 17. Oktbr., bestemt til Stettin. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Rouen 19. Oktbr., bestemt til Swansea. — Knud, Hansen, afgik fra Riga 14. Oktbr., bestemt til Rouen. — Svend, Holst, afgik fra Grimsby 19. Oktbr., bestemt til Kjøbenhavn. — Erik, Toft, afgik fra Libau 16. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Skjold, Jørgensen, afgik fra Grimsby 7. Oktbr., ankom til Kronstadt 15. Oktbr. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Stettin 9. Oktbr., ankom til Riga 12. Oktbr. — Ragnar, Hveysel, afgik fra Riga 10. Oktbr., ankom til Rotterdam 17. Oktbr. — Volmer, Riber, afgik fra Riga 13. Oktbr., bestemt til Ghent. — Dan, Kraemer, afgik fra Swinemünde 12. Oktbr., ankom til Riga 14. Oktbr. — Magnus, Lorentzen, afgik fra Blyth 13. Oktbr., ankom til Kbhvn. 16. Oktbr. — Olaf, Jørgensen, afgik fra Rouen 12. Oktbr., ankom til Sunderland 14. Oktbr. — Harald, Risøe, afgik fra Swansea 13. Oktbr., ankom til Stettin 18. Oktbr.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** P. Berg, Jørgensen, afgik fra Methil 12. Oktbr., ankom til Kronstadt 19. Oktbr. — A. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Newcastle 14. Oktbr., bestemt til Kronstadt. — Johan Siem, Løffer, afgik fra Rotterdam 6. Oktbr., ankom til St. Petersburg 14. Oktbr. — P. Andrejeff, Johnsen, afgik fra Blyth 12. Oktbr., ankom til Kronstadt 19. Oktbr. — H. Klitgaard, Rasmussen, afg. fra Ghent 14. Oktbr., ankom til Blyth 16. Oktbr. — Russ, Chr. Jensen, afgik fra Kronstadt 10. Oktbr., ankom til Rotterdam 17. Oktbr.

**Heimdal.** Kamma, Jørgensen, ankom til Aarhus 16. Oktbr. — Anine, Møller, ankom til Kramfors 19. Oktbr. —

**Urania.** Urania, Lund, afgik fra Kotka 16. Oktbr., best. til Antwerpen. — Saturn, Hansen, ankom til Hudiksvall 13. Oktbr.

**Nordsøen.** Swarland, Andresen, ankom til Libau 15. Oktbr. — England, Petersen, ankom til Boness 14. Oktbr. — Finland, Pii, ankom til Kbhvn. 19. Oktbr. — Rusland, Albrechtsen, ankom til Petersborg 17. Oktbr. — Holland, Jørgensen, ankom til Kjøge 18. Oktbr. — Skotland, Branch, ankom til Leith 16. Oktbr. — Nordland ankom til Dunkirk 15. Oktbr.

**Vesterhavet.** Nautik, Meinertz, ankom til Archangelsk 7. Oktbr. — Neptun, Jessen, afgik fra Lappvik 12. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Nerma, Degn, afgik fra Methil 11. Oktbr., ankom til Esbjerg 13. Oktbr., afgik fra Esbjerg 15. Oktbr., ankom til Methil 17. Okt. — Nordsøen, Schmidt, ankom til Sevilla 10. Oktbr.

**Bstersøen.** Yrsa, B. Larsen, afgik fra Kbhvn. 16. Oktbr., ankom til Hamburg 18. Oktbr. — Rita, A. P. Skov, afg. fra Stockholm 16. Oktbr., ankom til Norrkøbing 17. Oktbr. — Patria, C. Andersen, afgik fra Riga 18. Oktbr., bestemt til Zaandam. — Cimbria, L. Storm-Hansen, afgik fra Genua 14. Oktbr., bestemt til Odessa.

**Union.** Olga, P. J. Jørgensen, afgik fra Nakskov 16. Okt., ankom til Kbhvn. 17. Oktbr. — Anglia, Edw. E. Erichsen, afgik fra Memel 16. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Scotia, H. Nielsen, afgik fra Libau 14. Oktbr., bestemt til Rot-

terdam. — Frisia, N. N. Fisker, afgik fra Dordrecht 15. Oktbr., ankom til Sunderland 17. Oktbr. — Gallia, N. L. Nielsen, afgik fra Memel 8. Oktbr., ankom til Rotterdam. 13. Oktbr.

**Kjøbenhavn.** Jylland, H. Jensen, afgik fra Pillau 16. Okt., ankom til Reval 17. Oktbr. — Fyen, P. Hansen, afgik fra Libau 15. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Hafnia, H. E. Neergaard, afgik fra Burntisland 13. Oktbr., ankom til Aarhus 16. Oktbr. — Russia, A. Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 15. Oktbr., ankom til Memel 16. Oktbr. — Carl Hecksher, A. G. Starck, afgik fra Skellefteå 14. Oktbr., ankom til Nordmaling 15. Oktbr. — Dania, C. Troensegaard afgik fra Leith 18. Oktbr., bestemt til Sunderland. — Normannia, A. Rasmussen, afgik fra Rotterdam 16. Oktbr., ankom til Sunderland 18. Oktbr.

**Danmark.** Rolf, Hahn, afgik fra Kjøbenhavn 18. Oktbr., bestemt til Riga. — Thorvaldsen, Pii, ankom til Sunderland 14. Oktober. — Absalon, Predbjørn, afgik fra Kbhvn. 19. Oktbr., bestemt til Riga. — Ansgar, Larsen, ankom til Kiel 19. Oktober. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Dunkerke 17. Oktober. — Hamlet, Reese, ankom til West-hartlepool 15. Oktbr. — Helge, Matthiessen, ankom til Kronstadt 8. Oktober.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, afgik fra Kiel 19. Oktober, bestemt til Danzig. — Agnete, Jensen, afgik fra Danzig 16. Oktober, bestemt til Rotterdam. — Hermia, Sørensen, ankom til Kbhvn. 15. Oktbr. — Alice, Kraemer, afgik fra Halmstad 15. Oktober, ankom til Burntisland 18. Oktober. — Sjølland, Sounichsen, ankom til Kiel 16. Oktober. — Bornholm, Jensen, afgik fra Kbhvn. 16. Oktbr., ankom til Libau 18. Oktober. — Ajax, Brorsen, afgik fra Libau 14. Oktober, bestemt til Grangemouth. — Göteborg, Madsen, ankom til London 14. Oktober. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Malmø 13. Oktober, ankom til Kronstadt 17. Oktober. — Nauta, Steen, afgik fra Kiel 16. Oktober, bestemt til St. Petersburg. — Rønne, Hintze, grundstødt ved Florø i Norge. — Marstrand, Lund, sunken efter Kollision i St. Petersburg Havn. Hele Mandskabet redet. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankommen til Haugesund.

**Dannebrog.** Amalienborg, Schultz, ankom til Ulfvik 13. Oktbr. — Christiansborg, Petersen, afgik fra Newcastle 19. Oktbr., bestemt til Kronstadt. — Frederiksberg, Kühl, afgik fra Kronstadt 16. Oktober, bestemt til Rotterdam. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Tormo 8. Oktober. — Rosenborg, Fischer, ankom til Kotka 13. Oktbr. — Jomsborg, Schultz, ankom til Burntisland 15. Oktbr. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Kronstadt 16. Oktbr. — Uranienborg, Olsen, ankom til Luleå 18. Oktbr.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Jægersborg, Andersen, ankom til Kbhvn. 18. Oktober. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Newcastle 15. Oktbr., bestemt til Kronstadt. — Tuborg, Hveissel, ankom til Grangemouth 16. Oktbr. — Guldborg, Schmidt, afgik fra Riga 12. Oktober, bestemt til Grimsby. — Skodsborg, Jensen, ankom til Lübeck 16. Oktober.

**Thingvalla.** Amerika, Thomsen, afgik fra Kristiania 17., ankom til Kbhvn. 18. Oktbr. — Hekla, Laub, afgik fra New-York 16. Oktbr., bestemt til Kbhvn., paa Rejse. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kbhvn. 19. Oktbr., bestemt til New-York, paa Rejse. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 8. Oktober, bestemt til New-York, paa Rejse.

## Sejlskibe.

**Fanø, Nordby.** Hans, Jensen, prajet 3. Okt. paa 47° N. 8° W. fra Antwerpen til Amapalo. — Prinsesse Marie, Winther, sejlet fra Newcastle NSW. 11. Oktbr. til Taltal. — Casma, Jørgensen, ankom til Galeta Buena 11. Oktbr. fra Antofogasta. — Emilie, Thomsen, ankom til Amsterdam 12. Oktbr. fra Macassar. — Laura, Callesen, ankom til Cardiff 15. Oktbr. fra Brake. — Sørine, Jensen, prajet 18. Septbr. paa 5° S. 14° W. fra Cape Cross til Europa. — Nanna, Warrer, ankom til Menado 27. Aug. fra Banda. — Lenita, Clausen, sejlet fra Guayaquil 17. Septbr. til Hamburg. — Dorane, Rødgaard, sejlet fra Porto Plato 25. Septbr. til London.

**Fanø, Senderho.** Hans, Brinch, ankom 11. Oktbr. til Rio Grande fra Liverpool. — Fortuna, Jensen, ankom 14. Oktbr. til Pernambuko fra Pelotes. — Martha, Nissen, afgik 15. Oktbr. fra Bremerhaven til Cardiff.

**Svendborg.** Solon, Hansen, ankom til Haarlingen den 10. Oktbr. — J. M. Nielsen, Nielsen, ankom til Drøbak den 10. Oktbr. — Elise Bay, Petersen, ankom til Kristiania d. 11. Oktober. — Aktræa, Rasmussen, ankom til Wlaardingen d. 11. Oktober. — Hans, Iversen, ankom til Hernesand d. 12. Oktober. — Diana, Fallentin, ankom til Libau d. 12. Oktober. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Kjerteminde d. 13. Oktober. — Athene, Frederiksen, ank. til St. Petersburg d. 13. Oktober. — Concordia, Henriksen,

ankom til Linhamm d. 13. Oktober. — Agnete, Møller, ankom til Livorno d. 13. Oktober. — Martin, Mortensen, ankom til Helsingfors den 12. Oktober. — Ruth, Nielsen, ankom til Yarmouth d. 13. Oktober. — Mine, Møller, ankom til Stockholm d. 15. Oktober. — Ane, Jørgensen, ankom til Faaborg d. 15. Oktober. — Svend, Andersen, ankom til Ny Karleby d. 15. Oktober. — Urania, Pilegaard, ankom til Fecamp d. 15. Oktober. — Ludvig, Larsen, ankom til Leith d. 17. Oktober. — Dannebrog, Bergesen, ankom til Dröbak d. 17. Oktober. — Phønix, Rasmussen, ankom til Kjøge d. 17. Oktober. — Johanne, Jensen, ankom til Fraserburgh d. 18. Oktober.

**Aalborg.** Kirstine, J. K. Jensen, afgik fra St. Davids 9. Okt., ankom til Aalborg 14. Okt. — Caroline Smith, J. P. Ægidiussen, afgik fra London 15. Okt., bestemt til Aalborg. — Svanen, H. C. Jensen, afgik fra Pyterlaks 29. Sept.

**Marstal.** Amor, Rasmussen, ankom til St. Valery sur Somme 9. Oktober. — H. A. Friis, Friis, ankom til Rotterdam 11. Oktober. — Svanen, Møllmann, er ankommen til Kjøge. — Hansigne, Clausen, ankom til Randers 9. Oktbr. — Henriette, Holm, ankom til Holmsund 10. Oktober. — Marie, Bøye, passerede Frederikshavn 9. Oktober, til Mullerup. — Sifa, Folmer, ankom til Plymouth 14. Oktober. — Karen, Hansen, er ankommen til Aberdeen. — Niels Juel, Nielsen, ankom til Stugsund 12. Oktober. — Stella, Rasmussen, sejlferdig i Rafsø 7. Oktober, bestemt til Abbeville. — Elise Marie, Hermansen, ankom til Rudkjøbing 18. Okt. — Uffo, Grube, er ankommet til Strömstad. — Salvador, Fabricius, ankom til Newhaven 12. Oktober. — Eden, Mikelsen, ankom til Harnäs 14. Oktober. — Marie, Bøye, ank til Mullerup 14. Oktober. — N. M. Harboe, Carlsen, ankom til Leith 17. Oktbr. — Alf, Rasmussen, er afgaaet fra Harnäs den 14. Oktbr. til Pontrioux. — Thyra, Rasmussen, er afgaaet fra Pontrioux 14. Oktbr., til Bjørneborg i Ballast. — Norden, Kromann, er afgaaet fra Nyland 14. Oktbr. til Frankrig. — Hildur, Schmidt, er afgaaet fra Harnäs 14. Oktober til Pontrioux. — Hosanna, Hoy, ankom til Mullerup 17. Oktober.

**Rønne.** Erik, Sonne, ankom til Kolberg 11. Oktbr. — Prøven, Bistrup, ankom til Stockholm 11. Oktbr. — Amaran, Kyhn, ankom til Kolberg 11. Oktbr. — Veset, Lund, ankom til Middlesborough 11. Oktbr. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Kalmar 10. Oktbr. — Amalie, Gedion, ankom til Kjøge 12. Oktbr. — Waldemar, Jensen, ankom til Wirkebæk 12. Oktbr. — M. Christiansen, Bager, ankom til Norrkøping 13. Oktbr. — Castor, Clausen, ankom til Kalmar 13. Oktbr. — Kirstine, Petersen, ankom til Petersborg 15. Oktbr.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fvrs 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.** I *Kjøbenhavns* Havn ere de fire sorte Tønder langs Frihavns Ø. Mole inddragne.

**Lille-Bælt.** Baakerne paa *Bastholm* og *Græsholm* ere igen opførte.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverig.** *Södermanlands Skjærgaard.* Havnefyrene ved *Oxelösund* ere forandrede saaledes:

Bagfyret viser hvidt og rødt vekslende Fyr. Flammens Højde: 38 Fod. Synsvidden: 6 $\frac{1}{2}$  Kml. for det hvide, 3 $\frac{1}{2}$  Kml. for det røde Lys. 58° 40' 10" N. Br. 17° 6' 20" Ø. Lgd.

Forfyret viser hvidt Hurtigblink. Det er anbragt 490 Alen S. 46° Ø. fra Bagfyret. Flammens Højde: 19 Fod. Synsvidden: 6 $\frac{1}{2}$  Kml. Fyrene vises fra hvide, runde Fyrhuse. Holdte overet lede Fyrene til Havnen.

**Stockholms Skjærgaard.** I Oktober 1897 afholdes Skydeøvelser ud over *Norra Vaxholmsfjärden* og *Trälhafvet*. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa *Tisterön* og *Ekholmen*, og Poster med røde Flag udsættes paa begge Sider af Skydepladsen. Anvisninger skulde ubetinget følges.

**Södra Övarken.** I 1898 forandres *Svarikklubben* Fyr til et hvidt Blinkfyrt, der hver 10 Sekunder viser To-Blink. Taagsignaler oprettes.

**Bottniske Bugt.** Farvandet til *Piteå* skal uddybes. Paa Uddybningsmaskinen hejses rødt Flag, naar den spærrer Farvandet. Om Natten vises den Ankerlanterne og er ikke til Hindring for Sejladsen. Skibe, der ville passere Farvandet, skulde i Tide hejse to Flag paa Stortoppen eller give to lange Stød med Dampfløjt.

**Tyskland.** *Swinemünde.* Den lille, hvide Baake paa Dynen ved Kysten V. for *König Wilhelm Bad* ved *Swinemünde* er borttagen.

### Kattegat og Skagerrak.

**Norge.** Den 15de Oktober 1897 ere følgende Fyrlamper tændte:

*Furuodden, Tønsbergfjord,* viser Fyr med Formærkelser. Den lyser fra N. 5° Ø., fri V. om Grunden ved *Tørkop*, gennem N. og V. til S. 34° V., fri V. om *Kausen*. Lyset er rødt fra N. 2° V., fri Ø. om *Skjærnsnes*, til S. 36° V. fri Ø. om *Verjø*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 10 Fod. Brændetid: 15de Juli—31te Maj. 59° 13' 15" N. Br. 10° 23' 5" Ø. Lgd.

*Natvigtang*, ved *Gamle Hellesund*, viser hvidt, fast Fyr. Den lyser mod Ø. fra N. 50° Ø. til N. 60° Ø., stærkest i N. 55° Ø., og mod S. fra S. 27° V. til S. 37° V., stærkest i S. 32° V. Flammens Højde: 70 Fod. 58° 7' 55" N. Br. 8° 15' 40" Ø. Lgd.

*Kvalsholmen*, ved *Gamle Hellesund*, viser Fyr med Formærkelser. Den viser hvidt Lys mod Ø. fra N. 48° Ø., fri S. om *Skjalholmgrunden*, inden for *Reierskjær*, til N. 59° Ø., fri N. om *Trønderholmgrunden*. Mod V. lyser den fra S. 42° V. til S. 82° V. Lyset er grønt fra S. 42° V. til S. 46° V. fri inden om *Larsboen*, rødt fra S. 51° V., fri uden om *Maageholmene* og *Risholmene*, til S. 82° V., og hvidt i Farvandet mellem disse. Flammens Højde: 27 Fod. 58° 8' 35" N. Br. 8° 17' 15" Ø. Lgd.

*Saltholmen* Fyr er forandret. Det viser rødt Lys fra S. 3° V., fri Ø. om *Nebgrunden*, til S. 11° V., fri Ø. om *Urholmgrunden*. 58° 13' 50" N. Br. 8° 24' 35" Ø. Lgd.

*Svervikodden* i *Nibesund* viser Fyr med Formærkelser. Lyset er grønt fra N. 40° Ø., gennem Ø. og S. til S. 28° V., Inderkant af *Nibe*, hvidt fra S. 28° V. til S. 47° V., fra Land til Land i *Nibesund*. Flammens Højde: 25 Fod. 58° 7' 40" N. Br. 8° 15' 30" Ø. Lgd.

*Stokken*, i *Randsund* paa Øens NV.-Pynt. Den viser rødt, fast Lys fra S. 85° Ø. gennem Ø., N. og V. til S. 26° V. Flammens Højde: 10 Fod. 58° 6' 45" N. Br. 8° 6' 30" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Norge.** Den 15de Oktober 1897 tændes følgende Fyrlamper, der vise Lys med Formærkelser:

*Svolvær, Lofoten*, to røde Ledefyr, det ene paa Ø.-Kant af *Beholmen*, det andet paa *Storhaugen*, 1,600 Alen N. 2° Ø. fra det første. De lyse fra S. 8° V. til S. 4° Ø. Flammens Højde: 76 og 17 Fod. Holdte overet lede de midt i Farvandet mellem *Kjøsen* og *Vabeinet*. 68° 13' 30" N. Br. 14° 36' 30" Ø. Lgd. efter det gamle Kort.

*Stene* i *Bø, Vesteraalen*, paa Pynten paa V.-Siden af Ankerpladsen. Det lyser fra S. 70° V., fri S. om *Kirkholmen*, gennem S. til S. 38° Ø. Lyset er rødt fra S. 68° V., fri N. om *Stenen* i *Kirkholmsundet*, til S. 25° V., fri Ø. om *Vinjeodden*, grønt fra S. 9° V., fri V. om *Kyllingmora* og *Lottet*, til S. 38° Ø. hvidt i *Kirkholmsundet* og i Hovedindløbet. Flammens Højde: 17 Fod. 68° 36' 25" N. Br. 14° 28' 0" Ø. Lgd.

*Aasanfjord, Bø, Vesteraalen*, paa NV.-Kanten af *Nordre Aasanøen*. Den lyser fra S. 42° V., fri uden om *Seitaagskallen*, *Øiskallen* og *Rørfaldene*, gennem V., N. og Ø. til S. 85° Ø., fri N. om *Haversandøskæret*. Lyset er rødt fra S. 47° V., fri inden om *Vikanflæsene*, gennem V. til N. 55° V., fri N. om *Aasanbærne* og *Brakanslær*, grønt fra N. 39° V., fri uden om *Glimmingen* og *Kalsbærne*, gennem N. til N. 78° Ø., fri N. om *Husøcallene*, rødt over disse til S. 89° Ø., forøvrigt hvidt. *Meskallen* med 7 Fv. ligger i den hvide Vinkel omtrent tværs af *Vikanflæsene*, mellem denne og *Øiskallen*. Flammens Højde: 65 Fod. 68° 44' 15" N. Br. 14° 28' 45" Ø. Lgd.

*Nautnesset, Hovden, Vesteraalen*. Den lyser fra S. 40° V. gennem V. og N. til N. 32° Ø. Lyset er rødt fra S. 40° V. til S. 66° V., fri N. om *Chefsgrunden*, *Rensbæcn* og *Einmean*, grønt over *Tussebærne*, fra S. 77° V. til N. 86° V., hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 80 Fod. 68° 49' 0" N. Br. 14° 33' 35" Ø. Lgd.

Brændetid for disse Fyrlamper: 15 August—30te April. *Lille Teistholmen, Bergsøerne, Senjen*. Den lyser fra N. 27° V., gennem N., Ø. og S. til S. 25° V. Flammens Højde: 23 Fod. Holdt overet med Fyrlampen paa *Købmandsøen* i S. 8 $\frac{1}{2}$ ° V. leder den V. om *Præsterne*, mellem disse og *Fjeldhugskollen*. 69° 27' 0" N. Br. 17° 9' 50" Ø. Lgd.

*Fladnesset, Bergsfjorden, Senjen*. Den lyser fra S. 66° V., fri N. om *Ommundstua*, gennem V. og N. til N. 49° Ø. Lyset er grønt fra S. 81° V., fri S. om *Korsholmen*, til N. 50° V., fri N. om *Storboen*, rødt fra N. 40° V., fri V. om *Skankerne*, til N. 1° Ø., ind mod Ankerpladsen ved *Skagland*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 43 Fod. 69° 25' 30" N. Br. 17° 18' 30" Ø. Lgd.

*Havn* Fyrlampe, *Bergsfjorden, Senjen*, er flyttet 480 Alen V. hen. Den lyser nu fra N. 52° V., fri S. om *Sandfaldene*

og *Ellefsegskolten*, gennem V. til S. 86° V., fri N. om *Teiste-skjærene*. Lyset er rødt fra N. 88° V., fri S. om *Torstensfald* og *Tindeboen*, til N. 55° V., fri N. om *Stabben*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 48 Fod. 69° 25' 0" N. Br. 17° 9' 30" Ø. Lgd.

Brændetid for de sidste tre Fyrlamper: 25de August—14de April.

Den 15de Oktober 1897 tændes følgende Fyrlamper, der vise Fyr med Formærkelser:

*Olsæter*, paa Ø-Siden af *Præstøundet* ved *Askevold*, lyser fra S. 7° V., fri V. om *Haneskjær*, gennem V. til N. 32° V., fri V. om *Graneboen*, hvor Lyset skjules af *Rosäterlandet*. Lyset er rødt fra S. 17° V., fri Ø. om *Fladøstu*, til N. 49° V., fri N. om *Præstø*, hvidt i Farvandet mod S. og N. Flammens Højde: 97 Fod. Brændetid 15de Juli—15de Maj. 61° 20' 5" N. Br. 5° 4' 35" Ø. Lgd.

*Hæge*, paa S-Pynten, lyser fra S. 81° Ø., fri S. om *Lauholmen*, gennem N. til S. 88° V., fri S. om *Hægskjærene*. Lyset er rødt fra S. 60° Ø., gennem S. til S. 78° V., fri N. om *Guleskjær* og *Tussen*, hvidt i Farvandet mod Ø. og V. Flammens Højde: 30 Fod. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 61° 23' 10" N. Br. 4° 55' 35" Ø. Lgd.

*Stavenæs*, paa N-Siden af Havnen, lyser fra N. 7° Ø., fri V. om *Trefodskjær*, gennem N., V. og S. til S. 7° Ø., hvor Lyset borttages af *Søndre Stavenæsholme*. Lyset er rødt fra N. 24° V., fri Ø. om *Ryggestu* og *Ryggeskallene*, gennem V. til S. 33° V., fri Ø. om *Lauholmen* og *Skumsø*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 24 Fod. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 61° 24' 50" N. Br. 4° 58' 45" Ø. Lgd.

*Køresund*, *Flaaværløden*, *Søndmøre*, paa Farvandet N-lige Side, lyser fra N. 76° Ø., fri S. om *Kjeholmskjæret* i *Teigesund*, gennem Ø. og S. til S. 84° V., fri S. om *Rørestølflua* (*Sivertstøflua*) og fri S. om *Eggesbønes*. Lyset er grønt fra N. 76° Ø. til N. 85° Ø., fri S. om *Rørenæsflua*, rødt fra S. 82° Ø., fri N. om *Blankholmskjær*, gennem S. til S. 80° V., fri N. om *Herøunden*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 14 Fod. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 62° 19' 15" N. Br. 5° 43' 40" Ø. Lgd.

*Teigesund*, *Ulfsten*, *Søndmøre*, paa *Dimmenæs*, lyser fra S. 78° V., fri N. om *Blankholmskjær*, gennem V. og N. til N. 53° Ø., fri N. om *Kirkenæs* og *Lille Spiutø*. Lyset er rødt fra N. 38° V., fri V. om *Torvikholmene*, gennem N. til N. 46° Ø., fri S. om *Evaflua* og Grunden ved *Kløholmene*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 22 Fod. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 62° 19' 25" N. Br. 5° 46' 20" Ø. Lgd.

*Boholmen*, *Ulfsten*, *Søndmøre*, lyser fra N. 19° Ø., fri V. om *Skeidekraaka* og *Osneskraaka*, gennem N., V. og S. til S. 41° Ø., fri V. om *Osnaes*. Lyset er rødt fra N. 6° Ø., fri Ø. om *Tyveholmkraakene* og *Kløholmene*, gennem V. til S. 55° V., fri S. om *Evaflua* og *Skjærene* fra *Kalvø* og *Kjeholmen*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 54 Fod. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 62° 20' 25" N. Br. 5° 49' Ø. Lgd.

*Vatøen*, *Ulfsten*, *Søndmøre*, paa *Havneholmen*, lyser fra N. 20° Ø., fri Ø. om *Ægholmfaldene*, gennem Ø. og S. til S. 45° V. Lyset er rødt fra N. 20° Ø., fri V. om *Kleggene* og *Kirkeflua*, til S. 31° Ø., fri V. om *Skeidekraaka*, grønt fra S. 21° Ø., fri Ø. om *Tyveholmkraaka*, til S. 29° V., fri V. om *Byholmen*, rødt fra S. 33° V., fri Ø. om *Kustflua* og fri V. om *Torvikholmene*, til S. 45° V., hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 19 Fod. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 62° 22' 25" N. Br. 5° 48' Ø. Lgd.

*Flø*, *Ulfsten*, *Søndmøre*, lyser fra N. 33° V., klods til Ø-lige Molehoved og fri V. om *Flørauden*, gennem V. til S. 71° V., fri N. om *Hella*, *Barene*, *Kleggene* og *Kjørsteskflua*, samt fra S. 47° V. til S. 40° V., fri V. om *Gaasnæs*. Lyset er rødt fra N. 42° V., fri Ø. om *Ægholmfaldene*, *Dybflysten* og *Breiflua*, til S. 74° V., fri S. om *Sveden*, samt fra S. 47° V. til S. 43° V., fri Ø. om *Kustflua*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 29 Fod. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 62° 24' N. Br. 5° 31' 30" Ø. Lgd.

*Guskør*, paa *Ronda*, lyser fra N. 32° V., fri Ø. om *Barene*, gennem N. til N. 74° Ø., fri N. om *Treholmsskjærene*. Lyset er rødt fra N. 32° V. til N. 53° Ø., fri S. om *Garboen*, hvidt i Indsejlingen, grønt fra N. 60° Ø. til N. 74° Ø. Flammens Højde: 14 Fod. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 62° 24' 15" N. Br. 5° 37' 50" Ø. Lgd.

*Knarlagsund*, paa *Lille Mysingen*, *Hitteren*, lyser fra N. 34° V., fri V. om *Hestø*, gennem V. og S. til S. 82° Ø. Lyset er rødt fra N. 77° V., fri N. om *Nordklakken* og *Ramsboen*, til S. 77° V., fri S. om *Ilsoen*, grønt fra S. 74° V., fri N. om *Svartskærene* ved *Sjalalandet*, til S. 25° V., hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 31 Fod. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 63° 39' 50" N. Br. 9° 1' 35" Ø. Lgd.

*Dolsøen*, ved *Svellingen*, i *Frøien*, lyser fra N. 17° V., fri Ø. om *Rottingen* og *Mandholmstøen*, gennem N. og Ø. til N. 89° Ø., fri N. om *Jarstensskærene*. Lyset er rødt fra N. 42° Ø., fri N. om *Bleksbogen*, til N. 87° Ø., fri S. om *Blekskærene*, hvidt forøvrigt. Lyset desuden fra Land til Land i Sundet ind til *Svellingen*. Flammens Højde: 35 Fod. Brændetid: 1. August—15. Maj. 63° 48' 30" N. Br. 8° 49' 55" Ø. Lgd.

*Skjørøen*, ved *Vallersund*, viser hvidt Lys fra S. 56° V., fri inden om *Skjørøboen*, til S. 45° V., fri uden om *Massø-*

*galten* og *Tranøgalten*, rødt Lys fra S. 48° V. til S. 35° V., hvidt Lys fra N. 50° Ø., fri inden om *Skjelholmen* til N. 57° Ø., fri uden om *Lysesfluerne* og *Veddesholmstarren*, rødt Lys fra N. 57° Ø. til N. 73° Ø. Flammens Højde: 76 Fod. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 63° 53' 25" N. Br. 9° 49' 15" Ø. Lgd.

*Paalodden*, ved *Stoksund*, lyser fra S 38° V., fri uden om *Grønsskærene*, gennem V. og N. til N. 44° Ø., fri uden om *Veimandskærene*. Lyset er grønt fra S. 38° V. til S. 62° V., fri uden om *Kjeholmfaldene*, rødt fra S. 68° V., fri inden om *Hosenørne*, gennem V. og N. til N. 34° Ø., fri inden om *Krosskær*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 36 Fod. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 64° 6' N. Br. 10° 2' 25" Ø. Lgd.

*Marlesø* Fyrlampe, ved *Sør Kraakøen*, er forandret og viser Fyr med Formærkelser. Lyset er nu hvidt fra S. 40° V., fri inden om *Galten*, gennem S. til S. 75° Ø., fri S. om *Kraakøtarren*, rødt over denne, hvidt fra Ø. til N. 44° Ø., fri inden om *Langtarren*, rødt over denne til N. 33° Ø., fri uden om *Utrosten* og *Langskær*, hvidt derfra til N. 24° Ø., fri inden om *Kjæø*, grønt derfra gennem N. og V. til S. 40° V. Flammens Højde: 24 Fod. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 64° 9' 45" N. Br. 10° 8' 25" Ø. Lgd.

*Trondhjem* Havnefyre ere forandrede saaledes: Fyrlampen paa Enden af Dampskibskajen ved *Elvens V-Side* er ombyttet med en rød Lanterne.

Det Ø-lige Molehoved er færdigt, og den midlertidige Lanterne ombyttet med en Fyrlampe, der viser rødt Fyr med Formærkelser.

**Tyskland.** Vraget, som laa tæt ved Anduvnings-Tønden for *Süder Hever*, er borttaget.

**Elben.** Ifølge Telegram af 18de Oktober 1897 fra „Marineamt“ i *Berlin* ligger et Vrag sunket 5 Kml. N. 1/4 Ø. fra Fyrskibet „*Elbe Nr. 1*“. En Mast er c. 6 Fod over Vandet.

Den 1ste November 1897 foretages følgende Forandringer i Belysningen af *Elben*:

Ved *Bassenfleth* tændes et hvidt, fast Fyr, der lyser over 131<sup>1</sup>/<sub>2</sub> mellem rød Tønde H ved *Bützflether Sand* og b i det S-lige Farvand ved *Badinger Sand*. Flammens Højde: 111 Fod. Fyrapparat af 6te Orden. Rød Fyrbaake. 53° 36' 46" N. Br. 9° 32' 24" Ø. Lgd.

Paa *Stadersand*, 1,350 Alen N. 15° V. fra det foregaaende, tændes et hvidt, hurtigblinkende Fyr, Blink 1 S., Mørke 1 S., der lyser over 6" mellem rød Tønde H ved *Bützflether Sand* og den ligeoverfor liggende sorte Tønde Nr. 6. Flammens Højde: 57 Fod. Fyrapparat af 5te Orden. Hvid Fyrbaake. 53° 37' 10" N. Br. 9° 32' 12" Ø. Lgd.

Paa samme Fyrbaake tændes et hvidt, fast Fyr, der lyser over 132°, fra 560 Alen V. om Tønden *Juels-West* til c. 200 Alen S. om sort Tønde Nr. 7 i det S-lige Farvand ved *Twielenfleth*. Flammens Højde: 48 Fod. Fyrapparat af 6te Orden.

*Twielenfleth* faste Fyr, der ligger c. 2,000 Alen S. 69° Ø. fra *Bassenfleth* Fyr, forandres saaledes: Det viser hvidt Lys ned ad *Elben* i Farvandet fra den S-lige Bred til Baaketønden *Juels-West*, rødt Lys herfra til rød Tønde K i det N-lige Farvand, grønt Lys herfra til Baaketønde *Juels-Øst*, og hvidt Lys herfra til Tønde b. i det S-lige Farvand.

*Juelssand* hvide Blinkfyre lyser over 186°, fra NØ-Hjørnet af den midterste Bondegård paa *Bützflether Sand* til 1/2 Kbl. S. for den første lange Høfde oven for Bondehuset paa *Juels-sand*.

**Jade.** I *Wangeroog Farvand* er den elektriske Lystønde D inddragen.

**Holland.** *Friesche Zeegat.* I *Strandgeul* er den midlertidige Afmærkning inddragen.

**Zuiderzee.** Paa *Volendam* S-lige Havnehoved er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 26 Fod. Synsviddens: 4 Kml. 52° 29' 36" N. Br. 5° 4' 39" Ø. Lgd.

**Frankrig.** Fyrskibet „*Ruytingen*“ er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskip. Det viser hver 1/2 Minut rødt, langt Et-Blink. Flammens Højde: 32 Fod. Skroget er rød og sort vandret stribet og har en rød Ballon paa Toppen af Masten. Taagesignal gives med Klokke, hvorpaa der hvert 1/2 Minut kimes afvekslende to Gange og én Gang.

**Calais.** Omtrent den 1ste Januar 1898 oprettes Taagesignal paa Yderenden af *Calais Ø-Mole*. En Taagetrompet giver da hver 1 Minut To-Stød, hvert Stød af 3 S. Varighed med 3 S. Pause mellem Stødene. Signalet træder straks i Virksomhed, naar fornødent.

**Skotland.** Ved *Peterhead* ere *North Harbour* og *Port Henry* spærrede. Det røde, faste Fyr paa *North Harbour* V-lige Molehoved er slukket. Om Dagen vises fra det Ø-lige Molehoved en sort Ballon og et rødt Flag.

**Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.**

**Frankrig.** *Granville.* Baaken paa *La Fourchie* er igen paa Plads.

**England.** *Falmouth.* Et Tidsignal er oprettet paa *Pendennis Castle*, V-Pynten af Indløbet til *Falmouth Harbour*. Signalet gives med en sort Kugle, som falder fra en Flagstang paa Slottet hver Dag Kl. 1 T. 0 M. 0 S. Greenwich Middelklokke-tid. 50° 8' 45" N. Br. 5° 2' 45" V. Lgd.

**Englands V.-Kyst.** Fyrskibet „*Carnarvon Bay*“ er nu flyttet 3 Kml. N. 89° V. hen i 26 Fv. Vand. 53° 6' 0" N. Br. 4° 49' 20" V. Lgd.

Den røde Tønde ligger nu 4 Kbl. S 86° Ø. fra Fyrskibet. Paa *Calf of Man* er oprettet en Lloyds Signal-Station. 54° 3' 15" N. Br. 4° 49' 35" V. Lgd.

**Irlands V.-Kyst.** *Castletown*. Dampere „*Denia Troon*“ er sunken i det V.-lige Løb til *Castletown Harbour*, saa at Løbet er spærret. 51° 38' 50" N. Br. 9° 54' 15" V. Lgd.

**Nordlige Atlanterhav.**

**Frankrig.** Mellem *Parquette* og *La Vandrée* er der for-gæves eftersøgt nogen Hindring for Sejladsen.

Ved Indløbet til *Brest* ere følgende Klippegrunde fundne: En 8 Fods Grund, 7, Kbl. S. 66° Ø. fra *Saint Mathieu* Fyr. 48° 19' 29" N. Br. 4° 45' 14" V. Lgd.

En 30 Fods Grund, 11, Kbl. S. 54° V. fra *Créac'h-Meur* Signal-Station. 48° 19' 18" N. Br. 4° 44' 2" V. Lgd.

En 29 Fods Grund, 12, Kbl. S. 44° V. fra samme Station. 48° 19' 3" N. Br. 4° 43' 57" V. Lgd.

En 26 Fods Grund, 9, Kbl. N. 74° Ø. fra samme Station. 48° 20' 11" N. Br. 4° 41' 20" V. Lgd.

En 8 Fods Grund, 11, Kbl. N. 46° Ø. fra samme Station. 48° 20' 44" N. Br. 4° 41' 25" V. Lgd.

En 19 Fods Grund, 19, Kbl. N. 62° Ø. fra samme Station. 48° 20' 51" N. Br. 4° 40' 6" V. Lgd.

Man maa ikke komme N. for Linien mellem de to sidst-nævnte Grunde.

En 25 Fods Grund, 3, Kbl. N. 3° V. fra *Toulinguet* Fyr. 48° 17' 11" N. Br. 4° 37' 50" V. Lgd.

En 29 Fods Grund, 5, Kbl. S. 59° V. fra *Capucins* Fyr. 48° 18' 53" N. Br. 4° 35' 27" V. Lgd.

En 29 Fods Grund, 9, Kbl. S. 34° Ø. fra *Petit Minou* Fyr. 48° 19' 27" N. Br. 4° 36' 8" V. Lgd.

**Portugal V.-Kyst.** En lille 9 Fods Grund, *Lage*, er funden ved Kap *Sines*, ca. 800 Alen fra Land, fra V.-Pynten af den yderste af Øerne *Perceveira* i S. 50° Ø., fra Fyret paa Kap *Sines* i S. 22° V. og fra Hjørnet af Fort *Ribeira* i S. 86° V. 37° 56' 48" N. Br. 8° 53' 7" V. Lgd.

**Forenede Stater i Nordamerika.** **Maine.** *Muscongus Bay*. Den 28. September 1897 er Taagesignalet paa *Pemaquid Point* forandret. Paa en Klokke slaas nu med Maskinkraft Et-Slag hver 10 Sekunder. Klokken er anbragt i en lille rød Bygning, 40 Alen SV. for Fyrtaarnet.

**Massachusetts.** *Buzzards Bay*. Omtrent den 12. Oktober 1897 oprettes Taagesignal paa *Dumpling Rock* ved Indløbet til *New Bedford Harbor*. En Taagetrompet giver da hver 1/4 Minut Et-Stød af 3 S. Varighed.

Naar Signalet er i Uorden, ringes med Klokke, naar Skibes Taagesignal høres. Signalet gives fra en lille hvid Bygning tæt ved det nævrende Taarn til Klokken.

**Vineyard Sound.** Vraget af Skonnerten „*R. L. Dewis*“ skal borttages, hvorefter Klokketønden og Lystønden ind-drages.

**Bridgeport Harbor.** **Connecticut.** Omtrent den 15. Oktbr. 1897 oprettes Taagesignal paa Ø.-Enden af den indre Bølge-bryder, der udgaar fra *Tongue Point*, ved V.-Siden af Ind-løbet til *Bridgeport Harbor*. Paa en Gongon slaas med Maskinkraft Et-Slag hver Sekund.

**Virginia.** *Chesapeake Bay.* **Smith Point.** Omtrent den 15. Oktober 1897 tændes et hvidt Blinkfyr paa V.-Siden af *Chesapeake Bay*, ca. 2 1/2 Kml. S. 82° Ø. fra *Smith Point*, ved S.Siden af *Potomac River* Munding, og ca. 3/8 Kml. VNV. for *Smith Point* Fyrskib. Fyret viser Et-Blink hver 1/2 Minut. Flammens Højde: 50 Fod. Synsvidden: 12,6 Kml. Fyret vises fra en Fyrbygning, der staar i 20 Fod Vand. Funda-mentet er brunt. med en to-etages, ottekantet Bygning med hvidt Taarn. 37° 52' 48" N. Br. 76° 10' 58" V. Lg.

Taagesignal gives med Et-Slag paa Klokke omtrent hver 1/4 Minut.

Samtidig inddrages *Smith Point* Fyrskib permanent.

**Cape Henry.** Vraget af Skonnerten „*A. D. Lamson*“, ud for *Cape Henry*, er afmærket med en rød og sort vandret stribet Stumpønde, der ligger i 7 Fv. Vand, fra *Cape Charles* gamle Taarn i S. 4° Ø. og fra *Cape Henry* Fyr i N. 83° Ø.

**Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**

**Italien** *Salerno*. Fyrskibet ved Grunden *Manfredi* er igen udlagt paa Station.

**Favignana.** Fyret paa *Punta Sottile* paa Øen *Favagina* har en Synsvide af 18 Kml.

**Italiens Ø.-Kyst.** Paa *Rimini* Kanalhavns Ø-Moles Hoved gives Taagesignal med en Klokke, hvorpaa hver 1/4 Minut slaas Et-Slag. 44° 4' 27" N. Br. 12° 34' 45" Ø. Lgd.

Ved *Lido* er Grunden, som strækker sig ud ved *San Nicole* Signal-Station, afmærket med fire Bøjer med sort og hvid stribet Stage. De skulle holdes om Bagbord for Indgaende.

**Kjøbenhavns Børskurs d. 20. Oktb. 1897.**

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk.....		101	101 1/2
Thingvalla.....		4 1/2	5 3/4
Danmark.....	87	86 3/4	87
Norden.....		114 1/2	115
Kjøbenhavn.....	94 3/4	94 1/2	95
Carl.....	57 1/4	57	57 1/4
Dannebrog.....		106	106 1/2
Skjold.....	76 1/2	76 1/4	76 1/2
Helsingørs Dampsk.....		—	—
Østersøen.....		—	—
Nordøen.....		—	—
Torm.....		85	94
Foren. Bugser-Selsk.....		87	91
Dansk-russisk Dampsk.....		—	105
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk.....		103	105
5% — —.....		—	—
5% Thingvalla 1880.....	97 1/2	97	96 1/2
5% — 1894.....		—	—
5% Norden.....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats.....		—	—
3 1/2% uopsig. Stats.....		100	101
3 1/2% Husejer Kreditk.....		93 1/2	95
3 1/2% Kbhvns Kreditf.....		92 1/2	92 3/4
3 1/2% Østift. Kreditf. 6 Ser.....		95 3/4	96 1/4
4% — — 6 —.....		96 3/4	97 1/2
3 1/2% Landkreditk. 3 —.....		94 1/4	96
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....	150 1/4	150	150 1/4
Privatbank.....		122 1/4	123
Landmandsbank.....		127 1/2	129
Handelsbank.....		123 3/4	124 1/4
Burm. & Wain.....	90	89 3/4	90 1/4
Helsingørs Jernsk.....		101 1/4	102
Sukkerfabr.....		90 3/4	91 1/4
Bryggeri Aktier.....	109	108 3/4	109

**Vekselkurser.**

	Avista Sælger.	to d. d. Køber.
Hamburg.....	89.10	88.90
London.....	18.11	18.08
Paris.....	72.00	—
Amsterdam.....	150.25	—

**Notering paa Berlins Børs d. 19. Oktbr. 1897.**

Russiske Noter.....	216.40
4% Russiske Consols.....	103.25
4 1/2% — Boden Kredit.....	105.20
6% Mexikanske.....	95.25
5% Rumænske Stats.....	101.80
4% — — 1890.....	91.90

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 18,000, „Thingvalla“ 28,000, „Danmark“ 6,000, „Kjøbenhavn“ 4,000, „Carl“ 10,000, „Dannebrog“ 4,000, „Skjold“ 8,000.

**Møller & Rée,**

Bankforretning, Ved Stranden 16.

# Dampskib til Salgs.

## Petroleums-Tank-Damperen

# „ATTILA“,

nu beliggende paa Kjøbenhavns Inderred, udbydes paa Vedkommendes Vegne til Salgs, saaledes som Skibet nu er beliggende, efter at have været udsat for Ildsvaade, medens Skibet stod paa Grund paa Læsø, hvorved dets Maskiner er blevet ødelagt og Agterdelen af Skibet har taget betydelig Skade.

„Attila“ er bygget i 1889 af Herrer R. Craggs & Sons, Middlesbro, specielt til at føre Petroleum i „tanks“, og under særligt Tilsyn af Lloyd's og „Bureau Veritas“ og havde højeste Klasse i begge disse Klassifikations Selskaber.

Skibet er 2141 gross og 1404 netto Reg. Tons og lader cirka 2700 Tons Petroleum „in bulk“.

Skibet sælges som det ligger paa Kjøbenhavns Inderred, med det tilbageværende Inventarium og Udrustning: hvoriblandt specielt en Reserve Aksel, en Reserve Skrue og en Reserve Krumtapaksel; desuden af Dæk Maskineri, 2 Petroleumspumper, Dampspil, Dampstyreapparat, Kompasser og andet Tilbehør.

Tilbud i forseglede Billetter modtages indtil Lørdag den 23. ds. og aabnes Mandag den 25. ds. Kl. 10 Formiddag paa Undertegnedes Kontor i Nærvejelse af de interesserede Parter.

Uden Ansvar for mulige Fejltagelser i Beskrivelse og Genstandenes Benævnelse, Antal osv.

Det bemærkes udtrykkeligt, at Sælgerne ikke ere pligtige at akceptere hverken det højeste eller noget af de indkomne Bud.

Skibet anvises og yderligere Oplysninger meddeles af

**Hecksher & Søn,**

Lloyd's Agenter,  
Amaliegade 33, Kjøbenhavn K.

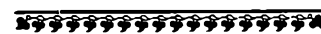


**E. Husted & Co.**

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: H U S T E D.



**S. Lerche,**

50 — Nørrebrogade — 50

Værksted  
for gode, solide og billige

Modeller.

**Læge H. C. Lund,**

Hud- og Kønssygdomme.  
Kronprinsensgade 6. I. S. Opg.  
gennem Porten. Tr. 10-11, 7-8  
Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

## Nyt Skib til Salg.

En under Bygning værende Jagtskonnert, ca. 54 Register-  
tons, bygges til højeste Klasse Fransk Veritas — bliver  
færdig til Foraaret — er til Salg ved

Christensen & Co.,  
Mæglere, Svendborg.

## Direkte Import en gros af amerikanske Træsorter.

Nød, Whitewood samt Eg ogsaa i spejlskaaren Vare,  
Mahogni i alle Dimensioner anbefales Forbrugere. Varerne  
ere prima og damptørrede og Priserne de billigste.

Telefon 3338.

EMIL HAMMELEV, Store Kongensgade 81, Bagb.

## NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

## OST · OST

3 ST. KIRKESTRÆDE 3

VICTOR PETERSEN

(LUDV. AAGAARDS EFTF.)

## N. CHR. RØNNES

SKIBSSNEDKERI.

TELEFONNUMMER C 1766.

ST. ANNÆGADE 3.

KJØBENHAVN C.



## Holm & Collerup,

Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.  
forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, B.

Jærnskibs- og Maskinreparationer

udføres solidt, hurtigt og billigt.

## Ludvig Lund.

Mekanisk og elektroteknisk Etablissement.

Enerepræsentant

for Elektrizitäts-Aktiengesellschaft

vorm. Schuckert & Co.

Autoriseret Installatør af elektriske Belysnings- og

Kraftoverdragningsanlæg. Elektromotorer og Dynamoer.

Elektriske Elevatorer, Hejseapparater og Ventilatorer.

Galvanoplastiske Anlæg.

St. Regnegade 26. Kjøbenhavn K. Telefon Nr. 991.

## Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og  
Pakninger til Skibsbrug.

Firma i Kjøbenhavn:  
Raadhusstræde 4.

Telefon 1346.

## Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

## C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber  
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:  
Enghavevej. V.

Bopæl:  
Valdemarsg. 24. V.

# Agentur for udenlandske Søassurance- Selskaber.

Søforsikringsselskabet  
**ØRESUND,**  
MALMØ,

tegner Forsikringer ved  
**BERGH & OWEN,**  
Kjøbenhavn K.,  
Holmens Kanal 20.  
Telefon 97.  
Telegram-Adr. „Tonny“.

**WM. R. SCHOU.**  
31. HAVNEGADE.  
KJØBENHAVN K.  
Telegramsadresse: Rigstelefon:  
Willschou. Nr. 3876.  
GENERALAGENT for  
**„POMERANIA“**,  
See- und Fluss-Versicherungs  
Gesellschaft i Stettin.

**Bjerre & Rømer,**  
Skibsmæglere.  
Agenter for  
Kullens Enskilda Assurans-  
Förening.

**TH. SIMONSEN,**  
NYHAVN 57.  
SØLVMEDAILLE I MALMØ  
OG STOCKHOLM.  
FOR LANTERNER.

## Café van Zandt,

St. Annæ Plads 6,  
Hjørnet af Strandstræde,  
Kjøbenhavn.

anbefaler sin Restaurant fran-  
çais med alle Aarets  
Specialiteter.

**H. J. Pedersen.**

## Dr. med. Goldschmidt,

Klinik for  
Hud- og Kønssygdomme.  
Hovedvagtsgade 8, 1. Sal.  
Kl. 12—1 og 7—8.

# LANDMANDSBANKEN

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

## CARL KRARUP,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“, „J. P. Dillberg“,  
og „Falken“ i Farten

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

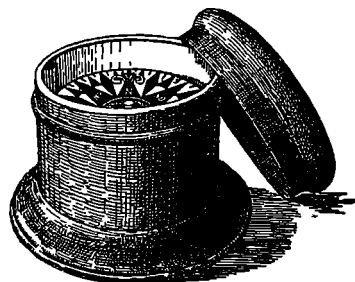
og Mellemstationerne samt

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

## Cornelius Knudsens Etabl.,

Telefon 538. Kjøbmagergade 37. Kjøbenhavn. Telefon 538.  
Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmö 1896.



Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**

(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**

## Bunkerkul

faaes billigst og hurtigst i Sundet fra vor Kulhulk  
Lydia.

The Sound Coal Hulk Lim.

## Fanø praktiske Sømændsskole.

Saa vel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver  
Tid. Nærmere Oplysninger ved

**P. H. Clausen,**  
Nordby, Fanø.

## Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.  
Kjøbenhavn og Lübeck.

**J. A. Thiesson,**  
Smør-, Æg- & Osteforretning.  
Leverandør i Skibsproviant.  
Oprettet 1814.  
Raadhussstræde Nr. 2 B,  
Kælderen  
(ikke Hjørnekælderen),  
Kjøbenhavn K.

Hovedforhandler **PETER BUCH,** Vinhandel, Helmerhus 13.



**E. ZUSCHLAG.** Aquavit, Kjøbenhavn N.

## DANCHELLS FABRIKER. LINOLEUM. VOXDUG.



Anker-Marke

Eneudsalg i Danmark for  
**DELMEHORSTER  
LINOLEUMFABRIK.**  
Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:  
Pilestræde 13 Mathæusg. 5.  
Telefon 545. Telefon 2680.  
Kjøbenhavn.

## Pumper,

udmærket egnede til Lastpumper.  
**Maskinfabrikken Rannje,**  
Mathæusgade 6.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre  
20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil  
ogsaa Bidrag il Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.  
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Steder.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**

I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

### AVERTISSEMENTS PRIS:

Forste Side pr. Petitline à 45 mm Bredde	25 Øre.		
De øvrige Sider	—	20 —	—
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 TORSDAG.

Nr. 43.

Kjøbenhavn, torsdag den 28. Oktbr. 1897.

4. Aarg.

INDHOLD: Staten og Skibsfarten. — Fra Rigsdagen. — Literatur. — Fragtmarkedet. — Fra Island. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsetterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

DANISH  
Pure Condensed Milk.  
The **MILKY-WAY** Brand.  
In Taste & Colour like new Milk.  
Highest Medical References.



• NEW INVENTION •  
The Danish Milk Condensing Co.  
Factories & Head Office 8 Vestergade,  
COPENHAGEN.  
Telegr. Adr.: Anglodane. Code ABC

## LINOLEUM

og

## VOXDUG

til

Kahytter og Trapper,  
bedste Fabrikata.

E. MEYER,

St. Kjøbmagergade 26.

## SKIBSDAGBØGER

1/1 Aars & 1/2 Aars  
MED TRYKT BRUGSANVISNING  
til Forbrug & Forhandling  
billigst hos  
S. FRIEDLÆNDER,  
VED STRANDEN 14.  
KJØBENHAVN.

## Norsk Margarine

fra Fabriken Mercur, Christiania,

der er anerkendt som det fineste og mest holdbare Fabrikat i Verden,  
saas i

Hovedplaget for Danmark  
hos

**Johansen & Bruun,**

Telefon 3210. Kompagnistræde 14 & 15. Telefon 3210.

**Smør** i alle holdbare Kvaliteter føres til billigste Priser.

## Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik,  
Staal-, Jærn- & Broncestøberi.

Dampskibe af hvilkensomhelst Størrelse.

Stationære Dampmaskiner.

Pumper & Muddermaskiner.

Doktagninger og Reparationer af Skibe.

Maskin- og Kedelreparationer.

Patenteret Hydro Pneumatiske Aske Ejector  
for Skibe.

Howaldts Metalpakning.

Støbestaal efter indsendte Tegninger eller Modeller,  
saasom: Skibsstævne, Skibsskruer, Ankere etc.

Repræsentant for Danmark

Ingeniør **CARL HOLTERMANN,**  
Østerbrogade 22, Københav. Ø.

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 24.



**JUL. TYBRING'S**

FRIMÆRKEFORRETNING.

KLOSTERSTRÆDE 6,

KJØBENHAVN K.

Prisliste 1897 gratis og franko,

## 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.

## Køb, 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,** Hellerup.

Strandvej 36. Telefon 69.

M. Christiansen

**M. Christiansen,**

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering  
henhørende.

Transit og Kreditoplagsvarer.

John Hintze

## J. H. Fechtenburg & Co.,

St. Thomas,

anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering  
henbørende.

**Grand prix HOBRO AKVAVIT.**

Aktieselskabet  
Spritfabriken **FORTUNA.**

# HAMBURG

## Det Skandinaviske Selskab

i Hamburg.

Lokalet, beliggende i Königsstrasse 14, II., er aabent hver Dag fra 11 Form. til 12 Aften.

Læsebordet er forsynet med samtlige Hovedstadsaviser samt et større Antal Provinsblade (ca. 50 Stkr.) Endvidere forefindes Billard og Musikværelse.

Samtlige Lokaler stilles til Disposition for vore ærede tilrejsende Landsmænd, og vil et eventuelt Besøg altid være os velkomment.

Besøgende have fri Adgang i 14 Dage.

Bestyrelsen.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d.</sup>

eneste Fabrikanter af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier

samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Hoved-Depôt for Continentet: **Hamburg:**

Alte Gröningerstrasse 12

Telegr.-Adr.: Dicotto. Telefon: 3999.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Kjøbenhavn. Nørrebrogade 18 A,<sup>2</sup> N.

## EMIL G. v. HÖVELING. HAMBURG.

(TELEGR.-ADR.: COMPOST.)

### PATENTFARVE

for Skibsbunde og Jærkonstruktioner imod Rust og imod Bevoksning. Leverandør til mange af de største Damp- og Sejlskibsrederier, Ene-Leverandør til den kejserlige tyske Marine.

NB. For Træskibsbunde særlig virksom Patentfarve imod Bevoksning og imod Orm, strygefærdig til umiddelbar Brug.

Agenter og Lagre i: Bergen, Bremerhavn, Elsfleth, Flensborg, Stettin, Rotterdam, Antwerpen, Dünkirchen, Genua etc.

Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:

Kapt. CARL HAVE MANN, Kjøbenhavn, Amaliegade 31.

I England under Firma British Antifouling Composition and Paint Company Ltd. 32 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik i Barking ved London.

Agenter og Lagre i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull, Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama, Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney, Mauritius etc.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon 287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

## EM. Z. SVITZER'

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1833.

Telegraphic address "SVITZER".

Agents for  
Great Britain.

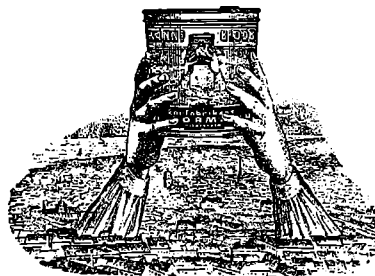
O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/Tyne.  
telegraphic address: "Jürgenson".

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill.  
telegraphic address: "Hobdell".

The company maintains stations at the following ports, where a salvage boat will be stationed, always ready to leave at short notice.

COPENHAGEN	.....	"SVITZER".
KASTRUP	.....	"HØYER".
ELSINØRE	.....	"SWITZERGOTTLIEB".
KORSØR	.....	"JØRGENSEN".
ALBUEN (LAALAND)	.....	"GUNNENSEN".
FREDERIKSHAVN	.....	"SVITZERLUND".
GOthenBURG (SWEDEN)	.....	"ELFVÉRSSON".
GREIFSWALD (GERMANY)	.....	"SPRUTH".

The company's boat "Em. Z. Svitzer" — in conjunction with the boats belonging to the Northern Salvage Company of Hamburg, vis s/s "Berthilde", s/s "Berger Wilhelm" and s/s "Neva" — operates in the Mediterranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).



VARE-MÆRKE.

A. FORMANN.

KJØBENHAVN K.

TELEFON 216.

Højeste Udmærkelse i Stockholm 1897.

Noget nyt og enestaaende!

!! Forsøg !!

A. Formanns  
Blodbudding

(i hermetiske Daaser)

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig, kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret. Den faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark.

## Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

## Patent Elastisk Cement

for Dampkedler etc.

Den beskytter fuldstændig imod Fortøring. Bevirker en stor Besparelse af Kedelreparationer.

Leveres i Fustager paa ca. 125 Pd. fra mit Lager, 26, Pederskræmsgade.

C. F. Schlüter.

## HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsdgifter paa Lasteplassen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Europa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

## PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg, regular line of steamers between Brazil and Copenhagen & vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean Portugal and Copenhagen & vice versa.

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: "HOPE".

## Staten og Skibsfarten.

Ved forskellige Lejligheder er det fra Skibsfartens Side gjort gældende, at den, for at blive jævnstillet med sine udenlandske Konkurrenter og ifølge de ejendommelige Forhold, under hvilke den arbejder, maatte kræve at blive fritaget for de særlige Afgifter, den svarer til Staten, eller i hvert Fald at faa dem betydeligt nedsatte, et Krav, der for Tiden særlig tager Sigte paa Konsulat- og Toldafgifterne. Man har fra anden Side — særlig under de Forhandlinger, der have været førte i Rigsdagen om disse Spørgsmaal — gjort gældende, at Skibsfarten paa ingen Maade er daarligere stillet med Hensyn til Statsafgifter, end de øvrige Næringsveje, og man har ud fra dette Synspunkt vægret sig ved at imødekomme Skibsfartens Krav i den Udstrækning, i hvilken de ere fremsatte. Det er saa ofte her i Bladet gjort gældende, at dette Synspunkt er urigtigt, og at en Nation, der virkelig vil se sin Skibsfart udviklet og vil have, at den skal hævde sig en Stilling paa Verdensmarkedet, maa søge at stille den paa lige Fod med dens Konkurrenter. Der er derfor, i hvert Fald ikke i Øjeblikket, Anledning til paany at optage dette Spørgsmaal til Behandling. Men der er en Side af denne Sag, som man ved tidligere Forhandlinger ikke synes at have haft Øje for, og som vi derfor skulle fremdrage. Det er den direkte Understøttelse, som Staten yder en Del andre Næringsveje, og som kun i rent forsvindende Grad bliver Skibsfarten til Del.

Statsregnskabet for Finansaaret 1896—97 er netop i disse Dage blevet offentliggjort, og vi lægge dette til Grund for de Sammenligninger, som vi her skulle anstille. Til deres fulde Forstaaelse forudsikke vi nogle Bemærkninger. Hvad der gennem disse Sammenligninger skal oplyses, er jo ikke Omfanget af de Bevillinger, der paa de aarlige Finanslove gives i de enkelte Næringsvejes Interesse. En saadan Sammenligning — der iøvrigt ogsaa vilde stille Skibsfarten langt ned i Rækken — er vanskelig at anstille paa en ganske retfærdig Maade, fordi saa mange Statsinstitutioner tjene flere Næringsvejes Interesser. Desuden vilde den kun delvis oplyse, hvad vi her skulle have frem, nemlig Omfanget af den ligefremme Understøttelse, som Staten yder. Denne kommer de forskellige Næringsveje, d. v. s. de, der oppebære den, til Gode paa forskellig Maade. Dels ydes den deres større Organisationer i faste, aarlige Summer til deres Virksomhed i Almindelighed, dels gives den til Fremme af bestemte Formaal, der have Betydning for disse Næringsvejes Opkomst. I begge Tilfælde ydes der dem paa denne Maade en overordentlig Støtte.

Det følger af det her fremhævede, at vi ikke i disse Sammenligninger medtage Bevillingerne til bestaaende Statsinstitutioner, som Jærnbanevæsen, Havnevæsen, Fyrvæsen m. Fl. Ligeledes udelade vi de Bevillinger, der ydes til Undervisningsinstitutioner, f. Eks. Landbo- og Handelsskoler, Haandværkerskoler, Navigationsskoler m. Fl. Vi medtage kun de Bevillinger, der have Karakter af direkte Understøttelse.

De herhen hørende Bevillinger, der næsten alle henhøre under Indenrigsministeriets Næringsdepartement, dele vi i de, der ydes til Landbrug, til Industri

og Haandværk, til Fiskeri og endelig til Søfart. I Statsregnskabet følges den samme Inddeling, idet dette Afsnit har til Overskrift Foranstaltninger vedkommende Landbrug, Fiskeri, Handel, Søfart og Industri m. v., hvorefter de forskellige Bevillinger til hver enkelt af disse Næringsveje opføres. Vi skulle dog ikke ved Sammenligningen helt følge Statsregnskabet, idet vi derved noget vilde komme udenfor den angivne Ramme. Vi foretrække at give et Uddrag af Bevillingerne, hvorved vi udsondre alle ikke egentlige Understøttelses-Bevillinger.

Gaa vi derefter over til de Bevillinger, der ydes til de enkelte Næringsveje, da falder det naturligt først at omtale Landbruget, der selvfølgelig som Landets vigtigste Næringsvej indtager den øverste Plads. Landbruget, herunder medtaget Havebruget, modtog i Finansaaret 1896—97 følgende direkte Understøttelser:

Til Landvæsenets Fremme i Almindelighed...	Kr. 16,063.07
Til det kgl. danske Landhusholdningsselskab.	— 13,200.00
Til Ansættelse af Landbrugskonsulenter.....	— 44,170.07
Til landøkonomiske Foredrag i Landboforeningerne.....	— 5,600.00
Til Rejser i landøkonomiske Øjemed.....	— 4,955.00
Til Varetagelse af Landbrugets Interesser i Udlandet.....	— 22,054.60
Til Forsøg i Plantekultur, til Frøkontrol m. v.	— 51,678.47
Til Præmier for Dyrkning af Huslodder m. v.	— 60,383.05
Til Prøver med Landbrugsredskaber m. v. ....	— 5,000.00
Til Havedyrkningens Fremme.....	— 26,000.00
Til Husdyravlens Fremme.....	— 483,118.19
Til Fremme af dansk Kreaturforsikring mod Tab paa Grund af Mund- og Klovsyge m. v. i fremmede Karantæneanstalter..	— 100,000.00
Til Forsøg paa at indføre dansk Smør paa udenlandske Markeder.....	— 713.18
	Ialt Kr. 832,935.63

Til Fiskeriet ydedes følgende Understøttelser:

Til Fiskeri i Almindelighed.....	Kr. 24,487.27
Tilskud til „Forsikringen af danske Sejlfartøjer til Fiskeribrug“.....	— 20,000.00
Til Forsøg med Sælhundefangst.....	— 4,000.00
Til „Dansk Fiskeriforening“ til Fremme af Foreningens Virksomhed.....	— 8,000.00
Ekstraordinært aarligt Tilskud i indtil 3 Aar til „Dansk Damp-Trawling Aktieselskab Dan“.....	— 9,000.00
	Ialt Kr. 65,487.27

Til Industri og Haandværk endelig ydedes følgende Understøttelser:

Til „Fællesrepræsentationen for dansk Industri og Haandværk“ til dens Virksomhed i Almindelighed.....	Kr. 5,000.00
Til Samme til Afholdelse af Foredrag i Provinserne samt til Tilvejebringelse og Offentliggørelse af Oplysninger om industrielle Forhold i Udlandet.....	— 7,000.00
Til Tidsskrifter.....	— 3,500.00
Til Foreningen til Lærlinges Uddannelse.....	— 2,000.00
Til Haandværkssvendenes Rejseforeninger....	— 6,000.00
Til Husfidens Fremme.....	— 30,000.00
Til ubemidlede Haandværkeres Rejser i Udlandet.....	— 4,800.00
Til Studierejser i Udlandet for Haandværkere, Industridrivende m. Fl. ....	— 4,970.00
Forskellige Understøttelser.....	— 1,700.00
	Ialt Kr. 64,970.00

Vende vi os endelig til Søfarten, saa findes der i nævnte Afsnit af Statsregnskabet kun 2 Bevillinger af den her omtalte Art, nemlig:

Rejseunderstøttelser m. v....	Kr. 2,000.00
Til 1,000 Expl. af „International Signalbog“....	— 1,879.61
Fremdeles finde vi under Marineministeriet følgende Bevillinger:	
Til Udgivelsen af „Efterretninger for Søfarende“	— 3,646.09
Til en ny Fortegnelse over Fyr- og Taagesignaltationer.....	— 1,399.67
Ialt	Kr. 8,925.37

De tre sidst nævnte Poster burde dog her opføres med mindre Beløb, idet der maa fradrages den Indtægt, der vindes ved Salget af de paagældende Skrifter.

Resultatet af den hele Sammenstilling er da følgende: Landbruget modtog af Staten en aarlig direkte Understøttelse af 832,935 Kr. 63 Øre, Fiskeriet af 65,487 Kr. 27 Øre, Industri og Haandværk af 64,970 Kr., medens Statens Understøttelse til Skibsfarten kun var. højt regnet, 8,925 Kr. 37 Øre.

Disse Summer ville, for de tre først nævnte Næringsvejes Vedkommende, ganske sikkert stige betydeligt i de kommende Aar. Der fremsættes stadig stærke Krav om at faa dem forøgede, og selv om Rigsdagen ikke har imødekommet disse Krav i deres fulde Udstrækning, ere Bevillingerne dog gennemgaaende Aar for Aar blevne større.

Hvilke Slutninger bør nu uddrages af disse Resultater?

For det første maa det fra Skibsfartens Side med Styrke gøres gældende, at naar man gør Modstand mod Bestræbelserne for at faa dens faste Statsafgifter nedsatte og støtter denne Modstand paa en Sammenligning med de øvrige Næringsvejes Statsafgifter, saa maa det ikke glemmes, at Staten aarlig yder disse sidste meget betydelige Subventioner, medens Skibsfarten ad denne Vej saa godt som intet modtager. Dette fremhæves ikke som en Antydning af, at Staten paa noget af de her fremdragne Punkter yder for meget, — hvad det ligger ganske udenfor disse Liniers Opgave at undersøge, — men kun for at godtgøre, at der ydes dem anseelige Fordele, som Skibsfarten savner.

Den næste Slutning, man vilde være tilbøjelig til at drage, vilde være den, at Skibsfarten maatte fordrage lignende Begunstigelser paa Statens aarlige Budget, som her bliver de andre Næringsveje til Del. Man vil af de ovenstaaende Opgivender hurtigt faa et Indtryk af de mangeartede Maader, hvorpaa disse understøttes. Der gives Penge til deres „Fremme i Almindelighed“, et meget vidt Begreb; der ydes Understøttelser til Forsikrings-Selskaber, saaledes at disse kunne overtage en Risiko og fastsætte Præmier, som de ellers ikke vilde være i Stand til at gennemføre; der gives Penge til Rejser i Udlandet, til Afholdelsen af Foredrag og Udbredelsen af Skrifter, alt udmærket egnet til at fremme Oplysning og Sammenhold i den paagældende Stand; endelig modtage disse Næringsvejes større Organisationer betydelige aarlige Tilskud, der i høj Grad bidrage til at fæstne deres Stilling og fremme deres Virksomhed. Om Skibsfarten blot tilnærmelsesvis modtog Statsunderstøttelser af forholdsvis saa stort Omfang, vilde det

sikkert i mange Retninger gavne den og dens Institutioner.

Og dog mene vi, at Skibsfarten ikke bør gøre en saadan Fordring til sin. Efter vor Mening bør den fastholde det Standpunkt, den stedse har indtaget: ikke i større Udstrækning at kræve Statens direkte Hjælp, men paa den anden Side fordrer Fritagelse eller betydelig Nedsættelse i sine Statsafgifter, saaledes at den derigennem faar Lettelser, der virkelig kunne styrke dens Stilling, dens Konkurrenceevne. Paa den Baggrund, som de øvrige Næringsvejes store Statssubventioner afgiver, maa denne Skibsfartens Fordring kunne fremsættes med stor Vægt, og vil Skibsfartens Organisationer med Kraft arbejde for dens Gennemførelse, maa det kunne lykkes. Dette er, tro vi, den rette Slutning at komme til. Mulig ville andre mene, at en omfattende Statsunderstøttelse var at foretrække. Vi fastholde dog, at Fritagelse for de Byrder, der hvile paa Skibsfarten, er den naturligeste Vej og den, hvormed Skibsfarten i Længden er bedst tjent. At man vælger at arbejde ad denne, udelukker jo ikke heller, at Staten paa enkelte Punkter kunde yde Skibsfarten en Understøttelse, særlig paa saadanne, hvor Staten selv er interesseret i en kraftigere Udvikling. Selvfølgelig er der f. Eks. et Misforhold til Stede, naar Staten aarlig anvender store Summer paa at udbrede faglig Oplysning i visse Kredse af Befolkningen, medens andre udelukkes fra dette, og netop i Sømandsstanden vilde en saadan Virksomhed være godt paa sin Plads. Vi mene derfor ikke, at man, efter at det nu efterhaanden er fastslaaet Praksis, at der ydes de forskellige Næringsveje faste aarlige Understøttelser, principmæssigt bør undlade at søge saadanne til enkelte Formaals Fremme. Men at søge Skibsfarten ophjulpet ved en saa omfattende Støtte, som der ydes andre, i Stedet for ved Lettelser, mene vi ikke vil være rigtigt og gavnligt. Men gavnligt er det at sammenligne Statens Forhold til Skibsfarten med dens Forhold til de øvrige Næringsveje; det udvikler en bedre Forstaaelse af, hvor berettigede Skibsfartens Krav i Virkeligheden ere.

## Fra Rigsdagen.

Nexø Havn.

Kaptajn Trolle udtalte: Maa jeg tillade mig at udtale min Anerkendelse til den høje Regering, fordi den har indfriet sine tidligere Løfter om at fremme forskellige Vandbygningsarbejder her i Landet, hvorom der i en Række af Aar har lydt Krav. Jeg skal først nævne den Foranstaltning, som den højtærede Regering har truffet til at søge Vestkysthavnespørgsmaalet løst gennem Nedsættelse af en Kommission, og jeg skal i Forbigaaende bemærke, at hvis der skulde komme Ønsker fra andre end netop selve Vestkystboerne om at faa lignende Projekter undersøgte — f. Eks. fra Skagen eller, som det er mig bekendt, fra Nexø Havn — ved samme Lejlighed, vil jeg meget anbefale den højtærede Minister, hvis da ikke Kommissionens Arbejde paa Vestkysthavnene derved væsentlig skulde udsættes, ogsaa at drage en Undersøgelse af disse Projekter ind under Kommissionen, medens den er nedsat.

### En Lodsdamper ved Skagen.

Kaptajn Trolle: En Lodsdamper ved Skagen skal jeg ogsaa meget anbefale. Der er ikke Tvivl om, at Skibene blive daarligt betjente her fra dansk Side med Hensyn til Lodser. Man kan finde norske Lodser helt ude ved Hansholm, medens man først træffer de danske inden for Skagen. Det vilde sikkert bidrage overordentlig meget til, at Lodsnings kunde betale sig og Skibene blive ordentlig betjente, hvis man bevilgede denne Lodsdamper. Den vilde paa denne Kyst, samtidig kunne udføre en anden Virksomhed, som ogsaa er af stor Betydning. Jeg tror nemlig, at den vil kunne gøre overordentlig Nytte som Redningsdamper paa Kysten fra Skagen til Hanstholm og maaske tillige som Fiskeritilsynsdamper. Det har vist sig, at „Vestkysten“ har gjort overordentlig stor Gavn. Kunde man blot faa flere af den Slags Dampere, — har det lydt baade Syd og Nord fra. Jeg tror, at hvis man kunde faa bygget en Damper efter „Vestkysten“-Typen, som har vist sig saa udmærket, vilde den kunne forene de forskellige Hverv.

### Literatur.

C. F. Bergs Ordbog for Skibsredere, Skibsførere og Styrmand, omarbejdet af A. Couradi og A. Winge, foreligger nu afsluttet. Vi have flere Gange haft Lejlighed til at omtale denne Haandbog, der er udkommet hæftevis, og til derigennem at yde den vor fulde Anerkendelse. Vi skulle da nu kun minde om, at den danske nautiske Literatur savner et Værk af denne Art, og at dette Savn i hvert Fald for en Del afhjælpes ved det her foreliggende norske Arbejde. Bogen giver en overordentlig Mangfoldighed af Oplysninger, som Rederen og den farende Sømand have Brug for i det daglige Liv, og de enkelte Afsnit ere behandlede med en Klarhed og Sagkundskab, der gør dem virkelig lærerige. Den Overensstemmelse mellem vor og Norges Sølovgivning, der er bragt til Veje, forøger i ikke ringe Grad Bogens Anvendelighed for danske Læsere. Det kan jo ikke være andet, end at de norske Bearbejdes Syn paa Enkeltheder i Sølovsbestemmelserne ikke i alle Punkter vil finde Samstemning hos Bogens Læsere, men dens Nytte som Haandbog og dens Fortrin som Lærebog blive ikke derved mindre fremtrædende. (H. Joh. Dyrings Forlag, Porsgrund. I Hovedkommission for Danmark hos G. E. C. Gad).

### Fragtmarkedet.

Forholdene her hjemme ere omtrent uforandrede i de sidste Dage. Østersøen er stadig flod, og det bliver vist nu desværre tvivlsomt, om man inden Vinterens Komme opnaar at se den af saa mange ventede Opgang i Raterne. Petersborg, der har været Maalet for saa manges Tanker, er desværre ogsaa blevet Maalet for de manges Efterstræbelser, og et overvældende Antal Baade belejrer Ruslands Hovedstad; Forraadskamrene ere endnu rigelig forsynede, men Tilførslen af ny Varer begynder at aftage. De russiske, eller rettere tyske, Handelshuse frygte for Isgangen paa Nevaen og ere forsigtigere nu mod Slutningen med at sende Kornet ned til Afskibningspladsen uden samtidig at have solgt. Spekulationsforretningen er formindsket, og vedbliver Tilløbet af Tonnagen at holde sig i samme enorme Udstrækning,

er derved samtidig afskaaren enhver Mulighed for at gribe den store Gevinst paa den sidste Trækningsdag — thi det bliver tilsidst et rent Lotterispil deroppe, hvor et Termometer under Frysepunktet eller nogle milde Efteraarsdage endnu ere de dominerende Faktorer.

Vi fraraade Rederierne at gaa derop paa Spekulation, — dette baade for Sejleres og Dampers Vedkommende; — der er ikke for megen Last for de til Kronstadt dirigerede Kuldampere, og hvorfor skal man da ved en umotiveret Tilstedekomst være med til at slaa Raterne ned for de andre, naar man ikke samtidig kan gavne sig selv. Raterne fra Petersborg ere ikke bedre nu end i de lange Sommerdage; de burde være dobbelt saa høje. Petersborg er jo Nøglen til Rusland, vi fristes — for at blive i samme Billede — til at sige Laasen for Østersøen, skønt Beliggenheden strider derimod, thi er den gaaet i Baglaas, er det vanskeligt at trænge ind ogsaa paa de andre Havne. Reval, Riga, Libau, Windau, Memel o. s. v. ligger da hen i stille Dvale hvad Fragtraterne angaar. Trafikken kan være livlig nok, men man faar sit Arbejde for slet betalt. Libau f. Eks. noterer 1/ London, Hull Leith, 1/1½ Antwerpen, 1/4½ Rouen. Props giver 11/ pr load til Skotland — alt meget beskedent. Imidlertid holder Kulfragterne sig ind over, og en lang Række Befragtninger har fundet Sted, men alle disse Baade skal jo have Last Retur. Vi noterer af Kulfragter: Newcastle Kronstadt 4/9 à 5/, Helsingfors 5/9, Libau 5/, Riga 5/, Reval 5/6, Pillau 5/, Kiel 5/3, Swinemünde 4/9, Stettin 5/6, Memel 5/6, Stockholm 5/ à 5/3, Norrkøping mindre Baade til 5/6; til Kjøbenhavn bydes 4/9 à 5/ for 16/1800 Tons Dampere, til dansk Provinshavn 5/9 à 6/. Fra Firth of Forth bydes til Kjøbenhavn 5/4½ à 5/6 for 2000 Tons Baade, til Provinsen 6/ à 6/6, alt efter Størrelsen og Lossepladsens Popularitet. Til Aalborg udbydes Rum for større Baade 17½ Fod til 5/6, Aarhus giver 5/3, Korsør 5/6 à 5/9. Yderligere noteres Methil Libau 5/9 à 6/, Kronstadt 5/3, Riga 5/ à 5/3, Helsingfors 6/, Stockholm 5/6, Norrkøping 5/9. Endelig er sluttet 5/700 Tons Baade Firth of Forth Esbjerg 6/. Inden vi forlade Østersøen notere vi følgende Laster i Træmarkedet: Danzig London 7/9, Westhartepleol 7/6, Grimsby 7/9 pr. Sleepers, Memel London 8/6, Riga London 8/6, Windau London 9/. Gefle London 27/6 D. B., Riga Grimsby 30/ D. B. Hernøsand Bremen 27 Mark, Narva Zaandam 18 Hfl. Bjælker, Kronstadt Rotterdam 13 Hfl., Kotka Rotterdam 13/14 Hfl., Riga Antwerpen 35 Francs, Hernøsand Dieppe 32 Francs. Som tidligere opgivet tyndes Træfragterne imidlertid ud og Tidspunktet er snart kommet, hvor denne Branche vil forsvinde fra vor Rubrik. Kulfragterne til Middelhavet ere Tyne Genua 7/6, Savona 7/6, Leghorn 7/9, Venedig 9/, Marseilles 8/, Malaga 7/3, Barcelona 8/6, Triest 9/, Neapel 7/9. Blyth Alexandria giver 7/6, fra Cardiff eller Newport bydes til Messina 7/9, Licata 8/ à 8/6, Castellamare 7/9. Brindisi 7/3; til Odessa betales 6/6 à 6/9, Kustendje 8/3 à 8/6, Port Said 7/6, Alexandria 7/ à 7/3. Raterne ere gennemgaaende de samme som i sidste Uge, kun synes Befragtingernes Antal at have været ringere, og Grunden maa søges i Sortehavets ret triste Situation. Den Tid er jo ikke fjern, hvor Azoff lukker, og man har egentlig en Parallel nede i disse Farvande med Østersøen oppe hos os. Mange have haabet paa en akut Stigning i Sortehavet inden Vinterens Komme, og mange har sikkert kalkuleret efter sidste Efteraars Rater, hvor vi vare oppe paa 22/; nu maa man nøjes med at notere den sidste Befragting Odessa L. H. A. R. 9/6, Hamburg 10/. Vi have jo ikke Lov at vente Mirakler; vi tro, alt nede i Sortehavet vil glide stille og roligt videre uden større Forandring, men det skulde glæde os, om vi toge fejl. Udsigterne ere ret triste. Her nogle Befragtninger: Poti-Rotterdam 4000 Tons prompt 12/3, Azoff U. K. Continent 3100 Tons 12/ any, 12/3 Elben.

Azoff Middelhavet 2600 Tons prompt 11 $\frac{1}{2}$  Frcs., Option Spanien 12 $\frac{1}{2}$  Frcs. Sevastopol Rotterdam 3200 Tons 10/, Odessa 3000 Tons L. H. A. R. 9/6, Hamburg 10/, Odessa Liverpool 10/, Odessa Bergen og Stavanger 3500 Tons 10/9. Donau Antwerpen eller Rotterdam 4000 Tons prompt 12/3. Donau U. K. Continent 12/3 any, 12/9 Hamburg. Disse Rater bringer ikke en fra Koncepterne, men berører heller ikke meget vor danske Flaade, der, i hvert Fald hvad de større „tramps“ angaar, er stærkt engageret paa Amerika, og glædeligt er det nu omtrent hver Dag at bemærke gennem Dagspressen Ankomster og Afgange for danske Dampere baade fra Nordhavnene og Golfen; vi ere komne ind paa et Marked, som alt for længe har været monopoliseret Udlandet; men nu ere vi med, takket være vore yngre driftige Redere og nu maa vi fremad paa den Vej. Amerika er og bliver Verdensmarkedets Centrum. Den enorme Eksport kræver den enorme Tonnage og der er Plads for os danske endnu. Amerika er fast og en kolossal Befragtning har fundet Sted baade pr. prompt og senere Afskibning. Vi noterer Baltimore C. f. O. 3/7 $\frac{1}{2}$  1/25 November. Danmark 3/9 én, 3/10 $\frac{1}{2}$  to Havne, Baltimore Stettin 4/ à 4/3, Philadelphia Stettin 4/3, Philadelphia C. f. O. 3/9 prompt, New York C. f. O. 3/9 November Afskibning, Northern range C. f. O. 3/9. Golfhavnene 15/ nett Charter November. Bomuldsfragterne ere: Savannah Genua 41/3, Barcellona 46/3, prompt, Charleston-Liverpool, Havre eller Bremen 36/3, Galveston Liverpool 40/, Brunswick Liverpool 36/3, Wilmington Liverpool eller Bremen 35/ November Afskibning. Phosphate fra Tampa giver til Harburg 20/, Ghent 20/, Kingslynn samme Rate, fra Coosaw noteres til London 14/6, Fernandina Hamburg giver 16/6, Stettin 19/ à 19/6, Rotterdam 16/6. Fra Mobile slutes til Belfast 115/ Tømmer, fra Pensacola til Dunkirk eller Antwerpen betales 117/6, Pensacola Trieste giver 125/, Alexandria 120/, Montreal Vestkysten af England 52/6. Quebec Greenock 75/. Udgaende Fragter staar uden Forandring i den sidste Uge, men de fleste Baade gaar ballastet ud, for at faa Last paa Kølen hurtigst derfra hvor Fortjenesten venter. Vi skulle ikke i vor ugentlige Oversigt komme ind paa vore Rederes Dispositioner, men, som ovenfor omtalt, det er glædeligt at se, at vore Dampskibsrederier ere begyndte at søge ud paa de lange Rejser med den dertil egnede Tonnage, som de har vidst i de senere Aar at forskaaffe sig.

## Fra Island.

Korrespondance til Dansk Søfartstidende.

Seydisfjord, den 5. Oktober 1897.

Det norske Dampskib „Reserven“ ankom den 1. Oktober her til Seydisfjord, fragtet til en af de norske Handeler. Med Skibet kom der Efterretning om, at den islandske Regerings Dampskibsdrift skal have fragtet Dampskibet „Hjalmar“ til at udføre „Vestas“ sidste Tur paa Island dette Aar, en Efterretning, der vækker Forundring, eftersom det har været bekendtgjort, at Dampskibet „Jyden“ skulde udføre nævnte Rejse. Det nu for i Aar afsluttede Torskefiskeri har givet et yderst ringe Udbytte. Havet har saa at sige været fisketomt fra Langesnæs til Berufjord, altsaa hele Østkysten, og de færingske Kuttere, der fiske under Island, klage derfor ogsaa over den daarlige Fangst, der gennemsnitlig ikke har overstegit en 12,000 Fisk pr. Skib med 14—18 Mands Besætning og efter 6—8 Ugers Fiskeri. Seks engelske Linefiskere, (Dampskibe), returnerede for nylig til Grimsby, efter at have fisket heroppe uden Udbytte efter Hellefisk. Fiskekutterne have hele Sommeren igennem haft rigelig Agn til deres Raadighed, idet Havet nogle Mile af Land har vrimlet med store Sildestimer,

der derimod kun sjældent ere gaaede ind i Fjordene. For de Færinger, der med Smaabaade komme op til Østisland om Sommeren for at udnytte Torskefiskeriet, have Forholdene stillet sig endnu uheldigere, idet mange af disse have maattet sælge baade Redskaber og Baade, for at erholde de nødvendige Penge til Opholdet heroppe og Hjemrejsen. Paa Vopnafjord, der i Forhold til sin Størrelse maa anses for Østlandets betydeligste Fiskeplads, har den derværende Handel, der hører til Aktieselskabet Ørum & Wulffs Etablissementer, i Aar kun erholdt  $\frac{1}{10}$  Part af den Fiskemængde, dette Etablissement ellers modtager. Ørum & Wulff har i de sidste Aar særlig søgt at fremme Baadfiskeriet paa Island, og Firmaets dygtige Disponent, Hr. W. Bache, havde i Aar ydermere anvendt en større Styrke af færingske og søndenlandske Fiskere til Fiskeriets Fremme paa Vopnafjord. Som bekendt stiftede flere Rigmænd i Kjøbenhavn dette Foraar et Dampfiskeriselskab, der driver sin Virksomhed her fra Seydisfjord. Selskabet ejer for Øjeblikket 1 Damp, der paabegyndte Fiskeriet 20. Juni og afsluttede det allerede 9. Septbr., hvad der jo tyder paa, at Lederne ikke have været tilfredse med det indvundne Resultat. Det er kedeligt, at Fisken netop i Aar svigter Østlandet, hvor den til Stadighed har opholdt sig i de sidste 25 Aar; thi man har jo forventet i det nye danske Selskab en Banebryder paa Fiskeriets Omraade. Man kan saaledes forstaa, at Udsigterne for den islandske Fisker, der lever hele Vinteren med Familie af Sommerfiskeriets Udbytte, for Øjeblikket ikke ere lyse; forhaabentlig indfinder Fisken sig til Foraaret paany heroppe, hvor manges Eksistens udelukkende er baseret paa Fiskeriet. Dampskibet „Vaagen“ ankom i Gaar her til Seydisfjord fra Kjøbenhavn, og i Dag afgaar det danske Dampskib „Inga“ til Udlandet. Paa Hornafjord ligger for Øjeblikket det norske Dampskib „Alpha“ paa Grund og kommer næppe af. Ladningen er bragt i Land i uskadt Stand. „Alpha“ er en Træbaad, hjemmehørende i Bergen og 25 Aar gammel; den er 178 Reg.-Tons stor. Det engelske Dampskib „Coline“, 1200 Reg.-Tons, afgik fra Seydisfjord til Liverpool den 27. Septbr. med c. 4000 levende Faar.

Endvidere meddeles d. 10. Oktober.

Det norske Dampskib „Nordkap“ af Kristiania 291 Tons stort, som var fragtet af Forbrugsforeningen heroppe til Faaretransport fra Island, er rimeligvis forulykket. Nordkap gik fra England for c. 3 Uger siden og savnes derefter al videre Efterretning om Skibet. Regeringsskibet „Vesta“ har i den Anledning overtaget Nordkaps Fragt. Dampskibet „Alpha“ ligger endnu paa Hornafjord, den kommer nu næppe af Grunden og bliver sikkert kondemneret.

Fra Seydisfjord afgaar i Dag Dampskib Egil, Kaptajn Olsen, til Kjøbenhavn via Færøerne, Bergen og Stavanger. Egils sidste Tur til Island i Aar bliver i Tyverne af Oktober fra Kjøbenhavn.

## Fra Sø og Land.

Paa given Foranledning oplyse vi, at Hr. Skibsmægler Ulrik Holm hverken direkte eller indirekte er Forfatter til de her i Bladet under Overskrift „Fragtmarkedet“ ugentlig optagne Artikler.

Ved Bekendtgørelse af 15. September f. A. anmodedes Enhver, der kunde give Oplysninger om nedennævnte danske Sømænds Slægt og Hjemsted, om at henvende sig til undertegnede Ministerium: da ingen hidtil har meldt sig, gentages herved Opfordringen.

De omtalte Sømænd ere følgende:

C. Jansen, 25 Aar gammel, forhyret med Brig „Havila“ af New-York, død af gul Feber i Santos d. 12. Maj 1895.

Charles Seyton, 45 Aar gammel, forhyret med Fuldkib „George Curtds“ af Boston, død d. 2. Marts 1890.

S. Chr. Sørensen, 35 Aar gammel, forhyret med Fuldkib „El Capitan“ af New-York, død den 26. Juli 1892.

Udenrigsministeriet, Kjøbenhavn, d. 26. Oktbr. 1897.

Et sjældent Jubilæum har Føreren af D. F. D. S. Damper „Frederik“, Kaptajn Harboe, fejret i disse Dage, idet han har ført dette Skib i 25 Aar. I denne Anledning har der i Hull, hvor Kaptajn Harboe i de forløbne Aar har vundet sig en stor Vennekreds, fundet en Fest Sted til Ære for ham, hvor den danske Konsul udbragte hans Skaal og den danske Fiskerikonsulent, Kapt Sølling, overrakte ham et Fotografi af Indbyderne til Festen.

Lorenz, Levinsen, er ankommen til Falmouth f. O. fra Marokko. Styrmanden, Chr. Bode af Bornholm, er død om Bord paa Hjemrejsen.

Fra Værftet i Flensborg løb d. 19. ds. en Damper af Stabelen, der bliver bygget for Regning af „Hamburger Pacifik Dampskibslinien“. Den fik Navnet „Octavia“ og Dimensionerne ere 394' x 48' 3" x 29' engl. Maal.

De nye Søvejsregler har nu været i Virksomhed i over ¼ Aar, og Hansa skriver, at i denne rigtignok forholdsvis korte Periode, er der ikke indtruffet noget Tilfælde, der har godtgjort det berettigede i Frygten for de Farer, man mente der vilde opstaa ved Indførelsen af Reglerne. Maaske bliver de nye Taagesignaler endnu ikke anvendt i den Udstrækning, som Loven fordrer, men med Tiden vil man lære at forstaa Fordelene ved dem og forstaa at drage Nytte af dem. Af større Dampere er der navnlig gjort stærkt Brug af den Bestemmelse, der tillader at føre en Topplanterne foruden den lovbealede; man ser saaledes mange Dampere i Havnen (Hamburgs) med to Topplanter, og efter Lodsernes og Skibsførernes Udsagn er der herved indført en stor Forbedring i Retning af at kunne bestemme et Skibs Kurs. I Forhold til den større Sikkerhed er Omkostningerne ringe, hvorfor man maa haabe, at Brugen af denne ekstra Lanterne maa blive almindelig.

Ifølge Meddelelse fra St. Petersburg skal det russiske Marineministerium have afsluttet Kontrakt med det svenske Bjærgningsselskab „Neptun“ om Optagelsen af det Panserserskib, der i Foraaret sank i Bjærgsund

Lykkes det Selskabet at løfte Skibet og bringe det til Kronstadt, faar det efter Sigende en Bjærgeløn af 950,000 Rubler. Det er en stor Risiko, Selskabet paatager sig, da det vil være nødvendigt at anskaffe Pontoner og Materiel for ca. 400,000 Rubler, dersom Bjærgningen skal have Udsigt til at lykkes, og i modsat Fald ydes ingen Godtgørelse for det udførte Arbejde.

## Ugens Havarier.

Kursk, Dmpsk. af Kjøbenhavn, der, som meddelt, paa Rejsen fra Bordeaux til Hjemstedet med Stykgods indløb læk til Southampton, hvor Skibet lossede og reparerede, er ankommet hertil.

Albatros, Jagt af Thisted, paa Rejsen til Kjøbenhavn med en Ladning Sveller kæntrerede d. 21. ds. i Kjøge Bugt. Svitizers har indbragt Skibet til Kjøge, flydende paa Lasten.

Emanuel, Jagt af Neumühlen, er paa Rejsen fra Aalborg til Kjøbenhavn indbragt til Båstad med Tab af Sejl og Kompas og Skade paa Rigningen.

Penelope, Dmpsk. af Leith, kom d. 20. ds. paa Rejsen fra Grangemouth til Riga i Kollision med den fra Luleå kommende Damper Rauma af Bergen. Penelope maatte sættes paa Grund ved Helsingør, kom senere flot med Assistance af Svitizers, og begge Skibe ere ankomne hertil stærkt beskadigede og maa reparere.

Ansgar, Barkskib, blev d. 20. ds. udfør Helsingør paasejlet af et Dampskib. Ansgar er ankommet hertil stærkt beskadiget.

Livonia, Dmpsk. af Kjøbenhavn, er d. 21. ds. paa Rejsen fra Rouen til Riga i Ballast ankommet hertil med Skade paa Roret.

Wilhelmine, Galease, fra Saltvik til Belfast med Sten, er indkommet til Helsingør d. 21. ds. med knækket Bogspryd.

Anna, Dmpsk. af Stavanger, fra Bergen med Sild til Stockholm og Pensau, kom Natten til d. 23. ds. paa Grund paa Nordsiden af Skagen. Flot uden Assistance og fortsat Rejsen.

Jason, Skruebark af Sandefjord, kom d. 23. ds. paa Rejsen fra Grønland hertil med grønlandske Produkter paa Grund udfør Hornbæk. Flot med Assistance af Svitizers og ankommet her til Kjøbenhavn, tilsyneladende ubeskadiget.

*Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.*

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Alexandra, Rohde, afgik fra Southampton 22. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Valencia 22. Oktbr., bestemt til Livorno, Neapel og Messina. — Antwerpen, Holm, ankom til Rotterdam 20. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Castor, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 26. Oktbr., bestemt til St. Petersburg. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Kbhvn. 18. Oktbr., bestemt til Alicante. — Dagmar, Gade, afgik fra Kbhvn. 26. Oktbr., bestemt til Hudiksvall og Stockholm. — Douro, Brabrand, ankom til Oporto 23. Oktbr., bestemt til Lissabon. — Georgios I, Kihl, ankom til St. Petersburg 23. Oktbr., bestemt til Kbhvn. og Antwerpen. — I. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Palamos 25. Oktbr., bestemt til Tarragona og Denia. — Kiew, Rabe, afgik fra Bordeaux 27. Oktbr., bestemt til La Rochelle og Kbhvn. — Kursk, Staal, ankom til Kbhvn. 26. Oktbr., bestemt til St. Petersburg og Riga. — Leopold II, Kruse, ankom til Novorossisk 25. Oktbr., bestemt til Smyrna og Kbhvn. — Louisiana, Jensen, afgik fra Rotterdam 24. Oktbr., bestemt til New-Orleans. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Riga 24. Oktbr., bestemt til Kbhvn. og Sortehavet. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra St. Petersburg 20. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Barcelona 25. Oktbr., bestemt til Tarragona og Denia. — Omsk, Rasmussen, ankom til St. Petersburg 23. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Tejo, Fenger, ankom til Kbhvn. 24. Oktbr., bestemt til Danzig. — Tømsk, Andersen, afgik fra Kbhvn. 23. Oktbr., bestemt til Dunkerque. — Vesuv, Norden, afgik fra Cadix 26. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Viking, Jørgensen, ankom til St. Petersburg 18. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Lissabon 19. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, ankom til New-Orleans 19. Oktbr., bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Antwerpen 24. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Axelhuus, Nelsen, ankom til Kbhvn. 25. Oktbr., bestemt til Stettin. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Kbhvn. 25. Oktbr., bestemt til St. Petersburg. — Ceres, Corfitzon, afgik fra London 24. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Charkow, Fischer, ankom til Libau 22. Oktbr., bestemt til Hull. — Christian IX., Møllerup, ankom til London 24. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Bay Schmidt, ankom til Kbhvn. 24. Oktbr., bestemt til Vestnorge. — Constantin, Bloch, ankom til London 24. Oktbr., bestemt til Havre. — Frederik, Harboe, afgik fra Hull 24. Okt., bestemt til Kbhvn. — Georg, Petersen, ankom til Libau 22. Oktbr., bestemt til Hull. — Jolantha, Paaske, ankom til Manchester 23. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Kasan, Thomsen, ankom til Pillau 23. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 26. Septbr., bestemt til Island. — Louise, Gøtsche, ankom til Pillau 20. Oktbr., bestemt til Hull. — Minsk, Jørgensen, ankom til Liverpool 21. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Morse, Frisenette, afgik fra Kbhvn. 26. Oktbr., bestemt til Hamburg. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 23. Okt. bestemt til Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Antwerpen 24. Oktbr. bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Riga 26. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Perm, Christensen, afgik fra Libau 25. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Pregel, Egidiusen, afgik fra Hull 22. Oktbr., bestemt til Aalborg. — Romny, Lind, ankom til Hull 24. Oktbr., bestemt til Aarhus. — Thyra, Ryder, afgik fra Leith 15. Oktb., bestemt til Island. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Antwerpen 25. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Vendsyssel, Clausson Kaas, afgik fra Kbhvn. 23. Oktbr., bestemt til Riga. — Maja, Jacobæus, ankom til Danzig 22. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Ella, Erichsen, ankom til Kbhvn. 25. Oktbr., bestemt til Danzig. — Esbjerg, Bentzen, ankom til Trondhjem 25. Oktbr. bestemt til Kbhvn.

Ficaria, I. V. Fenger, afgik fra Newcastle 27. Oktbr., best. til Kbhvn. — Esbern Snare, Kofoed, afgik fra Odense

28. Oktbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 28. Oktbr., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 26. Oktbr., bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, J. Borries, afgik fra Newcastle 26. Oktbr., bestemt til Aalborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 26. Oktbr., bestemt til Odense. — Storebælt, J. P. Bay, afgik fra Nakskov 27. Oktbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 27. Oktbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 22. Oktbr., bestemt til Kronstadt. — Frode, Wrisberg, afg. fra St. Petersburg 17. Oktbr., ankom til Stettin 21. Oktbr. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Swansea 26. Oktbr., bestemt til Stettin. — Knud, Hansen, afgik fra Riga 14. Oktbr., ankom til Rouen 21. Oktbr. — Svend, Holst, afgik fra Grimsby 19. Oktbr., ankom til Kjøbenhavn 22. Oktbr. — Erik, Tofte, afgik fra Libau 16. Oktbr., ankom til Rotterdam 22. Oktbr. — Skjold, Jørgensen, afgik fra St. Petersburg 23. Oktbr., best. til Rotterdam. — Danmark, Heintzelmann, afg. fra Riga 19. Okt., ankom til Rouen 26. Okt. — Volmer, Riber, afg. fra Riga 13. Okt., ankom til Ghent 19. Okt. — Dan, Kraemer, afg. fra Riga 20. Oktbr., ankom til Ghent 26. Oktbr. — Magnus, Lorentzen, afgik fra Kbhvn. 25. Oktbr., ankommet til Riga. — Olaf, Jørgensen, afgik fra Sunderland 20. Oktbr., ankom til Stettin 24. Oktbr. — Harald, Risøe, afgik fra Stettin 23. Oktbr., ankommet til Riga.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** P. Berg, Jørgensen, afgik fra Methil 12. Oktbr., ankom til Kronstadt 19. Oktbr. — A. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Newcastle 14. Oktbr., ankom til Kronstadt 21. Oktbr. — Johan Siem, Løffler, afgik fra Kronstadt 25. Oktbr., bestemt til Brake. — P. Andrejeff, Johnsen, afgik fra Blyth 12. Oktbr., ankom til Kronstadt 19. Oktbr. — H. Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Newcastle 19. Oktbr., bestemt til Kronstadt. — Russ, Chr. Jensen, afgik fra Rotterdam 24. Oktbr., best. til Kronstadt.

**Heimdahl.** Kamma, Jørgensen, ankom til Riga 25. Okt. — Anine, Møller, afgik fra Sundsvall 25. Oktbr. — Martha, Knudsen, ankom til Rouen 22. Oktbr.

**Urania.** Sirius, Jensen, ankom til Blyth 24. Oktbr. — Urania, Lund, ankom til Antwerpen 24. Oktbr. — Saturn, Hansen, afgik fra Hudiksvall 24. Oktbr., bestemt til Ghent. — Pallas, Christiansen, afgik fra Newcastle 24. Oktbr., bestemt til Helsingør.

**Nordsøen.** Swarland, Andresen, afgik fra Libau 21. Oktbr., bestemt til Bremen. — England, Petersen, afgik fra Methil 26. Oktbr., bestemt til Kjøge. — Finland, Pii, ankom til Kbhvn. 20. Oktbr. — Skotland, Branth, ankom til Hook van Holland 26. Oktbr.

**Vesterhavet.** Nautik, Meinertz, afgik fra Archangelsk 22. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Neptun, Jessen, afg. fra Antwerpen 26. Oktbr., bestemt til Kannetpans. — Nerma, Degn, afgik fra Esbjerg 24. Okt., ankom til Methil 26. Okt. — Nordsøen, Schmidt, afgik fra Sevilla 17. Oktbr., ankom til Antwerpen 24. Oktbr.

**Østersøen.** Yrsa, B. Larsen, afgik fra Kbhvn. 24. Oktbr., bestemt til Hamburg. — Rita, A. P. Skov, afgik fra Norrkjøbing 21. Oktbr., ankom til London 26. Oktbr. — Patria, C. Andersen, afgik fra Riga 18. Oktbr., ankom til Zaandam 25. Oktbr. — Cimbria, L. Storm-Hansen, afgik fra Genua 14. Oktbr., ankom til Odessa 23. Oktbr.

**Union.** Olga, P. J. Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 26. Okt. bestemt til Nakskov. — Anglia, Edw. E. Erichsen, afgik fra Memel 16. Oktbr., ankom til Rotterdam 21. Oktbr. — Scotia, H. Nielsen, afgik fra Rotterdam 25. Oktbr., bestemt til Grangemouth. — Frisia, N. N. Fisker, afgik fra Sunderland 22. Oktbr., bestemt til Kronstadt. — Gallia, N. L. Nielsen, afgik fra Rotterdam 23. Oktbr., ankom til Sunderland 25. Oktober.

**Kjøbenhavn.** Jylland, H. Jensen, afgik fra Reval 21. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Fyen, P. Hansen, afg. fra Rotterdam 23. Oktbr., ankom til Grangemouth 25. Oktbr. — Hafnia, H. E. Neergaard, afgik fra Aarhus 23. Oktbr., ankom til Helsingør 24. Oktbr. — Russia, A. Rasmussen, afg. fra Kbhvn. 15. Oktbr., ankom til Memel 16. Oktbr. — Carl Hecksher, A. G. Starck, afgik fra Nordmaling 21. Oktbr., bestemt til Marseille. — Dania, C. Troensegaard, afgik fra Sunderland 20. Oktbr., bestemt til Montreal. — Normannia, A. Rasmussen, afgik fra Sunderland 23. Oktbr., bestemt til Kronstadt.

**Dannebrog.** Amalienborg, Schultz, afgik Norrkøping 22. Oktbr., bestemt til Ghent. — Christiansborg, Petersen, ankom til Kronstadt 26. Oktbr. — Frederiksborg, Kühl, ankom Rotterdam 23. Oktober. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Frederikshavn 20. Oktober, bestemt til Dunkerque. — Rosenborg, Fischer, afgik fra Helsingfors

22. Oktbr., bestemt til Ghent. — Uranienborg, Olsen, ankom til Skutskär 24. Oktbr. — Jomsborg, Schultz, afgik fra Burntisland 24. Oktbr., bestemt til Stockholm. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Kotka 26. Oktbr., bestemt til Honfleur.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Jægersborg, Andersen, ankom til Norrkøping 26. Oktober. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Kronstadt 23. Oktbr. — Skodsborg, Jensen, afgik fra Lübeck 23. Oktober, bestemt til Borgå. — Guldborg, Schmidt, ankom til Grimsby 19. Oktbr. — Tuborg, Hveissel, ankom til Kbhvn. 26. Oktober.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, ankom til Danzig 21. Oktober. Agnete, Jensen, afgik fra Rotterdam 26. Oktober, bestemt til Grangemouth. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 21. Oktober, ankom til Grangemouth 24. Oktbr. — Alice, Kraemer, afgik fra Burntisland 22. Oktober, ankom til Kiel 26. Oktober. — Sjælland, Sonnichsen, afg. fra Kiel 22. Oktbr., ankom til Methil 25. Oktober. — Bornholm, Petersen, afgik fra Libau 22. Oktbr., bestemt til Dunkirk. — Ajax, Brorsen, afgik fra Grangemuth 25. Okt., bestemt til Kolding. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra St. Petersburg 20. Oktober, bestemt til Aalborg. — Nauta, Steen, ankom til St. Petersburg 20. Oktober. — Rønne, Hintze, er kommen flot efter Grundstødning paa Florø — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Aarhus 25. Oktober, bestemt til Kalmar.

**Danmark.** Rolf, Hahn, afgik fra Riga 25. Oktbr., best. til London. — Thorvaldsen, Pii, ankom til Aarhus 23. Oktober. — Absalon, Predbjørn, ankom til Riga 22. Oktbr. — Ansgar, Larsen, afgik fra Kiel 25. Oktober, bestemt til Riga. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Methil 23. Okt. — Hamlet, W. E. Sommer, ankom til Kbhvn. 25. Oktober. — Helge, Matthiessen, afgik fra Kronstadt 21. Oktbr., best. til Rotterdam.

**Thingvalla.** Hekla, Laub, afgik fra New-York 16. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 8. Oktober, ankom til New-York 22. Oktbr. — Norge, Knudsen, afgik fra Kjøbenhavn 25. Oktober, ankom til Svinemünde 26. Oktober. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Christianssand 22. Oktbr., bestemt til New-York.

## Sejlskibe.

**Fanø, Nordby.** Dania, Nielsen, afsejlet fra Table Bay 23. Septbr. til Mauritius. — Anna Mathias, Sørensen, afsejlet fra Valparaiso 1. Septbr. til Tahiti. — Irvine, Ankersen, ankom til Victoria B. C. 21. Oktbr. fra Molukkerne. — Franz Schwalbe, Poulsen, ankom paa Kjøbenhavns Red 22. Oktbr. fra Kronstadt.

**Fanø, Sønderho.** Agnes, Riber, afsejlet 21. Oktbr. fra Hamburg til Maracaibo. — Venner, Aare, afgik 21. Oktbr. fra Cardiff til Buenos Ayres. — Eliza, Thomsen, ankom 20. Oktbr. til Esbjerg fra Hernøsand. — Martha, Nissen, pass. 21. Oktbr. St. Cathrine Point, paa Rejse fra Bremen til Cardiff. — Ribe, Skov, ankom 24. Oktbr. til Greenoch fra Canada. — Mary, Lydom, ankom til Boness 25. Oktbr. fra Halmstad.

**Svendborg.** Magnet, Jensen, ankom til Kingslynn 18. Oktbr. — Cathrine, Jensen, ankom til Christiania 19. Okt. — Marie, Nielsen, ankom til Langesund 20. Oktbr. — Hansine, Hansen, ankom til Vlaardingen 21. Oktbr. — G. R. Berg, Petersen, ankom paa Kjøbenhavns Red 21. Oktbr. — Vega, Rasmussen, ankom til Yarmouth 22. Okt. — Svafva, Høgsted, ankom til Newhaven 22. Oktbr. — Flora, Nielsen, ankom til London 22. Oktbr. — Embla, Mikkelsen, ankom til Newhaven 22. Oktbr. — Bellona, Petersen, ankom til Portsmouth 22. Oktbr. — Emmanuel, ankom til Shoreham 23. Oktbr. — Niord, Svennevig, ankom til Antwerpen 23. Oktbr. — Jørgen Ring, Fisker, ankom til Leith 23. Oktbr. — Fremad, Brandt, ankom til Methil 23. Oktbr. — Agnete, Møller, ankom til Neapel 24. Oktbr.

**Æra.** Albert, Fabricius, ankom 20. Oktbr. til Kbhvn. — Ceres, Bager, ankom 20. Oktbr. til Charlestown fra Landerneau. — Kathinka, Rasmussen, ankom 20. Oktbr. til Marstal fra Kjøbenhavn. — Ingeborg, Svane, der 6. Oktbr. indkom læk til Kjøge, har efter Reparation fortsat Rejsen til Frankrig. — Aurora, Raahauge, pass. 20. Okt. Kjøbenhavn, fra Wasa til Lissabon. — Saga, Clausen, pass. 21. Oktbr. Kbhvn., fra Sundsvall til St. Brieux. — Anna Sophie, Hermansen, ankom 21. Oktbr. til London. — Johanne, Hansen, ankom 21. Oktbr. til Newhaven. — Niels, Christensen, ankom 22. Oktbr. til London. — Frederik & Ane, Andersen, er ankommet til Pillau. — Familien, Bager, ankom 21. Oktbr. til Newport. — Wemyss Castle, Folmer, ankom 19. Oktbr. til Warkworth. — Dannebrog, Boye, ankom 19. Oktbr. til Drøbak. — Elise Marie, Hermansen, ankom 18. Oktbr. til Rudkjøbing. — Maren Kirstine, Henriksen, ankom 18. Oktbr. til Marstal fra Guldborg. — N. M. Harboe, Carlsen, ankom 17. Oktbr. til Leith. —



Uffo, Grube, er ankommen til Strømstad. — Thekla. Fabricius, ankom 17. Oktbr. til Wisbeck. — Mette, Andersen, ankom 22. Oktbr. til Dunkerque. — Karoline, Eriksen, er ankommen til Benic. — Sylphe, Christensen, ankom 22. Oktbr. til St. Servan. — Cathrine, Rasmussen, ankom 22. Oktbr. til Holmsund. — Thyra, Rasmussen, pass. 21. Okt. Kbhvn., fra Pontvieux til Bjørneborg. — Hosanna, Hay, ankom 16. Oktbr. til Mullerup. — Ansgar, Lauritzen, ankom 23. Oktbr. til Warkworth. — Dorthea, Christensen, er ankommen til Fowey. — Agent Petersen, Frederiksen, ankom 23. Oktbr. til St. Brieux. — Fylla, Christensen, ankom 23. Oktbr. til Antwerpen. — Alf, Rasmussen, pass. 23. Oktbr. Kbhvn., fra Harnäs til Pontrieux. — Hildur, Schmidt, pass. 23. Oktbr. Kbhvn., fra Harnäs til Pontrieux. — Kodan, Hansen, pass. 23. Oktbr. Kbhvn., fra Ørnskøldsvik til St. Nolo. — Willy, Knudsen, pass. 23. Okt. Kbhvn., fra Wasa til Newport. — Sylfid, Kromann, afg. 22. Oktbr., fra Johannedal til Isigny. — Niels Juel, Nielsen, afgaaet 23. Oktbr. fra Artacka til Frankrig. — Saga, Clausen, pass. Helsingør 22. Oktbr., fra Sundswall til Frankrig. — Ingeborg, Svane, pass. 22. Oktbr. Dragør. paa Rejse til Eu. — Sirius, Hansen, ankom 25. Okt. til London. — Argus, Svane, ankom 24. Oktbr. til Sundswall. — Sif, Raahauge, ankom 21. Oktbr. til Stettin. — Marie, Weber, ankom 20. Oktbr. til Wisbeck. — Hjalmar, Hansen, er ankommen til Trelleborg. — Webers Minde, Madsen, er ankommen til Syd Alloa. — Familien. Schmidt, ankom 20. Oktbr. til Kbhvn. fra Kallundborg. — Condor pass. 18. Oktbr. Frederikshavn, fra Charlestown til Stege. — Avance pass. 18. Oktbr. Frederikshavn, fra Dysart til Kappel.

**Rønne.** Zephyr, Henriksen, ankom til Memel 17. Oktbr. — Herman Olsen, Jensen, ankom til Kjøbenhavn 16. Oktober. — Rolf, Jacobsen, ankom til Kjøbenhavn 16. Oktober. — Ane Margrethe, Andersen, ankom til København 18. Oktober. — Odin, Møller, ankom til Karrebæksminde 18. Oktober. — Freja, Bech, ankom til Neufahrwasser 20. Oktober. Kristiane & Marie, Hansen, ankom til Grimsby 21. Okt. Nestved, Larsen, ankom til Rügenwalde 21. Oktbr. — Klara Marie, Kofoed, ankom til Kjøbenhavn 21. Oktbr. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Kjøbenhavn 22. Oktbr. — Immanuel, Mortensen, ankom til Kjøbenhavn 21. Okt. — Bornholm, Jensen, ankom til Grimsby 21. Oktbr. — Ane Cathrine, Hermansen, ankom til Kjøbenhavn 21. Okt. — Thor Jensen, ankom til Karlskrona 23. Oktbr. — Prøven, Bistrup ankom til Oscarshavn 23. Oktbr. — Castor, Clausen, ankom til Em 22. Oktbr. — Odin, Møller ank. til Kjøge 23. Oktbr.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrss 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.

**Nordsøen.** Jyllands V.-Kyst. Thyborøn-Kanal. Paa Agger-Tange opføres et Hus, der skal tjene til Lods-Station, naar Thyborøn Fyrskib inddrages.

**Kattegat.** Samsø. Besser V.-lige Mølle er nedreven og vil ikke blive opført igjen.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverig.** Kalmarsund. Omtrent den 20de Oktober 1897 udlægges til Forsøg en rødmalet Lystønde, der viser vekslende rødt og hvidt Lys, ved Skansgrundet Ø. for Grimskär. Lysets Vekslen er ikke regelmæssig.

**Bottniske Bugt.** Luleå. Germundsö Fyr er nu forandret og viser rødt, fast Fyr fra S. 2<sup>o</sup> V. gennem S. til S. 4<sup>o</sup> Ø., rødt Hurtigblink fra S. 4<sup>o</sup> Ø. til S. 10<sup>1/2</sup> Ø., hvidt, fast Fyr fra S. 10<sup>1/2</sup> Ø. til S. 13<sup>o</sup> Ø., mellem Borussagrund og Kalfjärdsgrund indtil 5 Kbl. fra Fyret, og hvidt To-Blink fra S. 13<sup>o</sup> Ø. til S. 23<sup>o</sup> Ø.

**Finland.** Bottniske Bugt. Wasa Distrikt. Norrskär. Ved SØ.-Kant af 17 Fods Grunden Fyrvaktaregrund er i 23 Fod Vand udsat en Stage, hvid foroven, rød forneden, med en opadvendt over en nedadvendt Kost. Grundens lægste ligger 3,3 Kml. S. 83<sup>o</sup> Ø. fra Norrskär Fyr. Dette ligger paa 63<sup>o</sup> 14' 1" N. Br. 20<sup>o</sup> 36' 19" Ø. Lgd.

**Finske Bugt.** Wiborg. Aspö. Ved Enden af Revet Itä Hallinkari, der strækker sig 2<sup>1/4</sup> Kbl. SV. ud fra Klippen Itä Hallinkari, er i 26 Fod Vand udsat en Stage, sort foroven, hvid forneden, med en nedadvendt over en opadvendt Kost. 60<sup>o</sup> 19' 56" N. Br. 27<sup>o</sup> 13' 52" Ø. Lgd.

**Kuorsalo Lodsstation.** Ø. for 13 Fods Grunden Ristemiemi er i 40 Fod Vand udsat en Stage, hvid foroven, rød forneden med en opadvendt over en nedadvendt Kost. Det lægste

ligger 3, Kbl. S. 49<sup>o</sup> Ø. fra Ristiniemi Pynt. 60<sup>o</sup> 27' 20" N. Br. 27<sup>o</sup> 26' 53" Ø. Lgd.

Ø. for 12 Fods Grunden Natouri er i 25 Fod Vand udsat en rød og hvid stribet Stage med Kors. Grunden ligger 4 Kbl. N. 39<sup>o</sup> V. fra Ristiniemi Pynt. 60<sup>o</sup> 27' 54" N. Br. 27<sup>o</sup> 25' 45" Ø. Lgd.

Ved Enden af Revet Luoto er i 25 Fod Vand udsat en Stage, hvid foroven, rød forneden, med en opadvendt over en nedadvendt Kost, c. 1/2 Kbl. fra Pynt Luoto. 60<sup>o</sup> 26' 0" N. Br. 27<sup>o</sup> 25' 23" Ø. Lgd.

Ved Enden af Revet Kuusinen er i 20 Fod Vand udsat en rød Stage med rød opadvendt Kost, c. 1/4 Kbl. fra Øen Kuusinen SO.-Kant. 60<sup>o</sup> 28' 37" N. Br. 27<sup>o</sup> 21' 15" Ø. Lgd.

**Trångsund Lodsstation.** V. for Grunden Hotsaari er i 29 Fod Vand udsat en Stage, sort foroven, hvid forneden, med en nedadvendt over en opadvendt Kost. Grunden ligger paa 60<sup>o</sup> 33' 45" N. Br. 28<sup>o</sup> 32' 18" Ø. Lgd.

Ø. for 17 Fods Grunden Sinisaari er i 41 Fod Vand udsat en Stage, hvid foroven, rød forneden med en opadvendt over en nedadvendt Kost. 2 Kbl. N. 51<sup>o</sup> Ø. fra Øen Sinisaari N.-Pynt. 60<sup>o</sup> 27' 10" N. Br. 28<sup>o</sup> 40' 16" Ø. Lgd. Den tidligere Afmærkning ved Grunden er indragen.

**Rusland.** Paa Kronstad store Red er den sunkne Lægter 1,200 Alen S. 80<sup>o</sup> V. fra Hjernet af Koffardihavnen borttagen

**St. Petersborg Bugt.** I Korabelni er en Vager med hvid Stage og nedadvendt Kost udlagt ved hvid Tønde XIII for at gjøre dens Plads tydeligere.

**Möön Sund.** Kassar Vig. En 4 Fods Grund SØ. for Øen Ackilaid er afmærket med en rød Stage med opadvendt Kost, som staar i 18 Fod Vand. 58<sup>o</sup> 42' 45" N. Br. 23<sup>o</sup> 11' 30" Ø. Lgd.

En 2 Fods Grund SV. for Øen Ackilaid er afmærket med en rød Stage med opadvendt Kost, som staar i 18 Fod Vand. 58<sup>o</sup> 42' 30" N. Br. 23<sup>o</sup> 5' 15" Ø. Lgd.

En 15 Fods Grund V. for Vagthuset paa Kap Seanina er afmærket med en hvid Stage med sort nedadvendt Kost, som staar i 16 Fod Vand N. for Grunden. 58<sup>o</sup> 41' 30" N. Br. 23<sup>o</sup> 6' 30" Ø. Lgd.

En 6 Fods Grund SØ. for Vagthuset paa Øen Kassar er afmærket med en rød Stage med rød opadvendt Kost, som staar i 23 Fod Vand S. for Grunden. 58<sup>o</sup> 45' 0" N. Br. 22<sup>o</sup> 57' 15" Ø. Lgd.

En 17 Fods Grund SSØ. for samme Vagthus er afmærket med en rød Stage med rød opadvendt Kost, som staar i 25 Fod Vand S. for Grunden. 58<sup>o</sup> 43' 30" N. Br. 22<sup>o</sup> 51' 45" Ø. Lgd.

**Libau.** Baaken med Ballon paa Libau Forhavns N.-Mole er borttagen.

**Tyskland.** Königsberg. Ifølge Meddelelse fra Udenrigsministeriet er Lodstvang for Sejlads paa Floden Pregel nu kun gældende paa Strækningen fra Mundingen til Jærnbanebroen.

**Königsberger Seekanal.** Widitten. Ifølge Meddelelse fra Udenrigsministeriet tændes omtrent den 31te Oktober 1897 paa det V.-lige Molehoved ved Fiskehavnen ved Widitten et hvidt Fyr, der afvekslende viser et langt og tre korte Blink.

**Neufahrwasser.** Vraget af „Drafn“ er afmærket med en Vragtønde med N.-lig Topbetegnelse. Den ligger c. 1 Kbl. SV. t. V. fra Neufahrwasser Anduvnings-Tønde.

Paa S.-Enden af den nye Kaj ved Swuemünde er tændt et hvidt og grønt vekslende Fyr. Flammens Højde: 20 Fod. Det vises fra en grøn Træbaake.

Ved Warnemünde skjuler det nye Fyrtaarn, som opføres, Fyret mellem N. 8<sup>o</sup> V. og N. 6<sup>o</sup> Ø.

Ved Stoller Grund er en Tønde midlertidig udlagt Ø. t. S. for Klein Waabs Mølle. 54<sup>o</sup> 30' N. Br. 10<sup>o</sup> 14' Ø. Lgd.

**Als Sund.** Ved Ø.-Kant af den N.-lige 16 Fods Grund i Als Sund N.-lige Del er udlagt en rød Spidstønde med rød Ballon paa 54<sup>o</sup> 58' 28" N. Br. 9<sup>o</sup> 45' 22" Ø. Lgd., og ved V.-Kant af den S.-lige 13 Fods Grund en sort Spidstønde paa 54<sup>o</sup> 58' 22" N. Br. 9<sup>o</sup> 45' 34" Ø. Lgd.

### Kattegat og Skagerrak.

**Norge.** Den 1ste November 1897 tændes følgende Fyrlamper, der vise Fyr med Formærkelser:

**Magerøtangen, Vrængen,** viser hvidt Lys fra N. 58<sup>o</sup> V., fri N. om Sundenegrundene, gennem N. og Ø. til S. 49<sup>o</sup> Ø., fri N. om Klokkeskeren og Leistskerene. Flammens Højde: 12 Fod. 59<sup>o</sup> 9' 25" N. Br. 10<sup>o</sup> 27' 0" Ø. Lgd.

**Vasholmen, Sandøundsleden,** viser hvidt Lys fra N. 5<sup>o</sup> Ø., fri V. om Ekornholmboen, 14 Fods Grunden ved Aslag og Langskærboe, gennem N. og V. til S. 12<sup>o</sup> V., fri V. om Arøboen. Flammens Højde: 14 Fod. 59<sup>o</sup> 10' 25" N. Br. 10<sup>o</sup> 28' 50" Ø. Lgd.

**Narverød ved Vallø,** paa Batteriberget, lyser fra N. 37<sup>o</sup> Ø., gennem Ø. til S., fri Ø. om Stenklås. Lyset er grønt fra N. 37<sup>o</sup> Ø. til N. 87<sup>o</sup> Ø., fri S. om Hestøboen, rødt fra S. 87<sup>o</sup> Ø., fri N. om Torgersø, til S. 6<sup>o</sup> Ø., fri V. om Langskærboe, hvidt i Indløbet mellem Hestøboen og Torgersø og i Løbet mod S. mellem Stenklås og Langskær. Flammens Højde: 29 Fod. 59<sup>o</sup> 15' 5" N. Br. 10<sup>o</sup> 29' 5" Ø. Lgd.

*Kaholmen* ved *Drøbak*, paa Ø.-Kant af *Nordre Holme*, lyser fra N. 18° V., fri Ø. om *Kaholmgrund*, *Askholmene* og *Storegrund*, gennem N. og Ø. til S. 12° Ø., fri Ø. om *Smaaskær*. Lyset er rødt fra N. 12° V., fri V. om *Revjeodden* og Grundene langs Østlandet gennem N. og Ø. til S. 25° Ø., fri V. om *Drøbaksgrund*, hvidt i Løbet mod N. og S. Flammens Højde: 30 Fod. 59° 40' 40" N. Br. 10° 37' 0" Ø. Lgd.

Brændetid for disse Fyrlamper: 15de Juli—31te Maj.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Norge.** Den 1ste November 1897 tændes paa *Storaklub* en Fyrlampe ved det S.-lige Indløb til *Lyngvær*, *Lofoten*. Den viser Fyr med Formærkelser og lyser mod S. fra S. 17° V., fri V. om *Stampen* og *Einsteenen*, til S. 36° V., hvor Lyset skjules af *Storsø*. Lyset er rødt fra S. 21° V., fri Ø. om *Brudgomsskær*, til S. 36° V., hvidt i Løbet. Mod N. viser den hvidt Lys fra N. 15° Ø. til N. 39° Ø. Flammens Højde: 21 Fod. 68° 12' 35" N. Br. 14° 14' 0" Ø. Lgd.

Ved *Hovden* Fyrlampe er den hvide Vinkel mellem *Skindstakbøen* og *Lyngpoksen* indsnævret fra begge Sider. Der er nu mørkt over *Statsgrunden* og *Nordkjerran*, Lysgrænsen er nu N. 60° Ø., og den røde Vinkel dækker over *Brakanskærene*. I Grænsen mellem rødt og hvidt Lys, N. 53° Ø., er der c. 3 Fv. Vand. 68° 49' 0" N. Br. 14° 34' 30" Ø. Lgd.

Ved *Hellevik* Fiskefyr. *Søndmøre*, er den røde Vinkel ombyttet med en Vinkel med hurtigblinkende Fyr. 62° 58' 10" N. Br. 6° 10' 50" Ø. Lgd.

*Søndre Botten* Fyrlampe, *Frøisøen*, *Nordfjord*, er tændt. Den viser Fyr med Formærkelser fra N. 24° Ø., fri V. om *Nordre Nes*, gennem N. og V. til S. 5° V., fri V. om *Seljestokken*. Lyset er rødt fra N. 24° V., fri Ø. om *Vingene*, til S. 62° V., Indløbet til *Hovdewaag*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 13 Fod. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 61° 43' 25" N. Br. 4° 58' 30" Ø. Lgd.

**Tyskland.** Ved *Wilhelmshaven* er Signalet for, at Handelskibe kunne løbe ind ved begge Indløb, nu en sort Cylinder i Stedet for en sort Ballon.

**Holland.** Zeegat van *Terschelling*. Skydeskiverne paa *Amerikaan* ere inddragne.

**Zeegat van Texel.** I *Helsdewer* er udlagt to midlertidige, sortmalede Lystønder ved den maalte Mil. Den Ø.-lige ligger i 20 Fv. Vand paa 52° 58' 15" N. Br. 4° 44' 39" Ø. Lgd. og den V.-lige i 19 Fv. Vand paa 52° 58' 7" N. Br. 4° 43' 45" Ø. Lgd.

**Hoek van Holland.** Det hvide Fyr med Formærkelser *Scheur* (*Noordwal*) er flyttet og igen tændt.

Nærmere Meddelelse senere.

**Nieuwe Maas.** Uddybningsmaskinen, som var sunken S. for *Hewelsche Hofd*, er optagen.

Ved *Zuiden* S.-Side skal paa den yderste Duc d'Albe tændes et rødt, fast over et hvidt, fast Fyr og paa hver af de tre inderste Duc d'Albe et Blinkfyr.

Lystønde Nr. 8 inddrages.

**Zeegat van Brouwershaven.** I *Keeten* er en Spidstønde Nr. 4 a udlagt i 32 Fod Vand. 51° 36' 18" N. Br. 4° 2' 13" Ø. Lgd.

I *Krammer* er en Stumpstønde Nr. 9 udlagt i 13 Fod Vand. 51° 39' 30" N. Br. 4° 11' 24" Ø. Lgd.

Vraget, som laa sunket paa *Bruinisse* Red, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

I *Volkerak* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

En Stumpstønde Nr. 2 er udlagt paa 51° 39' 39" N. Br. 4° 20' 55" Ø. Lgd.

En Spidstønde Nr. 7 a er i 10½ Fod Vand udlagt paa 51° 39' 25" N. Br. 4° 21' 14" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 2 med afkortet Kegle er flyttet og har nu Nr. 1 a. 51° 39' 38" N. Br. 4° 20' 20" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 6 er flyttet og ligger i 10½ Fod Vand. 51° 39' 29" N. Br. 4° 19' 53" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 7 er flyttet og ligger i 10½ Fod Vand. 51° 39' 24" N. Br. 4° 20' 32" Ø. Lgd.

Den mindste Dybde i det afmærkede Farvand er 11 Fod ved almindelig Lavvande.

**Zeegat van Goeree.** *Hellevoetsluis* Fyr viser rødt Lys fra S. 53° V. til S. 56½° V. over Farvandet *Zuid Pampus* og fra S. 68° Ø. til S. 60° Ø., hvidt Lys forøvrigt. Det midlertidige hvide faste Fyr er slukket. 51° 49' 12" N. Br. 4° 7' 42" Ø. Lgd.

I *Zuid Pampus* er Afmærkningen nu saaledes:

En rød og sort vandret sribet Kuglestønde Nr. 1 med Diamant i 19½ Fod Vand. 51° 48' 19" N. Br. 4° 5' 42" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 2 i 5 Fod Vand. 51° 48' 25" N. Br. 4° 5' 56" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 3 i 19½ Fod Vand. 51° 48' 37" N. Br. 4° 6' 23" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 1 med afkortet Kegle i 15 Fod Vand. 51° 48' 20" N. Br. 4° 5' 27" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 2 i 6 Fod Vand. 51° 48' 27" N. Br. 4° 5' 42" Ø. Lgd.

Rød og sort vandret sribet Kuglestønde Nr. 3 med Kegle i 19 Fod Vand. 51° 48' 37" N. Br. 4° 6' 4" Ø. Lgd.

**Oester Schelde.** I *Engelsche Vaarwater* er Ø. for *Wemeldinge* Havn udlagt en Spidstønde Nr. 4. 51° 31' 22" N. Br. 4° 0' 32" Ø. Lgd.

**Skotland.** *Firth of Forth.* Et Vrag ligger sunket ved *North Car Rock*, 4 Kbl. S. 80° Ø. fra Baaken. 56° 17' 30" N. Br. 2° 33' 30" V. Lgd. En Vragvager er i 7 Fv. Vand udlagt ½ Kbl. Ø. for Vraget.

### Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**Frankrig.** *Colbart.* Tæt VNV for Vraget af *Damperen „Huldra“*, paa SØ.-Siden af *Colbart*, er udlagt en grøn Spidstønde. Masterne ere 12 à 15 Fod over Vandet. 50° 50' 9" N. Br. 1° 18' 7" Ø. Lgd.

**Irlands Ø.-Kyst.** Da *Arklow Bank* er tiltagen SV. efter, er Tønden ved dens S.-Side flyttet 6 Kbl. S. ½ V. hen, og ligger nu i 8 Fv. Vand Springtids Lavvande, fra *Wicklow Head* Fyr i S. 4° Ø., 16,2 Kml. og fra Fyrskibet „*South Arklow*“ i N. 75° V., 1,1 Kml.

**Lough Carlingford.** Paa 11 Fods Grunden *Halpin Rock* er udlagt en hvid og sort vandret sribet Tønde med Topbetegnelse. 54° 1' 55" N. Br. 6° 7' 35" V. Lgd.

Omtrent den 31te Oktober 1897 tændes til Forsøg paa den røde Spidstønde Nr. 6, *Scar*, et hvidt, fast Fyr. 54° 1' 21" N. Br. 6° 4' 21" V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig.** En sortmalet Lystønde, mærket „*Rochebonne*“, er til Forsøg i 26 Fod Vand udlagt ved *Rochebonne*. Den viser hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 22 Fod. Lysevnen: 12½ Kml. Tønden er forsynet med Klokke. 46° 12' 20" N. Br. 2° 23' 10" V. Lgd.

**Gironde.** Da *Passe de Medoc* har forandret sig, er *By* Lystønde flyttet til 45° 24' 4" N. Br. 0° 50' 43" V. Lgd. og *St. Christoly* Lystønde til 45° 23' 20" N. Br. 0° 49' 45" V. Lgd.

**Azorerne.** Paa *San Miguel* S.-Kyst er den høje Skorsten ved *Alagoa* forsynet med et sort Bælte, for at skelne den fra Skorstenen ved *Ponta Delgada*, c. 4½ Kml. V.-ligere. *Alagoa* Skorsten ligger paa 37° 44' 30" N. Br. 25° 35' 0" V. Lgd.

**Førene Stater i Nord-Amerika.** **Massachusetts.** Paa den S.-lige Del af *Pollock Rip Shoal* er i 14 Fod Vand opført en rød, firkantet, pyramideformet Baake af Staal med Ballon, der er 35 Fod over Vandet. Baaken staar ¾ Kml. N. 63° V. fra *Pollock Rip Shoal* røde Tønde Nr. 4 og 3/8 Kml. S. 73° Ø. fra *Monomoy Point* Fyr.

**Rhode Island.** *Narragansett Bay.* Omtrent den 4de November 1897 ombyttes Fyrskibet „*Brenton Reef*“ Nr. 11 med Reservetyrskib Nr. 39.

Fyrskibet viser to hvide, faste Fyr, et fra hver Mast. Flammens Højde: 37 Fod. Synsvidden: 11,5 Kml. Skroget er gult, mærket „*Brenton Reef* Nr. 39“ paa begge Sider, det har to Master med sort Ballon paa hver Top.

Taagesignalet gives med en 12 Tomme og en 6 Tomme Dampfløjte, der hver ½ Minut giver et Stød af dyb Tone umiddelbart efterfulgt af et Stød af høj Tone, hvert Stød af 3 S. Varighed.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Grækenland** Paa S.-Enden af N.-Molen ved *Tinos* Havn er tændt et rødt, fast Fyr. Det vises fra en Pæl. S.-Molen forlænges.

**Kreta.** Paa Ankerpladsen ved *Kanea* er der Klippegrund paa en Strækning af c. 500 Alen i Ø. og V. og c. 300 Alen i N. og S., hvis Midte ligger N. 9° V., c. 2000 Alen fra *Kanea* Fyr.

### Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

**Fransk Guyana.** *Floden Kourou.* Paa Klippen *La Folle* er anbragt en Stage med Cylinder.

**Brasilien.** I Juli 1897 kunde *Barren* ved *Rio Grande do Sul* i 25 Dage passeres af Skibe med et Dybtgaaende af 12 Fod.

### Karantænebestemmelser.

**Spanien.** — *Zeitume* og *Bugten* ved *Alexandrette* ere erklærede for kolerafri.

*Jamaica* og *Galveston* ere erklærede for smittede af gul Feber og 90 Kml. Omkreds for mistænkte for samme Sygdom.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk.....	102 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	102 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	102 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Thingvalla.....		5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	6
Danmark.....	88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	88	88 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Norden.....	115 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	115 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	115 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn.....		95	96
Carl.....	57	56 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	57
Dannebrog.....	107	106 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	107
Skjold.....	77 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	77	77 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Dampsk.....		42	44 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østersøen.....		62	66
Nordsøen.....		73	79
Torm.....		88	95
Foren. Bugser-Selsk.....		87	92
Dansk-russisk Dampsk.....		—	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk.....		108	105
5% — —.....		100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	101
5% Thingvalla 1880.....		97	99
5% — 1894.....		—	—
5% Norden.....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats.....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uopsig. Stats.....	100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	100 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....		93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	95
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf.....		92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	93
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6 Ser.....		94	96
4% — — 6 —.....		96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	97
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3 —.....		94	96
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		150 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	151
Privatbank.....		122 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	122 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank.....		127	128
Handelsbank.....	124	123 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	123 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Burm. & Wain.....	89 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	90	89 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jernsk.....	101 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		101 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Sukkerfabr.....		90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	90 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier.....	109 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	109 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	109 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

**Vekselkurser.**

	åvsta Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	89.05	88.85
London.....	18.12	18.09
Paris.....	72.00	—
Amsterdam.....	150.20	—

**Notering paa Berlins Børs d. 26. Oktbr. 1897.**

Russiske Noter.....	216.60
4% Russiske Consols.....	103.50
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % — Boden Kredit.....	105.50
6% Mexikanske.....	95.25
5% Rumænske Stats.....	101.60
4% — — 1890.....	92.40

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 44,000, „Danmark“ 12,000, „Thingvalla“ 10,000, „Norden“ 26,000, „Kjøbenhavn“ 8,000, „Carl“ 20,000, „Skjold“ 42,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, Ved Stranden 16.

# CARL KRARUP,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“, „J. P. Dillberg“,  
og „Falken“ i Farten

**Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg**

og Mellemstationerne samt

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“

**Kjøbenhavn—Stockholm** og Mellemstationer.

## Hud- og Kønssygdomme.

Læge Gantzel. Vesterbrogade 32. Ejendommen Figaro.

Sølvmedaille Stockholm 1897



for gode Kompasser.

**Mahogni, Nøddetræ,  
Teaktræ, Whitewood**

samt andre fremmede saa vel som danske TRÆSORTER forefindes i stort Udvalg i tørre Varer.

M. H. Krause,  
Kjøbenhavn, Niels Ebbesensvej 6. V.  
Telefon 3205.

**C. HANSEN,**

**GJØRTLER OG METALSTØBER,**  
84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE.**

Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

**Skræderetablissement,**

— 9, Rosenborggade 9, —  
anbefaler Uniformer for Sejlskibs-  
og Dampskibs-Marinen.  
P. JENSEN, Skrædermester.

**Husk**

**MONTYS**

**FOTOGRAFISKE ATELIER,**  
St. Kongensgade 21

(tæt ved Kongens Nytorv).

Billigste Priser.

Fineste Udførelse.

Aabent hver Dag, ogsaa Helligdage.

**Metalspejlapparater,  
Havnefyr & Lanterner.**

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9,

Kjøbenhavn.

Telefon Nr. 3681.

**G. W. Frydenlund & Søn.**

**Hotel Toldboden,**  
Toldbodvejen 40.

anbefaler sin hyggelige Café & Re-  
staurant samt sine ny monterede Værel-  
ser i et æret Publikums velvillige Erin-  
dring.

Erbødigst:  
**Daniel Rasmussen.**

**HAVANNA-  
CIGARER.**

**Vilh. Sunnert**  
\*\*  
\*  
\*  
11  
BREDGADE 11.

**DANCHELLS  
FABRIKER.  
LINOLEUM.  
VOXDUG.**



Anker-Marke

Eneudsalg i Danmark for  
**DELMEHORSTER  
LINOLEUMFABRIK.**

Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:  
Pilestræde 13 Matthæusg. 5.  
Telefon 545. Telefon 2680.  
Kjøbenhavn.

**E. Husted & Co.**

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: H U S T E D.

**Dr. med. Goldschmidt,**

Klinik for

Hud- og Kønssygdomme.

Hovedvagts-gade 8, 1. Sal.

Kl. 12—1 og 7—8.

# Agentur for udenlandske Søassurance- Selskaber.

Søforsikringselskabet  
**ØRESUND,**  
MALMØ,  
tegner Forsikringer ved  
**BERGH & OWEN,**  
Kjøbenhavn K.,  
Holmens Kanal 20.  
Telefon 97.  
Telegram-Adr. „Tonny“.

**WM. R. SCHOU.**  
31. HAVNEGADE.  
KJØBENHAVN K.  
Telegramadresse: Rigstelefon:  
Willschou. Nr. 3676.  
GENERALAGENT for  
„**POMERANIA**“,  
See- und Fluss-Versicherungs-  
Gesellschaft i Stettin.

**Bjerre & Rømer,**  
Skibsmæglere.  
Agenter for  
Kullens Enskilda Assurans-  
Förening.

**Lange & Møllers**  
Bødkerværksted  
i  
Kjøbenhavns Frihavn  
anbefaler sig med alt i  
Udearbejde samt alt færdgt.  
Bødkerarbejde for Export  
Alt Arbejde udføres af solide  
og øvede Folk.

Anti-magnetiske  
**Ankergangs**  
**Lomme-Uhre**  
fra 20 Kr.  
**Halv-Chromometere**  
fra 50 Kr.  
**Marinekikkerter og**  
**Barometere.**  
Alle Reparationer udføres.  
**Palle Sørensen,**  
6, Sølvtorvet 6.

## LANDMANDSBANKEN

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

**HOLGER J. NIELSEN.**  
Lager af Værktøj, Metal & Isenkram for Metal-  
og Jærindustrien.  
**STUDIESTRÆDE 14.**  
Telefon 2597.

**Ny Carlsberg Øl.**  
Bryggeriets Aftapning.  
Produktets naturlige Holdbarhed gør det  
særligt egnet til Forsendelse.  
Kontor: Pileallé 5.  
Depôt: Toldbodgade 14.

**Holm & Collerup,**  
Skibssmedie og Maskinfabrikker,  
Christianshavns Kanal Nr. 6, C.  
forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom  
og Frihavnen, Ø.  
Jærnskibs- og Maskinreparationer  
udføres solidt, hurtigt og billigt.

**Fanø praktiske Sømændsskole.**  
Saavel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver  
Tid. Nærmere Oplysninger ved  
**P. H. Clausen,**  
Nordby, Fanø.

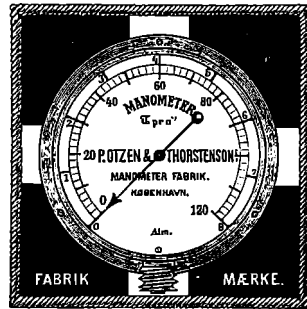
**C. P. Lauritzen & Co.,**  
Etablissement for  
**UNIFORMER, UNIFORMEFFEKTER og ORDENSBAAND,**  
samt de nye, af Krigsministeriet approberede, vandtætte Officers-Havelocks,  
saavel som for alt civilt Skråderarbejde.  
**Vesterbrogade Nr. 30. Kjøbenhavn V.**

**Nyt Skib til Salg.**  
En under Bygning værende Jagtskonnert, ca. 54 Register-  
tons, bygges til højeste Klasse Fransk Veritas — bliver  
færdig til Foraaret — er til Salg ved  
**Christensen & Co.,**  
Mæglere, Svendborg.

## Café van Zandt,

St. Annæ Plads 6,  
Hjørnet af Strandstræde,  
Kjøbenhavn,  
anbefaler sin Restaurant fran-  
çais med alle Aarets  
Specialiteter.  
**H. J. Pedersen.**

**P. Otzen & Thorstenson.**  
Manometre, Vacuumtre, Tællemaskiner.  
Reparationer udføres.  
Solvmedaille Stockholm 1897.



Solvmedaille Stockholm 1897.  
Eneforhandler af Vulcaniseret Fiber  
til Pumpeklapper etc.  
Lager af Materiel og elektriske Artilder.  
Gothersgade 24.

**P. A. Freilev,**  
Ølaftapningsanstalt,  
Pilestræde 18, Kjøbenhavn K,  
prisbelønnet Nakskov, Slagelse  
og senest Malmo 1896  
for god Aftapning,  
anbefaler Gl. Carlsberg Lagerøl, Pils-  
nerøl, Porter samt alle øvrige Øl-  
sorter. — Telefon 279.

**O. Larsen,**  
Kunsthvæver & Illuminør,  
Istedgade 72,  
Kjøbenhavn V,  
anbefaler sig med Skibs-Signal,  
Lys, Raketter og Kanonslag,  
Festfyrværkerier og  
Illuminationer.

**DENTIN** er en Tand-  
plombe; nogle faa  
Draaber i  
den hule  
Tand hin-  
drer Luftens Adgang og stiller  
derved de heftigste  
**Tandsmærter.**  
9, Kronprinsensgades nye  
Materialhandel.  
**CHR. V. MENDE,** cand. pharm.

**Læge H. C. Lund,**  
Hud- og Kønssygdomme.  
Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg.  
gennem Porten. Tr. 10-11, 7-8  
Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

**ABONNEMENTSPRISEN**  
er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre  
20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil  
ogsaa Bidrag il Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.  
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Steder.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**  
I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

**AVERTISEMENTSPRIS:**  
Første Side pr. Petitline à 45 mm Bredde 25 Øre.  
De øvrige Sider — 20 —  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange  
20 % 30 % 50 %  
Mindre end 1/2 Side . . . . . 10 % 20 % 40 %

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 44.

Kjøbenhavn, Torsdag den 4. Novbr. 1897.

4. Aarg.

INDHOLD: Den faglige Bevægelse i Sømandsstanden. — En interessant fransk Dom. — Chicago som Søhavn. — Fra Rigsdagen. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Søulykker i September Maaned 1897. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

## AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.  
Lager af Papir og Konvolutter  
fra danske og fremmede  
Fabrikker.

## EMIL SCHIOTT,

Glas- & Porcellæns-  
Forretning.

51 STORE KONGENSGADE 51

KJØBENHAVN K.

Telefon 4622.

Glas og Porcellæn udlejes.

Aut. Forhryingsagenter,  
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

A. C. Grell, Toldbodg. 16.

Teaktræ

AKTIESELSKABET  
**DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI**  
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.  
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.  
TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.

Teaktræ

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 24.

## Prima røgede Skinker.

Store Partier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker 40—60 Øre pr. Pd. efter Størrelse samt alle Slags prima ferske, saltede og røgede Victualievarer anbefales til **meget lave Priser.**

**Højbroplads 12** ved Gammelstrand.  
Videreförhandling: S. JOHANNESSON, Hauserpl. 32.

Prima Svinefeet.

Prima Spegepøser.

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

anbefales fra Lager.

**John Forbæchs Eff.,**  
St. Annæ Plads 19 & 21.

Forlang altid  
**Otto Mønsted's**  
**Margarine**

Specielt præpareret for Skibsbrug.

**Holdbar**

**Fortrinlig Kvalitet**

**Smørfarvet**

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabriken

**SOUTHALL**

near LONDON.

**YOCARINI** CIGARETTE 100 Stk. 2 Kr. Verdensberømt  
TOBAKKEN pr. Pd. 5 Kr. og billig.  
kun ægte Vilh. Jørgensen. Østergade 37. en gros

Flensborgs  
**Skibbygning Selskab**

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler  
særdeles hurtigt og billigt.  
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Den anerkendte  
**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nisson.**

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

**Svendborg Margarinefabrik.**

Jes Jensen & Søn.

Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og Pakninger til Skibsbrug.

Telefon 1346.

Firma i Kjøbenhavn:  
Raadhusstræde 4.

**Overretssagfører J. WESTENGAARD,**

Vestervoldgade 2, Kjøbenhavn V. Telefon 3424.

**Norsk MARGARINE** fra Aug. Pellerin fls & Co. i Christiania  
faas hos D'Herrer Handlende og fra Agenturet

**Ladegaardsvej 13.**

# HAMBURG

## PRIMA BUNKER-KUL.

### BD BLUMENFELD.

#### HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:

FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d</sup>.

eneste Fabrikant af  
Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Hoved-Depôt for Continentet: **Hamburg:**

Alte Gröningerstrasse 12<sup>1</sup>.

Telegr.-Adr.: Dicotto. Telefon: 3999.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Kjøbenhavn. Nørrebrogade 18 A, <sup>2</sup> N.

## EMIL G. v. HÖVELING. HAMBURG.

(TELEGR.-ADR.: COMPOST.)

### PATENTFARVE

for Skibsbunde og Jærkonstruktioner imod Rust og imod Bevoksning. Leve-  
randør til mange af de største Damp- og Sejlskibsrederier, Ene-Leverandør  
til den kejserlige tyske Marine.

NB. For Træskibsbunde særlig virksom Patentfarve imod Bevoksning og  
imod Orm, strygefærdig til umiddelbar Brug.

Agenter og Lagre i: Bergen, Bremerhavn, Elsfeth, Flensborg, Stettin, Rotter-  
dam, Antwerpen, Dünkirchen, Genua etc.

Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:

Kapt. CARL HAVEMANN, Kjøbenhavn, Amaliegade 31.

I England under Firma British Antifouling Composition and Paint  
Company Ld. 32 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik i Barking ved London.

Agenter og Lagre i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull,  
Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama,  
Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney,  
Mauritius etc.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
287.

### DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

## KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

### SPECIEL AFDELING

FOR

## ASSURANCE & HAVARISAGER.

## EM. Z. SVITZER'

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1833.      Telegraphic address "SVITZER".

Agents for  
Great Britain.

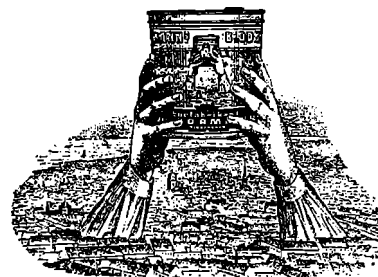
O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/Tyne.  
telegraphic address: "Jürgenson".

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill.  
telegraphic address: "Hobdell".

The company maintains stations at the following  
ports, where a salvage boat will be stationed, always  
ready to leave at short notice.

COPENHAGEN	.....	"SVITZER".
KASTRUP	.....	"HØYER".
ELSINØRE	.....	"SWITZERGOTTLIEB".
KORSØR	.....	"JØRGENSEN".
ALBUEN (LAALAND)	.....	"GUNNERSEN".
FREDERIKSHAVN	.....	"SVITZERLUND".
GOTHENBURG (SWEDEN)	.....	"ELFVERSSON".
GREIFSWALD (GERMANY)	.....	"SPRUTH".

The company's boat "Em. Z. Svitzer" — in conjunc-  
tion with the boats belonging to the Northern Salvage  
Company of Hamburg, vis s/s "Berthilde", s/s "Berger  
Wilhelm" and s/s "Neva" — operates in the Mediter-  
ranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea &  
Red-sea).



VARE-MÆRKE.

## A. FORMANN.

KJØBENHAVN K.

TELEFON 216.

Højeste Udmærkelse i Stockholm 1897.

Noget nyt og enestaaende !

!! Forsøg !!

## A. Formanns Blodbudding

(i hermetiske Daaser)

anbefales af de fleste Læger  
for sin store Næringsværdi.  
Den er mættende, nem at  
opvarme, billig, kan spises  
uden Tilsætning, og erstat-  
ter en fersk Middagsret.  
Den faas hos de fleste Skibs-  
provianterere i Danmark.

## Ludvig Lund.

Mekanisk og elektroteknisk Etablissement.

*Enerrepræsentant*

for Elektricitäts-Aktiengesellschaft

### vorm. Schuckert & Co.

Autoriseret Installatør af elektriske Belysnings- og  
Kraftoverdragningsanlæg. Elektromotorer og Dynamoer.  
Elektriske Elevatorer, Hejseapparater og Ventilatorer.  
Galvanoplastiske Anlæg.

St. Regnegade 26. Kjøbenhavn K.      Telefon Nr. 991.

Direkte Import  
en gros af **amerikanske Træsorter.**

Nød, Whitewood samt Eg ogsaa i spejlskaaren Vare,  
Mahogni i alle Dimensioner anbefales Forbrugere. Varerne  
ere prima og damptrerede og Priserne de billigste.

Telefon 3338.

**EMIL HAMMELEV, Store Kongensgade 81, Bagb.**

## Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS.      CARDIFF.

## NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde.

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.  
Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

## Nienstædt & Co.

(Kunstindustri-Museum):

Lager af amerik., engelske, franske og tyske Værktøjmaskiner.  
Værktøj, File, engl., svensk og tysk Staal. File ophugges.

## Den faglige Bevægelse i Sømandsstanden.

Medens Fagbevægelsen indenfor de fleste Samfundsklasser allerede har udviklet sig saa stærkt, at den kan opvise mange og forskelligartede Resultater, er den først i de sidste Aar kommet i Vækst i Sømandsstanden her i Landet, og den er nu naaet saa vidt frem, at den har Krav paa Opmærksomhed. Den har da ogsaa i den sidste Tid været Genstand for Behandling i Dagspressen af Blade af højst forskellig Karakter. Naar vi i Dag gøre denne Bevægelse til Genstand for nogle Betragtninger, er det væsentlig, fordi vi have en Opfattelse af den, der er en Del forskellig fra de, vi have set fremsatte.

Det er egentlig først, efter at der indenfor vor Sømandsstand er dannet to nye Fagforeninger, „Sømandenes Fagforening“ og „Søfyrbødernes Forbund“, at man har set, at hvad der dukker op, er en virkelig „Arbejderbevægelse“. Det kan sikkert ikke være nogen- somhelst Tvivl underkastet, at denne Arbejderbevægelse i Sømandsstanden vil udvikle sig ganske paa samme Maade, som den har gjort det i Fagene paa Landjorden. Den vil stille sig det Formaal at skaffe Skibsfartens Arbejdere bedre økonomiske Kaar, og naar den ikke kan naa dette Maal med det gode, vil den, naar den har vokset sig stærk nok dertil, føre det igennem med de Magtmidler, der staa til dens Raadighed. Denne Bevægelse vil blive ledet af Socialdemokratiet, og selv om dette ikke betyder, at den bliver socialistisk, vil den i det offentlige Liv dog stedse støtte sig til det socialdemokratiske Parti for at vinde de Fordele, der ere forbundne hermed. Før eller senere vil den fremkalde Lønningskampe og mulige Stridigheder af anden Art mellem Arbejdsgivere og Arbejdere, mellem Redere og Søfarende. Saaledes har Fagbevægelsen udviklet sig i alle andre Fag; nøjagtig saaledes vil den udvikle sig i Sømandsstanden.

Spørgsmaalet er nu, hvorledes Arbejdsgiverne, her Rederne, bør stille sig til denne Bevægelse. At den fortjener deres fulde Opmærksomhed, er en Selvfølge, og at Tiden er kommen, da det har mere end akademisk Interesse, hvorledes den udvikler sig, er sikkert. Naar det derfor nu drejer sig om, hvorledes Rederne praktisk ville stille sig til Arbejderbevægelsen, saa maa det ikke glemmes, at de ved Afgørelsen af dette Spørgsmaal have en betydelig Fordel fremfor andre Arbejdsgivere, den nemlig, at kunne drage Nytte af disse sidstes mangeaarige Erfaringer. Det vil være rigtigt kortelig at minde om, af hvilken Art disse ere.

Arbejdernes Fagforeninger bleve, da de begyndte at optræde selvstændigt, af Arbejdsgiverne betragtede som et alvorligt Indgreb i deres Rettigheder, dels fordi de ansaas for at arbejde for socialdemokratiske Formaal i Almindelighed, dels fordi de hævdede en Medbestemmelseret ved Ansættelsen af Arbejdslønnen og Arbejdets Vilkaar iøvrigt. Overfor denne Bevægelse hævdede Arbejdsgiverne, at der var kun én Vej at gaa: at sætte haardt imod haaardt, eller, nærmere betegnet, at udelukke alle Medlemmer af Fagforeningerne fra Arbejde, et Middel, der ofte i Praxis førte til langvarige Arbejds-

stansninger, der for begge Parter kostede uhyre Summer og afsluttedes med vekslende Resultater. Arbejdsgiverne ævnede imidlertid ikke at fastholde dette deres første Standpunkt overfor Fagforeningerne; gennem en Række alvorlige Kampe lykkedes det disse at hævde deres Ret til at eksistere, og Arbejdsgiverne indsaa, at det ikke vilde være dem muligt at bryde Foreningernes Rammer. Arbejdsgiverne bleve derved tvungne ind paa den Vej, som de nu overalt have valgt: ved selv at danne stærke Organisationer at skabe en Modvægt mod Arbejdernes. I næsten alle Fag staa nu Arbejdsgiverne stærkt organiserede, men det Maal, som deres Organisationer har sat sig, er ikke at sprænge og ødelægge Arbejdernes Fagforeninger, men at samarbejde med dem, det vil sige ved opstaaende Tvistigheder at søge disse udjævnet ved Forhandling, og lykkes dette ikke, saa ved forenede Kræfter at optage den da uundgaelige Kamp, ikke mellem den enkelte Arbejdsgiver og hans Arbejdere, men mellem Arbejdsgivernes Fagforeninger og Arbejdernes Fagforeninger.

Hvad man nu end vil mene om denne Udvikling, maa man erkende, at et af dens Resultater har været en fuldstændig, en ubetinget Anerkendelse af Arbejdernes Fagforeninger som Organisationer, hvis Eksistensberettigelse og hvis Ret til at være medbestemmende ved Fastsættelsen af Arbejdets Vilkaar nu er uomtvistet. At disse Foreninger have et socialdemokratisk Tilsnit spiller ikke længere nogen Rolle; dels maa det erkendes, at de ikke som Fagforeninger ere socialistiske, dels hænger deres Forbindelse med Socialdemokratiet saa nøje sammen med deres første Oprindelse, at den næppe i en overskuelig Tid lader sig ophæve.

Naar nu denne Fagforeningsbevægelse er naaet til Skibsfartens Arbejdere, saa nytter det kun lidet at tro, at den kan stanses eller reguleres ved, at Rederne saa at sige tage Bevægelsen i deres Haand, idet de beskytte de Arbejdere, der staa udenfor den; det vil sige, at hvis de nydannede Foreninger, og mulig andre, blive stærke nok til eventuelt at anvende saadanne Tvangsmidler, som deres Fæller paa Landjorden have anvendt, da at sikre dem, der staa udenfor Foreningerne, mod de Ulemper, deres Kolleger ville paaføre dem. Resultaterne af de Forsøg, der i andre Fag her i Landet ere gjorte i saa Henseende fra Arbejdsgivernes Side, skulle ikke friste til Efterlignelse, og at tro, at en saadan Foranstaltning, om den end paa anden Maade kan være nyttig, kan stanse Bevægelsen, vil vise sig at være en farlig Illusion. Nej, det, der nu bør erindres, er, at det i andre Fag i lauge Kampe har kostet Arbejdsgiverne Hundred-Tusinder af Kroner, før de naaede til det Standpunkt, hvorpaa de nu staa: fuldt ud at anerkende Modpartens Organisationer, men ogsaa selv at have stærke, kampdygtige Organisationer. Hvis Rederne nu tilegne sig dette Standpunkt og handle paa Grundlag af disse dyrt købte Erfaringer, saa vil efter vor Overbevisning megen Bitterhed undgaas og mange Penge spares i Fremtiden.

Hvad der altsaa kræves af Rederne overfor denne fremvoksende Bevægelse, er at de organisere sig

stærkt. Og dette skulde jo synes at være saa meget lettere nu, da de alt have dannet Foreninger med rent faglige Formaal. Hvis disse Foreninger vilde indse Nødvendigheden af at tage de her omhandlede Spørgsmaal op til grundig Behandling og af for en Del at basere deres Virksomhed paa Muligheden af Arbejds-konflikter indenfor Sømandsstanden, saa maa de ved fornøden Samvirken kunne danne Organisationer, der baade have Forstaaelse af de ny Bevægelser indenfor Sømandsstanden, og som have Ævne til kraftigt at afvise alle Overgreb, som disse Bevægelser kunne give Anledning til.

W.

## En interessant fransk Dom.

Et Stridsspørgsmaal, som oftere opstaar imellem Redere og Assurandører, har ved Dom af Marseilles Handelsret den 25de August d. A fundet en Afgørelse til Fordel for de første.

Dampskibet „Canton“ havde i Tourane-Bugten ved Grundstødning lidt et større Havari. I Singapore foretoges en provisorisk Udbedring af Skaden, hvorefter Rejsen fortsattes til Hjemstedet, Marseille, for at den endelige Reparation i begge Parters Interesse bedst og billigst kunde udføres der.

Rederiet og Assurandørerne vare enige om at opgøre imellem sig ved Hjælp af i Forening udvalgte Besigtelses- og Voldgiftsmænd; de vare derimod uenige om, hvem det tilkom at udvælge de Folk eller det Værksted, der skulde udføre Reparationen paa Skibet. Rederiet holdt paa, at det selv havde Ret til at bestemme dette. Assurandørerne paastode paa deres Side, at de vare berettigede til at lade Arbejdet udføre ved Licitation og betale efter det billigste Bud.

Retten gav, som sagt, Rederiet Medhold, idet den baserede sin Dom paa, at Licitations-Arbejdet paa Grund af den tilstaaede Rabat ikke udviste tilstrækkelig Garant for Arbejdets tilbørlige Udførelse, hvorfor det burde til-lades Rederiet selv at vælge sine Folk, som dog havde at underkaste sig Eksperternes Kontrol, hvad angik Arbejdets Udførelse og Bekostning.

S.

## Chicago som Søhavn.

Konsulatsberetning om Omsætningsforholdene ved de store amerikanske Søer af C. M. Kædt. (Udgivet med Udenrigsministeriets Til-ladelse).

Der er for kort Tid siden paa Høst & Søns Forlag udgivet en Bog, forfattet af forhenværende Vicekonsul C. M. Kædt i Chicago, hvilken Bog kan gøre Krav paa den største Opmærksomhed hos Enhver, som har mindste Interesse for økonomiske Spørgsmaal.

Man har hidtil her hjemme kun haft ringe Kendskab til Forholdene paa de store amerikanske Søer; medens enhver kender til den uhyre Skibsfart paa London og New York, har man næppe tænkt sig, at Chicago er den tredje i Rækken af Verdens Søstæder, idet den med en Handelsflaade af 10,000 ind- og udgaaende Skibe om Aaret kun har lidt mindre Skibsfart end de to først nævnte Byer. Ogsaa Meddelelsen om den aldeles overvældende Trafik paa de store Søer vil vistnok overraske

de fleste: At den amerikanske Flaades Fragtkapacitet paa de store Søer beløber sig til 33 Millioner Tons, ligeledes at der i 1894 blev sluset gennem St. Mary Falls Canal 14,491 Skibe, som repræsenterede 13,110,366 Register Tons, og transporteredes Fragtgods, hvis Værdi repræsenterede en Sum af over 143 Millioner Dollars. Gennem Strædet ved Detroit, Michigan (mellem Huron og Erie Søen) er Trafiken endnu større; der var den samtlige Drægtighed af de Skibe, der passerede denne Kanal, 35 Millioner Tons, hvilket er fem Gange mere end Suez Kanalen med dens 7 Millioner Tons.

Tidligere sendtes Vestens Produkter hovedsagelig ad Jærnbane til Østens Havnebyer, hvorfra de atter sendtes til Europa; efterhaanden blev det imidlertid nødvendigt at finde andre og billigere Veje, ad hvilke Varerne kunde sendes til Europa; Fragtens Størrelse fik efterhaanden en væsentlig Betydning i Konkurrencen med andre kornproducerende Lande, og efterhaanden som Konkurrencen blev større fra Australien, Argentina, Rusland, Indien etc., blev det en Livssag for Vesten at skaffe billigere Fragtsatser Der var iøvrigt ogsaa en anden Grund for Vesten til at skaffe andre Forbindelsesveje med Europa, idet Farmerne i Vesten ikke vilde eller kunde underkaste sig de ofte ubillige Fordringer, der blev stillet dem fra Østens indflydelsesrige og hensynsløse Jærnbankonger.

I de sidste Aar er der skabt en Konkurrence med Østen ved at store Kvantiteter Varer sendes pr. Flod- og Jærnvæg til New Orleans og derfra videre til Evropa. Især i Aar og i Fjor er denne Forbindelsesvej blevet stærkt benyttet, men det er tvivlsomt, om dette vedblivende vil blive Tilfældet; den stærke Varme i Syden gør Forsendelse af Flæsk, Smør, Fedt etc. ad denne Vej højst uheldig, og selv Forsendelsen af Majjs, Hvede o. l. via New Orleans har ladet meget tilbage at ønske. Derimod er Trafiken gennem de store Søer og for en stor Del derfra via Erie Kanalen til Hudson Floden tiltaget i de sidste Aar i en aldeles utrolig Grad; medens man tidligere benyttede mindre Sejllægttere til Varetransporten paa Søerne, besørgeres denne nu af store Damp-lægttere paa indtil 5/6000 Tons d. W.

Hr. Kædt beskriver i sin Bog meget udførligt disse Forhold og illustrerer Beretningen herom med statistiske Bilag om Søernes Størrelse, deres Dybde, Størrelsen af Trafiken, Eksportens Beskaffenhed etc.

Det er forstaaeligt, at den store Damptrafik er en alvorlig Konkurrent til de uhyre amerikanske Jærnbanelinier; efterhaanden som Dampskibene blive større, bliver Fragten med disse billigere, og Jærnbanerne ligge derfor efterhaanden under i denne skarpe Konkurrence. Man ser derfor ogsaa, at Jærnbanefragten forhøjes i en væsentlig Grad om Vinteren, naar Trafiken paa Søerne er stoppet af Is, men desuagtet er i de sidste Aar et meget stort Antal Jærnbaner gaaet fallit, ved hvilke saa store Kapitaler ere gaaede tabte, at de i Amerika herskende daarlige Tider for en stor Del maa tilskrives de senere Aars Jærnbanefalliter.

De store Byer ved Søerne med Chicago i Spidsen ville dog ikke lade sig nøje med den store Trafik paa Søerne; de ville sætte Søerne i direkte og sejlbare Forbindelse med Oceanet; de ville hver fra deres Havn sende de store Oceandampere direkte til Evropa, og, naar man kender Amerikanernes Sejghed og enorme Energi, er der ikke mindste Tvivl om, at det tidligere eller senere vil lykkes dem.

Hvis det alene var Penge, der kunde gøre det, vilde det ikke vare længe, inden denne Opgave var løst, da der i Amerika ikke alene er Penge nok, men ogsaa tilstrækkelig Offerberedvillighed, naar det gælder et saadant Formaal; men der er andre Grunde, der utvivlsomt vil bevirke, at det endnu vil vare en Del Aar, inden Byerne ved de store Søer ville naa dette store Maal.

Søerne ere alle sejlbare for de største Skibe, Kanalerne mellem Søerne ere i Reglen 20 Fod, Sluserne



ere tilstrækkelig lange og brede for de største Skibe. Endnu er der dog flere af Kanalerne, der kun ere 14 Fod, men disse ville i Løbet af faa Aar blive uddybede tilstrækkelig meget.

Det værste er, at Kanalerne i St. Laurence Floden kun have en Dybde af c. 9 Fod; det paatænkes at uddybe dem til 14 Fod; men det vil rimeligvis vare flere Aar, inden dette sker, idet disse Kanaler tilhøre Kanada, hvor man langt fra er saa energisk som i Amerika, ligesom Penge i Kanada ere yderst knappe.

Hvad der dog i Særdeleshed besværliggør og hæmmer Realisationen af denne store Plan, er, foruden at, som nævnt, en Del af Kanalvejen tilhører Kanada, tillige det Faktum, at denne Plan møder en stærk Modstand fra de store Jærnbanelinier og fra Østens Byer, som jo i betydelig Grad vilde tabe ved, at Trafikken gik dem forbi.

Denne Modstand maa ikke undervurderes; den er overordentlig stærk, og dog er det sikkert, at den vil blive overvundet, selv om det bliver vanskeligt og vil vare en Del Aar. Naar Hr. Kødte allerede nu tilraader Dannelsen af en Damperrute fra de store Havnebyer ved Søerne til Danmark, er dette maaske vel forhastet og passer i hvert Fald ikke i den Form, Hr. Kødte anbefører; men det er aldeles rigtigt at have Øjnene aabne for disse Forhold, da det maa betragtes som aldeles sikkert, at denne direkte Forbindelse kommer i Stand, og det gælder derfor at gribe Chancen, saa snart den tilbyder sig.

Vi tilraade enhver at gøre sig bekendt med Hr. Kødtes interessante, sagkyndige og velskrevne Bog; vi for vort Vedkommende kunne ikke afholde os fra den Bemærkning, at det danske Udenrigsministerium maa være rigt paa dygtige Konsulæmner, naar det, efter at have modtaget og sat sig ind i denne Konsulatberetning, som Hr. Kødte sendte Ministeriet i Foraaret, har haft Raad til at afskedige Hr. Kødte som dansk Konsul i Chicago.

*Ulrik Holm.*

## Fra Rigsdagen.

### Limfjordens Besejlingsforhold.

I Folkethinget har Indenrigsministeren fremsat et Lovforslag, der gaar ud paa at tilvejebringe et sejlbart Løb af 13 Fods Vanddybde i Limfjorden ved at uddybe den c. 6½ Mil lange Strækning mellem Gjøel og Løgstør Bredning. Dette Lovforslag har været til 1ste Behandling i Thinget; der fremkom under denne en Del Udtalelser af Interesse, dels om selve Forslaget, dels om Besejlingsforholdene i det østlige Indløb til Limfjorden.

Direktør Bramsen udtalte: Jeg ønsker at henlede Opmærksomheden paa, om det ikke vil være nødvendigt i Forbindelse med dette Lovforslag at tilvejebringe noget bedre Indsejlingsforhold ved Hals end de nuværende. Det er jo nu saaledes, at Skibene meget ofte maa ligge ved Indsejlingen paa Grund af de uheldige Anduvningsforhold, som findes ved Hals Barre. Man har ganske vist faaet indrettet et Fyrliniesystem, og man har belyst Indsejlingen, men man har vanskeligt ved at finde ind i Løbet fra Hals Barre. Man ønsker meget og har ønsket i længere Tid, at der skulde anbringes et Fyrskib med Taagesignal uden for Hals, som samtidig skulde blive et Stationsskib for Hals Lodser, hvilket vilde være til Gavn ogsaa for Lodsvæsenet. Det skulde være et Skib med ret kraftigt Fyr, omtrent som Marinens andre Fyrskibe, og Taagesignalet skulde ikke drives ved Haandkraft, men ved Dampkraft eller en anden mekanisk Kraft; mindre kunde man ikke godt nejes med. At hele Limfjordsbesejlingen er i høj Grad interesseret i, at Indsejlingsforholdene ved Hals blive saa gode som muligt, turde fremgaa af den Omstændighed, at der aarlig passerer henved 3,000 Skibe ind i Limfjorden paa dette Sted, af hvilke omtrent Halvdelen gaar til andre

Byer ved Limfjorden end Aalborg. Det, som er gjort for at gøre Indsejlingen saa god, som den dog nu er bleven, vil kun komme til sin fulde Nytte, dersom Anduvningsforholdene ved det uddybede Løb over Hals' Barre blive saaledes, at Løbet til enhver Tid af Døgnet kan besejles. Det er en Vejledning fra Søen til Barren, som tiltrænges, og dette saa meget mere, som Egense Fyr ikke kan yde nogen saadan Vejledning, naar Vejret ikke er sigtbart. Jeg skal i den Anledning henlede Opmærksomheden paa de Andragender, som ere ingaaede til Aalborg Havneraad, blandt andet fra Dampskibsrederiforeningen, der udtaler: Idet Dampskibsrederiforeningen udtaler sin Paaskønnelse af, hvad der allerede er udrettet for at gøre Aalborg Havn tilgængelig for, efter vore Forhold, endog dybtgaaende Skibe, dels ved Uddybning af Indsejlingen til Hals, og dels ved bedre Belvnsning af Farvandet mellem Hals og Aalborg, tillade vi os dog at henlede Opmærksomheden paa det særdeles ønskelige i, at der blev stationeret et Fyrskib med Taagesignal uden for Hals Barre, og anmode vi det ærede Havneudvalg om at arbejde hen til at opnaa dette. Et saadant Fyrskib vilde ikke alene være til stor Nytte for Sejladsen paa Aalborg, men ogsaa for Sejladsen igennem Kattegat overhovedet, og der er saaledes al Grund til at haabe, at Marineministeriet vilde imødekomme et Andragende fra det ærede Havneudvalg desangaaende. Dampskibsrederiforeningen (sign.) Adolph Carl, Formand." Dette Andragende er rettet paa et Tidspunkt, da man ikke havde nogen Kundskab om, at den højtærede Indenrigsminister vilde fremsætte et Forslag om en Uddybning af Limfjorden, ellers vilde man sikkert ikke alene have talt om Sejladsen til Aalborg og ikke alene om Nyten for Sejladsen i Kattegat overhovedet. Man vilde ogsaa have pointeret, at det var af Betydning for de Dampskibe, som, naar denne Lov er ført igennem og Arbejderne ere fuldførte, ville besøge de Limfjordsbyer, hvor de hidtil ikke have kunnet komme paa Grund af Vandets for ringe Dybde. Jeg skal nævne, at Aalborg Havneraad har stillet Andragende i Overensstemmelse med det, som Dampskibsrederiforeningen har udtalt, hvilket atter var i Overensstemmelse med et Andragende, som et stort Antal Skibsførere, som til Stadighed besejle Limfjorden, have indgivet til Aalborg Havneraad i Maj 1897. Marineministeriet har i Svaret derpaa gjort Tilbud om, at hvis Aalborg Havn vilde anskaffe en Tønde, en Lys- og Fløjtetønde, som vilde koste ca. 11,000 Kr., vilde Ministeriet være villig til at paalægge Fyrvæsenet at besørge dens Pasning og Forsyning med Gas uden Vederlag. Imidlertid er det jo ikke det, man har ønsket, men man ønsker som sagt et Fyrskib, hvor Lodser stationere, Lodser, som, naar fremmede Skibe komme og ville ind, ikke kunne komme ud i Tilfælde af Østenstorm, saa Skibene maa blive liggende til næste Dag eller længere. Man ønsker et Fyr, der kan vise Indsejlingen, og man ønsker et kraftigt Taagesignalarparat. Om man nu end vil kunne forstaa, at den højtærede Marineminister ved første Forhandling ikke har kunnet indgaa paa at stille Forslag om Tilvejebringelsen af et saadant Fyrskib, naar Taleren var om en Foranstaltning, som overvejende maatte siges at være i Aalborg Bys Interesse, saa forekommer det mig dog, at Forholdene stille sig ganske væsentlig anderledes, naar vi nu staa over for et Lovforslag, som tilsigter at gøre Limfjorden saa langt, som den ikke er sejlbar, altsaa saa at sige i hele dens Længde, næsten helt ud til Thyborøn, sejlbar for Dampskibe indtil 13 Fods Dybgaaende. Under saadanne Omstændigheder forekommer det mig, at da der dog faktisk ikke er nogen Indgang Vest fra, som kan benyttes, bør man ikke sky den sikkert langt mindre Udgift, som vil være forbunden med Stationeringen af et Fyrskib ved Hals, end den store Udgift, der er Tale om ved dette Lovforslag, en Udgift, som gaar op til flere Millioner.

Entrepreneur N. Andersen: Hvad Anduvningen over Hals Barre angaar, er det meget rigtigt, at den kan volde betydelige Vanskeligheder til sine Tider, navnlig i Taage kan den være meget besværlig for de søfarende, da Løbet er snævert, og det er derfor ikke sjældent, at der sker større eller mindre Havari. Hvorvidt Staten kan og vil paatage sig den meget betydelige Byrde at holde et Fyrskib liggende ved Hals Barre, skal jeg ikke udtale mig om.

Der kunde maaske være nogen Grund til, at den store By Aalborg bidrog noget dertil. Selv om den vel ikke har mere end Halvdelen af den Skibsfart, der gaar over Hals Barre, medens den øvrige Halvdelen af Skibene løber til de andre Byer, vil dog vist ogsaa Bramsen give mig Ret i, at hvis man regner efter Bestuvningsforholdene, Tonnagen, bliver det over Halvdelen af Skibsfarten, som gaar til Aalborg. Jeg vil ikke trække Veksler paa Aalborg, og det vilde Bramsen vel heller ikke gaa med til, men der kunde dog vel være Tale om at give Aalborg en anden Stilling end de andre Byer ved Limfjorden (Bramsen: Det er Aalborg vant til.) Ja det er ganske rigtigt, at man er tilbøjelig til at søge derhen, hvor der er noget. Jeg er meget villig til at erkende, at Aalborg er en udmærket dygtig By, der har en fortrinlig Handelsstand og andre gode Ting, som jeg ikke her skal nævne, men det har ogsaa ført til, at Aalborg har skaffet sig en Position som Knudepunkt i det store Jærnbaneanet, en Stilling, hvortil ingen anden By her i Landet undtagen Kjøbenhavn har Mage.

Indenrigsministeren: Det vil sikkert indrømmes fra alle Sider, at Aalborg har haft saa store Fordele ved Uddybningen over Hals Barre og derved i den Grad har faaet Overtaget over de andre Limfjordsbyer, at Aalborg alene derved vil være fuldt betalt for de Udgifter, Byen har haft til Uddybningen. Dernæst maa man ikke glemme, at Aalborg stadig opkræver en Afgift, som i alt Fald vil vedvare til dette Aarhundredes Udløb, for Besejling over Hals Barre til samtlige Limfjordsbyer, og derved faar et ikke ringe Vederlag for de Udgifter, den har haft. Med Hensyn til Besejlingsforholdene ved Hals skal jeg sige, at, hvorvidt man vil komme til Anbringelse af et Fyrskib paa den Maade, Bramsen omtalte, er et Spørgsmaal, som nærmest henhører under Marineministeren. Jeg tror ikke, at Marineministeriets Stilling vil væsentlig forandres af Hensyn til det foreliggende Forslag, der skulde medføre en større Trafik paa samtlige Limfjordsbyer. Jeg tror, at Fordelen ved et saadant Fyrskib med Taagesignal o. s. v. vil altid være i første Række paa Aalborg, og det vil sikkert ikke findes urimeligt, om Aalborg skulde give et rundeligt Bidrag dertil. Men jeg skal i øvrigt være meget villig til, hvis det skulde være nødvendigt, senere at rejse Spørgsmaalet over for Marineministeriet, saa at vi mulig kunde komme til et Forslag herom.

Bramsen: Naar man siger, at alle Skibe af Betydning gaa til Aalborg, vil jeg gøre opmærksom paa, at der i Fjor ved Hals er indgaaet 708 Dampskibe, af hvilke kun 409 ere gaaede til Aalborg, saa der maa altsaa være gaaet 300 Dampskibe andre Steder hen end til Aalborg. Hvis der derfor skal gøres noget ved Indsejlingen til Limfjorden, saa mener jeg rigtignok, at det vil komme til at se lidt underligt ud, om en af Limfjordsbyerne skulde betale til en saadan Foranstaltning, der træffes i det hele Foretagendes Interesse, medens de andre skulle gaa fri.

## Fragtmarkedet.

Det stunder nu mod Slut her hjemme i Østersøtrafikken paa det nordlige Hjørne. Det mægtige Træ, hvis Rødder slynger sig omkring de russiske og tyske Havnepladser, men hvis Krone hvælver sig i tusinde Forgreninger selv til de mindste Pladser i Ørebotten, begynder at føle Efteraarskulden og at tage sit Løv. Blad for Blad falder vissent ned, Plads paa Plads dør ud deroppe som aktiv Handelsby, indtil Foraaret paany kalder alle disse Navne frem af Erindringen og lader Livet pulsere igen for en Tid. De sidste Trælaster hentes endnu i forceret Tempo. Det er som en Flugt, før Fjenden nærmer sig. Man stopper paa Læsset og pisker paa i nervøs Ængstelse for at blive tagen til

Fange, og Dampen holdes oppe og Skruen slaar, og alle Kludene sættes til — blot afsted! — Men hjemme gaar Rederen og venter paa Rapporten fra Skibet og aander lettere nu, naar Afgangstelegrammet indløber deroppe fra, end naar tidligere den korte Depeche meldte Baadens lykkelige Ankomst til Ladestedet, og medens Lys paa Lys slukkes i Ørebotten, aander der endnu Liv ved Stammens Rod, og det er derfra — fra de tyske og russiske Eksportpladser — vi endnu maa hente Næring for vor Tonnage, inden en stræng Vinter lægger hele Østersøen i Dvale.

Dette skulde være Poesien! — nu følger Prosaen!

Petersborg noterer any size Rotterdam 1/4½ Hvedebasis, Reval 1/1½ London, 1/3 Rotterdam. Riga 1/1½ Dunkirk, 18½ Frcs. Hør, 30 Frcs. D. B. til Komplettering paa Dækket. Libau 10½ à 1/ Rotterdam med Udladning af Stykgods. Windau Schiedam mindre Baade 1/1½ Havrebasis. For Træ betales til Grangemouth 27/ pr. Std. square timber. Fra Kronstadt til Rouen sluttet mindre Dampere til 45/47 Frcs. Boards, Riga Rouen giver 30 Francs, Gamlekarleby Nantes 46 Francs for en særlig kombineret Ladning. Kotka og Wiborg—Sevilla 62 Francs. For Sejlere betales fra Luleå til Poole 37/6 à 40/. Sundsvall Yarmouth 36/3. Finwood Riga Liverpool 10/6 à 11/ Sleepers. Vestervik London 25/ D. B. Kalmar London 30/. Wiborg Hull 33/9, Sundsvall Cork 42/6. Østersøen er, under et, uforandret flov og fiad og saaledes vil den vedblive at være Resten af Saisonen. Rusland har selv Brug for Kornet og køber af Eksportørerne, der altsaa ikke ere interesserede i Eksporten for en Stund. Savmøllerne gaar efter Haanden i Staa deroppe paa de mange Pladser; man synes allerede at have begyndt med at tælle Fortjenesten sammen for i Aar og at have tjent tilstrækkeligt, og dermed Punktum.

Kulmarkedet har holdt sig fortrinligt baade til Østersøen og Middelhavet. Der er sluttet store Baade fra Tyne til Aarhus 5/ og der er rigeligt Begær efter Tonnage; som tidligere omtalt kunne vi ikke se mindste Grund til Dekadence i Kulfragterne hjem efter, og holder Rederierne blot igen, maa vi kunne hævde Raterne Aaret ud. Lad saa Frosten komme! Kulkøbmændenes gode Allierede, men ogsaa Rederiernes velvillige Forbundsfølge; og vi vil se de mange Spaadomme om Nedgang i Raterne slaade til Jorden med et Slag. Vi noterer: Methil eller Boness 1000 Tons til Aalborg 6/, Aarhus 2000 Tons 5/3 à 5/4½, Grangemouth Kjøbenhavn 1600 Tons 5/6, Burntisland eller Methil Korsør 5/9 à 6/, Horsens 6/3, Nakskov mindre Baade 6/6, Grenaa 6/6 à 6/9. Burntisland eller Methil Kiel 6/, Wismar 6/, Stettin 6/, Fairwater 5/6, Pillau 5/9, Libau 5/9 à 6/, Riga 5/ à 5/3, Kronstadt 5/9, Helsingfors 6/, Stockholm 5/6, Norrkøping 6/; forøvrigt er der rigelig Efter-spørgsel til danske Provinshavne og store Sejlere ere sluttet fra Hull Boston etc. til meget lønnende Rater; fra Tyne stiller Forholdet sig parrallelt hermed og vi behøver ikke at citere de forskellige Rater, der ere de samme som fra Firth of Forth, kun med den vanlige Reduktion af c. 3 pence. Til Middelhavet noteres fra Grangemouth eller Methil Algier 6/6, Barcelona 8/, Methil Venedig giver 9/3, Genua 7/6, Boness Gibraltar 6/6, Leith Genua 7/3, Leghorn Spezzia 7/6, Savona 7/3; fra Tyne noteres Alexandria 7/6, Port Said 7/9, Konstantinopel 7/9 à 8/, Sulina 8/6, Savona 8/, Neapel 7/9, Tunis 7/6, Barcelona 7/9, Valencia 7/. Som man ser, Kulfragterne ere faste overalt; dette er et glædeligt Faktum, der ikke kan omdisputeres. Der spores samtidig at vise sig en fastere Tone fra Fragtmarkedets „l'enfant terrible“ eller Sortehavet, men, som gentagne Gange præciseret, ønske vi ikke at være Spaamænd for dette Marked, der er mere lunefuldt end den argeste Stortyrk, og vi indskrænke os paany til nøgternt Referat af de sidste Dages Befragtninger. Der er sluttet Nicolaieff 2700 Tons prompt Rotterdam 11/. Option Antwerpen

samme Rate, Odessa L. H. R. 4200 Tons 1/20 November 10/, Donau Antwerpen eller Rotterdam 12/, Hamburg 12/6, Sulina 11/ prompt N. C.; som man ser en Stigning overalt fra sidste Uge.

Amerika maa vi slutte med i glad Bevidsthed om, at dette Marked ikke har skuffet nogen. En rivende Befragtningsforretning har fundet Sted og Raterne ere holdte overalt. Saa længe dette Marked vedbliver at holde sig som hidtil, kan vi være saa temmelig rolige i de mindre væsentlige Brancher, og man maa være Kolumbus taknemlig, fordi han fandt paa at opdage dette mægtige Areal, der har flyttet Jordens Centrum mod Vest og som ustandselig øser af sine rige Kilder. Her nogle Befragtninger, grebne i Flæng: Galveston eller New Orleans Liverpool 1980 Netto Registertons 41/3, Havre Bremen 42/6, Northern range Rotterdam 18000 quarters direkte 3/, Philadelphia C. f. O. 15000 quarters 1/25 November 3/9, Option én dansk Havn 3/9, to 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Stettin 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Baltimore Danmark 13000 quarters November Lastning 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> én, 4/ to Lossehavne. Baltimore C. f. O. December 3/6; fra Pensacola betales til Antwerpen eller Dunkirk 122/6 for Tømmer, fra Tampa til Kontinentet 19/ à 20/ Phosphate. Alle Brancher ere faste.

## Fra Sø og Land.

Vi henlede Opmærksomheden paa omstaaende Bekendtgørelse om forskellige Love, Anordninger m. v., Søvæsenet vedkommende, der nu forhandles paa Søkort-Arkivet. For flere af disses Vedkommende, navnlig Anordningen om de ny Søvejsreglers Anvendelse af danske Skibe, have vi tidligere haft Anledning til at beklage, at der fra Ministeriet intet var offentliggjort om deres Ikrafttræden og om hvor de forhandlede. Det er overmaade heldigt, at dette nu bringes til almindelig Kundskab.

Paa givne Foranledning oplyse vi, at Firmaet Heckscher & Søn hverken direkte eller indirekte er Forfatter til de her i Bladet under Overskrift „Fragtmarkedet“ ugentlig optagne Artikler.

For omtrent 2 Aar siden stod, som bekendt, den danske Kaptajn Wiborg Kubanerne bi ved som Fører af Dampskibet „Horsa“ at bringe Mænd og Ammunition til Kuba. Han blev arresteret og i Philadelphia dømt til 16 Maaneders Fængsel og en Mulkt paa 500 Doll. De 16 Maaneder var omme forleden, men alt, hvad Kaptajnen havde ejet, da han blev arresteret, gik med til at føre hans Sag.

Ganske uventet kom saa Philadelphia Bladet „The Times“ paa en smuk og original Maade Kaptajnen til Hjælp med at faa Mulkten betalt. Den 6te Oktober bragte „The Times“ et Billede af Kapt. Wiborg, genfortalte hans Sag og opfordrede Bladets Læsere til at tegne sig for Bidrag til at dække Mulkten med. I Løbet af et Par Timer var der tegnet 185 Doll. Den næste Morgen kom saa „The Times“ ud med en Linje øverst oppe paa første Side, løbende over alle 7 Spalter, der med røde Bogstaver paa en Tommes Længde fortalte:

„Only 315 Dollars needed now to pay Capt. Wiborg's fine — Will you help free him?“

I Fredags havde „The Times“ de 500 Dollars og Kapt. Wiborg var en fri Mand. Da han forlod Fængslet var hans første Ord: „Guds ske Lov, jeg er atter fri; den Dag kommer ogsaa, da Kuba er fri.“

Naar Kaptajn Wiborg nu forlader Philadelphia med sin trofaste Hustru, der straks kom her til fra Danmark, saa snart hans Dom var falden, vil han kunne gendrive den gangse Talemaade, at i Ulykken svigter vore Venner os. Under hele hans Fængselstid har Amerikanere og Danske givet ham Beviser paa, at de tog hjertelig Del i hans Skæbne.

(„Nordlyset.“)

Under Navn af The Swedish American Steamship Co. er i Malmø dannet et Dampskibsselskab, der med nye Dampere vil besejle en ny Rute: Boston—Antwerpen—Gøteborg—Malmø—Stockholm—Stettin. Korresponderende Reder bliver Firmaet Rønstrøm & Malmqvist i Malmø.

„Daunt Rock's Fyrskib“, der sank med Mand og Mus under en orkanagtig Storm sidste Oktober, er efter meget Arbejde blevet hævet og bragt ind til Queenstown. I et Forhør, der skulde oplyse de nærmere Omstændigheder ved Forliset, udtaltes den Formodning, at Katastrofen skyldtes et Brud paa Masten (Staal) under Dækket. Det antages, at Masten, idet den gik over Bord, har taget Dæks-huset og en stor Del af Dækket med; som en Følge heraf har de voldsomme Søer, der gik over Skibet, fyldt dette i faa Øjeblikke og taget det til Bunds. Retten udtalte endvidere som sin Mening, at en eller anden Genstand med stor Kraft havde tøret mod Fyrskibet.

I April 1891 forliste Damperen „Skyro“ med en kostbar Ladning, hvoriblandt Sølvbarrer til 9000 f's Værdi, i Nærheden af Kap Finisterre. En Ekspedition, der kort Tid efter sendtes ud for at bjærge Sølvet, mislykkedes. I 1895 blev der foretaget et nyt Forsøg af en Hr. J. K. Moffat i Bilbao; men først i Fjor. ved Hjælp af kraftigere Apparater og ved at sprænge Dækket med Dynamit, lykkedes det at bjærge 59 Barrer fra 29<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Favns Dybde. Arbejdet blev derpaa forhindret i Vinter af Storme og Strømninger, men genoptoges i Sommer med det Resultat, at Resten af Sølvet bragtes for Dagens Lys. Dykkeren „Angel Erostarbe“ opholdt sig ved en Lejlighed 40 Minutter under Vandet og havde nær tilsat Livet. 30 Favne angives som den største Dybde en Mand i Dykkerdragt kan gaa ned paa. *Naut. Mag.*

En Herr. Lienau, Officer i Hamburg—Amerika-Linjen, har gjort en praktisk Opfindelse, der i al sin Beskedenhed utvivlsomt vil være et nyttigt Hjælpemiddel for den vagthavende Officer, og kunne yde ham Vejledning i Taage og usigtbart Vejr. Det drejer sig om en Kursangiver for Skibe, der sejle Bidevind. Paa Kompasslaaget bliver der centralt over Pivoten anbragt en gennemsigtig Skive. Paa denne Skive findes en Pil, der, idet den peger mod Centrum, bliver stillet parallelt med Vindretningen, samtidig med, at to andre Pile, der gaa igennem Skivens Midte, ere anbragte saaledes, at de danne en Vinkel paa 6 Streger med den første Pil og en indbyrdes Vinkel paa 12 Streger. De to sidst nævnte Pile angive den omtrentlige Kurs, et Bidevind sejrende Skib ligger for Styrbords og Bagbords Halse; til yderligere Orientering ere de forsynede med henholdsvis en og to hvide Prikker, svarende til ét og to Stød af Taagehornet. Man vil saaledes under Taagesejlads, saa snart man hører et Horn fra en Sejler, ved at se paa Kompasset straks være paa det rene med, hvad den ligger an. Skønt Apparatet er meget simpelt, vil det dog i mange Tilfælde gøre sin Nytte.

Hansa.

## Ugens Havarier.

Elmira, Barkskib af Arendal, har paa Rejsen fra Finland til Granton været paa Grund paa Stevns.

August, Dmpsk. af Bremen, med Stykgods fra Hjemstedet til Reval, grundstødte d. 28. Oktober ved Hejlekrog. Flot med Assistance af Svitizers og bragt til Kjøbenhavn for Losning og Reparation.

Norova, Dmpsk. af Grangemouth, har i Kattegat været i Kollision med Dmpsk. Harald af Gøteborg og er indkommet til Helsingør med Skade paa Bougen. Skibet var færdig med Reparationen d. 30. Oktbr. og afsejlede til Narva.

Rønne, Dmpsk. der, som meddelt, paa Rejsen til Stettin med Sild strandede ved Florø, er nu bragt flot og til Rønne for at repareres. Skibet har betydelig Skade. Ladningen er oplosset ved Florø.

Jøkul, Dmpsk. af Haugesund, fra Memel til Hull med Hørfør, er indbragt hertil af Dmpsk. Provençal med Maskinskade.

Avanti, Dmpsk. af Haugesund, er ankommet hertil med en Ladning Sild. Skibet har paa Rejsen været paa Grund ved Arildslåga og maatte kaste ca. 500 Tdr. Sild overbord for at komme flot.

Kjøbenhavn, Dampfærge, har d. 26. Oktober udført Trekroner været i Kollision med Dmpsk. Rapid af Haugesund. Rapid fik en Del ovenbords Skade og repareres her.

Hela, Dmpsk. af Danzig, har paa Rejsen fra Hjemstedet til Aalborg med Hvedelast været paa Grund i Middelfrunden. Flot med Assistance af Svitzers og fortsatte Rejsen uden Skade.

Neptun, Dmpsk. af Esbjerg, har paa Rejsen fra Antwerpen til Alloo været paa Grund i Nærheden af Vlissingen. Skibet kom flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen.

Octa, Dmpsk. af Aarhus, har paa Rejsen fra Hamburg været i Kollision med Svingbroen ved Taterfahl. Octa fik nogen oven Bords Skade og Broen tog ligeledes en Del Skade. Octa er ankommet til Aalborg.

Magnet, Dmpsk. af Königsberg, har paa Rejsen fra Neder Kalix til W. Hartlepool været paa Grund ved Øland og ankom hertil d. 28. Oktober for at undersøges af Dykker. Befunden ubeskadiget og Rejsen fortsat.

De Gebroeders, Skonnert af Zaandam, er d. 30. Okt. indkommet til Helsingør med Skade efter Grundstødning ved Skagen. Skibet har først været inde i Kallundborg for at losse sin Ladning, der bestod af levende Aal, af hvilke mange gik tabt, medens Skibet stod paa Grund.

René, fransk Dmpsk., har paa Rejsen fra Aarhus til Riga været paa Grund paa Saltholmen. Flot uden Assistance og fortsat Rejsen.

## Søulykker i September Maaned 1897.

(Efter Meddelelse fra Bureau Veritas.)

### Sejlskibe.

9 amerikanske, 1 østerrigsk, 1 brasiliansk, 23 britiske, 3 chilenske, 5 danske, 2 hollandske, 3 franske, 5 tyske, 1 græsk, 2 italienske, 1 fra Nicaragua, 16 norske, 3 russiske, 6 svenske, 1 tyrkisk; ialt 82.

### Dampskibe.

2 østerrigske, 13 britiske, 1 chilensk, 1 hollandsk, 1 fransk, 1 tysk, 3 italienske, 1 japanesisk, 1 mexikansk, 3 norske, 2 spanske, 1 svensk; ialt 30.

### Aarsager til Forlisene.

#### Sejlskibe.

Stranding 34, Kollision 3, Ild 3, Sunkne 8, Forladte 3, Kondemnation 27, Savnede 4; ialt 82.

#### Dampskibe.

Stranding 15, Kollision 6, Sunkne 1, Kondemnation 8; ialt 30.

*Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.*

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Kbhvn. 28. Oktbr., bestemt til New-Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Messina 1. Novbr., best. til Algier og Bona. — Antwerpen, Holm, afg. fra Antwerpen

31. Oktbr., bestemt til St. Petersburg og Reval. — Castor, Sørensen, afgik fra St. Petersburg 31. Oktbr. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Alicante 30. Oktbr., bestemt til Genoa, Livorno, Neapel og Messina. — Dagmar, Gade, ank. til Stockholm 30. Oktbr., bestemt til Hudiksvall og Alicante. — Douro, Brabrand, afgik fra Lissabon 3. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Georgios I., Kihl, ankom til St. Petersburg 23. Oktbr., bestemt til Kbhvn. og Antwerpen. — I. C. Jacobsen, Bech, ankom til Denia 27. Oktbr., best. til Malaga og Cadiz. — Kiew, Rabe, ankom til Kbhvn. 3. Novbr. — Kursk, Staal, ankom til St. Petersburg 3. Novbr., bestemt til Riga og Bordeaux. — Leopold II., Kruse, ank. til Pera 1. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Louisiana, Jensen, afgik fra Cardiff 27. Oktbr., bestemt til New-Orleans. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Kbhvn. 3. Novbr., bestemt til Cette og Trebizonde. — Nicolai II., Jespersen, ankom til Antwerpen 28. Oktbr., bestemt til Newport-News. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Barcelona 3. Novbr., best. til Tarragona, Denia, Malaga og Cadiz. — Omsk, Rasmussen, ankom til St. Petersburg 23. Oktbr., bestemt til Reval og Dunkirk. — Tejo, Fenger, afgik fra Danzig 3. Novbr., bestemt til Kbhvn., Oporto og Lissabon. — Tomsk, Andersen, ankom til Dunkirk 27. Oktbr., bestemt til Bordeaux og La Rochelle. — Vesuv, Norden, afgik fra Cadiz 26. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Viking, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 31. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Xenia, Ingerslev, ankom til St. Petersburg 3. Novbr., — Kentucky, Caroc, afgik fra New-Orleans 3. Novbr., bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Olsen, afgik fra Antwerpen 31. Oktbr., bestemt til Libau. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 31. Oktbr., bestemt til Vestnorge. — Ella, Eriksen, ank. til Danzig 29. Oktbr., bestemt til Kbhvn. og Hamburg. — Ceres, Corfitzon, afgik fra Kbhvn. 31. Oktbr., best. til Libau. — Charkow, Fischer, ankom til Hull 31. Oktbr., bestemt til Aalborg og Libau. — Christian IX., Møllerup, afg. fra London 31. Oktbr., bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Christiansund, Bay Schmidt, ankom til Trondhjem 2. Novbr., bestemt til Christiansund, Aalesund, Bergen, Stavanger etc. — Constantin, Bloch, afgik fra Havre 31. Okt., bestemt til Kbhvn. og St. Petersburg. — Maja, Jacobæus, afgik fra Kbhvn. 1. Novbr., bestemt til Hamburg. — Frederik, Harboe, afgik fra Kbhvn. 1. Novbr., bestemt til Königsberg. — Georg, Petersen, ankom til Libau 22. Oktbr., best. til Hull. — Jolantha, Paaske, ankom til Liverpool 1. Nov., bestemt til Kbhvn. og Stettin. — Kasan, Thomsen, ankom til Kbhvn. 1. Novbr., bestemt til London. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 31. Oktbr., bestemt til Leith, Færøerne og Island. — Louise, Gøtsche, pass. Hanstholmen 30. Oktbr., bestemt til Hull. — Minsk, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 2. Novbr., bestemt til Stettin. — Morsø, Frisenette, ankom til Kbhvn. 2. Novbr., bestemt til Danzig. — Moskov, Petersen, afgik fra Antwerpen 2. Novbr., bestemt til Kbhvn. og Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Kbhvn. 31. Oktbr. bestemt til Riga. — Nordjylland, Hansen, ank. til Antwerpen 1. Novbr., bestemt til Kbhvn. og Riga. — Perm, Christensen, ankom til London 1. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Pregel, Egidiusen, ankom til Gøteborg 28. Oktbr. — Romny, Lind, ankom til Aarhus 1. Novbr., best. til Libau. — Thyra, Ryder, ankom til Leith 2. Novb., best. til Kbhvn. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 31. Okt., bestemt til Libau. — Vendsyssel, Clausson Kaas, afgik fra Riga 31. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Vesta, Svensson, ankom til Liverpool 30. Oktb., bestemt til Kbhvn. — Yrsa, Larsen, ankom til Kbhvn. 1. Novbr., bestemt til Hamburg.

Ficaria, I. V. Fenger, afgik fra Kbhvn. 4. Novbr., best. til Newcastle. — Esbern Snare, Kofoed, afgik fra Newcastle 2. Novbr., bestemt til Odense. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 3. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 3. Novbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, J. Borries, afgik fra Odense 4. Novbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 3. Novbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebælt, J. P. Bay, afgik fra Newcastle 2. Novbr., bestemt til Nakskov. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 2. Novbr., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 22. Oktbr., ankom til Kronstadt 28. Oktbr. — Frode, Wrisberg, afg. fra Stettin 30. Oktbr., ankom til Narva 2. November. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Swansea 26. Oktbr., ankom til Stettin 1. November. — Knud, Hansen, afgik fra Rouen 26. Oktbr., ankom til Boness 29. Oktbr. — Svend, Holst, afgik fra Kjøbenhavn 28. Oktbr., bestemt til Riga. — Erik, Tøfte, afgik fra Blyth 30. Oktbr., ankom til Kjøbenhavn 2. November. — Skjold, Schmidt, afgik fra St. Petersburg 23. Oktbr., ankom til Rotterdam 31. Oktbr. — Ragnar, Hveysel, afgik fra Rotterdam 30. Oktbr., ankom til Sunderland 1. November. — Danmark, Heintzelmann, afg. fra Riga 19. Okt., ank. til Rouen 26. Okt. — Volmer, Riber, afg. fra Ghent 29. Oktbr., ankom til Blyth 31. Okt. — Dan, Kraemer, afgik fra Ghent 31. Oktbr., ankom til Blyth 2. November. —

Magnus, Lorentzen, afgik fra Kbhvn. 25. Oktbr., ankom til Riga 27. Oktbr. — Harald, Risøe, afgik fra Riga 2. November, bestemt til Anvers. — Olaf, Jørgensen, afgik fra Stettin 28. Oktbr., ankom til Narva 31. Oktbr.,

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** P. Berg, Jørgensen, afgik fra Kronstadt 1. November, bestemt til Amsterdam. — Johan Siem, Løffler, afgik fra Kronstadt 25. Oktbr., ankom Brake 31. Oktbr. — A. Sbukoff, Stoltenberg, afgik fra Kronstadt 21. Oktober, bestemt til Rotterdam. — P. Andrejeff, Johnsen, afgik fra Kronstadt 30. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — H. Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Newcastle 19. Oktbr., ankom til Kronstadt 27. Oktbr. — Russ, Chr. Jensen, afgik fra Rotterdam 24. Oktbr., ankom til Kronstadt 31. Oktbr.

**Heimdal.** Anine, Møller, ankom til Rouen 2. November. — Kamma, Jørgensen, afgik fra Riga 29. Okt. — Martha, Knudsen, ankom til Sunderland 31. Oktbr.

**Urania.** Sirius, Jensen, ankom til Kbhvn. 1. Novbr. — Urania, Lund, ankom til Antwerpen 24. Oktbr. — Saturn, Hansen, ankom til Ghent 31. Oktbr. — Pallas, Christiansen, ankom til Helsingør 28. Oktbr.

**Nordsøen.** Swarland, Andresen, afgik fra Bremen 1. Novbr., bestemt til Warkworth. — England, Petersen, ank. til Kjøge 29. Oktbr. — Finland, Schmidt, ankom til Wasklot 31. Oktbr. — Holland, Jørgensen, afgik fra Grangemouth 30. Oktbr., best. til Flensborg. — Skotland, Branth, ankom til Warkworth 29. Oktbr. — Tydskland, Møller, afgik fra Grangemouth 30. Oktbr., bestemt til Tuborg.

**Vesterhavet.** Neptun, Jessen, ankom til Kennetpans 29. Oktbr., afgik til Tuborg 30. Oktbr. — Nerma, Degn, afgik fra Methil 29. Oktbr., ankom til Esbjerg 31. Oktbr. — Nordsøen, Schmidt, afgik fra Anwerpen 27. Oktbr., bestemt til Sevilla.

**Bstersøen.** Yrsa, B. Larsen, afgik fra Hamburg 28. Okt., ankom til Kbhvn. 31. Oktbr. — Rita, A. P. Skov, afgik fra London 1. November, bestemt til Hull. — Patria, C. Andersen, afgik fra Zaandam 30. Oktbr., bestemt til Methil. — Cimbria, L. Storm-Hansen, afgik fra Genua 14. Oktbr., ankom til Odessa 28. Oktbr.

**Union.** Olga, P. J. Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 2. Nov., bestemt til Nakskov. — Anglia, Edw. E. Erichsen, afgik fra Rotterdam 27. Oktbr., ankom til Tyne 29. Oktbr. — Scotia, H. Nielsen, afgik fra Grangemouth 30. Oktbr., bestemt til Aarhus. — Frisia, N. N. Fisker, afgik fra Sunderland 22. Oktbr., ankom til Kronstadt 30. Oktbr. — Gallia, N. L. Nielsen, afgik fra Sunderland 27. Oktbr., ankom til Stettin 1. November.

**Kjøbenhavn.** Jylland, H. Jensen, afgik fra Rotterdam 2. November, bestemt til Tynen. — Fyen, P. Hansen, afg. fra Grangemouth 28. Oktbr., ankom til Kbhvn. 1. November. — Hafnia, H. E. Neergaard, afgik fra Helsingør 26. Oktober, ank. til Riga 29. Oktbr. — Russia, A. Rasmussen, afg. fra Memel 27. Oktbr., ankom til Rotterdam 1. November. Carl Hecksher, A. G. Starck, afgik fra Nordmaling 21. Oktbr., bestemt til Marseille. — Dania, C. Troensegaard, afgik fra Sunderland 20. Oktbr., bestemt til Montreal. — Normannia, A. Rasmussen, afgik fra Sunderland 23. Okt., ankom til Kronstadt 30. Oktbr.

**Dannebrog.** Amalienborg, Schultz, ankom til Ghent 30. Oktbr. — Christiansborg, Petersen, ankom til St. Petersborg 29. Oktbr. — Frederiksborg, Kühl, ankom til Swansea 1. Novbr. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Dunkerque 30. Oktbr. — Rosenberg, Fischer, ankom til Ghent 30. Oktbr. — Uranienborg, Olsen, afgik fra Kramfors 2. Novbr., bestemt til Duppedalle. — Jomsborg, Schultz, ankom til Stockholm 30. Oktbr. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Kbhvn. 30. Oktbr., bestemt til Honfleur.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Jægersborg, Andersen, ankom til Iggesund 1. Novbr. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Kronstadt 23. Oktbr. — Skodsborg, Jensen, ank. til Borgå 26. Oktbr. — Guldborg, Schmidt, ankom til Burntisland 1. Novbr. — Tuborg, Hveissel, ankom til Kbhvn. 26. Oktbr.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, afgik fra Danzig 27. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Agnete, Jensen, afgik fra Grangemouth 30. Oktober, ankom til Kbhvn. 2. Novbr. — Hermia, Sørensen, afgik fra Grangemouth 27. Oktober, ankom til Kbhvn. 31. Oktbr. — Alice, Kraemer, afgik fra Kiel 31. Oktober, ankom til Königsberg 2. Novbr. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Methil 30. Oktbr., bestemt til Kiel. — Bornholm, Petersen, afgik fra Dunkirk 31. Oktbr., ankom til Boness 2. Novbr. — Ajax, Brorsen, ankom til Masnedsund 31. Oktober. — Gøteborg, Madsen, ankom til Norrkøping 30. Oktober. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Aalborg 30. Oktober, ankom til Libau 2. Novbr. — Nauta, Steen, ankom til Kbhvn. 30. Oktober. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Kalmar 30. Oktober, ankom til Libau 31. Oktbr.

**Danmark.** Rolf, Hahn, ankom til London 31. Oktbr. — Thorvaldsen, Pii, ankom til Riga 31. Oktbr. — Absalon, Predbjørn, ankom til Dunkerque 3. Novbr. — Ansgar, Larsen, afgik fra Riga 2. Novbr., bestemt til London. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Kbhvn. 2. Novbr. — Hamlet, Sommer, ankom til Riga 31. Oktbr. — Helge, Matthiessen, ankom til Rotterdam 28. Oktbr.

**Thingvalla.** Norge, Knudsen, afgik fra Kjøbenhavn 2. November, bestemt til New-York. — Hekla, Laub, afgik fra Kristiania 2. November, bestemt til Kbhvn. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Christianssand 22. Oktbr., bestemt til New-York. — Island, Skjødt, afgik fra New-York 30. Oktober, bestemt til Kbhvn.

## Sejlskibe.

**Fans. Nordby.** Puck, Lybecker, ankom til Guayaquil 25. Oktbr. fra Malaga. — Vega, Pedersen, ankom til Hongkong 24. Oktbr. fra Gorontala. — Cito, Christensen, sejlet fra Ymuiden 24. Oktbr. til Macassar, passeret Dungeness 25. Oktbr. — Lemvig, Thomsen, indkom til Cape Town 26. Oktbr., fra Sydhavserne til Azorerne, med Tab af Formerstang. — Sørine, Jensen, ankom til Falmouth 30. Oktbr. fra Cape Cross. — Nordby, Christiansen, udklareret fra Savannah 18. Oktbr. til Hamburg. — Casma, Jørgensen, sejlet fra Galeta Buena 31. Oktbr. til Savannah. — Sophie, Svarrer, sejlet fra Rio Janeiro 5. Oktbr. til Port Natal. — Esmeralda, Pedersen, sejlet fra Gravesend 29. Oktbr. til Lannceston. — Gladstone, Christiansen, prajet 13. Oktbr. paa 4 S. 33° W. fra Skutskjær til Port Elisabeth. — Claus, Hansen, sejlet fra Kjøbenhavn 29. Oktbr. til Kragerø.

**Fans. Sønderho.** Killena, Hansen, afgik 24. Septbr. fra Buenos Ayres til Amsterdam. — Martha, Nissen, ankom 26. Oktbr. til Cardiff fra Bremerhaven. — Agnes, Riber, pass. Dungeness 24. Oktbr. paa Rejse fra Hamburg til Maracaibo. — Fortuna, Jensen, ankom 10. Oktbr. til Pernambuco fra Rio Grande. — Merida, Pedersen, ankom 28. Oktbr. til Southampton fra Wasa. — Anna, Mortensen, afgik 25. Oktbr. fra London til Arendal.

**Svendborg.** Gylfe, Rasmussen, ankom til London 25. Oktbr. — Concordia, Henriksen, ankom til Libau 25. Okt. — Psyche, Hansen, ankom til Boston 25. Oktbr. — Solon, Hansen, ankom til London 25. Oktbr. — Grethe, Hansen, ankom til Neufahrwasser 26. Oktbr. — Sif, Nielsen, ankom til Libau 25. Oktbr. — Garibaldi, Jørgensen, ankom til Lybeck 25. Oktbr. — Odin, Jensen, ankom til Invergordon 26. Oktbr. — Niels Juel, Henriksen, ankom til Methil 26. Oktbr. — Brage, Jørgensen, ankom til Penthiwan 27. Oktbr. — Phoenix, Rasmussen, ankom til Limhamn 28. Okt. — Peter, Jørgensen, ankom til Ekerntørde 28. Oktbr. — Ane, Jørgensen, ankom til Bandholm 29. Oktbr. — Urda, Nielsen, ankom til Leith 30. Oktbr. — Ruth, Nielsen, ankom til Wemyss 31. Oktbr. — Skirner, Nielsen, ankom til Arendal 31. Oktbr. — Confidense, Mouritzen, ankom til Reval 31. Oktbr. — Galathea, Bom, ankom til Hamburg 1. Novbr. — Kirstine, Dam, ankom til Alloa 1. Novbr.

**Marstal.** Hebe, Fr. Clausen, er ankommet til Hamburg. — Anne, Jensen, er ankommet til Dunkerque. — Jørgen Olsen, Christensen, er ankommet til Leiht. — Ellen, H. N. Olsen, ankom 1. November til Boness. — Jørgen, Friis, er ankommet til Amble. — Hansigne, Claus Clausen, ankom 1. November til Ørnsköldsvik. — Thyra, P. Rasmussen, ankom 31. Oktober til Råfse. — Prøven, P. L. Schmidt, er ankommet paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Gefle. — Anne, C. Jensen, ankom 26. Oktober til Stornoway for Ordre. — Lorenz, Levinsen, er ankommet til Nantes. — Alfa, Bastrup, er ankommet til Blyth. — Karen, Hansen, ankom 28. Oktober til North Sunderland. — Marie, Baye, ankom 29. Oktober til Ronne. — Skirner, Niels Jepsen, ankom 28. Oktober til Rochefort (Frankrig.) — Skjold, Carl Mygind, passerede 27. Oktober Drager paa Rejse fra Obbola (Uleå Distrikt) til Frankrig. Ydun, A. M. Andersen, ankom 29. Oktober til Libau. — Christian den 9de, Knudsen, ankom 30. Oktober til Hudiksvall. — Hildur, Lauritz Schmidt, og Alf, H. Rasmussen, passerede 28. Oktober Helsingør, begge paa Rejse fra Harnäs (Gefle Distrikt) til Pontrieux (Frankrig.) — Hosanna, Høy, er ankommet til Gøteborg. — Stella, R. M. Rasmussen, ankom 28. Oktober paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Bjerneborg til Aberdeen. — Kodan, P. K. Hansen, passerede 28. Oktober Helsingør paa Rejse fra Ørnsköldsvik til St. Malo. — Norden, Chr. Kromann, passerede 27. Oktober Sletten.

**Aalborg.** Caroline Schmidt, J. P. Ægidiusen, ankom til Aalborg 20. Oktbr. — Kirstine, J. K. Jensen, afgik fra Aalborg 21. Oktbr. — Svanen, H. C. Jensen, ankom til London 24. Oktbr. — Carl, L. D. Larsen, afgik fra Helsingfors 24. Oktbr. — Kirstine, J. K. Jensen, ankom til Halmstad 1. Novbr.

**Rønne.** Camtoos, Petersen, ankom til London 25. Oktbr. — Lauretine Emilie, Johnsen, ankom til Kjøbenhavn 28. Oktbr.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich 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.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Rusland. Finske Bugt. Barösund.** Vageren med Kors ved *Långö Vestra-Grund*, der ligger SV. for SØ.-Pynten af *Långö*, er ombyttet med en rød Stage med rød Kost, som ligger i 14 Fod Vand ved S.-Kanten af Grundene. 59° 56' 26" N. Br. 23° 45' 42" Ø. Lgd. (23° 44' 30").

**Tyskland. Kiel.** I den nærmeste Tid vil der ved Vaadragning om Natten i *Kieler* Havn blive anvendt Lystønder, hvilke kun ved Farvandstønderne Nr. 4 og 5 ligge c. 1/3 Kbl. ud i det egentlige Farvand, men ellers indenfor dette. Der fiskes altid ind imod Land. De Lystønder, som ligge Ø.-lig i Farvandet, skulle alle Skibe og Fartøjer passere V. om, og de, som ligge V.-lig i Farvandet, skulle passeres Ø. om.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland. Elben. Hamburg. Klein-Kattwick** hvide, faste Fyr er den 25de Oktober d. A. flyttet c. 1 Kbl. længere op ad *Sandau* Floden og staaer nu mellem de to ved den V.-lige Flodbred nedrammede Duc d'Alber, hvilke udelukkende ere bestemte til Fortøjning af Flodskibe, ladede med Eksplosivstoffer, og hvor der ved Lavvande er c. 6 1/2 Fod Vand. Den her tidligere liggende, til Fortøjning bestemte graa Tønde er inddragen.

**Holland.** De i *Zuiderzee* udlagte Skydeskiver med tilhørende Afmærkning i *Oude Vlie* og *Vlieter* ere inddragne.

**Zuiderzee.** I *Zwin* er Afmærkningen inddragen for Vinteren.

**Hoek van Holland.** Det hvide Fyr med Formærkelser *Scheur (Noordwall)* ligger paa 51° 56' 10" N. Br. 4° 12' 56" Ø. Lgd. Fyret tjener til at angive, naar indgaaende Skibe bør begynde at dreje op mod *Hoorn*.

**Nieuwe Maas.** Ved *Zuiden* S.-Side er paa hver af de tre inderste Duc d'Alber tændt et Blinkfyr. De paa den yderste Duc d'Albe tændte Fyr ere slukkede. Lystønde Nr. 8 er inddragen.

**Englands V.-Kyst.** Den tidligere Lys- og Klokketønde SV. for *Lighting Knoll, Walney*, er ombyttet med en sort Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Blink hver 1/4 Minut; Lys 3 S., Mørke 12 S.

### Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**Frankrig. Kanalen.** Den sorte Tønde Nr. 1 ved det V.-lige mindre Indløb til *Somme* er ombyttet med en sort Spidstønde med Kegel. 50° 13' 13" N. Br. 1° 30' 35" Ø. Lgd.

**Englands V.-Kyst.** Ved *Longships* Fyr benyttes kun Knaldsignal som Taagesignal.

**Irlands N.-Kyst. Lough Foyle.** Den sorte Tønde SV. for *Tuns Bank* er nu malet rød og ligger 4 Kbl. N. 46° Ø. fra *Macgilligan* Taarn. 55° 11' 50" N. Br. 6° 57' 15" V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Rochebonne** Fyrskib, der er rødmalet og viser to faste, hvide Fyr, er flyttet nærmere til *Rochebonne-Banken*. Det ligger nu paa 27 1/2 Fv. Vand, 3 2/3 Kml. ØNØ. for de NØ.-lige Klipper, kaldet *la Congrèe*. 46° 13' 0" N. Br. 2° 20' 47" V. Lgd. To røde Spidstønder, der angive Fyrskibets Plads, ere udlagte henholdsvis 1/2 Kml. N. og 1/2 Kml. S. for Stationen.

**Bassin d'Arcachon.** Som Følge af Forandring af Grundene er den sorte Spirtønde med Diamant, ved S.-Enden af *Toulinguet* Banken, indløbet til *Bassin d'Arcachon*, flyttet, og ligger nu saaledes: 44° 34' 25" N. Br. 1° 15' 59" V. Lgd.

**Azorerne.** Paa *Princess Alice* Banke er funden 24 Fv. Vand, hvor tidligere var antørt 42 Fv. Vand. 37° 58,1' N. Br. 29° 18' V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts.** I *Vineyard Sound* er Vraget af Skonnerten „*R. L. Dewis*“ borttaget, saa at der er 8 Fv. Vand over Resterne. Masten 2 1/4 Kml. SV. for Fyrskibet „*Sow and Pigs*“ er borttagen.

**Connecticut. Bridgeport Harbor.** Taagesignalet paa Ø.-Enden af den indre Bølgebrøder ved V.-Siden af Indløbet til *Bridgeport Harbor* gives nu med Gongen, hvorpaa med Maskinkraft slaas Et-Slag hver 4 Sekunder.

**Virginia. Chesapeake Bay.** Ved Ø.-Enden af *Tail of the Horseshoe*, Farvandet til *Hampton*, er i 30 Fod Vand udlagt en rød og sort vandret sribet Klokketønde og den rød og sort vandret sribede Tønde, som laa paa dette Sted, er inddragen. 36° 58' 35" N. Br. 76° 2' 45" V. Lgd.

Et Vrag ligger sunket i 6 Fv. Vand 3 1/2 Kml. S. 49° Ø. fra Fyrskibet „*Smith Point*“. Rejsningerne ere over Vandet.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Frankrigs S.-Kyst. Saint Honorat S. (Iles de Lerins).** Ved Ø.- og S.-Siden af *Plateau de Moines*, mærket med et hvidt og sort Taarn, er funden en Del Klipper, af hvilke de vigtigste ere en Klippespids med 22 Fod Vand 1 1/2 Kbl. S. 9° Ø. og en med 25 Fod Vand 1 1/2 Kbl. S. 50° Ø. fra nævnte Taarn.

**Italien. Tarent.** Den 1ste September 1897 er et nyt Reglement om Lodsning traadt i Kraft for *Tarent*, hvoraf skal fremhæves, at der er Lodstvang for Skibe ved Ind- eller Udsejling af *Mar piccolo* med mindre de ere under 100 Tons, men ikke for Skibe, der ere bestemte til et Sted ved *Mar Grande* eller Øerne *San Paolo* og *San Pietro*.

**Italiens Ø.-Kyst.** Den 1ste December 1897 tændes et nyt Fyr paa Pynten *San Cataldo di Lecce*. Det vil vise hvidt, fast Fyr med Blus. Flammens Højde: 81 Fod. Synsviddens: 19 Kml. Taarnet er hvidmalet. 40° 23' 24" N. Br. 18° 18' 35" Ø. Lgd. Samtidig slukkes det nuværende hvide, faste Fyr.

Nærmere Meddelelse senere.

**Østerrig-Ungarn. Adriater Havet.** De to faste, grønne Havnefyr ved Enden af Dampskibsbroen i Havnen *Lussin piccolo* ere forandrede til to faste, røde Havnefyr. Synsviddens: 2 Kml.

Det røde Havnefyr ved Havnens SØ.-Ende er samtidig slukket.

**Rusland. Sorte Hav.** Indløbet til og selve *Djarilgatch* Bugt er afmærket med røde Sømærker paa den ene Side og sorte paa den anden, saaledes at alle Grunde, der i S.-lig Retning strække sig ud fra Kysten, have røde Sømærker, og de, der strække sig ud i N.-lig Retning, have sorte Sømærker, alt ifølge Afmærkningssystemet for det *Sorte* og det *Azovske* Hav.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaabiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Pensacola Bay.** De to hvide Tønder i Renden over *Caucus Shoal* kunne inddrages uden Varsel.

## J. H. Fechtenburg & Co.,

St. Thomas,

anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering  
henhørende.

## Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

## Fanø praktiske Sømændsskole.

Saa vel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid. Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,

Nordby, Fanø.

## Bunkerkul

faaes billigst og hurtigst i **Sundet** fra vor Kulhulk  
Lydia.

The Sound Coal Hulk Lim.

## A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

# Kjøbenhavns Børskurs d. 3. Novb. 1897.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk.....	102	102	102 <sup>1/4</sup>
Thingvalla.....		5 <sup>3/4</sup>	6
Danmark.....		87 <sup>1/2</sup>	88
Norden.....		115	116
Kjøbenhavn.....		94	94 <sup>1/2</sup>
Carl.....	56 <sup>1/4</sup>	56	56 <sup>1/2</sup>
Dannebrog.....		105 <sup>3/4</sup>	106
Skjold.....		76	76 <sup>3/4</sup>
Helsingørs Dampsk.....		—	—
Østersøen.....		—	70
Nordsøen.....		—	—
Torm.....		86	96
Foren. Bugser-Selsk.....		86	91
Dansk-russisk Dampsk.....		—	100
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk.....		102	104
5% — —.....		—	—
5% Thingvalla 1880.....		97	99
5% — 1894.....		—	—
5% Norden.....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats.....		—	—
3 <sup>1/2</sup> % uopsig. Stats.....		100	100 <sup>1/2</sup>
3 <sup>1/2</sup> % Husejer Kreditk.....		93 <sup>3/4</sup>	94 <sup>1/4</sup>
3 <sup>1/2</sup> % Kbhvns Kreditf.....		92 <sup>1/2</sup>	93 <sup>1/4</sup>
3 <sup>1/2</sup> % Østift. Kreditf. 6 Ser.....		95 <sup>3/4</sup>	96 <sup>1/4</sup>
4% — — 6 —.....		96 <sup>3/4</sup>	97
3 <sup>1/2</sup> % Landkreditk. 3 —.....		94	96
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		150	151
Privatbank.....		122 <sup>1/2</sup>	123
Landmandsbank.....		127	127 <sup>1/2</sup>
Handelsbank.....		123 <sup>3/4</sup>	124 <sup>1/2</sup>
Burm. & Wain.....		88	88 <sup>1/2</sup>
Helsingørs Jernsk.....		101 <sup>1/4</sup>	101 <sup>3/4</sup>
Sukkerfabr.....	89 <sup>3/4</sup>	89 <sup>1/2</sup>	89 <sup>3/4</sup>
Bryggeri Aktier.....		109 <sup>3/4</sup>	110 <sup>1/4</sup>

## Vekselkurser.

	åvista Sælger.	to d. d. Køber.
Hamburg.....	89.00	88.80
London.....	18.11	18.08
Paris.....	72.00	—
Amsterdam.....	150.25	—

## Notering paa Berlins Børs d. 2. Novbr. 1897.

Russiske Noter.....	217.00
4% Russiske Consols.....	—
4 <sup>1/2</sup> % — Boden Kredit.....	105.00
6% Mexikanske.....	95.30
5% Rumænske Stats.....	101.75
4% — — 1890.....	92.00

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 46,000, „Danmark“ 16,000, „Thingvalla“ 8,000, „Norden“ 4,000, „Carl“ 10,000, „Skjold“ 18,000.

**Møller & Réé,**

Bankforretning, Ved Stranden 16.

Paa Søkort-Arkivet forhandles: Lov af 25de Marts 1892 om Sønæringen m. m. Pris 10 Øre.

Reglement af 10de December 1892 i Henhold til Sølovens § 45 for Skibsmandskabets Forplejning og Opholdsrum om Bord. Pris 10 Øre.

Bekendtgørelse af 13de April 1893, indeholdende Forskrifter og Regler for Skibes Forsyning med Lægemedler. Pris 5 Øre.

Bekendtgørelse af 22de April 1893 om den i Lov Nr. 40 af 25de Marts 1892 om Sønæringen m. m. omhandlede Synsprøve. Pris 5 Øre.

Anordning af 15de Juni 1894 om Lempelse i det ved § 38 i Sølov af 1ste April 1892 foreskrevne Eftersyn af Skibsdagbogen. Pris 5 Øre.

Anordning af 22de Januar 1897 angaaende internationale Søvejsreglers og Nødsignalers Anvendelse af danske Skibe. Pris 20 Øre.

Bekendtgørelse af 1ste Juli 1897 angaaende Beskaffenheden og Anbringelsen af de Lanterner og Lyd-Signalapparater, som skulle føres af danske Damp- og Sejlskibe. Pris 10 Øre.

## 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.

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

## C. W. Obel's

### Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 8669.

## Holm & Collerup,

### Skibssmedie og Maskinfabriker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.  
forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)  
og Frihavnen, Ø.

Jærnskibs- og Maskinreparationer  
udføres solidt, hurtigt og billigt.

## Hud- og Kønssygdomme.

Læge Gantzel. Vesterbrogade 32. Ejendommen Figaro.

## N. CHR. RØNNES

SKIBSSNEDKERI.

TELEFONNUMMER C 1706.

ST. ANNÆGADE 3.

KJØBENHAVN C.

## Pumper,

udmærket egnede til Lastpumper.  
Maskinfabrikken Rannje,  
Mathæusgade 6.

Læge H. C. Lund,  
Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg.  
gennem Porten. Tr. 10-11, 7-8  
Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

## J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning.

Leverandør i Skibsproviant.

Oprettet 1814.

Raadhusstræde Nr. 2 B,

Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),

Kjøbenhavn K.

 J.S.V. WEILBACH  
& Vimpler. Børsq. 52. K

**Agentur**  
for udenlandske  
Søassurance-  
Selskaber.

Søforsikringselskabet  
**ØRESUND,**  
MALMØ,  
tegner Forsikringer ved  
**BERGH & OWEN,**  
Kjøbenhavn K.,  
Holmens Kanal 20.  
Telefon 97.  
Telegram-Adr. „Tonny“.

**WM. R. SCHOU.**  
31. HAVNEGADE.  
KJØBENHAVN K.  
Telegramadresse: Rigestelefon:  
Willschou. Nr. 3876.  
GENERALAGENT for  
"POMERANIA",  
See- und Fluss-Versicherungs  
Gesellschaft in Stettin.

**Bjerre & Rømer,**  
Skibsmæglere.  
Agenter for  
Kullens Enskilda Assurans-  
Förening.

**TH. SIMONSEN,**  
NYHAVN 57.  
SØLVMEDAILLE I MALMØ  
OG STOCKHOLM.  
FOR LANTERNER.

**Café van Zandt,**  
St. Annæ Plads 6,  
Hjørnet af Strandstræde,  
Kjøbenhavn,  
anbefaler sin Restaurant fran-  
çais med alle Aarets  
Specialiteter.  
**H. J. Pedersen.**

**S. Lerche,**  
50 — Nørrebrogade — 50  
Værksted  
for gode, solide og billige  
**Modeller.**

**LANDMANDSBANKEN**

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

Kjøbenhavn, den 23. Oktober 1897.

Herved meddeles Dem, at jeg har overdraget min af-  
døde Mands, Herreekviperingshandler J. Brinchs Forretning  
til Hr. Axel Fleron, der under Firma:

**J. Brinchs Eftflgr.,**

Axel H. Fleron

vil fortsætte i samme Spor, ligesom ogsaa Hr. Petersen ved-  
bliver at være Tilskærer.

Jeg bliver fremdeles boende i Ejendommen, og de ude-  
staaende Beløb kunne indbetales i Forretningslokalet efter  
den Aftale, De har gjort med min Mand.

Jeg bringer Dem min bedste Tak for den Tillid og Vel-  
vilje, De har vist min Mand, og beder Dem bevare den i  
lige Grad for Hr. Fleron.

Med Højagtelse  
Enkefru Brinch.

I Henhold til Ovenstaaende anbefaler jeg mig til Hr.  
J. Brinchs ærede Kunder.

Det skal være min Opgave at søge at bevare det gode  
Forhold, som De kender her fra Forretningen, og ved gode  
Varer til rimelige Priser søge at vinde Deres Tilfredshed.

Med Højagtelse  
ærbødigst  
Axel H. Fleron.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

**Astronomisk Navigation**

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.  
Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.  
I Kommission hos Tillges Boghandel.

**Kunstfyrværker Fritz Busch**

anbefaler sig med

**Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.**

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber  
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium: Bopæl:  
Enghavevej. V. Valdemarsg. 24. V.

**RÖNSTRÖM & MALMQUIST**

Skibsmæglere.

Speditører & Befragtningsagenter.

Malmö.  
Telegrafadresse:  
Rönström, Malmö.

**OST · OST**

3 ST. KIRKESTRÆDE 3  
**VICTOR PETERSEN**  
(LUDV. AAGAARDS EFTF.)

Hovedforhandler PETER BUCH, Vinhandel, Helmerhus 13.



E. ZUSCHLAG. Aquavit, Kjøbenhavn N.

Dr. med. Goldschmidt,  
Klinik for  
Hud- og Kønssygdomme.  
Hovedvagtsgade 8, 1. Sal.  
Kl. 12-1 og 7-8.

**DANCHELLS  
FABRIKER.  
LINOLEUM.  
VOXDUG.**



Anker-Marke

Eneudsalg i Danmark for  
**DELMEHORSTER  
LINOLEUMFABRIK.**

Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:  
Pilestræde 13 Matthæusg. 5.  
Telefon 545. Telefon 2680.  
Kjøbenhavn.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

**ABONNEMENTSPRISEN**

er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre  
20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil  
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.  
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

**AVERTISSEMENTSPRIS:**

Første Side pr. Petitline à 45 mm Bredde 25 Øre.  
De øvrige Sider — 20 —  
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 Kontor og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 45.

Kjøbenhavn, Torsdag den 11. Novbr. 1897.

4. Aarg.

**INDHOLD:** Det Østasiatiske Kompagnis Skibsførere. — Fransk Lodsning i Kanalen. — Vor Skibsmaalings Anerkendelse i russiske Havne. — Sørovere ud for Riff-Kysten. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Foreningsmeddelelser. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

## LINOLEUM

og

## VOXDUG

til

Kahytter og Trapper,  
bedste Fabrikata.

E. MEYER,

St. Kjøbmagergade 26.



JUL. TYBRING'S

FRIMÆRKEFORRETNING.

KLOSTERSTRÆDE 6,  
KJØBENHAVN K.

Prisliste 1897 gratis og franko.

## C.F. Schlüter,

Skandinaviens største  
Skibshandel.

Etableret 1837.

En gros Lager af Maskin- og  
Cylinderolier.

Alle Arter Maskin-Pakninger  
etc.

26, Peder Skramgade,  
Kjøbenhavn K.

## Norsk Margarine

fra Fabriken Mercur, Christiania,

der er anerkendt som det fineste og mest holdbare Fabrikat i Verden,  
faas i

Hovedoplaget for Danmark

hos

**Johansen & Bruun,**

Telefon 3210. Kompagnistræde 14 & 15. Telefon 3210.

**Smør** i alle holdbare Kvaliteter føres til billigste Priser.

## Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik,  
Staal-, Jærn- & Broncestøberi.

Dampskibe af hvilken som helst Størrelse.

Stationære Dampmaskiner.

Pumper & Muddermaskiner.

Doktagninger og Reparationer af Skibe.

Maskin- og Kedelreparationer.

Patenteret Hydro Pneumatiske Aske Ejector  
for Skibe.

Howaldts Metalpakning.

Støbemaal efter indsendte Tegninger eller Modeller,  
saasom: Skibsstævne, Skibsskruer, Ankere etc.

Repræsentant for Danmark

Ingeniør **CARL HOLTERMANN,**  
Østerbrogade 22, Kjøbenhavn Ø.

Som Repræsentant for forskellige 1ste Klases Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe, Varer og Fragt** til billige faste Præmier. **Subagenter** antages i forskellige Provinsbyer.

**Alfred Christensen,**

Assurance-Afdeling,

Amaliegade 24.

**Husk** 

**MONTYS**

FOTOGRAFISKE ATELIER,  
St. Kongensgade 21

(tæt ved Kongens Nytorv).

Billigste Priser.

Fineste Udførelse.

Aabent hver Dag, ogsaa Helligdage.

## SKIBSDAGBØGER

1/1 Aars & 1/2 Aars

MED TRYKT BRUGSANVISNING

til Forbrug & Forhandling

billigst hos

**S. FRIEDLÆNDER,**

VED STRANDEN 14.

KJØBENHAVN.

## 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,** Hellerup.

Strandvej 36. Telefon 69.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.

## Herreekviperingsforretning

St. Annaplads 14.

Uniformer og civile Klædninger.

## J. H. Fechtenburg & Co.,

St. Thomas,

anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering  
henhørende.

**Grand prix HOBRO AKVAVIT.** Aktieselskabet Spritfabriken **FORTUNA.**

# HAMBURG

## Det Skandinaviske Selskab i Hamburg.

Lokalet, beliggende i Königsstrasse 14, II., er aabent hver Dag fra 11 Form. til 12 Aften.

Læsebordet er forsynet med samtlige Hovedstadsaviser samt et større Antal Provinsblade (ca. 50 Stkr.) Endvidere forefindes Billard og Musikværelse.

Samtlige Lokaler stilles til Disposition for vore ærede tilrejsende Landsmænd, og vil et eventuelt Besøg altid være os velkomment.

Besøgende have fri Adgang i 14 Dage.

Bestyrelsen.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d</sup>.

eneste Fabrikant af  
Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:

Alte Gröningerstrasse 12.

Telegr.-Adr.: Dicotto. Telefon: 3999.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Kjøbenhavn. Nørrebrogade 18 A, 2. N.

## EMIL G. v. HÖVELING. HAMBURG.

(TELEGR.-ADR.: COMPOSI.)

### PATENTFARVE

for Skibsbunde og Jærnkonstruktioner imod Rust og imod Bevoksning. Leverandør til mange af de største Damp- og Sejskibsrederier, Ene-Leverandør til den kejserlige tyske Marine.

NB. For Træskskibsbunde særlig virksom Patentfarve imod Bevoksning og imod Orm, strygefærdig til umiddelbar Brug.

Agenter og Lagre i: Bergen, Bremerhavn, Elsfleth, Flensburg, Stettin, Rotterdam, Antwerpen, Dünkirchen, Genua etc.

Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:

Kapt. CARL HAVEMANN, Kjøbenhavn, Amaliegade 31.

I England under Firma British Antifouling Composition and Paint Company Ld. 32 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik i Barking ved London.

Agenter og Lagere i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull, Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama, Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney, Mauritius etc.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

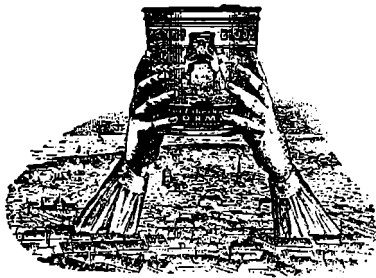
FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

## Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.



Noget nyt og enestaaende!

!! Forsøg !!

A. Formanns  
Blodbudding

(i hermetiske Daaser)

anbefales af de fleste Læger  
for sin store Næringsværdi.

Den er mættende, nem at opvarme, billig, kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.

Den faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark.

VARE-MÆRKE.

A. FORMANN.

KJØBENHAVN K.

TELEFON 216.

Højeste Udmærkelse i Stockholm 1897.

## HOLGER J. NIELSEN.

Lager af Værktøj, Metal & Isenkram for Metal-  
og Jærindustrien.

STUDIESTRÆDE 14.

Telefon 2597.

## HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lasteplassen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Europa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

## EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1833.

Telegraphic address "SVITZER".

Agents for  
Great Britain.

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/Tyne.  
telegraphic address: "Jürgenson".

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill.  
telegraphic address: "Hobdell".

The company maintains stations at the following ports, where a salvage boat will be stationed, always ready to leave at short notice.

COPENHAGEN	.....	"SVITZER".
KASTRUP	.....	"HÖYER".
ELSINORE	.....	"SWITZERGOTTLIEB".
KORSØR	.....	"JÜRGENSEN".
ALBUEN (LAALAND)	.....	"GUNNERSEN".
FREDERIKSHAVN	.....	"SVITZERLUND".
GOTHENBURG (SWEDEN)	.....	"ELFVEERSON".
GREIFSWALD (GERMANY)	.....	"SPRUTH".

The company's boat "Em. Z. Svitzer" — in conjunction with the boats belonging to the Northern Salvage Company of Hamburg, vis s/s "Berthilde", s/s "Berger Wilhelm" and s/s "Neva" — operates in the Mediterranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).

## C. P. Lauritzen & Co.,

Ettablissement for

UNIFORMER, UNIFORMEFFEKTER og ORDENSBAAND,

samt de nye, af Krigsministeriet approberede, vandtætte Officers-Havelocks, saavel som for alt civilt Skråderarbejde.

Vesterbrogade Nr. 30. Kjøbenhavn V.

## RÖNSTRÖM & MALMQUIST

Skibsmæglere.

Speditører & Befragtningsagenter.

Malmö.

Telegrafadresse:  
Rönström, Malmö.

## Det Østasiatiske Kompagnis Skibsførere.

Artiklen i nærværende Blad for 14. Oktober har vakt betydelig Opsigt og er bleven drøftet med megen Interesse i de Kredse, den vedrører. Dette er naturligt, thi den behandlede et Æmne, der ubestrideligt er af største Betydning for store Dele af den danske Sømandsstand. Naar vi i Dag vende tilbage til denne Sag, er det fordi vi mene, at dens rette Forstaaelse i alle interesserede Kredse er i høj Grad ønskelig, og fordi vi tro, at en rolig Drøftelse af den endnu kan bringe gode Resultater og kan afværge Misforstaaelser, der i mange Henseender kunne have alvorlige Følger i Fremtiden.

Det er os bekendt, at da man i herværende ledende Skibsførerkredse bestemte sig til at foretage Skridt, for mulig at afværge, at Posterne som Førere af det Østasiatiske Kompagnis Skibe bleve besatte med Søofficerer, gjorde man det ikke uden Betænkelighed. Et Rederis fuldkomne formelle Ret til ved Besættelsen af saadanne Poster at have fuld Handlefrihed, lader sig jo nemlig ikke bestride, og at man altsaa vanskelig kunde foretage sig noget uden at gribe ind i Privatlivets Fred, maatte straks være ganske klart. Men naar det første Punkt, der forelaa til Overvejelse, var dette, om Spørgmaalet i Øjeblikket havde den Interesse for Skibsfører- og Styrmandsstanden, at en saadan Indgriben var berettiget, saa maatte man ganske naturligt se hen til, at Privatlivet i lignende Tilfælde indenfor andre Samfundsklasser ikke har været saa fredhelligt, som man maaske i og for sig kan ønske, at det altid skulde være. Vi skulle henvise til de talrige Konflikter, der i de senere Aar i mange forskellige Fag have fundet Sted mellem Arbejdsgiverne og Arbejderne, og under hvilke man fra begge Sider ofte har opstillet Fordringer, der paa den mest følelige Maade greb ind i Modpartens frie Selvbestemmelsesret; rent eksempelvis nævne vi de hæftige Angreb, som Arbejdsgiverne vare Genstand for, da der i sin Tid ansattes polske Arbejdere paa lollandske Sukkerfabrikker med Udellukkelse af danske. Disse Angreb kom endogsaa til Orde i Folkethinget og Arbejdsgiverne fandt her en Forsvarer. — som det, i hvert Fald for en Udenforstaaende, syntes med Held — afværgede de fremsatte Angreb; men han forsvarede de skete Ansættelser med rent saglige Grunde og paatalte ingenlunde de Forsøg paa Indgreb i Arbejdsgivernes Selvbestemmelsesret, der vare foretagne. Men vi tro iøvrigt, at blot en Henvi- sning til de senere Aars Begivenheder paa dette Omraade vil være nok til at gøre det klart, at hvor det gælder en hel Samfundsklasses Interesse, anses det ikke ubetinget for utilstedeligt at overskride den Grænse, der skil- ler Privatlivet fra Offentligheden.

Nu kan man vel, som ovenfor antydet, mene, at det er uheldigt, at Udviklingen har været en saadan. Men man kan derimod ikke forlange af Skibsførerne, at de skulle lade de Vaaben ligge, som man ellers overalt i vort Samfund bruger i den Situation, hvori Skibsførerne i denne Sag ere komne. Naar det, som her, gælder om at værges Interesser, der ere fælles for store Dele af vor Sømandsstand, ja vi tør sige for den hele, saa træder Hensynet til Privatlivets Fred til Side for det større Hensyn: at afværge en Foranstaltning, der er skadelig

og krænkende for Skibsfører- og Styrmandsstanden; og hvis dennes Organisationer ikke forstode dette og handlede derefter, vilde de kun daarligt varetage de Interesser, som de have den Pligt at hævde.

Vi have fremhævet dette, for at godtgøre Skibsførernes utvivlsomme Ret til at hævde deres Interesser ved at appellere til Offentligheden og ved de lovlige Midler, som de iøvrigt finde tjenlige dertil. Vi tro imidlertid vedblivende, som fremhævet i vor første Artikel om denne Sag, at det vilde være ogsaa i det Østasiatiske Kompagnis vel forstaaede Interesse, om det ved klog Eftergivenhed i Tide afværgede en Bevægelse, der ellers kan antage et større Omfang, end man vistnok i Øjeblikket tænker sig. Det maa erindres, at den Omstændighed, at det er samtlige Selskabets Skibe, der skulle besættes med Søofficerer, lader i særlig stærk Grad Selskabets Handlemaade fremtræde som et Overgreb mod Skibsførerne, og hvis man ikke forud har kunnet tænke sig, at dette Overgreb vilde afføde en stærk Bevægelse i Standen, maa det dog nu være klart for alle. Det er en offentlig Hemmelighed, at man i flere af vore Skibsfører- og Styrmandsforeninger har haft under alvorlig Overvejelse at tage Repræssalier overfor det Østasiatiske Kompagnis Bestemmelser, der, om de gennemførtes, dels med et Slag vilde bringe en faglig Bevægelse ind i Sømandsstanden af en Art, som denne hidtil har været forskaanet for, dels vilde vanskeliggøre Opretholdelsen af et godt Forhold mellem Handelsmarinen og Orlogsmarinen. Vi tro dog, at selv de, der iøvrigt ville lægge Vægt paa at fremhæve Selskabets frie Selvbestemmelsesret, ville indrømme os, at det ikke er uberettiget at pege paa den utvivlsomme Fare, der ligger i en bestemt Fastholden af denne fra Selskabets Side. Det maa jo dog i vor Tid anses for ethvert Rederis Pligt ikke at foretage noget Skridt, der kan have Følger af alvorlig Art for Opretholdelsen af rolige Forhold indenfor Standen. Det er muligt, men ikke sikkert, at det Østasiatiske Kompagni kan gennemføre sin Bestemmelse, uden at saadanne Følger straks indtræde; men at der herved vil avles en Bitterhed, der før eller senere vil være skadelig for Interesser, som Selskabet ogsaa bør være med til at varetage, anse vi for ganske utvivlsomt.

Der foreligger, os bekendt, endnu ikke for Offentligheden nogen endelig Afgørelse i denne Sag fra det Østasiatiske Kompagnis Side. Saa længe en saadan ikke foreligger, anse vi det for rettest at gaa ud fra, at hvad der mulig maatte være bestemt, endnu kan ændres. Vi have derfor i disse Linier søgt saa roligt som muligt at gøre det klart, hvorfor man fra Sømandsstandens Side nødvendigvis maa nedlægge en Protest med en Til sidesættelse af dens Interesser ved denne Lejlighed. Vi henstille endnu en Gang indstændigt til alle de Faktorer, der i denne Sag ere de bestemmende, om ved at ændre de Beslutninger, der ere tagne, at hindre de beklagelige Følger, som deres Gennemførelse kunne have. I hvert Fald ere vi os nu bevidste, i Tide at have peget paa disse

Vi have yderligere modtaget følgende:

Hr. Redaktør! Ved at læse Deres meget ærede Blad ser jeg, at der er Tale om at lade Marinens Officerer føre det Østasiatiske Kompagnis store, nye Skibe. Paa egne, og jeg fordrister mig til at sige paa Standens, Vegne, takker jeg saavel Dem som Hr. W., fordi de har bragt Sagen frem, og derved paa bedste Maade talt og forsvaret den danske Skibsførerstands Interesse.

Idet jeg fuldt ud slutter mig til Hr. W.s Anskuelse om den nævnte Sag, maa jeg meget beklage, at han ikke samtidig har kunnet oplyse noget om, hvad Aarsagen kan være til, at Kompagniet tænker paa at vrage danske Skippere som Førere af deres Skibe. Der findes neppe nogen, der tvivler om, at Hr. W. har Ret i, at Aarsagen umulig kan være den, at Bestyrelsen frygter for, at der ikke i Handelsmarinen skal findes Folk, der ere kompetente til at finde om til Østasien, og det ligger derfor nær at antage, at den eneste Aarsag maa være den, at Kompagniet kan faa Søofficererne til at sejle for en mindre Gage, end de kan være bekendt at byde Handelsmarinens Skippere. Man kan vel gaa ud fra, at Søofficererne under Farten vil beholde deres Gage fra Marinen, og at de derfor kan betragte Kompagniets Vederlag som en Smule Bifortjeneste. Saa vidt jeg ved, er denne Fremgangsmaade almindelig for de Officerer, der med Orlov gør Tjeneste i Handelsflaaden, medens de optage de Pladser, som de fattige Styrmand venter paa.

Det er jo endnu tvivlsomt, om Østasiatisk Kompagni vil blive nogen særlig god Forretning for det første, og man bør maaske derfor undskylde Bestyrelsen, at den tager den billigste Arbejdskraft, der er tilbudt. Der bliver saa tilbage at henstille til Søofficererne og de Autoriteter, der giver Rejsetilladelsen, om det er rigtigt at tage Brødet ud af Munden paa de danske Navigatører. At Søofficererne uddannes og pensioneres paa Statens Bekostning bør efter min Mening gøre dem betænkelige ved at modtage saadanne private Stillinger, som efterstræbes af Folk, der maa bidrage til deres (Søofficerernes) Uddannelse og Underhold. Det er vist ogsaa de Herrer bekendt, at der for Tiden er rigeligt Tilbud af Navigatører.

Maa det samtidig være mig tilladt at henvise til, at der i den danske Dampskibsflaade findes flere Skippere, der som Førere har sejlet paa østasiatiske Farvande i længere Tid, og jeg tvivler om, at disse vil have noget imod at stille deres Erfaring til Kompagniets Tjeneste, naar der, hvad dog Skibenes Størrelse bør tillade, kan bydes dem et passende Vederlag derfor. Men der er vel forøvrigt ingen Mening i at gaa ud fra, at der til Førere af disse Skibe behøves andet eller mere end de Kundskaber og Erfaringer, som de fleste danske Navigatører har tilegnet sig.

*Skipper.*

## Fransk Lodsning i Kanalen.

Ifølge de franske Lodsforordninger har Lodserne i Kanalen Ret til at fordrø at komme om Bord i et Skib, der er bestemt til den Plads, de lodse til, selv om det træffes i meget stor Afstand fra Bestemmelsesstedet; herfor betales Distancepenge, men nægter en Skibsfører at tage den første Lods, der prajer Skibet — fordi han, bekendt med Forholdene, synes det er for langt til Søs, og mener at kunne spare Penge ved at tage Lods senere — maa han foruden Afgifterne til den Lods, der tager Skibet i Havn, tillige betale fulde Afgifter til den, der prajede Skibet først. Det er let forstaaeligt, at dette Forhold har givet Anledning til mange Disputer

og Mulkter med deraf følgende Misfornøjelse blandt Redere og Skibsførere, hvorfor Handelskammeret i Havre — som den af Byerne, der sikkert er mest interesseret i Spørgsmaalet — for nyligt har taget Lodsspørgsmaalet op til Behandling. Efter at have opfordret Rederne i Havre samt Lodsstyrelsen til at udtale sig om Distance-spørgsmaalet, vedtog Handelskammeret d. 19de Oktober en Resolution, der gik ud paa at anbefale: 1) Afskaffelsen af Distanceafgift, 2) en Reduktion i Lodsafgifterne, 3) en Nedsættelse i Lodsernes Antal til 27 samt en Formindskelse i Lodsbaadenes Antal. For Øjeblikket er der 48 Lodser, 12 Aspiranter og 32 Lodsbaade hjemmehørende i Havre.

Ifølge de nu gældende Regler er et Skib betragtet som bordet paa Yderreden (grande rade), naar det er bleven prajet af en Lods 20 Kml. fra Cap la Hève, og Lodstariiffen fra Yderreden er 26 Frcs. pr. 100 Register Tons for lastet Skib. Indenfor denne Grænse er Skibet betragtet som bordet paa Inderreden (petite rade), og Lodspengene ere det halve af ovennævnte Sum.

Dersom Skibet først bliver bordet indenfor Havres N. V. Pier, kan Lodsen kun gøre Fordring paa  $\frac{1}{3}$  af den nævnte Sum. Er Skibet bleven prajet i en Afstand af mellem 20 og 40 Kml. fra Cap la Hève, har det at betale  $\frac{1}{3}$  mere end Lodspengene fra Yderreden; og er Afstanden mere end 40 Kml., maa det betale  $\frac{1}{2}$  Gang saa meget. Ethvert Skib, der kommer Vest fra med Lods om Bord og skal til Havre, maa betale denne et Tillæg af 3 frcs. for hver 12 Timer, han er om Bord, til Skibet har passeret en Linje, der trukket i Nord og Syd gaar over Cherbourg og ligger omtrent en 70 Kml. fra La Hève.

Man kan ikke undres over, at de franske Lodser søge at drage Fordel af den dem tildelte Distanceafgift, og at de ligge og vente paa Skibe, saavel ved Caskets — over 100 Kml. fra Cap la Hève — som i Indsejlingen til Strædet ved Dover; thi jo større Distance, desto større Betaling. Paa den anden Side er der ofte fremkommen Klager over, at de, naar Skibet er udgaaende, forlader det mellem Moloerne, idet de paastaa, at det der er i fuldkommen Sikkerhed.

Som Forsvar for de nu gældende Bestemmelser søger Lodserne at gøre gældende, at deres Tjeneste er nødvendig for Skibe, der høre til regelmæssige Linjer, og for hvilke det er magtpaaliggende at komme i Havn saa hurtigt som muligt, idet Lodserne ved at komme om Bord i god Tid ofte kunne forkorte Sejladsen mere end Kaptajnen selv vil være i Stand til.

Lodserne sige endvidere, at større Skibe, især Sejlere, løbe stor Risiko ved i daarligt Vejr at søge ind i Seinemundingen for at faa Lods ved Bøje Nr. 5, som de ofte vil blive tvungne til, dersom Distanceafgiften ophæves.

Trods disse Udtalelser er det at haabe, at Handelskammerets Forslag om en Reduktion i de nu gældende Lodstakster maa blive vedtaget, hvad der er al Udsigt til, da derved ikke alene Skibsafgifterne formindskes, men Aarsagen til mange Ubehageligheder for Skibsførerne fjernes.

## Vor Skibsmaalings Anerkendelse i russiske Havne.

Hr. Dampskibsreder D. Torm har anmodet os om at optage nedenstaaende, der har været indrykket i „Nationaltidende“:

Under denne Overskrift findes i Søfartstidenden af 22. Oktober Gengivelse af Udtalelser, som fremkom ved Finanslovens første Behandling i Folkethinget fra Hr.

Folkethingsmand C. Hage og fra Finansministeren om dette Spørgsmaal.

Hr. Hage havde nemlig fremdraget de for de danske Dampskibe saare uheldige Forhold i russiske Havne, idet disse maa betale ca. 30 pCt. højere Afgifter end engelske Dampskibe. Finansministeren svarede herpaa, at den Traktat, vi havde om dette Forhold, næsten Ord til andet er overensstemmende med de Traktater, som ere indgaaede af England og Norge med Rusland, og at det, der foreligger, saaledes ikke er, at Danmarks Stilling overfor Rusland traktatmæssig er ringere end de andre Landes, men derimod ganske simpelt det, at de russiske Toldautoriteter i to Havne have benyttet fejle Beregninger med Hensyn til de Tillæg i Tonnagen, som Rusland efter Traktaten er berettiget til at foretage.

Ministerens Udtalelser ere selvfølgelig ikke uden Interesse, men desværre bringe de ingen Forandring i de nu eksisterende uheldige Forhold. Danske Redere maa vedblivende daglig i russiske Havne betale Hundreder af Kroner, som de efter Ministerens Mening ikke burde betale. Og saa længe dette finder Sted, have vi ikke megen Glæde af, hvad der staar i Traktaterne. Vi ere tvungne til at regne med Forholdene, som de ere, og at de burde være anderledes, er kun en daarlig Trøst. Enhver Forretningsmand vil vide, hvad det har at sige at betale 30 pCt. højere Afgifter end ens Konkurrenter, og det er ikke Smaating, hvorom det drejer sig. Gennemsnitsstørrelsen af danske Dampskibe, som fare paa russiske Østersøhavne, kan vel nu ansættes til omkring 2000 Tons Ladeævn, og et saadant Skib vil hver Gang have ca. 150 Kr. højere Afgift end et engelsk Dampskib af samme Størrelse. Hvor meget Tabet for danske Dampskibe aarligt vil beløbe sig til, er imidlertid for Øjeblikket umuligt at beregne, da disse Tilstande først begyndte i Juni, og der findes jo intet Menneske, som kan sige hvor mange danske Dampskibe, der vil komme til russiske Havne inden næste Juni. Men jeg vil blot bemærke, at det Mæglerfirma i Riga, som Hr. Hage refererede til, og som paa Grundlag af en Sandsynlighedsberegning havde anslaaet det aarlige Tab til mellem  $\frac{1}{2}$  og 1 Million Kroner, i hvert Fald kan have en langt mere begrundet Mening herom end Ministerens Hjemmelsmand, da dette Firma vel klarer omtrent Halvdelen af de danske Dampskibe, som komme til russiske Havne.

Naar Ministeren endelig er saa venlig at udtale, at Regeringen vil hjælpe Rederne til at faa den gjorte Skade redresseret. naar de fremkomme med tilstrækkelige Oplysninger, hvortil de ere opfordrede, saa bør man jo paaskønne Ministerens gode Vilje; men som Englænderne sige: „Prevention is better than cure“, og Rederne ville ubetinget være Ministeren langt taknemmeligere, hvis han kunde udvirke, at de russiske Toldautoriteter hurtigst muligt holdt op med at opkræve de højere Afgifter, end for hans Løfte om at ville hjælpe Rederne til at faa Pengene tilbage. Vi ere nok blevne opfordrede til at fremkomme med Oplysninger om, hvad der er betalt for meget; men samtidig staar der i denne Opfordring, at det helst skal være for et Tidsrum af et Aar, da det saa vil være lettere at faa Pengene tilbage. Det synes jo saaledes, som om det er Ministeriets Mening, at der skal hengaa mindst et Aar, før det begynder at reklamere, og med den vel bekendte langsomme Forretningsgang hos Autoriteter og Diplomater, saa vel her som i Rusland, er man fuldt ud berettiget til at vente, at der vil medgaa mindst et Aar endnu, før der kommer et Resultat, og i disse to Aar skulle vi altsaa vedblive at betale de høje Afgifter. Mon der nu dertil virkelig er nogen praktisk Forretningsmand, som tror, at den russiske Regering efter den Tids Forløb vil indgaa paa at tilbagebetale de meget store Beløb, hvorom det da vil dreje sig? Jeg føler mig i hvert Fald overbevist om, at Dampskibsrederne ville sælge den Fordring, de saaledes maatte faa paa den russiske Regering, meget billigt, hvis der fandtes en solid Køber. Nej! skal

Regeringens Hjælp nytte noget, maa Spørgsmaalet ikke forsumpe, der maa handles hurtigt og energisk, men desværre er der vist næppe Haab om, at dette vil ske.

Det er overhovedet uforstaaeligt, at russiske Toldautoriteter saaledes aldeles vilkaarligt og tilsyneladende umotiveret kunne forhøje Afgiften for danske Skibe. Saa vidt jeg ved, tilsiger vor Handelstraktat af 1895 med Rusland vor Handel og Skibsfart samme Behandling som de mest begunstigede Nationer, og Finansministeren hævder jo, at vor Traktat næsten Ord til andet er enslydende med den engelske. Hvorledes er det da muligt, at den øverste Toldbestyrelse i St. Petersborg kan give de underordnede Toldembedsmænd Medhold i deres Optræden, og det har den gjort. Have vi, som Ministeren hævder, Retten paa vor Side, maa dog vor Gesandt i St. Petersborg kunne udvirke, at der bliver gjort Ende paa dette Uvæsen, og da Russerne allerede i Juni begyndte at opkræve de højere Afgifter, har han haft Tid nok dertil. Have vi derimod ikke Retten paa vor Side, hvad jeg desværre trods Ministerens Udtalelser er tilbøjelig til at tro, da er det sørgeligt og mistrøstende, at den danske Regering er saa magtesløs eller nærer saa liden Interesse for Skibsfarten, at den ikke kan skaffe danske Skibe Ligeberettigelse med engelske i Udlandet.

Danske Redere hverken fordre eller ønske Statssubvention, saaledes som der gives i flere andre Lande, men vi synes, det er en berettiget Fordring at stille til Regeringen, at den sørger for, at vi med Hensyn til Afgifter i udenlandske Havne blive ligestillede med andre Nationers Skibe.

Sluttelig vil jeg bemærke, at det ikke blot er i to russiske Havne, at der opkræves større Afgifter. Det er i Riga, Reval, Windan og tildels St. Petersborg. Den eneste Havn i Østersøen, hvor man endnu ikke er begyndt derpaa, er Libau, men desværre kommer det nok ogsaa der.

D. Torm.  
Dampskibsreder.

## Sørøvere ud for Riff-Kysten.

Skønt man almindelig antager, at den Tid, da det var nødvendigt, at de evropæiske Stormagter sluttede sig sammen til Undertrykkelse af Sørøveriet ud for den marokkanske og andre Kyster, er længst forsvunden, synes det imidlertid nu, som der snart atter maa gøres noget i den Retning. Sørøverne fra Marokko have nemlig gentagne Gange ladet høre fra sig, og den italienske Regering underhandler nu med England, Frankrig og Portugal — de Nationer, hvis Skibe ere blevne plyndrede, og hvis Undersaatter ere tagne til Fange eller myrdede — om i Forening at undertrykke Sørøveriet.

Fra Arilds Tid har Riff-Kysten (Kysten langs Marokko) haft et daarligt Navn paa sig, men siden Fransk-mændene og Spanierne i 1851 fik Overherredømmet i Nærheden af Marokko, aftog Sørøveriet, indtil der i de senere Aar igen er indtruffen flere Tilfælde deraf.

Grundene hertil ere følgende: En Forværrelse af de anarkistiske Tilstande i hele Marokko; en svag Regering, der er ude af Stand til at holde Orden paa Stammerne ved Kysten; Opvæksten af en ny Generation, der ikke kender noget til Evropas Magt, hverken i Nutiden eller som den udfoldedes langs hine Kyster i Begyndelsen af Aarhundredet; den fremherskende Skik i Evropa, at sende smaa Koffardskibe til Søns uden Vaaben; og endelig Redernes og Besætningernes totale Uvidenhed om de omtalte Stammers Røvernatur.

Indtil Maj 1895 indskrænkede Sørøveriet sig til Opbringelse og Udplyndring af mindre Kystfartøjer, hvis Besætninger som Regel løslodes tilligemed Skibet, naar man havde røvet af Ladningen, hvad man havde Lyst til. Den Slags Fartøjer hørte hovedsagelig hjemme i Gibraltar og sejlede med spansk Besætning under engelsk Flag. Hermed lod Piraterne sig imidlertid ikke nøje, idet de omtrent paa ovennævnte Tidspunkt angreb en hollandsk Brigantine, „Anna“, ved hvilken Lejlighed der udvistes usædvanlig Grusomhed. Fra en Baad, bemanded med 7 Mand, blev der afgivet bestemte Ordre til Brigantinen om at dreje bi, og da man ikke efterkom denne, blev der øjeblikkelig skudt paa Skibet med Martini-Henry Rifler. Kaptajnen, der var bevæbnet med en Revolver, blev dræbt, Styrmanden haardt saaret og den ubevæbnede 4 & 5 Mands Besætning dreven ind i Lukafet. Røverne plyndrede nu Skibet for alt, hvad de ønskede, deriblandt en stor Del af Ladningen, der af ca. 100 Mand, som hurtig havde fulgt den første Baad, bragtes om Bord i en Masse Baade, der ved Nattens Frembrud styrede hjem efter. Denne Voldsgerning fandt Sted 7 Kml. udenfor Indsejlingen til Bugten ved Alhucemas, hvor der er godt Læ for østlige og vestlige Vinde, og hvor Spanierne har en lille befæstet Ø, saavel som 4 andre befæstede Punkter paa El-Riff Kysten, der rigtig nok alle ere forældede og uden nogensomhelst Betydning.

Nogen Tid efter gæstede en hollandsk Fregat Tanger og forlangte den sædvanlige Skadeserstatning, der, som det synes, ogsaa blev betalt; det er dog meget tvivlsomt, om Ophavsmændene til Forbrydelsen bidrog saa meget som en Pjaster til Mulktens Erlæggelse.

Det næste ordentlige Sørøveri gik for sig i Oktober 1896, og det var den franske Bark „Prosper Corin“, der maatte holde for. Efter at Piraterne havde taget fra Skibet, hvad de lystede, gav de Kaptajnen Ordre til at gaa i en af Baadene og tog ham med som Fange, indtil der var afsluttet Underhandling med den franske Konsul om at udveksle ham med en af Riff-Høvdingernes Sønner. Sørøverne erklærede senere, at de havde holdt Overenskomsten for deres Part, hvilket ikke var Tilfældet for Franskmændenes Vedkommende, hvorfor de ogsaa — „saa sandt hjælpe dem Allah i hans Godhed“ — vilde hævne sig paa det næste franske Skib, der kom ud for deres Kyst. Desværre for den italienske Brig „Fiducia“ blev den et Offer for ovennævnte Trudsel, idet Piraterne foregav, at de troede den var fransk; den portugisiske Bark „Rosita Faro“ blev den næste i Rækken af plyndrede Skibe; dens Kaptajn samt 3 Mand af Besætningen siges at være dræbte. Flere af de sidst nævnte Fartøjers Besætninger bleve indtil for kort Tid siden holdte i Fangenskab af Piraterne for at udveksles med nogle af disse, der vare blevne paagrebne af en spansk Kanonbaad.

Den marokkanske Regering staa — selv om den havde den bedste Vilje — hjælpeløs lige overfor de krigerske Stammer, der bebo El-Riff Kysten, da det næsten er umuligt at sende Soldater ind i et Land, der er blottet for Veje, og hvor et Angreb fra Søsiden er ligesaa vanskeligt, da Piraterne ikke bo i Byer, men i Telte, som de kan flytte, naar de finde for godt, eller i Huler, der ere gravede ind i Klipperne, og som kun ere tilgængelige med stort Besvær.

Den tidligere engelske Konsul i Tanger, Sir John Drummond Hay, der under sin Tjenestetid ofte har været i Berøring med Beboerne af El-Riff Kysten, omtaler dem som den smukkeste og kraftigste af alle Marokkos forskellige Racer; dertil have de i Modsætning til de andre, der som Regel ere fejje, falske og listige, et aabent og trodsigt Væsen. Paa Sir Johns Spørgsmaal, hvorfor de overfaldt og mishandlede ubevæbnede evropæiske Søfolk, og om de ikke var bange for at blive afstraffede af de evropæiske Regeringer, gav de et Svar, der er betegnende, ikke alene for disse Naturbørns Handlemaade, men ogsaa for deres Opfattelse af evropæiske Forhold. De paastode, at deres Religion tillod og gav dem An-

visning paa at erklære enhver Evropæer, der nærmede sig deres Kyster, Krig. En Riffhøvding ytrede: „Vi gaa ikke til Evropa, hvorfor komme Evropæerne saa til os? Raader de evropæiske Nationer virkelig over saa enorme Krigsmidler, som vi stadig høre Tale om, hvorfor finde de sig saa i vore Overfald?“ At Mangel paa Enighed eller snarere Jalusi mellem de evropæiske Stormagter er Grunden til, at de uhindret kunne drive deres Sørøveri, aner de ikke. Paa den anden Side er det langtfra noget let Foretagende at undertvinge eller tiltintetgøre Piraterne; man maa nemlig ikke tro, at de vise sig udenfor deres Telte eller Huler, naar Orlogsmænd af hvilken somhelst Slags operere langs Kysten. En Englænder er derfor ogsaa fremkommen med det Forslag at befragte et Koffardiskib af Udseende som de Skibe, der hyppigst færdes langs Riffkysten, og i dette holde en 100 bevæbnede Mand skjulte; blev Skibet nu under Vindstille angreben af Piraterne, vilde disse af Besætningen faa en ordentlig Afstraffelse og en gavnlige Lære for Fremtiden. „Fairplay“, hvorefter Ovenstaaende er et Uddrag, slutter Artiklen med at anbefale alle Sejlskibe i Middelhavsfarten at føre Vaaben samt holde Besætningerne underrettede om Faren, de kan vente fra Sørøvernes Side.

## Fra Sø og Land.

Forlist Fanøskib. Fra Nordby paa Fanø skrives til os den 5 ds.: I Følge et i Dag fra Hamburg indløbet Telegram er det Rederiet „C. H. Nielsen“, Nordby, tilhørende Jærnbarkskib „Maren“, paa Rejse fra Sydhavserne til Azorerne for Ordre, forlist paa Falklandsøerne. Mandskabet er reddet.

„Maren“ førtes af Kaptajn M. A. Pedersen her af Byen, havde en Drægtighed af 539,77 Reg. Tons. var 24 Aar gammelt og bygget i Harburg. Det blev købt her til Øen i Aaret 1888. Det er beklageligt, at det ene Skib her fra Byen forliser efter det andet, uden at der kommer nye i Stedet for; bliver det saaledes ved i nogle Aar, vil vor store Handelsflaade, vor eneste Indtægtskilde, snart være borte, og hvad skal Øen saa leve af? Kan det ikke gaa med Sejlskibe, skulde man synes det laa nær at forsøge at holde Øens Skibsfart oppe ved at gaa over til Dampskibe,

Nødsignaler ere Genstand for en længere Artikel i „Shipping Gazette“. Bladet paaviser gennem Eksempler, samlede fra de sidste 25 Aar, hvor mange Ulykker der alene paa Englands Kyster kunde være undgaaede, hvis der havde eksisteret et Nødsignal, som ikke kan forveksles med andre Signaler. Blaalyt og Raketter kunne være gode nok til at vække Opmærksomhed, men de benyttes lige saa hyppigt til at signalisere efter Lods med, eller ogsaa rent uden Hensigt. Derfor har det ogsaa ofte hændt, at naar et Fartøj i den yderste Nød har givet disse vante Signaler, er ingen kommen dem til Hjælp, skønt Hjælpen har været ganske nær, fordi disse Signaler ikke udtrykkeligt varsko: „Nød! Hjælp!“ paa en saadan Maade, at ingen kan misforstaa det.

Mange Menneskers Død skyldes en ulykkelig Misforstaaelse af Nødsignaler. Blandt de mange Katastrofer, som „Shipping Gazette“ nævner, skal vi kun minde om den, som endnu staa friskest i Erindringen. Kollisionen imellem „Crathie“ og „Elbe“; „Elbe's“ Nødsignaler bleve set fra „Chrathie“, men fejl opfattede, og hundreder af Menreskeliv gik til Grunde, som ellers kunde være blevne reddede, dersom

man havde haft et internationalt, af alle anerkendt og forstaaet Nødsignal.

Dette Savn synet nu at være afhjulpel ved „Crundalls Marine Distress Signal“. Dette Signal bestaar af et stort „Romersk Lys“, der udkaster 12 røde Lyskugler, én ad Gangen, i stor Højde. Signalet, der giver en overordentlig brillant Straaleglans, varer ca. 1½ Minut. Det er i sin Brug meget praktisk. Der benyttes ingen Stok, og naar det en Gang er antændt, affyres alle 12 Blus uden Stansning. En anden Fordel er den, at Signalerne i hvilket som helst Klima holde sig i 5 Aar.

„Board of Trade“, som i Almindelighed fordrer, at pyrotekniske Signaler skal fornyes hvert eller i al Fald hvert andet Aar, har i dette Tilfælde gjort en Undtagelse og tilladt, at Fornyelsen kun behøver at ske hvert 5te Aar. —

Ligesom disse Signalers Brugbarhed og Hensigtsmæssighed saaledes er bleven anerkendt af „Board of Trade“, kan det ogsaa have sin Interesse, at Assuranceselskabet, „North of England Protecting & Indemnity Association“, i et Cirkulære har anbefalet alle ved Selskabet assurerede Skibe at bruge „Crundalls Marine Nødsignaler“.

Bemærkes maa det ogsaa, at Signalerne ere aldeles ufarlige at transportere, da det antændelige Stof er godt preserveret.

Almindelig dansk Vare- og Industrielotteris 2. Trækning begynder Onsdag den 17. November. I Henhold til Lotteriets Plan, vil der, paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 100,000 Lodder, blive fordelt et Antal af ialt 52,000 Gevinster saaledes, at gennemsnitlig ikke alene Halvdelen af samtlige Lodder, men yderligere 2,000 Stkr. derover faar Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Lodder i tvende forskellige Rækkefølger efter en stedse stigende Skala erholde Gevinst i hver Trækning, hvorom, for 2. Træknings Vedkommende henvises til Lotteriets Bekendtgørelser.

Som sædvanlig kunne Gevinsterne ombyttes efter de Vindendes Ønsker med andre Genstande af dansk Tilvirkning og af lige Værdi.

Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

## Ugens Havarier.

Frode, Dmpsk. af Kjøbenhavn, har paa Haffet mellem Stettin og Swinemünde været i Kollision med det svenske Dmpsk. Carl F. Weern, som fik nogen Skade. Frode ubeskadiget.

Orrik, Dmpsk. af Aarhus, har i Kaiser Wilhelm Kanal været i Kollision med Rostocker Damperen „Carmen“, som fik betydelig Skade. Orrik tog kun ringe Skade.

Anna, 3/m. Skonnert af Cimbritshamn og 3/m. Sk. „Eitik“ af Riga, have været i Kollision med hinanden ved Kullen. Begge Skibe bleve af „Bien“ bragte til Helsingør, reparerede og have fortsat Rejsen.

Else, Barkskib af Fanø, har i Bahia haft Ild i sin Kulladning. Man antager at Skibet kun har taget ringe Skade.

Maren, Barkskib af Fanø, er paa Rejsen fra Sydhavsøerne til Azorerne forlist ved Falklandøerne. Mandskabet er reddet.

Harry, 3/m. Skonnert af Wadø, har været paa Grund paa Saltholmen. Flot med Assistance af Svitzers og forsat Rejsen til Stockholm.

Cecilie, Skonnert af Ærøeskjøbing, er 6. ds. paa Rejsen fra Island/Stornoway til Barcelona forladt af Mandskabet i synkende Tilstand. Mandskabet er bjærget og landsat i Gibraltar.

Kentucky, Dmpsk. af Kjøbenhavn, har været paa Grund efter Afgang fra New-Orleans, bestemt til Kjøbenhavn. Flot ved egen Hjælp og fortsat Rejsen.

Carl Theodor, Skonnert af Stralsund, har 4. ds. paa Rejsen til Rudkjøbing med Oliekager været paa Grund paa Rødsand. Flot efter at en Del af Lasten var losset i Lægter, og ankommet til Rudkjøbing ubeskadiget.

## Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Indmeldelse i Foreningen kan ske til Kredsbestyrelsernes Formænd:

Skibsreder M. N. Fischer, Vejle; Konsul J. Hintze, Rønne; Kaptajn Jacob Holm, Kjøbenhavn; Havnefoged Carl E. Møller, Svendborg; Agent N. Petersen, Marstal; Havnefoged A. P. Rasmussen, Nykjøbing, Jyll.; Konsul Rechnitzer, Aalborg; Kaptajn J. H. Svarrer, Nordby, Fanø.

### „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“s Sagførere.

Aalborg	Sagfører	Knud Petersen og Henrik Knudsen.
Aarhus	—	A. Andresen.
Assens	—	J. Jørgensen.
Esbjerg	—	J. Clausen.
Faaborg	—	J. Amtoft.
Fredericia	—	E. Thiellesen.
Frederikshavn	—	N. Petersen.
Horsens	Overretssagfører	Schouenborg.
Kjøbenhavn	Højesteretssagfører	Ludvig Arntzen.
Kolding	Overretssagfører	H. C. Bennetzen.
Marstal	Sagfører	H. P. Nielsen.
Middelfart	—	Philip Hansen.
Nexø	—	H. Mauritzen.
Nyborg	—	Chr. Quist.
Nykjøbing Jyll.	—	P. P. Salling.
Odense	—	E. Kiørboe og C. Knudsen.
Randers	—	Reinholdt-Poulsen.
Rønne	—	Janus Olsen.
Svendborg	Overretssagfører	J. Jacobsen.
Thisted	Sagfører	Niels Lyhne.
Vejle	Overretssagfører	F. Knudsen.

Opmærksomheden henledes paa Bladets **Announce-Afdeling.**

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Kbhvn. 8. Novbr., bestemt til Helsingør. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Messina 8. Novbr., best. til Algier, Bona og Lissabon. — Antwerpen, Holm, ankom til St. Petersborg 6. Novbr., bestemt til Riga, Reval, Kbhvn. og Antwerpen. — Castor, Sørensen, ankom til St. Petersborg 31. Oktbr., bestemt til Cette. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Alicante 8. Novbr., bestemt til Marseille. — Dagmar, Gade, afgik fra Hudiksvall 9. Novbr., bestemt til Kbhvn. og Alicante. — Douro, Brabrand, afgik fra Lissabon 4. Novbr., best. til Kbhvn. og Peruau. — Georgios I., Kihl, afgik fra St. Petersborg 7. Novbr., bestemt til Kbhvn. og Antwerpen. — I. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Malaga 8. Novbr., best. til Gibraltar, Lissabon og Cadiz. — Kiew, Rabe, afgik fra Kbhvn. 8. Novbr., bestemt til Stettin og Libau. — Kursk, Staal, ankom til St. Petersborg 4. Novbr., bestemt til Riga. — Leopold II, Kruse, afgik fra Piræus 4. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Louisiana, Jensen, afgik fra Cardiff 27. Oktbr., bestemt til New-Orleans. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Kbhvn. 4. Novbr., bestemt til Cette. Trebizonde, Batum, Novorossisk og Odessa. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Antwerpen 7. Novbr., bestemt til Cardiff og Newport-News. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Denia 8. Novbr., bestemt til Malaga og Cadiz. — Omsk, Rasmussen, ankom til Reval 5. Novbr., best. til Dynkirken. — Tejo, Fenger, afgik fra Kbhvn. 10. Novbr., bestemt til Oporto og Lissabon. — Tomsk, Andersen, ankom til Bordeaux 5. Novbr., bestemt til La Rochelle og Kbhvn. — Vesuv, Norden, ankom til Kbhvn. 5. Novbr. — Viking, Jørgensen, ankom til Antwerpen 3. Novbr., bestemt til Reval. — Xenia, Ingerslev, ankom til St. Petersborg 2. Novbr., bestemt til Rotterdam, Cardiff og Newport-News. — Kentucky, Caroc, afgik fra New-Orleans 4. Novbr., bestemt til Kjøbenhavn.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Libau 8. Novbr. bestemt til Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Trondhjem 8. Novbr., best. til Kbhvn. — Ceres, Corfitzon, ankom til Kbhvn. 9. Novbr., best. til London. — Charkow, Fischer, ankom til Aalborg 7. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Christian IX., Møllerup, ankom til Pillau 7. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Christiansund, Bay Schmidt, ankom til Kbhvn. 7. Novbr., bestemt til Stettin. — Frederik, Wi-berg, ankom til Pillau 2. Novbr., bestemt til Hull. — Georg, Petersen, ankom til Hull 7. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Paaske, ankom til Kbhvn. 8. Novbr., bestemt til Stettin. — Kasan, Thomsen, ankom til London 7. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Laura, Christiansen, afg. fra Kbhvn. 9. Novbr., bestemt til Færøerne og Island via Leith. — Louise, Gøtsche, afgik fra Hull 7. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Minsk, Jørgensen, ankom til Stettin 5. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, ankom til Danzig 6. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Moskov, Christensen, afgik fra Kbhvn. 8. Novbr., bestemt til Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Riga 3. Novbr. bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Antwerpen 8. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til London 1. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Romny, Lind, ankom til Libau 7. Novbr., best. til Hull. — Thyra, Ryder, ankom til Kbhvn. 6. Novbr. — Valdemar, Sørensen, ankom til Riga 7. Novbr. bestemt til Kbhvn. — Vendsyssel, Clausson Kaas, ankom til Antwerpen 6. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Vesta, Svenson, afgik fra Liverpool 5. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Maja, Jacobæus, ankom til Kbhvn. 8. Novbr., bestemt til Danzig. — Ella, Eriksen, afgik fra Kbhvn. 8. Novbr., bestemt til Hamburg.

Ficaria, I. V. Fenger, afgik fra Newcastle 10. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Kofoed, afgik fra Odense 11. Novbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 11. Novbr., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 10. Novbr., bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, J. Borries, afgik fra Newcastle 10. Novbr., bestemt til Aalborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 9. Novbr., bestemt til Odense. — Storebælt, J. P. Bay, afgik fra Nakskov 10. Novbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 10. Novbr., bestemt til Leith via Aarhus og Odense.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, afgik fra St. Petersburg 6. Novbr., bestemt til Rotterdam. — Frøde, Wrisberg, afg. fra Stettin 30. Oktbr., ankom til Narva 2. November. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Stettin 5. Novbr., ankom til Narva 8. November. — Knud, Hansen, afgik fra Boness 3. Novbr., ankom til Libau 9. Novbr. — Svend, Holst, afgik fra Riga 5. Novbr., bestemt til Ghent. — Skjold, Schmidt, afgik fra Rotterdam 5. Novbr., ankom til Sunderland 7. Nov. — Ragnar, Hveysel, afgik fra Sunderland 5. Novbr., ankom til Stettin 8. November. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Rouen 4. Novbr., ank. til Swansea 6. Novbr. — Volmer, Riber, afgik fra Blyth 3. Novbr., ankom til Libau 9. Novbr. — Dan, Kraemer, afgik fra Swinemünde 9. November. best. til Riga. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Riga 3. Novbr., bestemt til Rouen. — Harald, Risøe, afgik fra Riga 2. Novbr., ankom til Anverpen 9. Novbr.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** P. Berg, Jørgensen, afgik fra Kronstadt 1. Novbr., ankom til Amsterdam 7. Nov. — A. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Kronstadt 2. Novbr., ankom til Rotterdam 9. Novbr. — Johan Siem, Løffler, afgik fra Brake 6. Novbr., ankom til Sunderlang 8. Novbr. — P. Andrejeff, Johnsen, afgik fra Kronstadt 30. Oktbr., ankom til Rotterdam 6. Novbr. — H. Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Kronstadt 9. Novbr., bestemt til London.

**Heimdal.** Anine, Møller, afgik fra Rouen 9. November. — Kamma, Jørgensen, ankom til Ghent 4. Nov. — Martha, Knudsen, ankom til Kbhvn. 7. Novbr.

**Urania.** Sirius, Jensen, afgik fra Kbhvn. 7. Novbr., bestemt til Riga. — Urania, Lund, afgik fra Grangemouth 7. Novbr., bestemt til Kjøge. — Saturn, Hansen, afgik fra Ghent 7. Novbr., bestemt til Grangemouth. — Pallas, Christiansen, ankom til Reval 7. Novbr.

**Nordseen.** Swarland, Andresen, ankom til Warkworth 7. Novbr. — England, Petersen, ankom til Danzig 6. Novbr. — Skotland, Branth, ankom til Libau 7. Novbr. — Tydskland, Møller, ankom til Skien 8. Novbr.

**Vesterhavet.** Nautik, Meinertz, ankom til Antwerpen 9. Novbr. — Neptun, Jessen, ankom til Tuborg 3. Novbr. — Nerma, Degn, afgik fra Methil 6. Novbr., bestemt til Esbjerg. — Nordseen, Schmidt, afgik fra Sevilla 8. Novbr., bestemt til Anwerpen.

**Østersøen.** Yrsa, B. Larsen, afgik fra Kbhvn. 8. Novbr., bestemt til Hamburg. — Rita, A. P. Skov, afgik fra Hull 5. November, bestemt til Stockholm. — Patria, C. Andersen, afgik fra Methil 9. Novbr., bestemt til Aarhus. — Cimbria,

L. Storm-Hansen, afgik fra Odessa 6. Novbr., bestemt til Helsingfors, anløber Algiers.

**Union.** Olga, P. J. Jørgensen, afgik fra Nakskov 9. Nov., bestemt til Kbhvn. — Anglia, Edw. E. Erichsen, afgik fra Tyne 3. Novbr., ankom til Reval 9. Novbr. — Scotia, H. Nielsen, afgik fra Grangemouth 30. Oktbr., ankom til Aarhus 3. Nov. — Frisia, N. N. Fisker, afg. fra Kronstadt 3. Nov., ankom til Kotka 6. Novbr. — Gallia, N. L. Nielsen, afgik fra Stettin 4. Novbr., ankom til Riga 6. November.

**Kjøbenhavn.** Jylland, H. Jensen, afgik fra Tyne 5. November, ankom til Aarhus 9. Novbr. — Fyen, P. Hansen, afgik fra Kbhvn. 6. Novbr., ankom til Libau 8. Novbr. — Hafnia, H. E. Neergaard, afgik fra Riga 5. Novbr., bestemt til Rotterdam. — Carl Hecksher, A. G. Starck, afgik fra Nordmaling 21. Oktbr., bestemt til Marseille. — Russia, A. Rasmussen, afgik fra Memel 27. Oktbr., ankom til Rotterdam 1. November. — Dania, C. Troensegaard, afgik fra Sunderland 20. Oktbr., ankom til Montreal 5. Novbr. — Normania, A. Rasmussen, afgik fra Kronstadt 4. Novbr., ankom til St. Petersburg 4. Novbr.

**Dannebrog.** Amalienborg, Schultz, ankom til Ghent 30. Oktbr. — Christiansborg, Petersen, afgik fra St. Petersburg 3. November, bestemt til Rotterdam. — Frederiksborg, Kühl, ankom til København 9. Novbr. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Blyth 9. November. — Rosenborg, Fischer, ankom til Ghent 30. Oktbr. — Uranienborg, Olsen, afgik fra Kramfors 2. Novbr., best. til Dieppedalle. — Jomsborg, Schultz, ankom til Trang-sund 8. November. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Honfleur 4. November.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Jægersborg, Andersen, afgik fra Stugsund 6. Novbr., bestemt til Havre. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Kronstadt 6. November, bestemt til Bremen. — Skodsborg, Jensen, afgik fra Borgå 5. November, bestemt til Amsterdam. — Guldberg, Schmidt, afgik fra Burntisland 5. Novbr., bestemt til Stockholm. — Tuborg, Hveissel, ankom til Gefle 7. November.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, afgik fra Antwerpen 9. Novbr., bestemt til Methil. — Agnete, Jensen, afgik fra Kbhvn. 9. November, bestemt til Libau. — Her-mia, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 4. Novbr., ankom til Burntisland 7. November. — Alice, Kraemer, afgik fra Pillau 8. Novbr., bestemt til Rouen. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Kiel 3. Novbr. — Bornholm, Petersen, afgik fra Boness 5. Novbr., ankom til Kbhvn. 8. November. — Ajax, Brorsen, afgik fra Masnedsund 5. November, ankom til Workworth 8. Novbr. — Gøteborg, Madsen, afgik fra Norrkøping 3. November, bestemt til London. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Libau 4. Novbr., ankom til Odense 6. November. — Nauta, Steen, afgik fra Libau 6. November, ankom til Karlskrona 7. November. — Rønne, Hintze, reparerer i Bergen. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Halmstad 9. November, bestemt til Libau.

**Danmark.** Rolf, Hahn, ankom til Burntisland 8. Novbr. — Thorvaldsen, Pii, afgik fra Riga 5. November, bestemt til London. — Absalon, Predbjørn, ankom til Dunquerque 4. Novbr. — Ansgar, Larsen, ankom til London 7. Novbr. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Kbhvn. 8. Novbr., best. til Riga. — Hamlet, Sommer, afgik fra Riga 6. November, bestemt til Rotterdam. — Helge, Matthiessen, ankom til Blyth 7. November.

**Thingvalla.** Hekla, Laub, afgik Kbhvn. 9. November, bestemt til New-York. — Norge, Knudsen, afgik fra Kristianssand 4. November, bestemt til New-York. — Island, Skjødt, afgik fra New-York 30. Oktober, bestemt til Kbhvn. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kristians-sand 22. Oktbr., ankom til New-York 4. November.

## Sejlskibe.

**Fanø, Nordby.** Copley, Struckmann, ankom til London 1. Novbr. fra Sourabaya. — Cingalese, Harreby, ankom til London 1. Novbr. fra Fernandina. — H. Grohmann, Nielsen, ankom til Memel 2. Novbr. fra Kbhvn. — Verdande, Nielsen, ankom til Macassar 21. Oktbr. fra Amsterdam. — Claus, Hansen, ankom til Kragerø 4. Novbr. fra Kbhvn. — Embla, Jepsen, sejlet fra Jalnit 1. Septbr. til Falmouth. — Kronprinsesse Louise, Jepsen, ankom til Menado 30. Septbr. fra Delagoa Bay. — Dania, Nielsen, ankom til Jacksonville 5. Novbr. fra Santos. — Sørine, Jensen, sejlet fra Falmouth 5. Novbr. til Rochester.

**Fanø, Sønderho.** Killena, Hansen, passerede Ponto Deligiode 7. Novbr. paa Rejse fra Buenos Ayres til Amsterdam. — Eliza, Thomsen, afgik 8. Novbr. fra Esbjerg til Halmstad.



**Svendborg.** Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Limhamn 1. Novbr. — Emanuel ankom til Fowey 2. Novbr. — Hans, Christensen, ankom til Swinemünde 2. Novbr. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til Riga 3. Novbr. — Haabet, Andreasen, ankom til Kolding 3. Novbr. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Harlingen 4. Novbr. — Hertha, Hansen, ankom til Methil 6. Novbr. — Samson, Hansen, ankom til Berwick 5. Novbr. — Triton, Nielsen, ankom til Rotterdam 4. Novbr. — Brødrene, Larsen, ankom til Christiania 5. Novbr. — Hans Emil, Hansen, ankom til Riga 6. Novbr. — Helge, Hansen, ankom til Frederikstad 5. Novbr. — Kruse, Larsen, ankom til Rochester 7. Novbr. — Embla, Mikkelsen, ankom til Dieppe 7. Novbr. — Fortuna, Christiansen, ankom til Newhaven 6. Novbr. — Johanna, Jensen, ankom til Boness 8. Novbr. — Concordia, Henriksen, ankom til Norrkøping 8. Novbr. — Ceres, Jensen, ankom til Yarmouth 8. Novbr. — Thurø, Huusfeldt, ankom til South Alloo 8. Novbr. — Ane, Jørgensen, ankom til Christiania 8. Novbr. — Valdemar, Andreaseu, ankom til Shoreham 8. Novbr.

**Marstal.** Albert, Fabricius, ankom 4. November til Gøteborg. — Sylfid, Johs. Kromann, passerede 4. November Helsingør fra Johannedal til Isigny. — Cecilie, Schaarup af Ærøskjøbing, ankom 3. November paa Rejse fra Kongsborg til Jersey. — Eden, P. K. Mikkelsen, ankom 4. November paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Harnäs (Gefle Distriktet) til Royan. — Henriette, Emil Holm, passerede 4. November Drager paa Rejse fra Holmsund til L'Orient. — Haabet, Christensen, er 5. November ankommet til Gøteborg. — Saga, Clausen, ankom 8. November til Legue (Frankrig). — Ingeborg, Rasmus Svane, ankom 8. Novbr. til Treport. — Skjold, Carl Mygind, ankom 7. November til Isigny (Frankrig). — Poseidon, Frederiksen, ankom 6. November til Brevege. — Berthel, Eschen, ankom 8. November til Warkworth. — Immanuel, Hansen, ankom 6. November til Heiligenhafen. — Thea, Friis, er ankommet til Langesund. — Siv, Raahauge, ankom 2. November til Rønneby. — Elinor, Svane, ankom 2. November til Cherbourg. — Danmark, Christensen, ankom 2. November til Leith. — Maren, Christensen, ankom 2. November til Leith. — Svalen, Christensen, er ankommet til Korsør. — Sylfid, Kromann, ankom 2. November paa Kjøbenhavns Red, paa Rejse Johannedal—Isigny. — Elise Marie, Hermansen, ankom 3. November til Fakse Ladeplads. — Fuglen, Hansen, er 5. November ankommet til Leith. — Famlien, Bager, ankom 2. November til Warkworth. — Nels Juel, Nielsen, ankom 2. November paa Kjøbenhavns Red paa Rejse Asbacka — Frankrig.

**Rønne.** Gudmund, Borbye, ankom til Holbæk 1. Novbr. — Enigheden, Tranberg, ankom til Kjøge 2. Novbr. — Freja, Beck, ankom til Stockholm 2. Novbr. — Erik, Sonne, ankom til Søderkøping 3. Novbr. — Veset, Lund, ankom til Riga 3. Novbr. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 4. Novbr. — Odin, Møller, ankom til Karrebæksminde 4. Novbr. — Ane Margrethe, Andersen, ankom til Colberg 4. Novbr. — Valdemar, Jensen, ankom til Nyborg 5. Novbr. — Enigheden, Tranberg, ankom til Kbhvn. 6. Novbr. — Ane Cathrine, Hermansen, ankom til Borgholm 5. Novbr. — Rolf, Jacobsen, ankom til Berquara 5. Novbr. — Herm. Olsen, Jensen, ankom til Neufahrwasser 6. Novbr.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich 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.**

**Smaalandsfarvandet.** Den 15de November er Klokketønden ved Kirkegrund ombyttet med Vintersømærket.

## Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverig. Sundet.** Det N.-lige Løb ind til *Limhamn* er afmærket med 2 sorte Stager paa V.-Siden og 1 rød Stage med nedadvendt Kost paa Ø.-Siden. Den yderste sorte Stage staa 860 Alen, den inderste 445 Alen N. t. Ø.  $\frac{1}{4}$  Ø. fra det N.-lige Molehoved. Den røde Stage med Kost staa 80 Alen SØ. t. Ø. fra den inderste sorte Stage.

**Södermannlands Skærgaard.** Havnefyrene ved *Oxelösund* brænde fremtidig fra 15de Juli—15de Maj.

**Finland. Finske Bugt. Hangö.** Til Vejledning for Sejladser om Vinteren ere efternævnte Baaker opførte i det ikke afmærkede Farvand indenfor de V.-lige *Hangö* Skær.

1. Paa Øen *Massansgrund*, c.  $3\frac{1}{2}$  Kml. V. t. S.  $\frac{1}{2}$  S. for *Hangöudds* indre Lodsstation, en opretstaaende, retvinklet, sort Tavle, 31 Fod over Vandet.  $59^{\circ} 48' 6''$  N. Br.  $22^{\circ} 48' 0''$  Ø. Lgd.

2. Paa Øen *Döden*, c.  $2\frac{1}{2}$  Kml. V.  $\frac{1}{2}$  S. for *Hangöudds* indre Lodsstation, en opretstaaende firkantet, sort Tavle, 51 Fod over Vandet.  $59^{\circ} 48' 55''$  N. Br.  $22^{\circ} 49' 45''$  Ø. Lgd.

3. Paa den V.-ligste Ø af *Kistiskär*, c.  $1\frac{1}{4}$  Kml. V. t. S.  $\frac{1}{2}$  S. for *Hangöudds* indre Lodsstation, en opretstaaende, rudeformet Tavle 47 Fod over Vandet med den største Diameter lodret. Den øverste Del af Tavlen er sort, den underste hvid.  $59^{\circ} 48' 23''$  N. Br.  $22^{\circ} 52' 10''$  Ø. Lgd.

**Helsingfors.** Fra *Gråhara* Fyrs Ø.-Side gives Taagesignal med Klokke. To-Slag hver 15 Sek., af hvilke det første Slag er svagere end det andet.

**Rusland. St. Petersborg. Nawa.** I *Jelagin-* og *Galeeren-* Farvand. *Nawa* Munding, er Sommerafmærkningen inddragen og Vinterafmærkningen udlagt.

**St. Petersborg Bugt.** De to Fyr ved *Peterhof* ere slukkede den 28de September 1897. Det N.-lige Fyr er atter tændt den 4de Oktober.

V. for *Øsel* er funden en Grund med 29 Fod Vand. Ved Grunden er i 8 Fv. Vand udsat en sort og hvid Stage med en nedadvendt over en opadvendt Kost, fra *Fålsand* Fyrtaarn i S.  $67^{\circ} V.$ ,  $13\frac{1}{2}$  Kml.  $58^{\circ} 17' 30''$  N. Br.  $21^{\circ} 25' 30''$  Ø. Lgd.

**Möön Sund.** Lys- og Klokketønden *Raugen* er beskadiget og midlertidig inddragen. Paa dens Plads er udsat en hvid Stage med sort, nedadvendt Kost.

**Riga Bugt.** Anduvnings- (Klokke) Tønden paa Barren ved *Düna* Munden er beskadiget og inddragen. Paa dens Plads er udsat en hvid Stage med sort, nedadvendt Kost.

**Tyskland. Oder Bank og Stettiner Haff.** Ifølge Indberetning fra Generalkonsulen i *Stettin* ere under 2den d. M. Sommersømærket paa *Oderbank*, saavel som paa *Steinort*, *Kirchenhaken*, *Ost* og *Westrepzin*, og Spirtønderne *Vogelsang*, *Hartschar*, den sorte Spidstønde Nr. 4, Spirtønde P og den sorte Spidstønde Nr. 5 ombyttede med de forskriftsmæssige Vintermærker. Den hvide Vinterspirtønde paa *Woitzig Haken* er udlagt.

**Darsserort.** Tjalken „*Neptunus*“ har stødt paa et Vrag 6 à 7 Kml. N. for *Darsserort*.

## Kattegat og Skagerrak.

**Norge.** Den 15de November 1897 tændes en Fyrlampe paa *Oterøen* ved *Hølen*, *Larviksfjord*, der viser Fyr med Formærkelser. Det lyser fra S.  $17^{\circ} Ø.$ , fri V. om *Hummerberget*, gennem S. indtil S.  $38^{\circ} V.$ , fri S. om *Agnæsboen*. Lyset er rødt fra S.  $2^{\circ} Ø.$ , fri Ø. om *Ramsholmsflu*, til S.  $38^{\circ} V.$ , og grønt ind mod Ankerpladsen. Flammens Højde 23 Fod. Brændetid: 15de Juli—31te Maj.

Ved *Brattestø* paa *Asmalø*, *Hvaler*, er paa det V.-lige Molehoved anbragt en privat Lanterne, der lyser mod Sundet omtrent mellem Ø. t. N. og NV. t. V.  $59^{\circ} 3' 20''$  N. Br.  $10^{\circ} 55' 30''$  Ø. Lgd.

Fra den 15de November 1897 gives Taagesignal med Sirene fra *Store Torungen*. Der gives To-Stød hver 2 Minuter, det første med høj Tone, det sidste med dyb. Hvert Støds Varighed: 3 S., Tid mellem Stødene: 5 S.  $58^{\circ} 23' 50''$  N. Br.  $8^{\circ} 47' 45''$  Ø. Lgd.

## Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Holland.** I *Friesche Zeegat* er Sommerafmærkningen inddragen og Vinterafmærkningen udlagt.

I *Bokkegat*, *Zeegat van Goeree*, have følgende Forandringer i Afmærkningen funden Sted.

Optagne ere:

1. Stumtønde Nr. 4 med afkortet Kegle.  $51^{\circ} 52' 23''$  N. Br.  $3^{\circ} 57' 57''$  Ø. Lgd.

2. Rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 6 med Kegle.  $51^{\circ} 52' 22''$  N. Br.  $4^{\circ} 0' 44''$  Ø. Lgd.

3. Sort Lystønde, mærket „B. G.“  $51^{\circ} 52' 22''$  N. Br.  $4^{\circ} 0' 0''$  Ø. Lgd.

Udlagte ere:

1. En sort Lystønde, mærket „B. G.“ Nr. 4, i 18½ Fod Vand omtrent paa samme Plads som Stumptønde Nr. 4.
2. En rød og sort vandret sribet Lystønde, mærket „B. G.“ Nr. 7, i 18½ Fod Vand omtrent paa samme Plads som Kugletønde Nr. 6.
3. En Stumptønde Nr. 6 omtrent paa samme Plads som ovennævnte sorte Lystønde, mærket „B. G.“

Nærmere Bekendtgørelse om Tøndernes Beliggenhed senere.

Lystønderne vise hvidt Lys med Formærkelser hver 10 S.; Lys 7 S., Mørke 3 S.

**Nieuwen Rotterdamschen Waterweg. Zeegat Hoek van Holland.** Den rød og sort lodret sribede Lystønde udenfor Indløbet til Kanalen viser nu hvidt Lys med Formærkelse, Lys c. 7 S., Mørke c. 3 S.

Alle Tønderne paa begge Sider af Løbet have nu fortløbende Numre. Toppbetegnelsen er uforandret med Undtagelse af, at Tønde Nr. 12 om Styrbord for Indgaaende i *Nieuwen Rotterdamschen Waterweg* ikke mere har Ballon, medens Tønde Nr. 11 paa samme Side har Ballon.

### Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**Frankrig. Kanalen. Havre.** En grøn Tønde er udlagt tæt NV. for Vraget af Skibet „*Notre-Dame-de-Boulogne*“, der er sunket 6,130 Alen S. 1° V. fra Fyrtaarnet paa N.-Molen ved *Havre*.

**Fosse de la Bouquette. Port Bail.** En rød og sort vandret sribet Klokketønde med Ballon er i 16 Fod Vand udlagt i *la fosse de la Bouquette* ved *Port Bail*. 48° 18' 43" N. Br. 1° 44' 25" V. Lgd.

**Englands S.-Kyst. Newhaven.** Den tidligere bekendtgjorte Forandring finder foreløbig ikke Sted. Taagesignalet gives som hidtil saaledes: 5 hurtig paa hinanden følgende Stød med Taagehorn hver 5 Minutter.

De to røde, faste Fyr ved *Dawlish* ere forandrede til to grønne, faste Fyr.

**Skottlands V.-Kyst.** En Klippegrund med c. 2 Fv. Vand er funden næsten midt i *Handa Sound* N.-lige Indløb.

Omtrentlige Beliggenhed: 58° 23' 5" N. Br. 5° 9' 50" V. Lgd.

**Irlands Ø.-Kyst.** Paa Yderenden af den S.-lige Bølgebryder ved *Bray* er tændt et hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 1½ S., Mørke ½ S. Synsvidden: 5 Kml. 53° 12' 30" N. Br. 6° 6' 4" V. Lgd.

**Irlands V.-Kyst.** Omtrent den 1ste Januar 1898 forandres *Slyne Head* røde og hvide Blinkfyr til et fast Fyr. Det ny Fyr vil vise hvidt Lys mod Søen fra N. 17° V. gennem V. og S til S. 34° Ø. og rødt Lys mod Land fra S. 34° Ø. gennem Ø. og N. til N. 17° V. 53° 23' 58" N. Br. 10° 14' 1" V. Lgd.

Samtidig slukkes *Slyne Head* hvide, faste Fyr.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrigs V.-Kyst. Guilvinec S.** En Baake er under Bygning paa Klippen *Ar-Guisty* tæt ved Indløbet til *Guilvinec* Havn. 47° 45' 38" N. Br. 4° 15' 35" V. Lgd.

**Portugals V.-Kyst.** Den 6te November 1897 tændes *Berlenga* ny Fyr, eiterat Forsøgene dermed ere endte; samtidig slukkes de midlertidige Fyr. Fyret er et hvidt Blinkfyr, der hver ½ Minut viser Tre-Blink, hvert af c. ½ S. Varighed med c. 5 S. Mørke mellem Blinkene. Mellem hvert Tre-Blink er c. 20 S. Mørke. Flammens Højde: 364 Fod. Synsvidden: 30 Kml. 39° 24' 49" N. Br. 9° 30' 29" V. Lgd.

**Nova Scotia. Cape Breton Island.** Ved *Louisburg Harbor* er tændt to røde, faste Ledefyr.

Forfyret vises fra et hvidt Taarn, der er bygget paa en lav Pynt ved Havnens V.-Side; Taarnet staa 1,430 Alen S. 23° V. for den romersk-katholske Kirke. Flammens Højde: 25 Fod. Synsvidden: 7 Kml. 45° 54' 15" N. Br. 59° 59' 6" V. Lgd.

Bagfyret vises fra et hvidt Taarn, der staa 645 Alen S. 88° V. fra Forfyret og har samme Udseende som dette. Flammens Højde: 53 Fod. Synsvidden: 7 Kml.

Holdte overet i S. 88° V. lede Fyrene ind i det SV.-lige Løb fri af alle Grunde. Forfyret ses overalt fra Søen, men Bagfyret kun over en lille Bue paa hver Side af Fyrinien. Den mindste Dybde i Fyrinien udenfor *Nag Rock Shoal* Beje er 7½ Favn.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Bass Harbor.** Taagesignalet med Klokke fra *Mount Desert Island* SV.-Pynt gives nu med Maskinkraft, og der slaas Et-Slag hver 10 Sekunder.

**Virginia. Chesapeake Bay. Thimble Shoal.** En rød og sort vandret sribet Spidstønde er udlagt i 23 Fod Vand ved

Vraget af Skonnerten „*Walker Armington*“, der ligger sunket fra *Thimble Shoal* Fyrtaarn i S. 72° Ø., 2½ Kml. Afstand.

**Elizabeth River.** Den røde Spidstønde Nr. 30 ved den Ø.-lige Kant af *Pinner Point Flats* er inddragen.

**Maryland. Chesapeake Bay.** I Midten af Oktober 1897 er følgende Fyr tændte for at vejlede i den gravede Kanal ind til *Queenstown Creek*, Ø.-Siden af *Chester River*.

**Fyr Nr. 1.** Hvidt, fast Fyr. Højden: 10 Fod. Det vises fra et sort, trebenet Baake paa NØ.-Siden af den gravede Kanal ind til *Queenstown Creek*, fra *Courcy Point* i N. 34° Ø. og fra *Hail Point* i S. 64° Ø.

**Fyr Nr. 2.** Hvidt, fast Fyr. Højden: 10 Fod. Det vises fra en sort, trebenet Baake paa NØ.-Siden og ved den inderste Ende af den gravede Kanal ind til *Queenstown Creek*, fra *Courcy Point* i S. 87° Ø. og fra *Hail Point* i S. 62° Ø.

**Fyr Nr. 3.** Hvidt, fast Fyr. Højden: 20 Fod. Det vises fra den V.-lige Ende af *Queen Anne* Jærnbansens Depotbygning og omtrent 1,160 Alen S. 51° Ø. fra Fyr Nr. 1. Holdte overet lede de fra Floden ind i den yderste Del af den gravede Kanal ind til *Queenstown Creek*.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Mississippi. Horn Island.** En rød Spidstønde, mærket 8, er udlagt ved S.-Kanten af en Grund med 11 Fod Vand i *Mississippi Sound*, fra *Horn Island* Fyrtaarn i N. 58° V. og fra *Round Island* Fyrtaarn i S. 29° Ø., 4¼ Kml. Afstand.

### Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas.** Fyrskibet „*Galveston*“, *Texas*; der viser rødt, fast Lys, er flyttet 0,7 Kml. i Retningen N. 60° V. og ligger nu ved Inderkant af Barren paa N.-Siden af det gravede Løb mellem Bølgebryderne, fra *Bolivar Point* Fyrtaarn i S. 66° Ø., c. 2,8 Kml. 29° 20' 55" N. Br. 94° 42' 45" V. Lgd.

## CARL KRARUP,

Kjøbenhavn K.

### Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“, „J. P. Dillberg“,  
og „Falken“ i Farten

### Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellestationerne samt

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“

### Kjøbenhavn—Stockholm og Mellestationer.

Fra Aktiebolaget **Bofors & Gullspång** i Sverig leverer jeg paa Bestilling større og mindre Genstande i

### støbt Staal, saasom:

Skibsstævne, Skibsskruer, Rorrammer,	Stempler, Krumtappe Ambolte,	Tandhjul, Ankere, etc. etc.
--	------------------------------------	-----------------------------------

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smedeligt samt i Styrke og Sejghed fuldt jævnlørligt med det bedste smedede Staal af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Eft.

## Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og Pakninger til Skibsbrug.

Telefon 1346.

Firma i Kjøbenhavn:  
Raadhusstræde 4.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk.....		102 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	102 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Thingvalla.....	4	5	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Danmark.....		88	88 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Norden.....		115	115 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn.....		94	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Carl.....		55 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	56 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog.....		106	106 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Skjold.....	75 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		75 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Helsingørs Dampsk.....	38	39	39 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østersøen.....			70
Nordsøen.....			72 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Torm.....			86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Foren. Bugser-Selsk.....			87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dansk-russisk Dampsk.....			106
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk.....			—
5% — —.....			—
5% Thingvalla 1880.....			—
5% — 1894.....			—
5% Norden.....			—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats.....			—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uopsig. Stats.....		100	100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....		93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf.....		92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6 Ser.....		95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	96
4% — — 6.....		96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	97
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3.....		93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		149 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	150 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Privatbank.....		122 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	122 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank.....		127	127 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Handelsbank.....		123 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	125
Burm. & Wain.....		88	88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Helsingørs Jernsk.....		101	101 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Sukkerfabr.....		89 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	89 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier.....	109	109 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	109

**Vekaelkurser.**

	åvsta Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	89.00	88.80
London.....	18.11	18.08
Paris.....	72.00	—
Amsterdam.....	150.25	—

**Notering paa Berlins Børs d. 9. Novbr. 1897.**

Russiske Noter.....	217.40
4% Russiske Consols.....	—
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % — Boden Kredit.....	105.25
6% Mexikanske.....	95.25
5% Rumænske Stats.....	101.60
4% — — 1890.....	92.10

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 8,000, „Thingvalla“ 14,000, „Skjold“ 18,000, „Danmark“ 14,000, „Norden“ 6,000, „København“ 2,000, „Carl“ 28,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Udkommet er og at erholde i Bogladerne gennem Hr. Universitetsboghandler G a d, Kjøbenhavn:

Bergs Ordbog for Skibsredere, Skibsførere og Styrmand, o.narbejdet af kgl. Fuldm. Conradi og Advokat Winge, 7de forøgede Oplag, Pris indb. Kr. 9.50.

H. Joh. Dyrings Forlag, Porsgrund.

# Holm & Collerup,

## Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.  
forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.  
**Jærnskibs- og Maskinreparationer**  
udføres solidt, hurtigt og billigt.

## Hud- og Kønssygdomme.

Læge Gantzel. Vesterbrogade 32. Ejendommen Figaro.

### P. A. Freilev,

Ølftapningsanstalt,  
St. Kongensgade 101, Kjøbenhavn K,  
prisbeholdet Nakskov, Slagelse  
og senest Malmø 1896  
for god Aftapning,  
anbefaler Gl. Carlsberg Lagerøl, Pils-  
nerøl, Porter samt alle øvrige Øl-  
sorter. — Telefon 279.

Anti-magnetiske  
Ankergangs  
Lomme-Uhre  
fra 20 Kr.

Halv-Chronometere  
fra 50 Kr.

Marinekikkerter og  
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

**Palle Sørensen,**  
6, Sølvtorvet 6.

## DANCHELLS FABRIKER. LINOLEUM. VOXDUG.



Anker-Mærke

Eneudsalg i Danmark for  
**DELMEHORSTER  
LINOLEUMFABRIK.**  
Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:  
Pilestræde 13 Matthæusg. 5.  
Telefon 545. Telefon 2680.  
Kjøbenhavn.

## E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: H U S T E D.

### Skræderetablissement,

— 9, Rosenborggade 9, —  
anbefaler Uniformer for Sejlskibs-  
og Dampskibs-Marinen.  
P. JENSEN, Skrædermester.

**Læge H. C. Lund,**  
Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg.  
gennem Porten. Tr. 10-11, 7-8  
Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

## DENTIN

er en Tand-  
plombe;  
nogle faa  
Draaber i  
den hule  
Tand hin-

drer Luftens Adgang og stiller  
derved de heftigste

**Tandsmærter.**

9, Kronprinsensgades nye  
Materialhandel.  
CHR. V. MENDE, cand. pharm.

## HAVANNA- CIGARER.

Vilh. Sunnert  
11  
BREDGADE 11.

Sølvmedaille Stockholm 1897.



for gode Kompasser.

**Metalspejlapparater,  
Havnefyrr & Lanterner.**

Fabrik:  
Læderstræde Nr. 9,  
Kjøbenhavn.  
Telefon Nr. 3681.

G. W. Frydenlund & Søn.

# Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparationer af Jærn- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder. Værftet har 2 Tørdokker for Skibe af resp: 340 og 380 engl. Fods Længder samt Patentophalingsbedding for Skibe af indtil 800 Tons Egenvægt.

**Agentur**  
for udenlandske  
Søassurance-  
Selskaber.

Søforsikringsselskabet  
**ØRESUND,**  
MALMØ,  
tegner Forsikringer ved  
**BERGH & OWEN,**  
Kjøbenhavn K.,  
Holmens Kanal 20.  
Telefon 97.  
Telegram-Adr. „Tonny“.

**W. M. R. SCHOU.**  
31. HAVNEGADE.  
KJØBENHAVN K.  
Telegramadresse: Rigstelefon:  
Willschou. Nr. 9876.  
GENERALAGENT for  
„POMERANIA“,  
Sec- und Fluss-Versicherungs  
Gesellschaft i Stettin.

**Bjerre & Rømer,**  
Skibsmæglere.  
Agenter for  
Kullens Enskilda Assurans-  
Förening.

**Café van Zandt,**  
St. Annæ Plads 6,  
Hjørnet af Strandstræde,  
Kjøbenhavn,  
anbefaler sin Restaurant fran-  
çais med alle Aarets  
Specialiteter.  
H. J. Pedersen.

**Dr. med. Goldschmidt,**  
Klinik for  
Hud- og Kønssygdomme.  
Hovedvagtsgade 8, 1. Sal.  
Kl. 12—1 og 7—8.

## Bekendtgørelse fra Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

### 22. Series

2den Trækning begynder **Onsdag** den 17de Novbr. 1897.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinstrække.		Hovedgevinstrække.		2. Præmiegevinstrække.	
1 Gevinst paa	600 Kr.	1 Gevinst paa	1200 Kr.	1 Gevinst paa	600 Kr.
1	460	1	900	1	450
1	300	1	600	1	300
2	150	3	300	3	160
30	100	30	200	30	100
65	60	65	100	55	50
68	25	68	50	88	25
100	10	100	20	100	10
1341	8	1341	10	1341	8

Desuden 225 Ekstragevinster à 10 Kr.

Ialt: 5,025 Gevinster,

I denne Trækning vil henholdsvis mindst 150 og 75 Nummere Rækkefølge faa Gevinst.

Lodsedler til Trækningen, sælges og fornyes overalt à 1 Kr. 50 Øre Stykket hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19, hvor Planen paa Forlangende udleveres gratis.

## LANDMANDSBANKEN

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

**Ny Carlsberg Øl.**  
Bryggeriets Aftapning.  
Produktets naturlige Holdbarhed gør det særligt egnet til Forsendelse.  
Kontor: Pileallé 5.  
Depôt: Toldbodgade 14.

## Fanø praktiske Sømændsskole.

Saavel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid. Nærmere Oplysninger ved

**P. H. Clausen,**  
Nordby, Fanø.

## O. Larsen,

Kunsthvæverer & Illuminator,  
Istedgade 72.  
Kjøbenhavn V,  
anbefaler sig med Skibs-Signal,  
Lys, Raketter og Kanonslag,  
Festfyrværkerier og  
Illuminationer.

## Mahogni, Nøddetræ, Teaktræ, Whitewood

samt andre fremmede saa vel som danske TRÆSORTER forefindes i stort Udvalg i tørre Varer.  
**M. H. Krause,**  
Kjøbenhavn, Niels Ebbesvej 6. V.  
Telefon 3205.

## Lange & Møllers

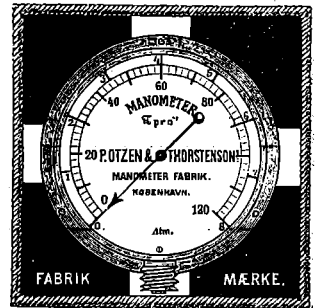
Bødkerværksted

## Kjøbenhavns Frihavn

anbefaler sig med alt i Udearbejde samt alt færdgt. Bødkerarbejde for Export  
Alt Arbejde udføres af solide og øvede Folk.

## P. Otzen & Thorstenson.

Manometre, Vacuummetre, Talemaskiner.  
Reparationer udføres.  
Solvmedaille Stockholm 1897.



Solvmedaille Stockholm 1897.  
Eneforhandler af Vulcaniseret Fiber til Pumpklapper etc.  
Lager af Materiel og elektriske Artikler.  
Gothersgade 24.

## Hotel Toldboden,

Toldbodvejen 40.  
anbefaler sin hyggelige Café & Restaurant samt sine ny monterede Værelser i et æret Publikums velvillige Erindring.  
Erbødigt  
**Daniel Rasmussen.**

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Epkølte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—8, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

### AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitline à 45 mm Bredde 25 Øre.  
De øvrige Sider — — — — — 20 —  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange  
20 % 30 % 50 %  
Mindre end 1/2 Side . . . . . 10 % 20 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Steder.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**  
I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 46.

Kjøbenhavn, Torsdag den 18. Novbr. 1897.

4. Aarg.

**INDHOLD:** Staten og Skibsførerne. — En svensk Højesteretsdom i en Kollisionssag. — Hanstholm Fyr. — Et Sammenstød ud for Dragør. — Fragtmarkedet. — Thingvalla. — Usunde Folkelukafer. — Spørgsmaal og Svar. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

**William Olsens Eftf.**  
PAPIRHANDEL.  
Holbergsgade 26. Telefon 327.  
Lager af  
**Konnossemønter**  
til  
Hull, Leith og Newcastle.

**Aut. Forhryingsagenter,**  
Kjøbenhavn.  
F. Jepsen, Nyhavn 23.  
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.  
A. C. Grell, Toldbodg. 16.

**AKTIESELSKABET**  
**DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI**  
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 Lødnings fra egne Savmøller i Bangkok.  
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.  
**TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.**

**S**om Repræsentant for forskellige 1ste Classes Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe, Varer** og **Frugt** til billige faste Præmier. **Subagenter** antages i forskellige Provinsbyer.

**Alfred Christensen,**  
Assurance-Afdeling,  
Amaliegade 24.

*Forlang altid*  
**Otto Mønstedts**  
**Margarine**

Specielt præpareret for Skibsbrug.  
**Holdbar**  
**Fortrinlig Kvalitet**  
**Smørfarvet**

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne ved Henvendelse til Fabriken

**SOUTHALL**  
near LONDON.

Flensborgs  
**Skibbygning Selskab**

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

Overretssagfører **J. WESTENGAARD,**  
Vestervoldgade 2, København V. Telefon 3424.

**M. Christiansen,**  
Rønne.  
Billigste og største Lager af alt til Skibsprovantering henhørende.  
Transit og Kreditoplagsvarer.

John Hintze

Den anerkendte  
**Originale Rahtjens Composition**  
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos  
**Martin Nisson.**  
Telefon 120. Nyhavn 53, København.

**Ludvig Lund.**  
Mekanisk og elektroteknisk Etablissement.  
Enerepræsentant  
for Elektrizitäts-Aktiengesellschaft  
**vorm. Schuckert & Co.**  
Autoriseret Installatør af elektriske Belysnings- og Kraftoverdragningsanlæg. Elektromotorer og Dynamoer. Elektriske Elevatorer, Hejseapparater og Ventilatorer. Galvanoplastiske Anlæg.  
St. Regnegade 26. København K. Telefon Nr. 991.

**J. H. Fechtenburg & Co.,**  
St. Thomas,  
anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Provantering henbørende.

**Norsk MARGARINE** fra **Aug. Pellerin fls & Co.** i Christiania faas hos D'Herrer Handlende og fra Agenturet

**Ladegaardsvej 13.**

# HAMBURG

## PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:

FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d</sup>.

eneste Fabrikant af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier

samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:

Alte Gröningerstrasse 12<sup>1</sup>.

Telegr.-Adr.: Dicotto. Telefon: 3999.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Kjøbenhavn. Nørrebrogade 18 A, 2. N.

## EMIL G. v. HÖVELING. HAMBURG.

(TELEGR.-ADR.: COMPOSI.)

### PATENTFARVE

for Skibsbunde og Jærkonstruktioner imod Rust og imod Bevoksning. Leve-  
rander til mange af de største Damp- og Sejlskibsrederier, Ene-Leverandør  
til den kejserlige tyske Marine.

NB. For Træskibsbunde særlig virksom Patentfarve imod Bevoksning og  
imod Orm, strygefærdig til umiddelbar Brug.

Agenter og Lagre i: Bergen, Bremerhavn, Elsfleth, Flensburg, Stettin, Rotter-  
dam, Antwerpen, Dünkirchen, Genua etc.

Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:

Kapt. CARL HAVE MANN, Kjøbenhavn, Amaliegade 31.

I England under Firma British Antifouling Composition and Paint  
Company Ld. 32 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik i Barking ved London.

Agenter og Lagre i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull,  
Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama,  
Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney,  
Mauritius etc.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

## A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

## RÖNSTRÖM & MALMQUIST

Skibsmæglere.

Speditører & Befragtningsagenter.

Malmö.

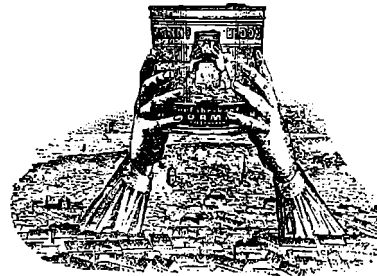
Telegrafadresse:  
Rönström, Malmö.

## Direkte Import en gros af amerikanske Træsorter.

Nød, Whitewood samt Eg ogsaa i spejlskaaren Vare,  
Mahogni i alle Dimensioner anbefales Forbrugere. Varerne  
ere prima og damptørrede og Priserne de billigste.

Telefon 3338.

EMIL HAMMELEV, Store Kongensgade 81, Bagb.



VARE-MÆRKE.

## A. FORMANN.

KJØBENHAVN K.

TELEFON 216.

Højeste Udmærkelse i Stockholm 1897.

Noget nyt og enestaaende!

!! Forsøg !!

## A. Formanns Blodbudding

(i hermetiske Daaser)

anbefales af de fleste Læger  
for sin store Næringsværdi.  
Den er mættende, nem at  
opvarme, billig, kan spises  
uden Tilsætning, og erstatter  
en fersk Middagsret.  
Den faas hos de fleste Skibs-  
provianterere i Danmark.

## EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1839.

Telegraphic address "SVITZER".

Agents for  
Great Britain.

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/Tyne.  
telegraphic address: "Jürgenson".

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill.  
telegraphic address: "Hobdell".

The company maintains stations at the following  
ports, where a salvage boat will be stationed, always  
ready to leave at short notice.

COPENHAGEN	.....	"SVITZER".
KASTRUP	.....	"HØYER".
ELSINORE	.....	"SWITZERGOTTLIEB".
KORSØR	.....	"JØRGENSEN".
ALBUEN (LAALAND)	.....	"GUNNERSEN".
FREDERIKSHAVN	.....	"SVITZERLUND".
GOTHENBURG (SWEDEN)	.....	"ELFVÆRSON".
GREIFSWALD (GERMANY)	.....	"SPRUTH".

The company's boat "Em. Z. Svitzer" — in conjunc-  
tion with the boats belonging to the Northern Salvage  
Company of Hamburg, vis s/s "Berthilde", s/s "Berger  
Wilhelm" and s/s "Neva" — operates in the Mediter-  
ranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea &  
Red-sea).

## Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

## NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde.

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

## Staten og Skibsførerne.

Det maa erkendes, at Skibsførernes Organisationer have optraadt resolut og energisk i den Situation, der skabtes ved, at det Østasiatiske Kompagni besluttede at udelukke Skibsførerne ved Besættelsen af Posterne som Førere af dets Skibe. De Momenter, paa hvilke de, i hvert Fald i første Række, have lagt Hovedvægten, have været de Hensyn, det ny Rederi skylder Skibsfører- og Styrmandsstanden, og vi have ogsaa i de Artikler her i Bladet, i hvilke vi have behandlet Sagen, fornemmelig betragtet den fra dette Synspunkt. Vi tro det imidlertid rigtigt at fremdrage en Side af denne Sag, som ikke ganske bør lades upaaagtet. Det er Statens Interesse i den og dens Ansvar for de Afgørelser, den træffer.

Staten er selvfølgelig interesseret i Bevarelsen af en dygtig Skibsførerstand. Dette er umiddelbart indlysende, men det viser sig desuden derigennem, at Staten støtter dygtige Navigatørers Uddannelse ved Bidrag til Navigationsskolerne og ved at den fører en omhyggelig Kontrol med disses Virksomhed og de Resultater, de opnaa. Men naar Staten altsaa selv erkender det som sin Opgave at sikre Landet en dygtig, vel uddannet Navigatørstand, saa maa denne Stand ogsaa kunne vente, at Staten, saa vidt den formaar det, beskytter Standen mod Overgreb, og at den ikke paa nogen Vis medvirker

til at paaføre den en Konkurrence, som vil skade den føleligt i social og økonomisk Henseende. Staten maa her gribe ind med sin Myndighed, naar den kan gøre det med Virkning, og enhver Tanke om, at den skulde beskytte sine egne Embedsmænd paa andres Bekostning bør paa Forhaand være udelukket.

Medens der saaledes ingen Tvivl kan være om Statens Pligt i denne Henseende, og skønt der ikke heller er nogen Grund til at tvivle om, at den fuldt ud erkender denne Pligt, kan det jo vel tænkes, at andre Hensyn i Øjeblikket kunne træde saa stærkt i Forgrunden, at det, som vi her have fremdraget, bliver sat til Side, uden at man egentlig har villet det og nærmest fordi man ikke har tænkt paa det. Det er derfor sikkert rigtigt at fremdrage ogsaa dette Hensyn i disse Dages Diskussion om Skibsførernes Stilling. Vi ere forvissede om, at naar de Statsautoriteter, hvis Medvirkning er nødvendig for at gennemføre den af Sømandsstanden bekæmpede Løsning af Spørgsmaalet om Skibsførerposternes Besættelse i det Østasiatiske Kompagni, gøres opmærksom paa de Hensyn, de skyldte den danske Navigatørstand, saa ville disse Hensyn ikke blive skubbede til Side.

W.

## En svensk Højesteretsdom i en Kollisionssag.

Under denne Overskrift refererede vi i dette Blads Nr. 40 for den 7. Oktober en Dom, som den svenske Højesteret har afsagt i en Kollisionssag, foranlediget ved et Sammenstød i Kattegat mellem Skonnertbrig „Haabet“ af Svendborg og svensk Skonnert „Ture“. Vi knyttede til denne Dom nogle Bemærkninger, i hvilke vi skarpt angreb det Resultat, de svenske Domstole vare komne til. Denne Sag har derefter været Genstand for Omtale i en Række svenske Blade, i hvilke man har gengivet vore Udtalelser om den og foreholdt os, at vi have rettet et uretfærdigt og unødigt stærkt Angreb paa de svenske Domstole.

Det vilde næppe være til nogen Nytte, om vi i denne Anledning optog en Diskussion med de ærede svenske Blade om hvem, der var Skyld i det ulykkelige Sammenstød. De Argumenter, der støtte vor Opfattelse, ere i hvert Fald, ogsaa fra svensk Side, under Sagen fremkomne i saa rigelig Mængde, at det kun vilde være Gentagelser, om vi nu atter anførte dem. Hvad vi ønske at udtale nu, er for det første en Beklagelse over, at Sagen ganske vist, da vi skrev om den, ikke for os forelaa fuldstændig oplyst. En Indsender i „Göteborgs Handels- och Sjöfarts-Tidning“ gør opmærksom paa, at der ved Sagens Behandling ved Underretten i Helsingborg forelaa et Indlæg fra tre Søkyndige i Favør af det svenske Skib, et Indlæg, som vi ikke have omtalt eller taget noget Hensyn til i vort Referat eller i vore Udtalelser. Det er selvfølgelig Mangel paa Kendskab til dette Indlæg, der er Aarsag til, at vi ikke have omtalt det. Den hele Sag var sendt os af det implicerede danske Rederi, og vi kunne oplyse, at ikke heller Rederiet før nu har været vidende om, at et saadant Indlæg var afgivet. Vi ere altsaa for saa vidt sagesløse, men selvfølgelig maa vi

beklage, at vi ikke vare kendte med Sagen i sin Helhed. Vi have nu fra Helsingborg forskaffet os dette Indlæg, og vi skulle, efter at have gennemlæst det, udtale, at vi ikke kunne se, at det i nogen Maade afkræfter de øvrige svenske Sagkyndiges, navnlig Kommandør Eckløfs, Paavisning af, at det danske Skib nøjagtig har overholdt, hvad Søvejsreglerne paabød det. Overfor den ærede Indsender skulle vi fremdeles minde om, at vi ikke, som han paastaar, have udtalt, at der intet Hensyn bør tages til den svenske Besætnings Udsagn. Men hvad vi have fremhævet som i hvert Fald os uforstaaeligt er, at Dommen udelukkende baseres paa den svenske Rormands Forklaring om, at „Ture“ faldt 5 Streger af, skønt to søkyndige Mænd hævdede, at den umulig kan være rigtig og stømmende med, hvad denne Rormand iøvrigt forklarede. Det synes os ikke, at der heri ligger nogen Fordring om, at kun den danske Besætnings Vidnesbyrd skulle anses for sande, men kun en Protest mod, at der ikke ses at være taget nogetsomhelst Hensyn til dem.

Vi skyldte endnu at oplyse, at en af de svenske Højesteretsdommere, Hr. A. Herslow, afgav et dissentierende Votum i Sagen. Efter i dette kortelig at have gjort Rede for de nærmere Omstændigheder ved Sammenstødet og fremhævet, at det ifølge Søvejsreglerne var „Tures“ Pligt at holde af for „Haabet“, hedder det, at „Haabet“ i Overensstemmelse med Søvejsreglernes § 22 hele Tiden har holdt sin Kurs, naar undtages, at dets Fører kort før Sammenstødet, da „Ture“ uafbrudt viste grønt Lys mod „Haabets“ røde, gav Ordre til at lægge Roret ned og luve, men umiddelbart derefter, inden Ordren var rigtig udført, lod støtte med Roret, fordi „Tures“ grønne Lanterne kom til Syne. Selv om denne „Haabets“ Manøvre (at luve) har indvirket paa

Skibets Kurs og Fart, hvilket ikke kan anses for bevist\*), kan den ikke\*) lægges Kaptajnen til Last, idet den ved „Tures“ Manøvrering fremkaldte Fare for Sammenstød, bedømt i Mørket, viste sig overhængende, og „Haabets“ Manøvre saaledes var i Overensstemmelse med Søvejsreglernes § 23. Da Kaptajnen paa „Ture“ ikke en Gang har kunnet paavise at have været forhindret i at holde af for „Haabet“ i rette Tid, anser den dissenterende Dommer ham for udelukkende\*) at have forvoldt Sammenstødet.

Vi skulle endnu kun overfor de svenske Blade bemærke, at det selvfølgelig ikke har været vor Hensigt at beskyldte de svenske Dommere for Mangel paa Vilje til at forstaa den Sag, de dømte i, og saafremt en saadan Opfattelse har kunnet uledes af vore Bemærkninger, erklære vi den for ganske fejlagtig; ogsaa for os staa de svenske Domstoles Anseelse som saa uomtvistet, at en saadan Beskyldning vilde savne ethvertsomhelst Grundlag. Men hvad vi have udtalt, og hvad vi fastholde, er dette, at det ikke i Dommen motiveres, hvorfor det danske Rederis Paastand og de tre svenske Sagkyndiges Indlæg forkastes; at udtrykke vor Forundring herover var vor Hensigt, naar vi sagde, at man ikke af, hvad der forelaa offentligt, kunde se de svenske Dommere gode Vilje, uden at vi dermed i mindste Maade vilde drage dennes Tilstedeværelse i Tvivl. Ligesom vi absolut ikke kunne tænke os, at denne Sag kunde have faaet et Udfald som det foreliggende, om den var bleven behandlet af en Ret, i hvilken den maritime Sagkundskab var repræsenteret, saaledes er det os en Tilfredsstillelse at gengive de Ord, hvormed „Gøteborgs Handels- og Sjøfartstidning“ slutter sin Omtale af Sagen:

„Paa et Punkt give vi „Dansk Søfartstidende“ Ret, nemlig med Hensyn til den mangelfulde Motivering, der ofte forekommer i svenske Domme, ligesom Højesteret ikke indlader sig paa nogen som helst Motivering. Mange Domme, særlig Højesteretsdomme, vilde vække mindre Forbauselse og være mere lærerige for Underretterne og for Almenheden, om de i Almindelighed ledsagedes af saadan Motivering.“

## Hanstholm Fyr.

Vi have modtaget følgende:

Hr. Redaktør! Jeg har fundet mig foranlediget til at tilstille Dem efterfølgende Beretning, som De muligvis vil lade indrykke i „Dansk Søfartstidende“, da den, synes jeg, ikke er uden Interesse for Navigerende.

Dampskibet „Uranienborg“ af Kjøbenhavn, Kapt. P. V. Olsen, forlod Grangemouth d. 2. Oktbr. med en Ladning Kul, bestemt for Kjøbenhavn. Mandag Morgen Kl. 3 skulde Skibet efter Bestikket staa c. 78 Kml. V. N. V. af Hanstholmen, da pludselig de af Sømanden saa godt kendte Lysskær fra Hanstholmens Fyr viste sig i N. O. t. O. Loddet var blevet kastet Kl. 2, og Dybde og Bundart stemte overens med Bestikket. Loddet blev straks kastet igen, men da der stadig havde dybt Vand, over 40 Fv., vedbleves der med at styre samme Kurs som forhen, misv. Øst, medens Loddet jævnlige blev kastet. Blinkene vedbleve at vise sig regelmæssigt, 3 Blink hvert 10de Sekund, snart skarpe og tydelige, snart ganske svage, til Klokken lidt over 4. Efter at 2den Styrmand havde overtaget Vagten Kl. 4, viste de sig nogle Gange ganske svagt i N. O., hvorpaa de helt forsvandt. Der var kun den Forskel at bemærke, at medens Blinkene, naar man ser dem i den rigtige Retning paa lang Afstand, i Reglen beskrive en Halvcirkelbue over Fyret fra venstre til højre, saa beskrev de denne Gang kun en Bue paa c. 40° fra højre ned mod Horisonten. Næste Middag pejledes Hanstholmens Fyr-

taarn i misv. Syd, 16 Kmls. Afstand, og det viste sig da, at Bestikket havde været rigtigt, og Fyret i Virkeligheden havde været i misv. O. S. O. i en Afstand af 78 Kml. fra Skibet, den Gang Lysskærene fra samme viste sig i N. O. Muligheden af en Forveksling med et andet Fyr var udelukket. Luften var meget klar med enkelte Byger hist og her, og navnlig paa det Sted, hvor Skærene viste sig, stod en tæt, sort Byge dybt i Horisonten.

Efter min Mening maa her foreligge en Slags „Fata Morgana“, og jeg har fundet det rigtigst at lade det blive bekendtgjort, da man jo efter dette at dømme kan vente at faa Hanstholmens Fyr at se i alle mulige Retninger, hvor det i Virkeligheden ikke er.

Ærbødigst

N. Pedersen,

Styrmand i „Uranienborg“.

## Et Sammenstød ud for Dragør.

Vi have modtaget følgende:

Undertegnede Skipper H. M. Koføed af Allinge, førende Skonnert „Elise“, hjemmehørende sammesteds, afsejlede fra Kjøbenhavn Torsdag d. 4. d. M., Eftermiddag mellem 3 og 4, syd efter og var ved Syvtiden ud for Dragør Havn i Østsiden af Farvandet, sejlede bidevind sydefter, Vinden Sydost til Øst.

Jeg mødte her en større 3-mastet Skonnert med Ræer paa Fortoppen, tømmerladet, nordgaaende, som observeredes c. 10 Minutter før det paafølgende Sammenstød. Efter Reglerne holdt jeg støt min Kurs, medens Skonnerten snart viste rødt, snart grønt Lys.

I en Afstand af 2 à 3 Skibslængder drejede han styrbord over, c. 3 Streger i Læ, og viste rødt, hvorved Sammenstød blev uundgaaeligt, uagtet jeg straks lagde Roret haardt bagbord.

Ved Sammenstødet løb jeg Sprydet ind over hans Skanseklædning agter over paa Bagbordsside, hvorved min Stævn knustes, Sprydet gik over Bord, alt løbende og staaende Gods paa Forskibet revs i Stykker, Jageren itureves, og Foretopstang gik tværsover, Ankeret revs los og gik tilbunds, ligesom anden Skade ovenbords foraarsagedes.

Hvad Skade han tog, ved jeg ikke, da han uden at standse eller bryde sig om mig straks hurtigst muligt fortsatte sin Sejlads nord efter.

Jeg maatte selvfølgelig gaa tilbage til Kastrup Knæ og ankre op for Natten og fik Dagen efter, ved Hjælp af et her hjemmehørende Skibs Mandskab, foreløbig Skibet saa meget i Stand, at jeg kunde fortsætte Rejsen hjem.

Den herværende Søassurance har paalagt mig at forskaffe mulige Oplysninger om det paagældende Fartøj, og tillader jeg mig i denne Anledning at henvende mig til den ærede Redaktion med ærbødig Anmodning om at være mig behjælpelig hermed.

At dette Fartøj ogsaa har taget nogen Skade er utvivlsomt, og kunde dette muligt lede til Opdagelse.

Paa Grund af Blæsten og Braget af Sammenstødet var det ikke muligt at blive klog paa, hvad Landsmand han var.

Allinge, d. 11. Novb. 1897.

Ærbødigst

Hans M. Koføed.

Vi have gjerne optaget ovenstaaende, for mulig at give Læsere af Bladet Lejlighed til at fremkomme med Oplysninger i den omskrevne Sag, som vi selvfølgelig ikke selv kunne give. Saafremt vi modtage saadanne, skulle vi straks besørge dem sendte til den ærede Indsender.

\*) Udhævet af os. Red.



## Fragtmarkedet.

Østersøen har mistet sin Hovedplads, idet Petersborg snart gaar i Vinterkvarter for i Aar; endnu medens disse Linier skrives har, vi ganske vist ikke noget officielt Telegram, der melder den ligesaa officielle Lukning, men Isgangen paa Nevaen er begyndt, og der synes Fare for at flere Skibe vil blive indfangede deroppe og først slupne løs, naar Foraaret kommer. Naar vi derfor i Dag for sidste Gang for en længere Periode omtaler Petersborg, skulle vi til Afsked blot i faa Ord udtale, at Fragterne deroppe fra over hele Saisonen og sete under et have været lønnende og over et Middelaar; der var lige i Begyndelsen en vis Slaphed og 1/1½ London accepteredes, andre Havne i sædvanligt Forhold; men senere steg Raterne for Korn og navnlig voksede Træfragterne fra Kronstadt usædvanlig højt, vi tør vel sige 30 pCt. ud over sidste Aar, og de have holdt sig til det sidste. Vi kunne da til Slut bringe Petersborg en venlig Afskedshilsen for denne Gang samtidig med, at vi haabe paa et „Vel mødt“ paany. Riga og Libau ere matte, fra sidste Havn noteres 10½ pence Rotterdam; Delladning af Stykgods og for enkelte Baades Vedkommende nogle Emigranter kan bringe Fragtresultatet lidt i Vejret, men Totalindtrykket bliver tarveligt. Træmarkedet omtales ikke længere. Kulmarkedet er omtrent uforandret, en Smule svagere til Danmark, grundet paa for rigelig Udbydning af Tonnage, men saalænge man for større Baade f. Eks. kan erholde 5/3 à 5/6 fra Firth of Forth til Kjøbenhavn har man ikke Lov til at klage. For December Afastning synes Tonen lidt mattere. Forøvrigt noterer vi Methil Aalborg 5/6 à 5/9, Korsør samme Rate, Dansk Havn 14 Fod 6/ à 6/3, Kiel 6/, Flensborg 6/, Wismar 6/3, Rostock 6/6, Libau 5/6 à 5/7½, Riga 5/3 à 5/6, Helsingfors 6/6 à 6/9. Kulfragterne til Middelhavet ere meget faste og synes endog at stige med hver Dag. Vi noterer: Tyne eller Blyth Alexandria 8/3, Genua 8/ à 8/3, Savona 8/3, Civita Vecchia 8/9 à 8/10½, Neapel 8/ à 8/3, Marseille 8/6, Palermo 8/6, Venedig 9/9, Triest 9/6; fra Methil til Genua betales 8/3, Leith Venedig eller Triest 9/. Sortehavet synes noget fastere og talrige Befragtninger have fundet Sted; vi tror, at Raterne vil stige yderligere for prompte Baade; den stærke Kulde i Azoff vil gøre mange Redere betænkelige, og Havne som Nicolaieff ere nemt udsatte for Ishindringer, naar Isen først rykker frem. Dette skulde da komme de Baade til Gode, som allerede ere i nærliggende Farvande under Losning. De sidste Dages Befragtninger ere Nicolaieff 2800 prompt 11/6 N. C, Nicolaieff L. H. A. R. 3500 Tons 11/6 Komplettering Odessa, Sevastopol eller Theodosia 10/6, 6 pence ekstra Hamburg. Odessa L. H. A. R. 3500 Tons 10/6. Fremdeles: Donau 2600 Tons 13/ N. C., Donau, Antwerpen eller Rotterdam 13/, Hamburg 13/6, Kustendjie 11000 qrs. 11/3 N. C., 11/9 Hamburg, Kustendjie og Sulina Antwerpen 4000 Tons prompt 11/3. Fra Middelhavet noterer vi Alexandria Hull eller London 1/9 pr. quarter Korn. Fremdeles er sluttet Alexandria U. K. 11/ f. o., direkte 10/, Smyrna E. C. U. K. 2500 Tons 11/ Huelva Rotterdam 1800 Tons 9/9 free despatch, Sevilla Glasgow 2200 Tons prompt 6/9 Option Troon, Ayr eller Ardrossan 6/6. Fra Spanien til U. K. er sluttet 782 N. R. Lump Sum £ 900; 1023 Tons N. R. £ 1000 Fra Benisaf til Rotterdam eller Amsterdam 2,700 Tons 8/6. Sicilien (4 Havne) til London „river“ — Stykgods 2000 Tons £ 800, Bona og Oran til Themsen 7/ à 7/6 pr. Ton d. w., Bona Glasgow 500 Tons Phosphate etc. 7/6 à 8/ d. w. Bona Tyne 3000 Tons Phosphate 5/6 December Lastning. Esparto Fragterne ere uforandrede; der noteres Almeria til Granton 16/, Oran Granton eller Aberdeen 14/.

Herefter vende vi os mod Amerika, der stadig uden mindste Vaklen har holdt alle sine Løfter, ja endog

er gaaet over Forventningerne. En rivende Forretning har fundet Sted, og dette Verdensmarked er uforandret alle Rederiers Trøst, — NB. de Rederier, der har indset i rette Tid, at vore hjemlige Ruter ikke vare tilstrækkelige (thi mere og mere bliver vel Trafikken her hjemme monopoliseret paa de store Dampskibsselskabers Rutebaade), — men som have forstaaet at stampe frem en ny og stor Tonnage for Atlanterhavsfarten, og denne Tonnage kommer nu til at høste Frugten fra det faste og som det synes urokkelige amerikanske Marked. Der har fra Spekulanternes Side været rettet Stormløb derimod, en enkelt er maaske falden og har accepteret faa Pence under gangbare Rater, men intet har nyttet i selve Hovedmarkedet, og Rederierne have hidtil haft Overtaget. De vil beholde det — naar blot alt fortsættes som hidtil, med Befragtning Rejse efter Rejse. Vi noterer: Northern range C. f. O. 16000 qrs., 10 pCt., Januar Lastning 3/6, Option 3/7½ en, 3/9 to danske Havne, eller Stettin 4/1½. Baltimore eller Philadelphia C. f. O. eller Danmark 3/9 December Lastning, New York C. f. O. 8000 quarters prompt 4/, New York 13000 quarters 4/ November. Northern range Bayonne mindre Baad 4/3. Fra Galveston noteres Liverpool, Havre eller Bremen 42/6 Bomuld, Savannah Liverpool 37/6, Bremen 38/ November December, Charleston Liverpool eller Bremen 37/6 November, 36/3 December. Fra Pensacola udbydes til Alexandria 120/ November December, 115/ Januar, Pensacola Antwerpen giver 115/. Fra Tampa sluttet til London 18/ Phosphate, Fernandina Elben giver 19/, Rotterdam 18/, Memel 20/6. Raterne ere holdte overalt.

Vort hjemlige Marked, der indrammes af Skagen og de os nærmest liggende tyske Østersøpladser, har i den sidste Tid været stille, som rimeligt er nu, hvor Vinteren staar for Døren og Skipperen paa den lille Skonnert eller Galease foretrækker at lægge Skuden op fremfor at døje Efteraarets og Kuldens mange Strabadser, og Befragtningerne fra Kjøbenhavn have været ringere end Ugen tilforn. Den uendelige Mais, der gennem Sommerens Løb er ekspederet støt og stærkt fra Kjøbenhavn til de mange forskellige Smaapladser, synes at stoppe op i sit Løb, og mange mindre Fartøjer har i den sidste Tid haft Besvær med at finde Udfragt herfra. Men nye Dampperlaster ventes og nye Befragtninger vil komme i Stand.

## Thingvalla.

I den forløbne Uge ere de Forhandlinger, der aabne en Mulighed, ja vel en Sandsynlighed for, at Dampskibsselskabet Thingvalla reddes fra Undergang og under delvis nye Former fortsætter sin Virksomhed, blevne afsluttede. Saafremt en snart forestaaende Generalforsamling giver den trufne Ordning sin Sanktion, vil Selskabet med alle sine Ejendele overgaa til et nyt Selskab af samme Navn for en Sum af 1,800,000 Kr., hvilken Sum tilvejebringes ved et 5 pCts. Partialobligationslaan paa 1,200,000 Kr., der amortiseres med 100,000 Kr. det første Aar og derefter stigende med 5,000 Kr. aarligt, samt en Aktiekapital paa 700,000 Kr. Til Driftskapital og til Selskabets Startning anslaaes 100,000 Kr. Privatbanken overtager Prioritetslaanet paa 1,200,000 Kr. Af de resterende 600,000 Kr. af Købesummen betaales Halvdelen med 300,000 Kr. i de nye Aktier; de øvrige 300,000 Kr. samt Driftskapitalen, 100,000 Kr., ere tegnede underhaanden.

Det ny Selskab er dannet af d'Hrr. Grosserer Ad. Carl, Johan Hansen af Firmaet C. K. Hansen, Ingeniør H. Burmeister, Konsul Henius og Overretssagfører Emil Levy. Firmaet C. K. Hansen bliver korresponderende Reder. Med Hensyn til Skibenes Førere og Mandskab sker ingen Forandringer.

Om det ny Selskabs Fremtidsplaner kan vel i Øjeblikket kun siges, at det vil søge at hævde den regelmæssige Linie Kjøbenhavn—New York for den danske Skibsfart og efterhaanden med bedre Materiel; i første Række er det Hensigten at afhænde det kostbare og u hensigtsmæssige Skib „Amerika“. Fra alle Sider, og ikke mindst fra Skibsfartens, vil man glæde sig over, at vor ældste oversøiske Linie bliver bevaret og haabe paa en god Fremtid for den.

### Usunde Folkelukafer.

Efter et Foredrag, holdt ved Sundhedskollegiets Møde i London, gengive vi nedenstaaende, og skønt de her fremkomne Udtalelser selvfølgelig omhandle engelske Tilstande, tvivle vi ikke om, at der gives Tilfælde, i hvilke de kan overføres paa danske Forhold, og hvor altsaa de anbefalede Forbedringer med Hensyn til Folkenes Opholdssteder ere paa rette Plads.

Nutidens Sejlskibe ere vidt forskellige fra Fortidens; Folkene opholdt sig den Gang i Lukafer, som Rederne maatte skamme sig over, og som vare belemrede med Ankerspil og Kæder, og hvor Vandet, der væltede ind af Klydsene, hver Gang Skibet satte i Søen, oversvømmede hele Dækket i Lukafet, hvorved dette egentlig gjordes uskikket til Opholdssted. Skønt der har fundet en Forandring til det bedre Sted, og Dækshuse med Lys og Ventilation har afløst de tidligere elendige, slet ventilerede Lukafer, eksisterer der dog endnu nogle af disse. Navnlig i Kystfarten har Besætningerne lidt under snavsede, elendige Opholdssteder, som dog i de fleste Tilfælde ere blevne forbedrede, naar Rederne og Skibsførerne ere blevne gjorte opmærksomme derpaa.

De Skibe, som endnu have Lukaf under Dækket, trænge især til Forbedringer, da de for det meste ere daarligt oplyste, Nedgangen slet, Lampen osende, og Mangel paa Afløb for Vandet bevirker, at det bliver staaende under Køjerner. Lukaf'er paa det øverste Dæk ere at foretrække.

Som Forbedringer ønskes indført, at det lovbeftalede Kubikrum — 72 Fod — gøres større; Køjerner anbringes en Fod eller mere fra Skibssiden; alt Jærn beklædes for at forhindre Sved; der bør findes Trædæk i Lukafet af mindst 2½ Tommes Tykkelse; støder Klosettet op til Lukafet, skal det adskilles fra dette ved dobbelte Skodder og ventileres tilstrækkeligt; der skal sørges for Vaske- og Badeindretninger til Mandskabet; Lukafet skal helst males lyst for derved at faa et livligere Udseende.

Den staaende Regel i de større Linjers Skibe, at inspicere Folkenes Opholdssteder, burde være tvungen i alle Skibe, hvorved meget vilde vindes i Retning af Orden. I ethvert Skib bør findes et Lukaf, som, isoleret fra Folkelukafet, kan bruges i Sygdomstilfælde, for derved at fjerne den Syge fra den øvrige Besætning, hvilket i høj Grad vilde forhindre Udbredelsen af smitsomme Sygdomme

Til Slut foreslog en Inspektør ved Sundhedsvæsenet, at det bedste Middel til at forbedre de endnu eksisterende Mangler vilde opnaas ved at Lukafernes Indretning i Nybygninger underkastes Sundhedsvæsenets Approbation.

### Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Da der om Bord i mit Skib er forskellige Opfattelser om Udtydningen af Spisereglementet med Hensyn til, om Melspise kan inddrages eller ej, naar fersk Kød med Grøntsager gives, bedes De godhedsfuld i Deres ærede Tidende at besvare samme.

Sv.: Naar der gives et Maaltid fersk Kød med Grøntsager, kan der ikke gøres Fordring paa Melspise. Bestaar den ferske Ret derimod af preserveret Kød, kan Melspise ikke inddrages.

### Fra Sø og Land.

Opmærksomheden henledes paa omstaaende Bekendtgørelse fra Marineministeriet om Afholdelsen i den kommende Vinter af en Reserveløjtnantskole for Skippere og Styrmand.

Dampskibet „Nordvest“, tilhørende Dampskibsselskabet Norden, paa Rejse fra Skelefteå til Marseille, brækkede den 4. Oktober Skrueaksen ca. 70 Kml. Syd for Plymouth og blev af den engelske Dampner „Morna“, slæbt ind til sidst nævnte Plads. Ved de engelske Domstole er Bjærgningssummen i disse Dage bleven fastsat til 700 Lstrl.

Skibssalg. Skonnertbrig „Cathrine“ af Rudkjøbing, dr. 112 Tons, er i Gaar solgt til Grossererne Jørgensen og Hansen af Sønderborg for en Sum af 1250 Kr.

Fra Hr. Premierløjtnant i Marinen V. Garde have vi modtaget en Artikel om „Søofficerer som Førere af Handelsskibe“, der vil fremkomme i vort næste Nummer.

### Ugens Havarier.

Christine, Tankdpsk. af Aarhus, har paa Rejsen fra Philadelphia til Aarhus og Kjøbenhavn med Petroleum brækket Luftpumpen. Skibet ankom hertil den 12. og reparerer.

Peru, Barkskip af Gefle, paa Rejsen til Hjemstedet med Kul, strandede d. 14. ds. paa Skagens Rev. Mandskabet reddet. Skibet Vrag.

Agersøund, Dpsk. af Skjelskør, har d. 12. ds., for Udgaende fra Skjelskør til Horsens, været i Kollision med Fiskerikontrol dpsk. Falken. Begge Skibe fik Skade.

Riberhuus, Dpsk. af Kjøbenhavn, har udfør Brunsbützel Sluse været i Kollision med Dpsk. Gefle af Hamburg. Riberhuus fik nogen oven Bords Skade etc., som repareredes i Hamburg.

Nautik, Dpsk. af Esbjerg, er ankommet til Antwerpen efter en haard Rejse fra Archangel. Skibet har faaet nogen Skade paa Rig og Skanseklædning, og har mistet en Del af Dækslasten.

Roska, Skonnert af Svendborg, har d. 13. ds. udfør Sæby været i Kollision med Skonnerten Fremad af Marstal. Begge Skibe ere indkomne til Frederikshavn med betydelig oven Bords Skade.

Hilma Bismark, tysk Dpsk., er d. 13. ds. udfør Vinga blevet paasejlet af engelsk Dpsk. Horace, og er sunket. Besætningen er bjærget og landsat i Gøteborg. Hilma Bismark gik i regelmæssig Fart mellem Hamburg og de svenske Vestkysthyer.

• Sleipner, Dmpsk. af Gøteborg, fra Swansea til Hjemstedet med Kul og Zinkplader, strandede d. 13. ds. ved Thorsminde. Mandskabet reddet, Skibet Vrag.

Castor, Dmpsk. af Kbhvn., er d. 15. ds., paa Rejse fra St. Petersborg til Cette, grundstødt paa Digskaar i finske Golf. Assistance er rekvireret.

• De 8 Sødskende, Jagt af Nykjøbing p. M., er paa Rejsen til Fæggesund med Mursten strandet paa Erslev-Røn. Besætningen er bjærget. Skibet fuldt af Vand og bliver rimeligvis Vrag.

W. W. Lloyd, engl. Brig. ladet med Skifer grundstødte d. 12. ds. paa Lolland. Svitser assisterer.

Fylla, Skonnert af Marstal, I. H. Christensen, har grundstødt udenfor Kanalen Termonde, paa Rejsen fra Termonde til Aarhus. Assistance for 900 Frcs. Skibet tæt. Rejsen fortsat d. 13 ds.

Ansis, Pihlmand, Bark af Nystad, fra Caen til Kotka i Ballast, er d. 15. ds. strandet paa Skagens Nordstrand paa Grund af Storm og Snebyger. Besætningen 10 Mand reddedes med Redningsbaad; Skibet er Vrag.

Opmærksomheden henledes paa Bladets **Announce-Afdeling.**

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Alexandra, Rohde, afgik fra Helsingør 14. Novbr., bestemt til Newcastle og New Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Alger, 12. Novbr., bestemt til Lissabon. — Antwerpen, Holm, ankom til Reval, 15. Novbr., best. til Riga, Kbhvn. og Antwerpen. — Castor, Sørensen, afgik fra St. Petersburg 14. Novbr., bestemt til Cette. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Marseille 15. Novbr., bestemt til Genoa, Livorno, Neapel og Messina. — Dagmar, Gade, afgik fra Kbhvn. 13. Novbr., bestemt til Alicante. — Douro, Brabrand, ankom til Kbhvn. 14. Novbr., bestemt til Pernau og Hull. — Georgios I. Kihl, afgik fra Kbhvn. 17. Novbr., bestemt til Antwerpen. Piræus, Batoum, Novorossisk og Odessa. — I. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Lissabon 16. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Kiew, Rabe, ankom til Libau 14. Novbr., bestemt til Dunkerque. — Kursk, Staal, ankom til Riga 11. Novbr., best. til Bordeaux. — Leopold II, Kruse, afgik fra Gibraltar 11. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Louisiana, Jensen, afgik fra Cardiff 27. Oktbr., bestemt til New-Orleans. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Cardiff 12. Novbr., bestemt til Newport-News. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Denia 8. Novbr., bestemt til Malaga, Gibraltar, Cadiz, og Kbhvn. — Omsk, Rasmussen, ankom til Dunkerque 17. Novbr., best. til Antwerpen og Reval. — Tejo, Fenger, afgik fra Kbhvn. 11. Novr., bestemt til Oporto og Lissabon. — Tomske, Andersen, afgik fra La Rochelle 13. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Viking, Jørgensen, afgik fra Antwerpen 14. Novbr., best. til Kbhvn. og Reval. — Xenia, Ingerslev, afgik fra St. Petersburg 15. Novbr., bestemt til Rotterdam. — Kentucky, Caroc, afgik fra New-Orleans 5. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra St. Petersburg 13. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Constantin, Bloch, ankom til St. Petersburg 10. Novbr., bestemt til London.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Riga 15. Novbr., best. til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 16. Novbr., bestemt til Stettin. — Ceres, Corfitzon, ankom til London 15. Novbr., bestemt til Hamburg. — Charkow, Fischer, ankom til Libau 14. Novbr., bestemt til Hull. — Christian IX., Møllerup, ankom til Kbhvn. 15. Novbr., bestemt til London. — Christianssund, Bay Schuidt, ank. til Kbhvn. 14. Novbr., bestemt til Vestnorge. — Frederik, Wiberg, afgik fra Pillau 10. Novbr., bestemt til Hull. — Georg, Petersen, ankom til Kbhvn. 15. Novbr., bestemt til Libau. — Jolantha, Paaske, afgik fra Vejle 16. Novbr., bestemt til Hamburg. — Kasan, Thomsen, afgik fra London 14. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Laura, Christiansen, afg. fra Leith 14. Novbr., bestemt til Færøerne og Island. — Louise, Gøtsche, ankom til Pillau 16. Novbr., best. til Hull. — Minsk, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 12. Novbr., bestemt til Manchester. — Morsø, Frisenette, afgik fra Kbhvn. 15. Novbr., bestemt til Hamburg. — Moskov, Christensen, ank. til Riga 11. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, pass. Skagen vestg. 12. Novbr. bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Kbhvn. 14. Novbr., bestemt til Riga. — Perm, Christensen, pass. Hanstholm østg. 14. Novbr., bestemt til Libau. — Romny, Lind, afgik fra Kbhvn. 12. Novbr., best. til Hull. — Thyra, Ryder, ankom til Stettin 14. Novbr., best. til Manchester. — Valdemar, Sørensen, ankom til Kbhvn. 14. Novbr., best. til Antwerpen. — Vendsyssel, Clausson Kaas, afgik fra Antwerpen 14. Novbr., best. til Kbhvn. og Riga. — Vesta, Svensson, afgik fra Kbhvn. 16. Novbr., bestemt til Libau. — Maja, Jacobæus, ankom til Danzig 12. Novbr., best. til Kbhvn. — Ella, Eriksen, ankom til Kbhvn. 15. Novbr., bestemt til Danzig.

Ficaria, I. V. Fenger, afgik fra Kbhvn. 18. Novbr., bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Koføed, afgik fra Newcastle 16. Novbr., bestemt til Odense. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 17. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 17. Novbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, J. Borries, afg. fra Odense 18. Novbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 17. Novbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebælt, J. P. Bay, afgik fra Newcastle 16. Novbr., bestemt til Nakskov. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 16. Novbr., bestemt til Odense.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, afgik fra St. Petersburg 6. Novbr., ankom til Rotterdam 13. November. — Knud, Hansen, afgik fra Boness 3. Novbr., ankom til Libau 9. Novbr. — Svend, Holst, afgik fra Riga 5. Novbr., ankom til Ghent 12. November. — Erik, Th. Toite, afgik fra Kjøbenhavn 15. Novbr., bestemt til Riga. — Skjold, Schmidt, afgik fra Sunderland 11. November, ankom til Stettin 15. Novbr. — Ragnar, Hveysel, afgik fra Stettin 13. Novbr., ankom til Riga 15. November. — Danmark, Heintzelmann,

afgik fra Swansea 11. Novbr., bestemt til Stettin. — Volmer Riber, afgik fra Blyth 3. Novbr., ankom til Libau 9. Novbr. — Dan. Kraemer, afgik fra Swinemünde 9. November, ank. til Riga 11. Novbr. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Riga 3. Novbr., ankom til Rouen 10. November. — Harald, Risøe, afgik fra Riga 3. Novbr., ankom til Antwerpen 9. November.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Johan Siem, Løffler, afgik fra Sunderland 12. Novbr., ankom til Stettin 16. Novbr. — A. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Rotterdam 13. Novbr., ankom til Blyth 16. Novbr. — P. Andrejeff, Johnsen, afgik fra Rotterdam 11. Novbr., ankom til Newcastle 13. Novbr. — H. Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Kronstadt 9. Novbr., bestemt til London. — Russ, Jensen, afgik fra Kronstadt 15. Novbr., bestemt til Zaandam.

**Heimdal.** Anine, Møller, ankom til Sunderland 12. November. — Kamma, Jørgensen, ankom til Sunderland 13. November. — Martha, Knudsen, ankom til Sandvik 14. November.

**Urania.** Sirius, Jensen, ankom til Riga 10. Novbr. — Urania, Lund, ankom til Kjøge 12. Novbr. — Saturn, Hansen, ankom til Kbhvn. 15. Novbr.

**Nordsøen.** Rusland, Albrechtsen, ankom til Blyth 16. Novbr. — Holland, Jørgensen, ankom til Libau 15. Novbr.

**Vesterhavet.** Neptun, Jessen, ankom til Wasa 12. November. — Nerma, Degn, ankom til Methil 13. Novbr. — Nordsøen, Schmidt, afgik fra Sevilla 8. Novbr., ankom til Anwerpen 14. Novbr.

**Østersøen.** Yrsa, B. Larsen, afgik fra Kbhvn. 15. Novbr., bestemt til Hamburg. — Rita, A. P. Skov, afgik fra Stockholm 14. Novbr., ankom til Norrkøping 15. Novbr. — Patricia, C. Andersen, afgik fra Methil 9. Novbr., ankom til Aarhus 11. Novbr. — Cimbria, L. Storm-Hansen, afgik fra Odessa 6. Novbr., bestemt til Helsingfors.

**Union.** Olga, P. J. Jørgensen, afgik fra Nakskov 14. Novbr., ankom til Kbhvn. 15. Novbr. — Anglia, Edw. E. Erichsen, afgik fra Tyne 3. Novbr., ankom til Reval 9. Novbr. — Scotia, H. Nielsen, afgik fra Aarhus 9. Novbr., ankom til Riga 12. Novbr. — Frisia, N. N. Fisker, afg. fra Kotka 12. Novr., bestemt til Philippeville. — Gallia, N. L. Nielsen, afg. fra Riga 13. Novbr., bestemt til Dunkerque.

**Kjøbenhavn.** Jylland, H. Jensen, afgik fra Aarhus 16. Novbr., bestemt til Grangemouth. — Fyen, P. Hansen, afg. fra Libau 12. Novbr., bestemt til Rotterdam. — Hafnia, H. E. Neergaard, afgik fra Riga 5. Novbr., ankom til Rotterdam 10. Novbr. — Russia, A. Rasmussen, afgik fra Grangemouth 13. Novbr., ankom til Kbhvn. 16. Novbr. — Carl Hecksher, A. G. Starck, afgik fra Nordmaling 21. Oktbr., ankom til Marseille 13. Novbr. — Dania, C. Troensegaard, afgik fra Montreal 11. Novbr., bestemt til Leith. — Normannia, A. Rasmussen, afgik fra St. Petersburg 11. Novbr., bestemt til Rotterdam.

**Dannebrog.** Amalienborg, Schultz, afgik fra Ghent 15. Novbr., bestemt til Stockholm. — Christiansborg, Petersen, ankom til Blyth 15. November. — Frederiksborg, Kühl, ankom til København 9. Novbr. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Kjøbenhavn 15. November. — Rosenborg, Fischer, ankom til Blyth 13. November. — Uranienborg, Olsen, ankom til Rouen 10. Novbr. — Jomsborg, Schultz, ankom til Trangsund 8. November. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Honfleur 14. November, best. til Burntisland.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Schmidt, ank. til Stockholm 11. Novbr. — Jægersborg, Andersen, ankom Havre 14. Novbr. Tuborg, Hveysel, ankom til Gefle 7. November. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Brake 13. November. — Skodsborg, Jensen, ankom til Amsterdam 12. November.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, ankom til Methil 13. Novbr. — Agnete, Jensen, ankom til Libau 11. November. — Hermia, Sørensen, afgik fra Burntisland 11. November, ankom til Kiel 15. Novbr. — Alice, Kraemer, afgik fra Königsberg 8. Novbr., bestemt til Rouen. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Reval 12. Novbr. — Bornholm Petersen, afgik fra Kbhvn. 12. November, ankom til Königsberg 14. Novbr. — Ajax, Brøsen, ankom til Masnedsund 15. November. — Gøteborg, Madsen, afgik fra London 13. November, bestemt til Hull. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Odense 11. Novbr., ankom til Libau 13. November. — Nauta, Steen, afgik fra Karlskrona 11. November, ankom til Libau 12. November. — Rønne, Hintze, afgik fra Bergen 15. Novbr., ankom til Haugesund 16. November. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Libau 13. November, bestemt til Odense.

**Danmark.** Rolf, Hahn, ankom til Kjøbenhavn 16. November. — Thorvaldsen, Pii, ankom til London 12. Nov. — Absalon, Predbjørn, ankom til Swinemünde 15. Novbr. — Ansgar, Larsen, ankom til Grangemouth 15. Novbr. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Riga 10. Novbr. — Hamlet, Sommer, ankom til Rotterdam 11. November. — Helge, Matthiessen, ankom til Kjøbenhavn 12. November.

**Thingvalla.** Norge. Knudsen, afgik fra Kristianssand 4. November, bestemt til New-York — Hekla, Laub, afg. fra Kristianssand 11. November, bestemt til New-York. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra New-York 13. November, best. til Kbhvn. — Island, Skjødt, afgik fra Kristianssand 16. Novbr., bestemt til Kbhvn.

### Sejlskibe.

**Fanø. Nordby.** Sophie, Svarrer, ankom til Port Natal 6. Novbr. fra Rio Janeiro. — Elisabetha, Fischer, ankom til Maracaibo 8. Novbr. fra Hamburg. — Franz Schwalbe, Poulsen, ank. til Grangemuth 6. Novbr. fra St. Petersborg — Valparaiso. Lorentzen, sejlet fra Bahia 2. Oktbr. til Apalachicola. — Anna, Clausen, sejlet fra Hamburg 11. Nov. til Bahia. — Gladstone, Christiansen, ankom til Port Elisabeth 11. Novbr. fra Skutskjær. — Franz, Pedersen, befragtet 15. Juli at forblive paa Bismarks Øerne i 6 Maaned. — Laura, Kallesen, sejlet fra Cardiff 11. Novbr. til St. Cathrina. — Dorane, Rødgaard, ankom til London 12. Novbr. fra Cabaret (St. Domingo). — Serapis, Winther, ankom til Paranagua 12. Novbr. fra Antwerpen. — Mathilde, Strømberg, prajet 28. Oktbr. paa 3<sup>o</sup> S. Br. 31<sup>o</sup> V. Lgd. fra New-York til Central Amerika. — Nanna, Warrer, sejlet fra Monaco 16. Septbr. til Gorontala.

**Fanø. Sønderho.** Anna, Mortensen, ankom 11. Novbr. til Arendal fra London. — Marta, Nissen, afgik 7. Novbr. fra Cardiff til Rio Grande do Sul. — Anne Jensine, Petersen, er 28. Oktbr. prajet paa 8<sup>o</sup> N. Br. 27<sup>o</sup> V. Lgd.

**Svendborg.** Venus, Jensen, ankom til St. Wallery s. S. 9. November. — J. M. Nielsen, Nielsen, ankom til Kincardine 9. Novbr. — Union, Rasmussen, ankom til Eu 9. Nov. — Thetis, Hansen, ankom til Amsterdam 8. Novbr. — Estrup, Madsen, ankom til Leith Red 8. November. — Newsky, Nielsen, ankom til Harlingen 8. Novbr. — Marie, Nielsen, ankom til Boness 9. Novbr. — Diana, Fallentin, ankom til Little Hampton, 7. Novbr. — Dannebrog, Børgesen, ankom til Sunderland 10. November. — Vega, Rasmussen, ankom til Warkworth 10. November. — Christine, Rasmussen, ankom til London 11. November. — Doris, Hansen, ankom til Yarmouth 9. November. — Hans, Iversen, ankom til Kolding 11. Novbr. — Fides, Nielsen, ankom til Nykjøbing S. 11. Novbr. — Thomas, Wandel, ankom til London 11. November. — Phenix, Rasmussen, ankom til Libau 12. November. — Lilly, Rasmussen, ankom til Göteborg 11. November. — Insulaneren, Hansen, ankom til London 12. November. — Saga I, Hansen, ankom til Portsmouth 12. November. — Fædres Minde, Nielsen, ankom til Douarnez 12. November. — Anna Elisabeth, Karlén, ankom til Libau 11. November. — Kasper, Hansen, ankom til Kingslynn 12. November. — Elise Bay, Petersen, ankom til Leith 12. November. — Petrine, Jensen, ankom til Dundee 13. November. — Niord, Svennevig, ankom til Boston 16. November.

**Ærø.** Elna, Carlsen, er ankommet til Pillau. — Hil-dur, Schmidt, ankom 10. Novbr. til Pontrieus Onay. — Dronning Louise, Petersen, ankom 11. Novbr. til Langesund. — Elise Marie, Hermansen, ankom 11. Novbr. til Langesund (Norge). — Salvador, Fabricius, ankom 11. Nov. til Laurvig. — Ceres, Bager, ankom 11. Novbr. til Göteborg. — Forældres Minde, Lauritzen, er 10. Novbr. indkommet til Gibraltar med Tab af Bougspryd. — Marie, Christensen, ankom 12. Nov. til Antwerpen. — Henriette, Holm, indkom 12. Novbr. til Portland (Castletown) for Modvind paa Rejse fra Holmsund til L'Orient. — Norden, Kromann, ankom 13. Nov. til Morlaix (Frankrig). — Sylphe, Christensen, ankom 13. Novbr. til Leith og har sluttet Charlestown-Kolding 7 Lstr. — Johanne, Hansen, ankom 12. Novbr. til Leith. — Uffo, Grube, er ankommen til Swinemünde. — Sylfid, Kromann, ankom 13. Novbr. til Isigny (Frankrig). — Ydun, Andersen, ankom 9. Novbr. til Nykjøbing S. — H. C. Christensen, Boye, ankom 9. Novbr. paa Kjøbenhavns Red. — John, Pøfner, ankom 9. Novbr. til Kolding Kaas (Samsø). — Arken, Christensen, ankom 15. Novbr. til Buenos Ayres. — Lorenz, Levinsen, er ankommet til Bristol. — Agent Petersen, Frederiksen, ankom 12. Novbr. til Newport Mon fra Sanct Brioux. — Koncordia, Madsen ankom 12. Novbr. til Malme. — Stella, Rasmussen, ankom 12. Novbr. til Crottoy (Frankrig). — Kodan, Hansen, ankom 21. Oktbr. til Sanct Malo. — London, Godt, ankom 6. Novbr. til Christiania. — Johannes, Egeberg, ankom 6. Novbr. til Leith. — Preven, Schmidt, ankom 15. Novbr. til Sanct Heliers paa Jersey.

**Rønne.** Clara Marie, Kofoed, ankom til Kjøbenhavn 7. Novbr. — Nestved, Larsen, ankom til Rügenwalde 7. Novbr. — Castor, Klausen, ankom til Oscarshavn 10. Novbr. — Laurentine Emilie, Johnsen, ankom til Faxe 11. Novbr. — Hans Peter, Westh, ankom til Kalmar 11. Nov. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Kalmar 12. Novbr.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 10<sup>o</sup> Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere rutvisende.

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

**Forandring i „Signaler for Is, samt for Fyrskibes og Lystønders Fraværelse fra Station“.** De hidtil fra Signalhuset paa *Sprogø* givne Signaler gives ikke mere. Ved *Fakkebjerg Fyrtaarn, Langeland S.*, er der opført et Signalhus af samme Udseende som Signalhusene paa *Fornæs og Sejro*, hvortra der gives Signaler for Is, samt for Fyrskibes og Lystønders Fraværelse fra Station. Fra *Sprogø Fyrtaarn* gives om Dagen Signal for Is i *Store-Bælt*. Der finder en mindre Forandring Sted i Signalerne fra *Hammeren*.

Den 15de December 1897 træde Forandringerne i Kraft; ovennævnte Bekendtgørelse om „Signaler for Is osv.“ forandres saaledes:

Side 4. 5) *Fornæs, Sejro og Sprogø* rettes til *Fornæs, Sejro og Fakkebjerg*.

Tegningen af Huset paa *Sprogø* udgaar, og Tegningen af Huset ved *Fornæs og Sejro* gælder tillige for Huset ved *Fakkebjerg*.

Side 5. De forskellige Signaler under c udgaa, og i Stedet for indsættes følgende Signaler:

#### c) *Fakkebjerg*.

Huset, hvorfra Signalerne vises, ligger c. 70 Alen SØ. for Fyrtaarnet med den hvide Facade imod SØ.

Signalerne betyde:

1. Is i den N.-lige Indgang til *Store-Bælt*.
2. Is i *Store-Bælts* Vester-Rende.
3. Is i *Store-Bælts* Øster-Rende.
4. Is mellem *Gjedser* og *Dars*.
  - a. Fyrskibet „*Schultz's Grund*“ er ikke paa Station.
  - b. Fyrskibet „*Læsø-Rende*“ er ikke paa Station.
  - c. Lystønderne kunne ikke ventes at være paa Station.
  - d. Fyrskibet „*Gjedser-Reu*“ er ikke paa Station.

Side 6 tilføjes:

#### 6) *Sprogø*.

Om Dagen:

Signaler for Is henholdsvis i *Store-Bælts* Vester-Rende og i *Store-Bælts* Øster-Rende gives ved Hjælp af en Ballon, der hejses paa en vandret Stang paa Fyrtaarnets Galleri, henholdsvis paa V.- eller Ø.-Siden.

*Hammeren* gives 7) og Signal Nr. 1 rettes til:

1. Is ved *Stevns*.
- Der tilføjes et nyt Signal:
4. Is ved *Falsterbo*.

**Østersøen.** Den 9de November er Klokketønden uden for Indløbet til *Bøgestrøm* ombyttet med Vintersømærket.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverig. Trolleborg.** Til Vejledning for Postdamperen fra *Sassnitz* vil fra en Dampbaad, liggende uden for Indsejlsrenden til *Trelleborg*, i Tlykning med Dampfløite blive givet 3 lange Stød hver Minut indtil Postdamperens Signal høres; herefter vil der kun blive givet Svar paa Postdamperens Signaler, hver Gang med 3 lange Stød.

**Ahus.** Den 12te November om Aftenen tændes følgende Fyr og om Vejret tillader det, følgende Lystønder til Belysning af den ny Indtejlsrende til Ahus:

1. Det yderste Indsejlsfyr lyser med rødt, fast Lys og staar paa den N.-lige Havnemole paa det Sted, hvor denne skæres af Indsejlsrendens Midterlinje, omtrent 320 Alen fra Molens Yderende. Hvidmalet Jærnstillads. Spejlaparat. Flammens Højde: 29 Fod. Synsvidden: c. 6 Kml. 55<sup>o</sup> 55' 45" N. Br. 14<sup>o</sup> 19' 20" Ø. Lgd.
2. Det inderste Indsejlsfyr lyser med hvidt, fast Lys og staar paa Land i N. 84<sup>o</sup> V. fra det yderste Fyr, omtrent 955 Alens Afstand. Hvidmalet Jærnstillads med en trekantet, hvid Tavle paa Midten. Spejlaparat. Flammens Højde: 45 Fod. Synsvidden: 8 Kml. 55<sup>o</sup> 55' 47" N. Br. 14<sup>o</sup> 18' 44" Ø. Lgd.
3. En Lystønde, der viser uregelmæssigt vekslende hvidt og rødt Lys, er udlagt som Anduvningstønde for Indsejlsrenden. Flammens Højde: 6 Fod. Synsvidden: 4 Kml. 55<sup>o</sup> 55' 25" N. Br. 14<sup>o</sup> 24' 27" Ø. Lgd.
4. En Lystønde, der viser uregelmæssigt vekslende hvidt og grønt Lys, er udlagt c. 1 Kml. N. 84<sup>o</sup> V. fra Anduvningstønden. Flammens Højde: 6 Fod. Synsvidden: 3 Kml. 55<sup>o</sup> 55' 26" N. Br. 14<sup>o</sup> 22' 45" Ø. Lgd.
5. Til Vejledning inde i Havnen er anbragt to Lanterner i Nærheden af Slotsbakken, omtrent 320 Alen fra hinanden. Den yderste er grøn, den inderste rød.

For Indgaaende holdes Indsejlsfyrene nøjagtigt overet og Lystønderne tages begge om Bagbord. I Fyrlijen kunne Fartøjer af indtil 16 Fods Dybgaaende staa ind, men stor

Agtpaaigehed er nødvendig, da Renden enkelte Steder ikke er mere end 80 Alen bred.

**Gefle N.-lige Indløb.** *Trindelen* røde Spidstønde med Ballon er atter flyttet 55 Alen tilbage til sin tidligere Plads, da 16 Fods Grund er bortgravet. Dybden i Sejllobet ved *Trindelen* er nu overalt mindst 20 $\frac{1}{2}$  Fod med laveste Vandstand.

**Tyskland.** I den S.-lige Del af *Frisches Haff* foretages Vinterafmærkningen omtrent midt i November. Fyrene brænde indtil Is forhindrer Sejlads.

**Rügenwaldermünde. N.** En Pontonskydeskive er sunken og afmærket med en Tønde med rødt og gult vandret stribet Flag. Den frembyder ingen Hindring for Sejladsen. 54° 43' N. Br. 16° 6' Ø. Lgd.

**Stralsund.** *Mühlentief* vil blive afmærket med røde Spirtønder af mindste Slags og Prikker i ubestemt Antal. Denne Afmærkning er midlertidig og bliver kun foretaget for at have et sikkert Farvand, saafremt *Vierendehls-Løbet* skulde tilsende.

*I Gellen-Strom* er den sorte Tønde Nr. 7 forsynet med Ballon. Tønde Nr. 6 har ikke Ballon.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverig.** Det ydre Fyr ved *Carnagieska Bruken* i *Göteborg*, skal forandres til et Lynfyr, der vil vise Et-Lyn hver 5 Sekunder. Saalænge dette Arbejde varer, anvendes, i Stedet for det nuværende Fyr, en Fyrlampe, der viser et svagere, fast, hvidt Lys.

**Kattegat.** Fra *Vinga* vil indtil videre, indtil det ny Taage-signal-Apparat er færdigt, samtidig med Signalet fra den gamle Sirene, blive givet 2 Kanonskud, affyrede med kort Mellemrum hver 15de Minut.

**Norge. Kristiania Fjord. Sandviken.** Paa NØ-Siden af *Næsøen* er  $\frac{2}{3}$  Kbl. N for *Kreierskjer* funden en Klippegrund med 11 Fod Vand, der i Retningen Ø. og V. har en Udstrækning af c.  $\frac{1}{2}$  Kbl. 59° 52' 20" N. Br. 10° 33' 14" Ø. Lgd.

Paa SØ-Siden af *Næsøen* i *Vendelsunds* Bugt ligger en Klippegrund med 9 $\frac{1}{2}$  Fod Vand. 59° 51' 56" N. Br. 10° 32' 45" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Norge.** Den 15de November 1897 tændes følgende ny Fyrlamper, der vise Lys med Formærkelser:

*Angersholmen, Helgeland*, lyser fra N. 56° Ø., fri V. om *Tjuruhovedet*, gennem N. og V. til S. 25° V., fri udenom *Sleipnesødden*; rødt over *Hatboen* og *Hufadholmen* mellem N. 43° Ø. og N. 20° Ø.; forøvrigt er Lyset hvidt. Flammens Højde: 23 Fod. 66° 45' 45" N. Br. 13° 16' 10" Ø. Lgd.

*Rangundøen*, paa Ø-Siden, *Helgeland*, lyser fra N. 1° V., fri indenom *Gjærø*, gennem N. og Ø. til S.; rødt fra N. 9° Ø., fri V. om *Lamanaskerene*, til N. 26° Ø.; forøvrigt er Lyset hvidt. Flammens Højde: 33 Fod. 66° 34' 30" N. Br. 13° 6' 0" Ø. Lgd.

*Anklakken*, paa Toppen af V.-lige højeste *Anklakhaug, Helgeland*, lyser fra N. 19° Ø., fri Ø. om *Hestmandø*, gennem Ø. og S. til S. 48° V., fri indenom *Maavær*; rødt over *Belsø-bøen* og *Kibøen* mellem S. 38° V. og S. 41° V. samt mellem N. 60° Ø., fri N. om *Vikingen*. og S. 65° Ø., fri N. om *Smaaskærtarren* ved *Kvarø*; grønt fra S. 64° Ø., fri N. om *Smaaskærtarren*, gennem S. til S. 29° V., fri V. om *Dragskær*; forøvrigt er Lyset hvidt. Flammens Højde: 138 Fod. 66° 30' 35" N. Br. 12° 53' 20" Ø. Lgd.

*Bonetskær* ved indre *Kvarø, Stifjorden, Helgeland*, lyser fra N. 23° V., fri indenom *Selsøvær*, gennem N. og Ø. til S. 6° Ø., fri indenom *Klippenvaag*; rødt fra N. 6° V., fri udenom *Vikingen*, gennem Ø. til S. 27° Ø., fri udenom *Vadernerne* og *Brusø*; forøvrigt er Lyset hvidt. Flammens Højde: 20 Fod. 66° 29' 10" N. Br. 12° 59' 45" Ø. Lgd.

*Sørvær, Helgeland*, lyser fra S. 51° Ø., klods N. om *Knotianskær*, gennem Ø., N. V. og S. til S. 8° Ø., fri V. om *Lamø*; rødt fra S. 51° Ø. gennem Ø. til N. 63° Ø., fri N. om *Stormaasskær*; grønt mellem N. 58° Ø. og N. 54° Ø. over *Matskær*; rødt fra N. 1° Ø., fri Ø. om *Kjiskærerne* og Ø. om *Stormærta*, til N. 80° V., fri S. om *Kjønholmskær*; forøvrigt er Lyset hvidt. Flammens Højde: 66 Fod. 66° 26' 5" N. Br. 12° 46' 30" Ø. Lgd.

*Lurø* paa *Leiskær, Helgeland*, lyser:

a. N. over fra N. 54° Ø. gennem N. til N. 11° V., fri Ø. om *Betsøbøen*, rødt fra N. 51° Ø., fri S. om *Fladskjærgrund*, til N. 6° V., fri V. om *Svartskjærgrund*; forøvrigt er Lyset hvidt.

b. S. over mellem S. 17° V. og S. 58° V.; grønt fra S. 17° V. til S. 37° V., fri udenom *Lamøskjærene*; hvidt i Løbet mellem disse og *Langdraget*; rødt fra S. 43° V., fri inden om *Langdraget* til S. 58° V. *Åggeløsa* ligger i den hvide Sektor; ved at holde i dennes V.-Kant gaar man mellem *Åggeløsa* og Skjærene V. for denne. Flammens Højde: 22 Fod. 66° 24' 40" N. Br. 12° 48' 0" Ø. Lgd.

*Lille Mangvarden* lyser fra N. 20° Ø., fri udenom *Tellemanden*, gennem N. og V. til S. 6° V., fri V. om *Mangvarden*; rødt fra N. 13° Ø., fri Ø. om *Havnskjærene* ved *Relø*

gennem N. og V. til S. 19° V., fri Ø. om *Hongskjærene*; forøvrigt er Lyset hvidt. 66° 19' 50" N. Br. 12° 41' 0" Ø. Lgd.

*Engelsholmen*, ved *Dønnæsøens* N.-Pynt, lyser fra S. 17° Ø., gennem Ø. og N. til N. 56° V., over *Nordø* og *Udø*; rødt over *Udøboen* mellem N. 7° V. og N. 14° V., samt over *Lakten* med omliggende Holme mellem S. 19° Ø. og S. 66° Ø.; forøvrigt er Lyset hvidt. 66° 13' 20" N. Br. 12° 38' 0" Ø. Lgd.

*Fuglø*, paa *Ørnes* SØ-Pynt, *Salten*, lyser fra N. 40° Ø. fri inden om *Stabben* og *Langholmskjer*, gennem Ø. og S. til S. 57° V., fri inden om *Fugløvær*. Lyset er hvidt. Flammens Højde: 42 Fod. 67° 3' 20" N. Br. 13° 53' 25" Ø. Lgd.

*Finnset*, N. for *Kunna, Salten*, lyser fra N. 54° Ø., gennem N. og V. til S. 62° V.; rødt over *Fuglesangene, Støtkuven* og *Melagrund* mellem S. 8° V. og N. 81° V., samt fra N. 59° V., fri S. om *Fugløvær*, til N. 20° V.; forøvrigt er Lyset hvidt. Flammens Højde: 63 Fod. 66° 58' 40" N. Br. 13° 45' 40" Ø. Lgd.

Brændetiden for samtlige ovennævnte Fyrlamper er fra 15de August—30te April.

*Vennesøden, Skarnsund, Tronhjemsfjord*, lyser fra N. 43° V. fri N. om *Grundøren* og *Gjøplingø*, gennem N. og Ø. til S. 3° Ø.; rødt fra N. 36° Ø., fri V. om *Hosø*, til N. 72° Ø. ind paa *Inderøen*, samt fra S. 15° Ø., fri Ø. om *Kerringvignesset*, til S. 3° Ø., forøvrigt er Lyset hvidt. Flammens Højde: 22 Fod. 63° 52' 50" N. Br. 11° 3' 30" Ø. Lgd.

*Beitstadund, paa Sætervigpynten, Trondhjemsfjord*, lyser fra N. 15° V., til Land ved *Ronespynten*, gennem V. og S. til S. 53° Ø., fri S. om *Hammertangfluen*; rødt fra N. 55° V., fri N. om *Rambergholmen*, gennem V. til S. 31° V., fri Ø. om *Pynten* ved *Ytre Vada*; forøvrigt er Lyset hvidt. Flammens Højde: 23 Fod. 64° 1' 40" N. Br. 11° 14' 45" Ø. Lgd.

Brændetiden for sidstnævnte for Fyrlamper er fra 1ste August—15de Maj.

**Korsfjord. Sotørø.** I *Haakelsund* er funden en Klippegrund med 6 Fod Vand, c. 2 Kbl. NØ. for Vageren ved *Brigdefluen*. 60° 10' 44" N. Br. 5° 7' 32" Ø. Lgd.

**Tyskland. Elben.** Det 5 Kml. N.  $\frac{1}{4}$  Ø. fra Fyrskibet „*Elbe* Nr. 1“ sunkne Vrag med tilhørende Mast er forsvunden. Masten er senere funden 3 Kml. NNØ.  $\frac{1}{2}$  Ø. for *Westertill* Tønden.

*Bassenfleth* hvide, faste Fyr har Fyrapparat af 4de Orden og ikke af 6te. *Stadersand* hvide, faste Fyr lyser ikke over en Vinkel af 132°, men over 107° 10'; fra N. 16° Ø. til S. 56° 50' Ø. *Stadersand* hvide, hurtigblinkende Fyr lyser ikke som angivet kun over en Vinkel af 6° mellem Tønde H ved *Blützflether Sand* og den lige over for liggende sorte Tønde Nr. 6, men er synlig paa begge Sider af de nævnte Grænser.

*Scheelenkuhlen* gamle røde og grønne Fyr er slukket og et nyt Fyr tændt paa en ny optørt Baake. Det nye Fyr viser hvidt, fast Lys fra N. 75° V. til N. 87° V., c. 3 Kbl. fri S. om *Kaiser Wilhelm-Kanalens* Ø.-Mole; hvidt hurtigblinkende Lys fra N. 87° V. til S. 88° V., Lys 1 S., Mørke 1 S., fri N. om Spirtønderne b, c, d og e; rødt, fast Lys fra S. 88° V. til S. 20° V.; grønt, fast Lys fra S. 20° V. til S. 41° Ø. og hvidt, fast Lys fra S. 41° Ø. til S. 52° Ø. Lyset skifter fra rødt til grønt omtrent midt imellem de røde Tønder f og g og fra grønt til hvidt i Farvandet ved den røde Tønde A. Retningen S. 52° Ø. gaar langs 19 Fods Grænsen ved den *holstenske* Kyst og i sikker Afstand fra Spidstønde 24 paa *Arentsee Stack*. Flammens Højde: 46 Fod. Fyrapparat af 5te Orden. 53° 52' 44" N. Br. 9° 16' 16" Ø. Lgd.

*Brokdorf* lave Fyr viser nu rødt, fast Lys fra N. 67° V. til S. 49° V. i Farvandet fra de røde Tønder f og g til *Freiburger* Havns Munding.

**Weser.** I *Duarsgat* er den sorte *Dobbel-Adler* Tønde Nr. 11 flyttet c.  $\frac{2}{3}$  Kbl. NV. hen. Den ligger nu paa Grænsen af *Hohe-Weg* Fyrs røde Sektor i 22 Fod Vand, fra *Hohe-Weg* Fyrtaarn i NØ. til Ø. og fra *Meyers Ledge* Fyrbaake i V. t. N. 53° 44' 10" N. Br. 8° 17' 57" Ø. Lgd.

**Jade. Wangeroog.** Paa Grund af midlertidige Forstyrrelser af Bevægelsesmekanismen er Uregelmæssighed i *Wangeroog* elektriske Gruppe-Blinkfyr ikke umulig indtil Udgangen af 1898. I saadanne Tilfælde vil Fyret i Stedet for Gruppe-Blink vise hvidt, fast Lys og i Ledesektoren for at anduvede *Jade* Mundingen rødt, fast Lys i Stedet for hvidt, fast Lys mellem N. 15° V. og N. 20° V. De røde mod *Weser* vendende Sektorer og det i Watt-Farvandet synlige lave, hvide, faste Fyr brænde uforandret.

**Jade.** Tønde U ligger paa 53° 35' 35" N. Br. 8° 10' 16" Ø. Lgd.

Tønde Nr. 18 ligger paa 58° 35' 27" N. Br. 8° 11' 11" Ø. Lgd.

**Holland. Zuiderzee.** Den V. for *Urk* sunkne Damper er optagen og Afmærkningen inddragen.

**Nieuwe Rotterdamse Watterweg.** I *Zuiden* er der nu 20 $\frac{1}{4}$  Fod, i *Horn* 22 Fod, i Farvandet langs *Rozenburg* 21 $\frac{1}{4}$  Fod.

Den Ø. for *Rozenburg*, ud for *Vergulde Hand*, dannede Grund med 18 & 19 Fod Vand er bortgravet og findes her nu 23 $\frac{1}{3}$  Fod Vand.

**Frankrig.** Fyrskibet „*Ruytingen*“ er udlagt paa sin Station og Reserverfyrskibet inddragen. Det viser som tidligere

rødt Et-Blink hver 20 S., Blinkets Varighed 5 S. Flammens Højde: 38 Fod. Taagesignal: Hver  $\frac{1}{2}$  Minut afvekslende To-Stød af samme Tone og Et-Stød med Sirene.

**Englands Ø.-Kyst. Yarmouth.** Paa *Cockle Sand* og *Caister Shoal* ere nedennævnte læge Steder fundne:

1. En Dybde af 5 Fod og mulig mindre, fra *Winterton* Fyrtaarn i S.  $57^{\circ}$  Ø.,  $23\frac{1}{2}$  Kbl. Afstand, og fra *West Caister* Kirke i N.  $29^{\circ}$  Ø.  $52^{\circ}$  41' 25" N. Br.  $1^{\circ}$  45' 0" Ø. Lgd.

3 Favne Grænsen gaar omtrent  $1\frac{1}{2}$  Kbl. Ø. om denne Plads og Løbet mellem *Cockle Sand* og *Caister Shoal* har gennemgaaende mindre Vand end angivet i Kaartet.

2. En Dybde af 9 Fod lige ved 3 Fv. Grænsen fra *Winterton* Fyrtaarn i S.  $43^{\circ}$  Ø. og fra *East Caister* Kirke i N.  $38^{\circ}$  Ø.,  $18\frac{1}{2}$  Kbl. Afstand.

3. En Dybde af 6 Fod i Retningen S.  $33^{\circ}$  V. og  $1\frac{2}{3}$  Kbl. fra ovennævnte 9 Fod.

Skibe gøres opmærksom paa, at kun de afmærkede Løb kunne benyttes med Sikkerhed.

**Englands Ø.-Kyst. Humber.** Fra 1ste November vises fra *Salt End* lave Fyrtaarn et rødt Lys for at angive Pladsen for den sort og hvid lodret sribede Tønde Nr. 8 (*Elbow*), der omtrent ligger paa  $53^{\circ}$  43' 35" N. Br.  $0^{\circ}$  15' 20" V. Lgd.

### Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**Frankrig. Colbart S. Ø.** Damperen „*Hulda*“s Master ere bortsprængte saaledes, at der nu er  $22\frac{1}{3}$  Fod over Vraget.

**Kanalen.** Den nylig i *Somme* Indløb udlagte sorte Spidstønde har Cylinder og ikke Kegle.

**Irlands S.-Kyst.** Den 22de November udlægges ved S.-Siden af *Dognose Bank, Cork*, tæt ved den sorte Spidstønde Nr. 12 en Lystønde, der viser hvidt, fast Lys.  $51^{\circ}$  49' 0" N. Br.  $8^{\circ}$  16' 0" V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrigs V.-Kyst. Medoc.** I Stedet for den sorte Tønde med Cylinder, *Trompeloup* S., er udlagt en sort Lystønde, der viser rødt Lys. Flammens Højde: 10 Fod. Synsviddens:  $3\frac{1}{2}$  Kml.  $45^{\circ}$  13' 10" N. Br.  $0^{\circ}$  44' 34" V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Charleston.** Omtrent den 15de November 1897 ombyttes Fyrskibet ved *Swash Channel* midlertidigt med Reservefyrskib Nr. 29 Fyr og Taagesignal ere uforandrede.

En Dybde af  $6\frac{1}{2}$  Favne er funden fra *Hunting Island* Fyrtaarn i S.  $64^{\circ}$  Ø., 17 Kml. Afstand, hvor der efter Kaartet skulde være 9 Favne.  $32^{\circ}$  15' N. Br.  $80^{\circ}$  7' V. Lgd.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Østerrig.** Langs Kajen i *Cattaro* er uddybet indtil 16 Fod ved dens inderste Del og  $25\frac{1}{2}$  Fod ved de store Dampers Anlægsplads. Arbejderne fortsættes.

**Rumænien. Sorte Hav. Kustendje.** En rød Klokketønde er udlagt ved Ydrenden af den under Vandet værende Forlængelse af *Kustendje* Ø.-lige Bølgebryder. Man skal passere S. om denne Tønde.  $44^{\circ}$  9' N. Br.  $28^{\circ}$  41' Ø. Lgd.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Vestindien. Martinique.** *Saint-Louis* røde og hvide faste Fyr, *Fort-de-France* Havn, er flyttet c.  $\frac{1}{2}$  Kbl. længere mod N. Lyset er midlertidigt hvidt med en rød Sektor, der viser ud mod Søen, mellem N.  $20^{\circ}$  V. og S.  $12^{\circ}$  V.

### Syd-Amerikas Østkyst indtil $40^{\circ}$ S. Br.

**Hollandsk Guyana. Galibi Pynt. Marowyne Fyr.** Flammens Højde er 49 Fod. Synsviddens: 12 Kml. Fyret lyser N.  $12^{\circ}$  Ø. til N.  $83^{\circ}$  Ø. Fra N.  $12^{\circ}$  Ø. til N.  $20^{\circ}$  Ø. skjules det delvis af Træer.

**Brasilien.** Medens *Abrohos* Fyr forandres, tændes et midlertidigt Fyr af samme Art som det gamle Fyr. Fyrapparat af 5te Orden. Synsviddens: 14 Kml.

Det ny Fyr vil blive et hvidt Blinkfyrt med Blink hver  $\frac{1}{2}$  Minut og fuldstændigt Mørke mellem Blinkene. Flammens Højde: 170 Fod. Synsviddens: 22 Kml.

Nærmere Meddelelse senere.

**Argentina. La Plata.** Den 26de Juli 1897 er et nyt Fyr tændt paa Øen *Martin Garcia*. Flammens Højde: 127 Fod. Synsviddens: 12 Kml. Det gamle Fyrtaarn er nedrevet.

**Rettelse.** I „Efterretninger for Søfarende“ Nr.  $\frac{45}{1446}$ . København 1897: „Den 15de November“ læs: „Den 6te November“.

## Kjøbenhavns Børskurs d. 17. Novb. 1897.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk.....	103	102 $\frac{3}{4}$	102 $\frac{3}{4}$ 103
Thingvalla.....			3 $\frac{3}{4}$ 4
Danmark.....			89 $\frac{1}{2}$ 90
Norden.....			115 $\frac{3}{4}$ 116 $\frac{3}{4}$
Kjøbenhavn.....	96	95 $\frac{3}{4}$	96
Carl.....		57 $\frac{1}{4}$	58
Dannebrog.....	106 $\frac{3}{4}$	106 $\frac{1}{2}$	106 $\frac{3}{4}$
Skjold.....		76	76 $\frac{1}{2}$
Helsingørs Dampsk.....		40	48
Østersøen.....	63 $\frac{1}{2}$	62 $\frac{1}{2}$	65
Nordseen.....		—	—
Torm.....		86	100
Foren. Bugser-Selsk.....		87 $\frac{1}{2}$	92 $\frac{1}{2}$
Dansk-russisk Dampsk.....		98	100
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk.....	103	103 $\frac{1}{2}$	103 $\frac{1}{2}$ 105
5% — —.....			100 —
5% Thingvalla 1880.....			98 100
5% — — 1894.....			— —
5% Norden.....			— —
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats.....			— —
3 $\frac{1}{2}$ % uopsig. Stats.....			100 100 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk.....			93 $\frac{3}{4}$ 94 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvns Kreditf.....	93	93	93 $\frac{1}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....			95 $\frac{1}{2}$ 95 $\frac{3}{4}$
4% — — 6 —.....			96 $\frac{1}{2}$ 97
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk. 3 —.....			94 $\frac{1}{4}$ 94 $\frac{1}{2}$
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....			150 150 $\frac{1}{4}$
Privatbank.....			122 $\frac{3}{4}$ 123 $\frac{1}{2}$
Landmandsbank.....			127 $\frac{1}{2}$ 129
Handelsbank.....			123 $\frac{3}{4}$ 124 $\frac{3}{4}$
Burm. & Wain.....			88 88 $\frac{1}{2}$
Helsingørs Jernsk.....			101 101 $\frac{1}{2}$
Sukkerfabr.....	91	91	91 $\frac{1}{4}$
Bryggeri Aktier.....			109 $\frac{1}{4}$ 109 $\frac{1}{2}$

### Vekselkurser.

	Avista Sælger.	ro d. d. Køber.
Hamburg.....	89.00	88.80
London.....	18.12	18.09
Paris.....	72.00	—
Amsterdam.....	150.30	—

### Notering paa Berlins Børs d. 16. Novbr. 1897.

Russiske Noter.....	217.80
4% Russiske Consols.....	103 50
4 $\frac{1}{2}$ % — Boden Kredit.....	105.10
6% Mexikanske.....	95.75
5% Rumænske Stats.....	101.00
4% — — 1890.....	91.70

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 32,000, „Thingvalla“ 30,000, „Norden“ 6,000, „København“ 8,000, „Carl“ 10,000, „Dannebrog“ 36,000, „Skjold“ 6,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, Ved Stranden.

**C. HANSEN,**  
GJØRTLER OG METALSTØBER,  
84 PILESTRÆDE 84.  
Specialitet:  
**SKIBSARBEJDE.**  
Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.  
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

**OST • OST**

**3 ST. KIRKESTRÆDE 3**  
**VICTOR PETERSEN**  
(LUDV. AAGAARDS EFTF.)

**S. Lerche,**  
50 — Nørrebrogade — 50  
Værksted  
for gode, solide og billige  
**Modeller.**

**PETERSEN, MØLLER & HOPPE.**

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg,  
regular line of steamers between Brazil and Copenhagen & vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean  
Portugal and Copenhagen & vice versa.

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“.

**Fanø praktiske Sømandsskole.**

Saavel Begyndere som unge Sømand optages til enhver  
Tid. Nærmere Oplysninger ved

**P. H. Clausen,**  
Nordby, Fanø.

**J. A. Thiesson,**  
Smør-, Æg- & Osteforretning.  
Leverander i Skibsproviant.  
Oprettet 1814.  
Raadhuststræde Nr. 2 B,  
Kælderen  
(ikke Hjørnekælderen),  
Kjøbenhavn K.

**N. CHR. RØNNES**  
SKIBSSNEDKERI.  
TELEFONNUMMER C 1706.  
ST. ANNÆGADE 3.  
KJØBENHAVN C.

 **J.S.V. WEIBACH**  
& Vmpler. Börsq. 52.K.

**Reserveløjtnantskole  
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 Styrmand, som enten:  
have bestaaet Afgangseksamen ved en Realskole,  
som svarer til den almindelige Forberedelseseksamen,  
dog med Forbigaaelsen af et af de tvende levende  
Sprog, Fransk eller Tysk efter frit Valg, eller

have taget den almindelige Styrmandseksamen efter  
Lov af 30te Marts 1892 med Tillæg af Eksamen i et  
Fag, Navigation fraregnet, af den udvidede Styrmands-  
eksamen, eller have taget den almindelige Styrmands-  
eksamen efter Lov af 24de 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 Styrmand forstaas de, som i Følge  
Lovgivningen have Ret til Fart som saadanne med  
større Skibe og paa længere Rejser.

Skolen, under hvilken Eleverne indkaseres i  
Kaserneskipet 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, som til den Tid vil være over  
28 Aar gl. eller ikke har dansk Indfødsret.

Skolen sluttes 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 Foraars-  
skolen for Lægdslølemandskabet 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 Styrmand, der ønske at komme i  
Betragtning ved Antagelsen til at gennemgaa Skolen,  
ville have at indgive skriftligt Andragende til Marine-  
ministeriet inden førstkomende 15de December, inde-  
holdende 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 saavidt mulig An-  
befalinger for tidligere Virksomhed. Hvis muligt af-  
leveres Andragendet personligt. Ved Aarets Udgang  
vil nærmere Underretning om Antagelsen blive meddelt  
de Vedkommende.

Marineministeriets Sekretariat og Kommando-Kontor,  
den 11te Novbr. 1897.

**Holm & Collerup,**  
Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.  
forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.  
**Jærnskibs- og Maskinreparationer**  
udføres solidt, hurtigt og billigt.

Telegramadresse:  
Telefon 297. Seifert, Regnegade. Telefon 297.

**C. L. Seifert,**  
St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:  
Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:  
elegante Uniformshuer.

**C. W. Obel's**  
Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:  
Frederiksberggade Nr. 1.  
Telefon 3669.

**Holm & Wonsild,**  
Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.  
Kjøbenhavn og Lübeck.

**Hud- og Kønssygdomme.**  
Læge Gantzel. Vesterbrogade 32. Ejendommen Figaro.

**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.

# Agentur for udenlandske Søassurance- Selskaber.

Søforsikringselskabet  
**ØRESUND,**  
MALMØ,  
tegner Forsikringer ved  
**BERGH & OWEN,**  
Kjøbenhavn K.,  
Holmens Kanal 20.  
Telefon 97.  
Telegram-Adr. „Tonny“.

**WM. R. SCHOU.**  
31. HAVNEGADE.  
KJØBENHAVN K.  
Telegramadresse: Rigstelefon:  
Willschou. Nr. 3876.  
GENERALAGENT for  
„**POMERANIA**“,  
See- und Fluss-Versicherungs  
Gesellschaft i Stettin.

**Bjerre & Rømer,**  
Skibsmæglere.  
Agenter for  
Kullens Enskilda Assurans-  
Förening.

**Café van Zandt,**  
St. Annæ Plads 6,  
Hjørnet af Strandstræde,  
Kjøbenhavn,  
anbefaler sin Restaurant fran-  
çais med alle Aarets  
Specialiteter.  
**H. J. Pedersen.**

**TH. SIMONSEN,**  
NYHAVN 57.  
SØLVMEDAILLE I MALMØ  
OG STOCKHOLM.  
FOR LANTERNER.

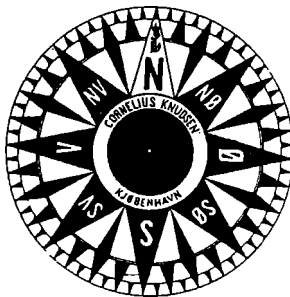
**Dr. med. Goldschmidt,**  
Klinik for  
Hud- og Kønssygdomme.  
Hovedvagtsgade 8, 1. Sal.  
Kl. 12-1 og 7-8.

## LANDMANDSBANKEN

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

### Cornelius Knudsens Etabl.,

Telefon 538. Kjøbmagergade 37. Kjøbenhavn. Telefon 538.  
Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmö 1896.



Sprit- og Baadskompasser.  
Patent Tidsglas. Saltmaalere.  
Sextanter og Oktanter.  
Barometre, \* Thermometre,  
Manometre, Indicatorer.  
Tegnebestikker. Parallelinealer  
Marinekikkerter.  
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**  
(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**

## Bunkerkul

faaes billigst og hurtigst i Sundet fra vor Kulhulk  
Lydia.

The Sound Coal Hulk Lim.

## CARL KRARUP,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“, „J. P. Dillberg“,  
og „Falken“ i Farten

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationerne samt

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber  
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:  
Enghavevej. V.

Bopæl:  
Valdemarsg. 24. V.

Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier  
anbefales fra Lager.  
**John Forbæchs Efft.,**  
St. Annæ Plads 19 & 21.

Hovedforhandler **PETER BUCH,** Vinhandel, Helmerhus 13.



E. ZUSCHLAG. Aquavit, Kjøbenhavn N.

**DANCHELLS  
FABRIKER.  
LINOLEUM.  
VOXDUG.**



Anker-Mærke

Enendsalg i Danmark for  
**DELMEHORSTER  
LINOLEUMFABRIK.**

Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:  
Pilestræde 13 Matthæusg. 5.  
Telefon 545. Telefon 2680.  
Kjøbenhavn.

**Læge H. C. Lund,**  
Hud- og Kønssygdomme.  
Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg.  
gennem Porten. Tr. 10-11, 7-8  
Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

#### ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre  
20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil  
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.  
Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Steder.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**

I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

#### AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitline à 45 mm Bredde 25 Øre.  
De øvrige Sider — 20 —  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange  
 $\frac{1}{2}$  Side eller derover . . . . . 20 % 30 % 50 %  
Mindre end  $\frac{1}{2}$  Side . . . . . 10 % 20 % 40 %



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 47.

Kjøbenhavn, Torsdag den 25. Novbr. 1897.

4. Aarg.

INDHOLD: Søofficerer som Fører af Handelsskibe. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

**William Olsens Eftf.**  
PAPIRHADEL.  
Holbergsgade 26. Telefon 327.  
Lager af  
**Konossementer**  
til  
Hull, Leith og Newcastle.

**SKIBSDAGBØGER**  
 $\frac{1}{1}$  Aars &  $\frac{1}{2}$  Aars  
MED TRYKT BRUGSANVISNING  
til Forbrug & Forhandling  
billigst hos  
**S. FRIEDLÆNDER,**  
VED STRANDEN 14.  
KJØBENHAVN.

**Anders Nielsen,**  
Fredericiagade 27.  
Største Lager  
af  
Fedevarer.

## Norsk Margarine

fra **Fabriken Mercur, Christiania,**

der er anerkendt som det fineste og mest holdbare Fabrikat i Verden,  
faas i  
Hovedoplaget for Danmark  
hos

**Johansen & Bruun,**

Telefon 3210. Kompagnistræde 14 & 15. Telefon 3210.

**Smør** i alle holdbare Kvaliteter føres til billigste Priser.

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullspång i Sverig leverer jeg  
paa Bestilling større og mindre Genstande i

**støbt Staal,** saasom:

Skibsstævne,  
Skibsskruer,  
Rorrammer,

Stempler,  
Krumtappe  
Amboite,

Tandhjul,  
Ankere,  
etc. etc.

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smedeligt samt i  
Styrke og Sejghed fuldt jævnførligt med det bedste smedede  
Staal af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Eft.

## J. H. Fechtenburg & Co.,

St. Thomas,

anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering  
henhørende.

Som Repræsentant for forskellige 1ste Klasses  
Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe,**  
**Varer** og **Frugt** til billige  
faste Præmier. **Subagenter**  
antages i forskellige Provins-  
byer.

**Alfred Christensen,**

Assurance-Afdeling,

Amaliegade 24.

## LINOLEUM

og

**VOXDUG**

til

Kahytter og Trapper,

bedste Fabrikata.

**E. MEYER,**

St. Kjøbmagergade 26.

## Aalborg Havn.

Vandybden i det uddybede Løb over Hals  
Barre er nu 18 Fod (dansk Maal.)

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Lede-  
fyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa  
om Natten.

Af Skibe, som passere Hals for indgaaende,  
og som have et Dybgaende af over 12 Fod  
(engelsk Maal) opkræves der en Afgift af fra 20  
til 30 Øre pr. Ton, men det bemærkes, at **Skibe,**  
som losse i Aalborg og som have betalt den  
nævnte Afgift, ere fritagen for at betale Havne-  
pengene, som udgør 20 Øre pr. Ton (nemlig 10 Øre  
saavel for indgaaende som for udgaaende.)

Aalborg, den 12. Novbr. 1897.

Udvalget for Havnevæsenet.

## Staalskibsbyggeri.

Aktieselskabet

Bornholms Maskinfabriks Skibsbyggeri i Rønne

paatager sig Bygning af Sejlskibe i alle Størrelser til  
„Veritas“ højeste Klasse.

● Større Skibe bygges billigere af Staal ●  
end af Egetræ.

## 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, Hellerup.

Strandvej 36. Telefon 69.

**Grand prix HOBRO AKVAVIT.** Aktieselskabet  
Spritfabriken FORTUNA.

# HAMBURG

## Det Skandinaviske Selskab i Hamburg.

Lokalet, beliggende i Königsstrasse 14, II., er aabent hver Dag fra 11 Form. til 12 Aften.

Læsebordet er forsynet med samtlige Hovedstadsaviser samt et større Antal Provinsblade (ca. 50 Stkr.) Endvidere forefindes Billard og Musikværelse.

Samtlige Lokaler stilles til Disposition for vore ærede tilrejsende Landsmænd, og vil et eventuelt Besøg altid være os velkomment.

Besøgende have fri Adgang i 14 Dage.

Bestyrelsen.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d</sup>.

eneste Fabrikanter af  
Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt  
Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:

Alte Gröningerstrasse 12 1.

Telegr.-Adr.: Dicotto. Telefon: 3999.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Kjøbenhavn. Nørrebrogade 18 A, 2. N.

## EMIL G. v. HÖVELING. HAMBURG.

(TELEGR.-ADR.: COMPOST.)

### PATENTFARVE

for Skibsbunde og Jærnkonstruktioner imod Rust og imod Bevoksning. Leverandør til mange af de største Damp- og Sejlskibsrederier, Ene-Leverandør til den kejserlige tyske Marine.

NB. For Træskibsbunde særlig virksom Patentfarve imod Bevoksning og imod Orm, strygefærdig til umiddelbar Brug.

Agenter og Lagre i: Bergen, Bremerhavn, Elsfleth, Flensburg, Stettin, Rotterdam, Antwerpen, Dünkirchen, Genus etc.

Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:

Kapt. CARL HAVEMANN, Kjøbenhavn, Amaliegade 31.

I England under Firma British Antifouling Composition and Paint Company Ltd. 32 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik i Barking ved London.

Agenter og Lagre i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull, Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama, Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney, Mauritius etc.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

## RÖNSTRÖM & MALMQUIST

Skibsmæglere.  
Speditører & Befragtningsagenter.  
Malmö.

Telegrafadresse:  
Rönström, Malmö.

## Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik,  
Staal-, Jærn- & Broncestøberi.

Dampskibe af hvilken som helst Størrelse.

Stationære Dampmaskiner.

Pumper & Muddermaskiner.

Doktagninger og Reparationer af Skibe.

Maskin- og Kedelreparationer.

Patenteret Hydro Pneumatiske Aske Ejektor  
for Skibe.

Howaldts Metalpakning.

Støbemaal efter indsendte Tegninger eller Modeller,  
saasom: Skibsstævne, Skibsskruer, Ankere etc.

Repræsentant for Danmark

Ingeniør CARL HOLTERMANN,  
Østerbrogade 22, Kjøbenhavn Ø.

## EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1833.

Telegraphic address "SVITZER".

Agents for  
Great Britain.

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/Tyne.  
telegraphic address: "Jürgenson".

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill.  
telegraphic address: "Hobdell".

The company maintains stations at the following ports, where a salvage boat will be stationed, always ready to leave at short notice.

COPENHAGEN	.....	"SVITZER".
KASTRUP	.....	"HØYER".
ELSINORE	.....	"SWITZERGOTTLIEB".
KORSØR	.....	"JØRGENSEN".
ALBUEN (LAALAND)	.....	"GUNNERSEN".
FREDERIKSHAVN	.....	"SVITZERLUND".
GOTHEBORG (SWEDEN)	.....	"ELFVERSSON".
GREIFSWALD (GERMANY)	.....	"SPRUTH".

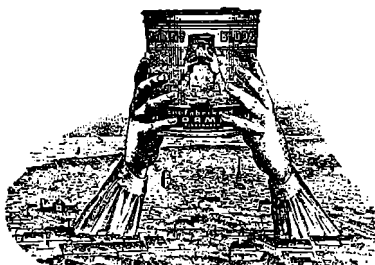
The company's boat "Em. Z. Svitzer" — in conjunction with the boats belonging to the Northern Salvage Company of Hamburg, vis s/s "Berthilde", s/s "Berger Wilhelm" and s/s "Neva" — operates in the Mediterranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).

Noget nyt og enestaaende  
!! Forsøg !!

## A. Formanns Blodbudding

(i hermetiske Daaser)

anbefales af de fleste Læger  
for sin store Næringsværdi.  
Den er mættende, nem at  
opvarme, billig, kan spises  
uden Tilsætning, og erstatter  
en fersk Middagsret.  
Den faas hos de fleste Skibs-  
provianterere i Danmark.



VAREMÆRKE.

## A. FORMANN.

KJØBENHAVN K.

TELEFON 216.

Højeste Udmærkelse i Stockholm 1897.

## Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

## Søofficerer som Førere af Handelsskibe.

Af Premierløjtnant i Marinen V. Garde.

I „Navigator Tidendes“ November Nummer (Nr. 6) findes ikke mindre end 3 Artikler om ovenstaaende Æmne — alle foranledigede ved det Østasiatiske Dampskibsselskabs Bestemmelse om foreløbig at lade sine Skibe føre af Søofficerer. Da den første af disse Artikler er et Optryk af en tidligere i „Dansk Søfartstidende“ offentliggjort Artikel, og da de to andre ere holdte i en Tone, som ikke indbyder til at bo i Hus sammen med dem, tillader jeg mig at anmode „Dansk Søfartstidende“ om Husly for efterfølgende Bemærkninger.

Den første Artikel (signeret W) hævder i ret rolige Udtryk, dels at det er en Krænkelser af Koffardiofficerernes Rettigheder, naar Søofficerer ansættes som Førere af Handelsskibe, og dels at det kan medføre farlige Konsekvenser at komme ind herpaa, da det formentes, at Marineministeriet vil gøre alt muligt for at begunstige en videre Udvikling heraf.

Hvad nu først Rettighederne angaa, da vide vi jo alle, at der i Sønæringsloven udtrykkelig er hjemlet Søofficererne Ret til at føre private Skibe, naar de opfylde visse givne Betingelser — og hvorfor? Først og fremmest fordi Staten, som maa have et tilstrækkelig sømandsuddannet Personal til vor Flaade, ikke har eller kan faa saa mange aarlige Midler til sin Raadighed, som Vedligeholdelsen af alle Søofficerernes rent nautiske Uddannelse vilde kræve — eller med andre Ord, fordi den saakaldte „Udrustningskonto“ er for lille, naar samtlige militære og rent nautiske Krav skulle ske Fyldest.

Den Begunstigelse, som vi Søofficerer nyde — at kunne faa 3 Aars Orlov og i den Tid føre private Skibe — er derfor af mere indgribende Betydning for Marinens Værd, end man maaske ved første Øjekast vilde være tilbøjelig til at antage. At vi herved komme til at gaa vore Kolleger i Koffardimarinens noget i Bedene, er indlysende, men det vil dog næppe nogensinde blive i en saa følelig Grad, at der er Anledning til at frygte Konsekvenserne.

Koffardimarinens har nemlig i saa Henseende en ret god Forbudsfælle, hvor den mindst ventede at finde den, nemlig i Marineministeriet, som hævder det selvfølgelig rigtige Princip, at Søofficererne først og fremmest skulle være til Disposition for Krigsmarinen, og som kun fraviger det, naar vægtige Motiver tale for at lade andre Hensyn træde i Forgrunden. Tiderne ere imidlertid for Øjeblikket saa ugunstige i Marinen, at adskillige Officerer ikke vilde faa selvstændige Kommandoer før henimod 50 Aars Alderen, dersom de ikke forskaffede sig dem ad privat Vej. At den finansielle Side af Sagen desuden maa spille en vis Rolle for adskillige Officerer, er indlysende, naar man erindrer, at vi for Øjeblikket har Premierløjtnanter paa 36—40 Aar med 14—1700 Kroners aarlig Gage og Sekondløjtnanter paa 28 Aar med c. 800 Kroners aarlig Gage. Denne Side af Sagen betragter Marineministeriet imidlertid som sig strengt uvedkommende.

Som Eksempel paa Marineministeriets Modstand mod for vidt gaaende Ønsker om Koffardifart fra Officerernes Side skal jeg anføre følgende:

For kort Tid siden førte jeg Isbryderen Nadeshnij til Wladiwostock for Firmaet Burmeister & Wain. Da denne Tur selvfølgelig var meget eftertragtet i Marinen, gjordes der forinden alt muligt for at ogsaa en Søofficer kunde blive Næstkommanderende. Marineministeriet var imidlertid ubønhørligt, da det ikke kunde afse en eneste Premierløjtnant.

Det er ogsaa en officiel Hemmelighed, at det har kostet de Søofficerer, som agte at gaa i Østasiatisk Kompagnis Tjeneste, de største Vanskeligheder at faa deres Orlov bevilget, og at Marineministeriets Standpunkt nu er: ikke én ud over det nuværende Antal faar Orlov.

Og naar da Konsekvenserne ikke blive at frygte, hvorfor da misunde os de faa Stillinger i Koffardimarinens, som desuden hidtil langt fra have hørt hverken til de behageligste eller bedste? I Marinen betragtes det endnu som en Ære at føre Koffardiskib! — hvorfor skal vi bort fra det sunde, gode Forhold, som har udviklet sig i de senere Aar mellem Koffardi- og Krigsmarinen? Hvorfor tale om Haan og alt sligt?

At Regeringen nogensinde skulde modtage et Lovforslag, som tilsigtede yderligere Indskrænkninger i Officerernes Ret til at føre Koffardiskibe, er ret utænkeligt, med mindre Udrustningskontoen samtidig faar en passende Udvidelse. Vilde man gaa den modsatte Vej og tænke paa Afskaffelsen af Marinen, ja da blev blot ondt værre! Jeg ser i Aanden en god Del af de 150 Officerer, som Marinen har under 60 Aars Alderen, blive Koffardikaptajner og gøre det endnu vanskeligere for denne Stand at bestaa.

Hertil skal jeg indskrænke mine Bemærkninger til Hr. W.s Artikel.

Det kan synes mærkeligt, at jeg overhovedet vil indlade mig med de Herrer „G.“ og „young-master“, der have skrevet Artiklerne i „Navigator Tidende“, da deres Artikler ere saa tendensiøse og uvederhæftige, at de næppe fortjene at læses igennem. Jeg har imidlertid dels den Grund, at Hr. „young-master“ direkte hentyder til min Ansættelse som Fører af „Hvidbjørnen“ i sin Tid, og dels den, at der desværre gives en Del fornuftige, men med Forholdene ukendte Mennesker, som ville tro i al Fald noget af, hvad der staar i de Artikler; og Marinen staar sig vel heller ikke ved den saakaldte fornemme Tavshed. At de to Herrer skjule sig under Anonymitetens Maske, forstaar jeg saa godt, — det maa være drøjt at skulle sætte sit Navn under sligt Tøjleri!

Deter navnlig Hr. „young-master“, jeg skal holde mig til.

Han begynder sin Omtale af Uretfærdighederne med at meddele, at den kongelige grønlandske Handel i sin Tid tog en Løjtnant til Fører af Hvidbjørnen, da dette Skib blev bygget. Det var nu den første urigtige Omgang med Sandheden. Grønlandske Handel begyndte nemlig med en Kaptajn, nuværende Navigationsdirektør Jensen, som, foruden et grundigt Kendskab til Grønland og dets Isforhold, havde det ret betydelige Plus paa sin Side, at han havde optaget de fleste Kort over Grønlands Kyst, som de grønlandske Skibsførere sejle paa. Nu har jeg altid hørt og altid erfaret, at Sejladens i aaben Sø er den letteste Part af Sømandsvæsenet, og at det at gøre Land og sejle under Land er den vanskeligste Part! Daværende Direktør Hørrings Valg var derfor maaske slet ikke saa ueffent. Nu vilde det jo, for at bruge Forfatterens fikse Vending, have været „logisk rigtigt“ at lade den Søofficer klare sig med en Officer til Styrmand! Ja, men Herregud, det maatte han ogsaa! Han fik nemlig mig! Marineministeriet gav mig meget nødig Orlov, men jeg fik den dog.

Naa, imidlertid blev Kaptajn Jensen Navigationsdirektør. Førerpladsen paa Hvidbjørnen gik da i Arv til mig. Om mig fortier Forfatteren selvfølgelig, dels at jeg havde været Styrmand i Hvidbjørnen, og dels at jeg forinden havde tilbragt 3—4 Aar i Grønland og i de grønlandske Farvande, dels som Vagtchef i et Orlogsskib og dels som Leder af den sydlige Del af Holms Østkystekspedition, hvor jeg ved daglig at leve imellem Polarisen fik et Kendskab til denne, som det falder i faa af den grønlandske Handels Kaptajners Lod at erhverve, fordi deres Rederi paalægger dem den yderste Forsigtighed overfor Isen, og fordi de selvfølgelig hellere følge Rederiets Ordre og gaa af Vejen for Isen end at ligge og bakke i den, som Kryolitfartøjerne gøre, og saa bagefter faa Utak derfor.

Ja, men hvorfor gav man saa ikke mig en Officer til Styrmand? Ja, Viljen var god nok! Premierløjtnant C. Bloch havde erhvervet Direktør Hørrings og mit Tilsagn — men Marineministeriet, det sagde kort og godt Nej! Altsaa Hr. „young-master“, gaa hjem og erhverv lidt mere Visdom og kom saa og tal med. Min Efterfølger i Hvidbjørnen, Kaptajn Holm — en af de „ganske unge Officerer“ — var 42½ Aar, da han fik Hvidbjørnen at føre.

„Siden den Tid er det jo — eftersom Eksemplet smitter — gaet rask væk med at ansætte Søofficerer“ o. s. v.! Maa jeg spørge: hvor! Mig bekendt, har Marinen siden hine Dage — det var i 1888, at Kapt. Jensen fik Hvidbjørnen — kun faaet 1 Skibsførerplads, og det var da „det forenede Dampskibsselskab“ i Antallet af Skibe kom over 100, og en Søofficer fik den blandt „Forenedes“ Kaptajner lidet attraaede Førerpost paa „Christianssund“!

Saa opregner Hr. „young-master“, hvor mange Søofficerer, der ere ansatte i forskellige Rederier:

Forenede Dampskibsselskab 3. Behag at nævne dem! Jeg kender kun to, nemlig „Thyra“ og „Christianssund“. Thyra har, uden at saare den dygtige Kapt. Christiansen paa „Laura“, den ubehageligste af Islandsruterne, da den uden at være bygget til Issejlds meget ofte maa bakke i Polarisen under Islands Nord- og Østkyst. Ruten har hidtil været udmærket holdt af Marinens Officerer, som har den, fordi Traditionen eksisterede fra Orlogskrydseren „Diana“, som i sin Tid, ført af en Søofficer, var Postdampskib paa Island. Pekuniært set hører baade „Thyra“ og „Christianssund“ til de daarlige af Forenede Dampskibsselskabs Førerposter, og Hr. „young-masters“ Udtalelse: „Officerer fra Krigsmarinen føre altsaa vore bedste Dampskibe“, bliver altsaa ret uforstaaelig.

Hr. „young-master“ er fremdeles fornærmet over, at Statsbanerne lade Korsør—Kiel Rutens Skibe føre af Søofficerer! At Søofficerer har aabnet Ruten for 40 Aar siden og holdt den til alles Tilfredshed i den lange Aarrække, er ham naturligvis i dette Tilfælde aldeles ligegyldigt.

At Marineministeriet lader sine egne, saa vel til Krigs- som til Fredsbrug bestemte Fartøjer „C. F. Grove“ og „Løvenørn“ føre af Søofficerer, det forekommer mig og vistnok de fleste saa indlysende, at jeg ikke skal prøve paa at imødegaa det.

Tilbage staar da det nye Twistens Æble: Det østasiatiske Kompagni. Skønt det naturligvis ikke interesserer Hr. „young-master“, kunde det dog maaske interessere andre at høre, at samtlige russiske, de allerfleste franske og en Del engelske Paketter i Østen føres af nuværende eller forhenværende Søofficerer. Taber ikke hele Spørgsmaalet derved noget af sin ominøse Karakter? Det unge danske Selskab er da i al Fald ikke Opfinderen af denne Praksis. Om de 3 kommende Førere kunne kaldes „ganske unge Officerer“ er en Smagsag; de ere henholdsvis 34, 36 og 37 Aar. Et er imidlertid vist, at kunne de ikke føre Skib i den Alder, saa lære de det aldrig, og saa ser det sort ud med de mange Millioner, der en Gang i Marineus Tjeneste skulle betros til deres Omsorg. Men hvor gammel er mon Hr. „young-master“? Efter hans Artikel at dømme, kan han vist neppe være naaet til ovennævnte Alder.

Samme Forfatters Produktioner paa det krigsmaritime Omraade skal jeg ikke ofre mange Ord. Af hans Kendskab til vor Flaade fremgaar dog tydeligt, at han i al Fald neppe hører til de Koffardikaptajner, som kunne bruges til Førere af Krigskibe. Naar han reducerer vort „tidssvarende Kampmateriel“ til 1, højst 2 Miniatur-udgaver af Panserskibe, da er det den Slags usandfærdigt og tendensøst Vrøvl, som man ikke svarer paa. Enhver vil af „Haandbog for Søværnet“ eller Statskalenderen nogenlunde kunne se, hvor mange Officerer vi har Brug for i Marinen, og hvorfor Marineministeriet maa holde igen overfor Søofficerernes Ønsker om at gaa til Koffardis.

At Hr. „young-master“ sætter Marinens aarlige Budget til 7½ Million Kroner, medens det i Virkeligheden knapt naar 7, iberegnet Udgifter til Fyrvæsen, Vagervæsen, Lodsvæsen og Opmaaling — det illustrerer kun yderligere hans noble Kampmaade, men han kan maaske sejle uden alle sidst nævnte Institutioners Hjælp.

Til Slut følgende lille Konversation, som en Gang udspandt sig mellem en privat Skibsfører og Undertegnede: „Jeg holder s'gu saa meget af Søofficererne“, sagde han. „Gør De det, det var da rart“, sagde jeg. „De skulde saamænd have noget mere at leve af“, sagde han; „ja de skulde saamænd“, sagde jeg; „ja, for saa kunde de da lade os andre sejle i Fred“, sagde han; „naa, der slap den ud“, sagde jeg, „men er det nu for Resten saa slemt, om der er 300 i Stedet for 290 Dampskibsførere i Danmark?“

Imidlertid — Agiter for at skaffe Marinen en større aarlig Øvelses- og Udrustnings-Konto; det er den sikreste og nobleste Maade at blive Søofficererne kvit paa. Men fremfor alt; lad ikke nogle Skraalhalse forstyrre det gode Forhold mellem Handels- og Krigsmarinen; det vilde kun skade begge Parter. Vi Søofficerer høre vel til dem udenfor Koffardistanden, der bedst forstaa at værdsætte Koffardiofficerernes besværlige, farefulde og ansvarsfulde Tjeneste. Jeg véd, at de fleste af os sætte denne Stand meget højt, men jeg havde ogsaa troet, at man i Koffardimarinen havde lidt tilovers for os.

P. S. Naar jeg i ovenstaaende ikke har indladt mig paa at bedømme Søofficerernes Betingelser for at føre Koffardiskibe — noget de Herrer „G.“ og „young-master“ synes at forstaa sig udmærket paa — da er det, fordi Søofficerernes 40—50-aarige Virksomhed som Dampskibsførere vistnok er den bedste Dommer i dette Spørgsmaal.

V. G.

Naar Hr. Premierløjtnant af Marinen V. Garde har ønsket her i Bladet at behandle Spørgsmaalet om „Søofficerer som Førere af Handelsskibe“, saa have vi ved at optage hans Artikel erkendt, at ogsaa vi mene, at dette Spørgsmaal netop i Øjeblikket har Interesse. Ganske vist have vi ikke i den Artikel her i Bladet, som Hr. Garde sigter til, saa lidt som i de øvrige, vi have bragt om samme Æmne, direkte rejst dette Spørgsmaal, men det maa indrømmes, at det naturlig udvikler sig af den hidtil førte Diskussion. Vi anse Hr. Gardes Indlæg som et rigtigt Udtryk for Anskuelser, der almindeligt næres i Søofficerskredse, og vi skulle særlig derfor ledsage det med en Fremstilling af vor Opfattelse, idet vi dog selvfølgelig ganske se bort fra de Punkter i ovenstaaende Artikel, der ikke vedrøre os.

Det synes os, at Hr. Gardes Udtalelser om Forholdet mellem Orlogsmarinen og Handelsmarinen hvile paa et absolut Fejlsyn. Naturligvis er det rigtigt, at Staten maa have et tilstrækkelig sømandsuddannet Personel til sin Flaade, men Hr. Garde overser, at det er Statens Sag — om man vil, dens Pligt — at skaffe dette Personel den fornødne Sømandsuddannelse, eller, som han udtrykker det: at vedligeholde „Søofficerernes rent nautiske Uddannelse“. Om Staten opfylder denne Pligt, eller om den ikke gør det, om Staten altsaa bevilger for lidt paa „Udrustningskontoen“ eller ikke, herom kan der sikkert diskuteres — men ét staar fast, og det er, at dette Spørgsmaal er Handelsmarinen som saadan ganske uvedkommende. Thi det er fuldstændig fejlagtigt, naar Hr. Garde mener, at Sønæringslovens Motiv til at give

Søofficererne Ret til paa visse Betingelser at føre private Skibe skulde være „først og fremmest“ det, at sikre Søofficererne den fornødne nautiske Uddannelse. Et saadant Motiv har intet Øjeblik været bestemmende for nogen af Sønæringslovens Paragrafer. Nej, naar denne Ret til at føre private Skibe hjemles Søofficererne, saa er det udelukkende, fordi Loven har anset den teoretiske og praktiske Uddannelse, som de have, naar de opnaa denne Ret, for tilstrækkelig til at føre Skib — og derfor har ment, at den burde gives. Men hverken af selve Lovens Bestemmelser eller af den Kommissionsbetænkning, der ligger til Grund for dem, kan man udlede nogensomhelst Hensigt om at skaffe Søofficererne en Uddannelse, de ikke paa normal Maade kunne faa. En saadan Hensigt vilde da ogsaa daarligt — eller rettere sagt, slet ikke — stemme med Lovens hele Karakter som en Lov om „Sønæring“, under hvilket Begreb selvfølgelig ikke Søofficerernes praktiske Uddannelse kan komme ind.

Noget andet er det, naar Staten siger til sig selv: „Skønt jeg har den Pligt at give mine Søofficerer den praktiske Uddannelse, de behøve, undlader jeg at opfylde denne Pligt, men for at Følgerne heraf dog ikke skulle blive for uheldige, søger jeg at skaffe mine Søofficerer den Uddannelse, de behøve, men som jeg ikke selv giver dem, ved at lade dem sejle med Handelsskibene i den Udstrækning, i hvilken det kan lade sig gøre uden at skade Handelsmarinens Interesser“. Et saadant Standpunkt vil næppe møde nogen Indsigelse. Vi have saaledes ikke nogensinde hørt det bebrejdet Staten, at talrige Søofficerer fare med Koffardiskibe som tjenestegørende om Bord uden at oppebære Lønning og uden at optage Plads for nogen, kun for at faa „Søfart“, faa nautisk Uddannelse. Og indtil nu har man jo heller intet haft at indvende imod, at Førerposterne paa en Del Koffardiskibe besattes med Søofficerer. Men hvorfor, vil man da spørge — og Hr. Gardes Indlæg viser, at man i hvert Fald ikke forstaar hvorfor — rejses da hele denne Storm nu, fordi nogle Søofficerer skulle føre de nye Dampere paa Østasien? Vi skulle forklare det.

Det beror, efter hvad vi ovenfor have fremsat, udelukkende paa et Skøn, dels fra Statens, dels fra Rederiernes Side, i hvilken Udstrækning og paa hvilken Maade Søofficerer skulle sejle med Handelsflaadens Skibe, og af Staten maa man fordrø, at dette dens Skøn til enhver Tid er rigtigt. Det hele Spørgsmaal, hvorom Striden staar, beror paa en forskellig Opfattelse af, om dette Skøn er rigtigt eller ikke. Nu er det saa, at der er en vis Praksis, som Staten hidtil har fastholdt paa dette Omraade. Det er den, at der kun er ansat Søofficerer som Førere af Skibe, der staa i en vis Forbindelse med Staten. Det gjaldt i sin Tid „Hvidbjørnen“, det gælder Ruten Korsør—Kiel, og det gælder, om end i ringere Grad, de to af „Det Forenede Dampskibsselskabs“ Skibe. Men naar Søofficerer nu skulle overtage det Østasiatiske Kompagnis Skibe, saa er det et iøjnefaldende Brud paa dette Princip. For første Gang overtage da Marinens Officerer Poster, der ere uden nogensomhelst Forbindelse med Staten, der helt og holdent tilhøre den private Bedrift. Vi for vort Vedkommende formaa ikke at se rettere, end at Staten her overskrider den Grænse, som en mangeaarig Praksis har fastsat, og som en al-

mindelig Opinion i Handelsmarinen vil betegne som den rette. Hr. Gardes Udsagn om, at man ikke behøver at frygte Konsekvenserne, hjælper her intet, thi Konsekvenserne i Fremtiden lade sig, hvilken Opfattelse end Marineministeriet i Øjeblikket har, ikke overse.

Det er altsaa Aarsagen til den hele Bevægelse: at man mener, at Grænsen for Statens Ret til at benytte Handelsskibene paa den anførte Maade er overskreden. Men det er Uret, naar Hr. Garde mener, at denne Opfattelse bunder i „Misundelse“. Man kan være forvisset om, at den bunder adskilligt dybere. Lad os endda se bort fra det økonomiske Spørgsmaal, hvor stor Betydning det end har, saa bliver der dog tilbage det sociale Spørgsmaal, og det er det, som vi for vort Vedkommende lægge Hovedvægten paa. Vor Sønandsstand har det Maal at ville hæves socialt — og havde den ikke det, saa havde den ikke nogen Fremtid. Der startes nu et nyt Rederi — Det Østasiatiske Kompagni — og det startes med Opgaver og paa en Maade, der gør dets Fødsel til en virkelig Begivenhed i den danske Skibsfarts Historie. Og saa er en af Selskabets første Handlinger at sige: Disse Skibe, der bryde nye Baneer for dansk Skibsfart, der skulle vise vort Flag paa Have, hvor det før næppe var kendt, de skulle føres af Statens Embedsmænd, fra dem udelukke vi danske Skibsførere. Enhver, der blot har mindste Forstaaelse af, hvad Kravet om social Stilling vil sige, maa kunne indse, at denne Bestemmelse maatte føles som en haard og unødigt Til-sidesættelse, og at det for Skibsfører- og Styrmandsstanden var en Nødvendighed at protestere mod en Handling, der socialt satte den tilbage, medens den maa fordrø at gaa frem. Og det er ingen Trøst, at der i enkelte store Handelsmariner, hvis Forhold ere vidt forskellige fra vore, findes Paketter, der føres af Søofficerer, der dog vist hovedsagelig, især for Englands Vedkommende, ere Reserveofficerer.

Vi skulle ikke komme ind paa det af Hr. Garde rejste Spørgsmaal om Regeringens Stilling til et eventuelt Lovforslag om Indskrænkninger i Søofficerernes Ret til at føre Koffardiskibe, saa meget mindre som der formentlig senere bliver Lejlighed til at drøfte det. Men vi ere enige med Hr. Garde i, at det heldigste vilde være, om der fremdeles kunde bestaa „et sundt, godt Forhold mellem Krigs- og Koffardimarinen“, saaledes at en Lov af denne Art var unødvendig. Vi haabe, at denne Diskussion maa tydeligt have vist, paa hvilken Maade dette Forhold kan bevares. Naar man fra Orlogsmarinens Side vil opfatte den rejste Bevægelse som et gyldigt Vidnesbyrd om, at det Østasiatiske Kompagni, eller Staten eller begge i Forening, have tilsidesat Hensyn, som med fuld Føje kræves iagttagne, saa vil et Forhold bevares, som det er i begge Parters Interesse at se bevaret. Hvis Orlogsmarinen vil vise denne Interesse i Gerning, saa henstille vi til den at gøre sin stærke Indflydelse gældende imod den paatænkte Besættelse af de omtalte Førerposter. Den vil i Øjeblikket ikke paa nogen mere eklatant Maade kunne vise, at ogsaa den anerkender den gamle, hævdvundne Grænse mellem Orlogs- og Handelsmarinens Arbejdsfelt som den rette.

*Red.*

## Fragtmarkedet.

Man fristes undertiden til at spørge: Hvor er Balancen mellem Resultaterne af mange Aars grundige og anerkendte Erfaringer, og saa den unge Forretningsmands pludselige, heldige „Kup“, der omstøder alle Teorier og ofte ubevidst tager Gevinsten hjem for Næsen af alle andre og paa Trods af alle Vedtægter; hvor er Grænsen mellem solid Kundskab i Dispositionerne og det rene, skære Held. Vort Fragtmarked nu om Stunder er mere og mere bleven omdannet til Lotteri, — fordi det nødtvungent har indrulleret sig paa Børsspekulanternes hæsblæsende Marked. Man spiller med „Tonnage“ som man spiller med Kaffe, Sukker eller ved det runde Bord og paa Trods af alle mulige Teorier og gode Spilleregler — Gevinsten falder overraskende og paa en saadan Maade, at man ikke kan forudsige Resultatet paa Forhaand. Man misforstaa os ikke! dette være ikke sagt til Forklejnelse for vore Redere, men netop for at undskylde mulige — „Misgreb“ vilde Aktionærerne sige. Man kan tage al sin Erfaring til Hjælp, man kan undersøge Landenes Høst, Eksportkildernes Storhed, anvende den mest omhyggelige Kalkulation, og naar man herefter kaster Tonnagen, Markedet for en lang Periode, i Timecharters — thi det er denne Branche, vi nærmest har i Kikkerten — saa kan en uforklarlig Bevægelse ude fra omstøde alle Teorier — Gevinsten er udtrukken paa en anden Lod!

Fragtmarkedets Begivenheder minde undertiden om en Granplantage, der staar i Brand: man har afgrænset en Firkant, der nu ene staar i Flamme, og man tror at være Herre over Ilden. Saa pludselig brænder et Grantræ et langt Stykke borte fra Brandtomten, og alle Anstrængelser ere forgæves, hele Plantagen gaar op i Luer. Man aner ikke, hvor det pludseligt fænger nu om Stunder, og man kan ikke selv med de største Erfaringer forudsige et Markeds Svingninger ind i Fremtiden. Vi ønsker at udtale dette nu, hvor en Række „Timecharters“ kastes ud over næste Aars Marked, og hvor man koketterer med forholdsvis gode Rater ind i en fjern Fremtid — men er det rigtigt at binde sin Tonnage paa en ret taalelig Gevinst i saa lang Tid forud, fremfor at være den fri Mand, der kan benytte sig af Øieblikkets Konjunktur. Maa man ikke hellere plukke Døgnets Frugter og saa stole paa Lykken tilsidst, fremfor at umyndiggøre sig selv under Grossisternes og Spekulanternes trykkende Aag, thi trykkende bliver det, trods nok saa høje Rater i Certepartiet. Vi kender alle et Timecharters mange Disputer og ærgerlige Trakasserier, hvor man beskæres og besnæres i hver enkelt Klausul, i Fald Købmandens Spekulation slaar Klik.

Den sidste Uge har forøvrigt for prompt Beskæftigelse meget lidt af Interesse at opvise. Kulden tiltager i Øvrebotten som nede i Azoff, og de to evropæiske Poler vil nok saa omtrent samtidig smække Døren i for i Aar. Der bliver da tilbage for os et let Hverv: at behandle Øjeblikkets Marked, thi mere og mere enkelt bliver Fragtmarkedet, alt eftersom de forskellige Pladser lukkes.

Østersøen er absolut uforandret, man har muligvis Chance for nogenlunde lønnende Udfragter fra Reval nu, hvor Petersborg har forladt de levendes Tal, men endnu er det umuligt at overse Varernes Mangfoldighed — vi tror, der bliver mindre end sædvanligt, fordi Russerne for en Gangs Skyld foretrækker at spise deres eget Korn. Riga og Libau ere uforandrede; man anlægger Baade dernede til Kontinentet, men man gør det i stille Resignation over, at Fragtresultatet bliver noget under Agentens gyldne Løfter. Königsberg, Danzig er uden Interesse. Den mindre Trafik fra Danmark til Østersøhavnene og Retur er ikke Omtale værd. Kulmarkedet er stadig fast i begge Retninger, saa vel til Østersøen som til Middelhavet; den mindre Slaphed, der sporedes sidste Uge fra Østkysten til Danmark, synes allerede at have fortaget sig; herefter ser vi ingen fornuftig Grund til

Dekadence i den nærmeste Tid, og man maa nu haabe, at Rederierne som hidtil vil forstaa at hævde Positionen; Importen til Danmark vil for en væsentlig Del blive besørget af danske Baade, saa her burde der ikke være Medlidenhed lige over for Købmændene. Vi noterer Burntisland eller Methil Aarhus op til 2200 Tons 5/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Grangemouth Kjøbenhavn 1600 Tons 5/6, Firth of Forth Dok Korsør, Fredericia, Aalborg op til 1600 Tons 5/9 à 5/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, til mindre danske Pladser 6/3 à 6/6. Lybeck giver 6/3, Flensborg samme Rate, Rostock 6/9, til Rügenwalde betales 7/, Fairwater 3/9. Riga 5/3, Helsingfors 7/ à 7/3, Stockholm 5/6, Norrköping 6 à 6/3. Fra Tyne eller Blyth ere Raterne ligeledes faste, vi behøver ikke at citere 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 3 pence Reduktion overalt. Fra Glasgow søges Dampere til dansk Havn 6/3, fra Swansea til Kjøbenhavn betales 6/9, mindre Baade 7/. Til Middelhavet noterer vi: Bonness Gibraltar 6/3, Granton eller Leith Barcelona 8/, Methil Genua 8/3, Leith Savona 8/3, Methil Venedig 9/6 à 10/. Leith Triest 9/3, fra Tyne, søges a. s. Marseilles 8/6 à 8/9, Venedig 9/, Cagliari 9/, Genua 8/9 à 9/, Alexandria 8/6, Constantinopel 8/6 à 8/9, Odessa 8/ à 8/3. Sortehavet er omtrent uforandret, muligvis en Smule fastere, der søges saaledes Tonnage for ret betydelige Partier til dansk Havn til 13/6 à 14 fra Nicolaieff, ligeledes har Befragtingen fra Donau været livlig. Vi noterer i Flæng: Nicolaieff (B D) Genua 2400 Tons 11 fcs, Nicolaieff Antwerpen 2300 Tons 11/6, Nicolaieff og / eller Vavaroffka Bergen og / eller Stavanger eller Kristiania 3700 Tons 12/ med Ret til at komplettere i Odessa, Sevastopol eller Theodosia uden Reduktion. Donau U. K. Continent 13/ any, 13/6 Hamburg, Donau Antwerpen eller Rotterdam 4400 Tons 13/, Sulina L. H. A. R., 11/, Kustendjie og Sulina 11/3, Sulina London 10/6, Sulina 2500 Tons 11/ N. C. Fra Alexandria til Hull er sluttet 8/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> og 1/9, Alexandria Bristolkanalen 10/1, fra Benisaf til Rotterdam, Amsterdam eller Middelbro 2400 Tons 8/3 option Bona 8/6. Bilbao Dunkirk 7/6.

Amerika er bestandig meget fast, og der har været en kolossal Befragting baade fra Nordhavnene og Golfen, ligeledes har mange Baade accepteret de ofte omtalte Nett. charters“ fra Galveston eller New-Orleans. Til Danmark har en stor Tonnage fundet Beskæftigelse, specielt for December og Januar Aflastning, men ogsaa pr. Februar og Marts er der livlig Efterspørgsel, og det er ganske interessant nu bestandig i alle mulige udenlandske Fragtberetninger i hver anden Linje at træffe det velkendte option „one or two Danish ports“; — en med Forholdene ukendt Forretningsmand maatte herefter danne sig den Forestilling, at Danmark er meget større, end det i Virkeligheden er. Vi noterer Baltimore C. f. O. mellemstore Baade 4/ option Danmark samme Rate. Baltimore direkte Danmark 20000 quarters 3/9 én, 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> to Lossehavne 1/25 December, 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>—3/9 Januar, 3/6—3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Februar Lastning. Philadelphia Danmark 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> én, 4/ to Havne December. Galveston U. K. Cont. 16 à 16/3 nett charter Decb., Galveston ell. New Orleans U. K. Cont. 15/9, Januar 15/ primo Februar, 14/9—25 Februar Annullering. Stykgodslasterne giver New York Middelhavet 20/, Baltimore Antwerpen, Havre eller Dunkirk 19/ à 20/ December, Philadelphia London 19/ December. Bomuld fra Savannah til Liverpool giver 36/6, Bremen 37/6, Charleston til Liverpool 36/6, Galveston Liverpool 45/, Continentet 46/3; Phosphate Ferdinandina Hamburg 17/, Rotterdam 16/6, Stettin 19/6 à 20/. Sejlskibe ere sluttede fra Pensacola til Continentet 97/6, option Østersøen 100/. Timecharters paa Amerika med Tilbagelevering i Evropa er for Dampere til 5000 Tons 7 à 7/6.

## Spørgsmaal og Svar.

Sp.: I Lov om Lodsvæsenet § 16 staar: „Har derimod Skibsførerne betimeligen gjort Signal efter Lods,

men ikke faaet nogen o. s. v., erlægger han ingen Lods-penge." Der spørges:

Naar man en klar Nat (Vind SSO., 2, ingen Søgang) 3 Gange i Løbet af  $\frac{1}{2}$  Time udenfor Hals Barre har givet Blussignal for Lodser, kan dette da kaldes „betimelig“ gjort Signal?

Hvor er Hals's Lodsbaads Station med godt Vejr?  
s—d—y.

Sv.: Hals Lodsbaad har Station ved Hals. Som Følge deraf kan  $\frac{1}{2}$  Time ikke kaldes for „betimelig“ i den Forstand, at Lodsens i dette Tidsrum, under de op-givne Forhold, skulde have kunnet naa ud til Skibet. Afstanden fra Hals til den yderste Bøje er c. 3 Kml.; paa omtrent det halve af denne Strækning er Kursen sydligere end SO.; selv en meget velsejlende Baad vil derfor ikke med en SSO. Vind og mulig indgaaende Strøm kunne sejle ud til Bøjen paa  $\frac{1}{2}$  Time.

## Fra Sø og Land.

I Anledning af at fremmede Skibsførere, ifølge Indbe-retning fra det Kongelige Generalkonsulat i Stettin, gentagne Gange i den senere Tid ere blevne idømte Politistraf, fordi de have ladet deres Mandskab arbejde udenbords paa Søn- og Helligdage, anbefales det danske Skibsførere ved Ankom-sten til fremmede Pladser at søge Oplysning om de der gæl- Bestemmelser om Helligdagshvile.

Udenrigsministeriet, Kjøbenhavn, d. 22. Novem-ber 1897.

Søretten i Frederikshavn har tilkendt „Det forenede Dampskibsselskab's Dampner „Nishnij Novgorod“, Kapt. Harder, en Bjærgløn af 6,000 Kr. for i Maj Maaned at have indslæbt den engelske Dampner „Innesmoor“, Kapt. Mejus, til Frederikshavn, efter at have truffet den i Nærheden af Skagen med brækket Skueaksel og i hjælpeles Tistand.

Den Kommission, som af den engelske Regering er ud-nævnt til at undersøge Spørgsmaalet om Telegrafens Forbin-delse imellem Fyrskibe og Land, har afgivet sin 5te og sidste Rapport, af hvilken det fremgaar, at det er forbunden med store Vanskeligheder at holde Kablerne i Orden fra Fyr-taarne, der ere byggede paa isolerede Klipper, og især fra Fyrskibe. Værst er det, naar disse ere opankrede paa Klippe-grund og udsatte for høj Sø, da Kablerne derved, samt ved Skibenes evige Svingen for Tidevand, blive skamfilede og fulde af Krænger. Den finansielle Side af Sagen taler heller ikke til Fordel for en Fortsættelse af Systemet, idet der til Forsøg alene er medgaaet 50,000 Lstr., uden at der for denne Sum er opnaaet nævneværdige Fordele. (Naut. Magz.)

## Ugens Havarier.

Zelotais, Skonnert af Riga, kom 18. ds. paa Rejsen fra Fowey til Stettin med en Ladning Porcellænsjord paa Grund paa Saltholmen. Flot med Assistance af Svitser.

Fylla, Skonnert af Marstal, er paa Rejsen fra Ant-verpen til Aarhus 18. ds. strandet Syd for Agger. Mand-skabet reddet, Skibet Vrag.

Marie, Skonnert af Kjøge, indkom 18. ds. til Helsingør med nogen oven Bords Skade, efter i Drogden at have været i Kollision med en svensk Brig.

Julie, Skonnert af Nibe, er 21. ds., paa Rejsen fra Alloa til Hadsund med Kul, strandet ved Gjerrild. Besæt-ningen indbjærget til Grenaa, Skibet Vrag.

De Reuter, Dmpsk af Rotterdam, indkom hertil 22. ds. Skibet har paa sin Rejse fra St. Petersborg til Rotterdam

mistet Dækslasten samt erholdt en Del oven Bords Skade 2 Baade ere knuste.

Hanne, Skonnert af Marstal, har maattet søge ind til Pillau paa Grund af orkanagtig Storm. Skibet kom fra Karlskrona med Mursten og førtes af Styrmanden, da Kap-tainen, Boye, paa Rejsen havde brækket det ene Ben.

Athene, Skonnert af Svendborg, indkom 19. ds. hertil med Tab af Anker og Kæde. Skibet var paa Rejsen fra St. Petersborg til Storbritanien med en Ladning Oliekager.

Caroline, Skonnert af Bergøvara, fra Hull til Born-holm med Kul, indstrandede 19. ds. ved Harboøre. 5 Mand reddedes ved Raketapparatet, 1 Mand druknede, Skibet Vrag.

Edv. Windus, Skonnertbrig af Port Madoc, ankom 19. ds. hertil fra Hjemstedet efter i Nordsøen at have haft meget haardt Vejr, hvori en Mand af Besætningen blev skyl-let over Bord og druknede. Skibet har faaet en Del oven Bords Skade.

Fortuna, Galease af Arendal, kom 19. ds. paa Rejsen fra Aalborg til Hjemstedet i Ballast paa Grund ved Stens-næs. Dmpsk. Expres bragte Skibet flot, og da Fortuna ingen Skade havde taget, fortsattes Rejsen.

Gjertrud Marie, 2/m. Kv. af Frederikshavn, er 20. ds. ankommet til Frederikshavn med Tab af Køl efter Grund-stødning ved Sydskoster.

Hans Christensens Minde, Skonnert af Faaborg, er 19. ds. indløben til Grimsby med oven Bords Skade, knæk-ket Fokkeraa samt Tab af Sejl. Skibet var paa Rejsen fra Charlestown med Kul til Assens.

Scotia, Dmpsk., tilhørende Dampskibsselskabet „Uni-on“ af Kjøbenhavn, er, paa Rejse fra Riga til Ghent, d. 23. ds. strandet ud for Ystad og er bleven læk.

*Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.*

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Alexandra, Rohde, af-gik fra Newcastle 19. Novbr., bestemt til NewOrleans. — A. N. Hansen, Thidemann, pass. Ouessant Creach 20. Nov., bestemt til Kbhvn. — Antwerpen, Holm, ankom til Riga, 22. Novbr., bestemt til Kbhvn. og Antwerpen. — Chr. Bro-berg, Harder, ankom til Messina 22. Novbr., bestemt til Malaga og Cadiz. — Dagmar, Gade, afgik fra Kbhvn. 13. Novbr., bestemt til Alicante. — Douro, Brabrand, ankom til Pernau 20. Novbr., bestemt til Schiedam. — Georgios I., Kihl, afgik fra Kbhvn. 18. Novbr., bestemt til Antwerpen. — I. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Lissabon 16. Nov., best. til Kbhvn. — Kiew, Rabe, afgik fra Kbhvn. 24. Novbr., bestemt til Dunkerque. — Kursk, Staal, afgik fra Kbhvn. 21. Novbr., bestemt til Bordeaux. — Leopold II, Kruse, ankom til Kbhvn. 21. Novbr., bestemt til Riga. — Louisiana, Jensen, ankom til New-Orleans 21. Novbr., bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Cette 17. Novbr. best. til Batoum, Novorossisk og Odessa. — Nicolai II, Jesper-sen, afgik fra Cardiff 12. Novbr., bestemt til Newport-News. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Malaga 24. Novbr., best. til Gibraltar og Cadiz. — Omsk, Rasmussen, ankom til Antwerpen 21. Novbr., bestemt til Reval. — Tejo, Fenger, ankom til Oporto 21. Nov., bestemt til Lissabon. — Tomsk, Andersen, ankom til Kbhvn. 20. Novbr., bestemt til Reval. — Viking, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 20. Novbr., bestemt til Reval. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Kbhvn. 23. Novbr., bestemt til Rotterdam. — Kentucky, Caroc, afgik fra New-Orleans 5. Novbr., bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Kbhvn. 22. Nov., best. til Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 22. Novbr., bestemt til Vestnorge. — Ceres, Corfitzon, afgik fra London 21. Novbr., bestemt til Hamburg. — Charkow, Fischer, afgik fra Libau 21. Novbr., best. til Hull. — Chri-stian IX., Møllerup, afgik fra Kbhvn. 18. Novbr., bestemt til London. — Christianssund, Bay Schmidt, afgik fra Arendal 18. Novbr., bestemt til Vestnorge. — Constantin, Bloch, afgik fra Kbhvn. 22. Novbr., bestemt til London. — Frederik, Harboe, afgik fra Hull 21. Novbr., bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Georg, Petersen, ankom til Li-bau 20. Novbr., bestemt til Hull. — Jolantha, Paaske, an- kom til Kbhvn. 22. Novbr., bestemt til Damzig. — Kasan, Thomsen, ankom til Pillau 22. Novbr., bestemt til Kbhvn. og London. — Laura, Christiansen, afg. fra Leith 14. Nov., bestemt til Færøerne og Island. — Louise, Gøtsche, ankom til Pillau 16. Novbr., bestemt til Hull. — Minsk, Jørgensen, ankom til Manchester 20. Novbr., bestemt til Liverpool. —

Morsø. Frisenette. ankom til Kbhvn. 22. Novbr. bestemt til Libau. — Moskow, Petersen, afgik fra Riga 18. Nov., bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Antwerpen 21. Novbr. bestemt til Kbhvn. og Riga. — Nordjylland, Hansen, ankom til Riga 18. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Perm, Christensen, ankom til Libau 17. Novbr., bestemt til London. — Romny, Lind, ankom til Korsør 23. Novbr., bestemt til Libau. — Thyra, Ryder, afgik fra Kbhvn. 22. Novbr., best. til Manchester. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 18. Novbr. best. til Antwerpen. — Vendsyssel, Clausson Kaas, ankom til Riga 21. Novbr. bestemt til Antwerpen. — Vesta, Svensson, afgik fra Libau 22. Novbr. bestemt til Kbhvn. og London. — Ella, Eriksen, ankom til Danzig 19. Novbr., bestemt til Kbhvn. og Hamburg. — Maja, Jacobæus, afgik fra Kbhvn. 22. Novbr., best. til Hamburg.

Ficaria, I. V. Fenger, afgik fra Newcastle 24. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Kofod, afgik fra Odense 25. Novbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 25. Novbr., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 23. Novbr., bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, J. Borries, afgik fra Newcastle 23. Novbr., bestemt til Aalborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 23. Novbr., bestemt til Odense. — Storebælt, J. P. Bay, afgik fra Nakskov 24. Novbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 24. Novbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 23. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Knud, Hansen, afgik fra Libau 18. Novbr., bestemt til Hull. — Svend, Holst, afgik fra Blyth 23. Novbr., bestemt til Libau. — Erik, Th. Toite, afgik fra Kbhvn. 15. Novbr., ankom til Riga 18. November. — Skjold, Schmidt, afgik fra Stettin 20. Novbr.; ankom til Riga 23. Novbr. — Ragnar, Hveysel, afgik fra Stettin 13. Novbr., ankom til Riga 15. November. — Danmark. Heintzelmann, afgik fra Swansea 11. Novbr., ankom til Stettin 18. Novbr. — Volmer, Riber, afgik fra Riga 33. Novbr., best. til London. — Dan, Kraemer, afgik fra Riga 18. November, best. til Dunkerque. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Rouen 18. Novbr., ankom til Swansea 21. November. — Harald. Risøe, afg. fra Antwerpen 20. Novbr., ankom til Sunderland 22. November.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Jørgensen, afgik fra Blyth 22. Novbr., bestemt til Genoa. — A. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Blyth 17. Novbr., ankom til Swinemünde 21. Novbr. — P. Andrejeff, Jensen, afgik fra Blyth 20. Novbr. bestemt til Neapel. — H. Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Kronstadt 9. Novbr., ankom til London 22. Novbr. — Russ, Jensen, afgik fra Kronstadt 15. Novbr., bestemt til Zaandam.

Heimdal. Anine, Møller, ankom til Kbhvn. 22. Novbr. — Martha, Knudsen, afgik fra Sandvik 21. Novbr., bestemt til Rouen.

Vesterhavet. Nautik, Meinertz, ankom til Boness 21. Novbr. — Neptun, Jessen, afgik fra Wasa 19. Novbr., best. til Dover. — Nerma, Degn, afgik fra Esbjerg 19. Novbr., bestemt til Wiborg. — Nordsøen, Schmidt, afgik fra Esbjerg 22. Novbr., bestemt til Sunderland.

Østersøen. Yrsa, B. Larsen, afgik fra Kbhvn. 22. Novbr., bestemt til Hamburg. — Rita, A. P. Skov, afgik fra Norrkøping 19. Novbr., bestemt til London. — Patria, C. Andersen, afgik fra Aarhus 21. Novbr., bestemt til Grangemouth. — Cimbria, L. Storm-Hansen, afgik fra Odessa 6. Novbr., bestemt til Helsingfors.

Union. Olga, P. J. Jørgensen, afgik fra Bandholm 20. Nov., ankom til Kbhvn. 21. Novbr. — Anglia, Edw. E. Erichsen, afgik fra Reval 21. Novbr., best. til Rotterdam. — Scotia, H. Nielsen, afgik fra Riga 20. Novbr., bestemt til Ghent. — Frisia, N. N. Fisker, afg. fra Kotka 12. Novbr., bestemt til Philippeville. — Gallia, N. L. Nielsen, afgik fra Riga 13. Novbr., ankom til Dunkerque 21. Novbr.

Kjøbenhavn. Jylland, H. Jensen, afgik fra Aarhus 16. Novbr., ankom til Grangemouth 20. November. — Fyen, P. Hansen, afgik Rotterdam 20. Novbr., ankom til Grangemouth 23. November. — Hafnia, H. E. Neergaard, afgik fra Tyne 23. Novbr., bestemt til Stettin. — Russia, A. Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 21. Novbr., bestemt til Riga. — Carl Hecksher, A. G. Starck, afgik fra Nordmaling 21. Oktbr., ankom til Marseille 13. Novbr. — Dania, C. Troensegaard, afgik fra Montreal 11. Novbr., bestemt til Leith. — Normannia, A. Rasmussen, afgik fra St. Petersburg 11. Novbr., ankom til Rotterdam 20. Novbr.

Dannebrog. Christiansborg, Petersen, ankom til Kjøbenhavn 20. Nov. — Frederiksborg, Kühl, ank. til Sundsvall 22. November. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Riga 21. Novbr. — Rosenborg, Fischer, ankom til Lübeck 20. November. — Uranienborg, Olsen, ankom til

Svansea 21. Novbr. — Jomsborg, Schultz, ankom til Borgå 21. November. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Burntisland 22. November, bestemt til Stockholm.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Andersen, ankom til Havre 14. Novbr. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Brake 13. November. — Skodsborg, Jensen, ankom til Amsterdam 12. November. — Guldborg, Schmidt, ankom til Hernøsand 19. November. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Sundsvall 16. November, bestemt til Dieppe.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Kiel 20. Novbr. — Agnete, Jensen, afgik fra Libau 17. Novbr., bestemt til Rotterdam. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kiel 20. November, bestemt til Methil. — Alice, Kraemer, afgik fra Rouen 21. November, bestemt til Burntisland. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Reval 18. Novbr., bestemt til London. — Bornholm, Petersen, afgik fra Pillau 22. November, bestemt til Rouen. — Ajax, Brorsen, afgik fra Masnedund 19. Novbr., bestemt til Burntisland. — Göteborg, Madsen, afgik fra Hull 18. November, bestemt til Norrkøping. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Libau 18. November, ankom til Landskrona 20. November. — Nauta, Steen, afgik fra Libau 17. November, ankom til Landskrona 20. November. — Rønne, Hintze, afgik fra Hauge-sund 18. Novbr., bestemt til Stettin. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Odense 20. November, ankom til Libau 22. November.

Danmark. Rolf, C. Madsen, afgik fra Kjøbenhavn 21. Novbr., ankom til Königsberg 22. November. — Thorvaldsen, Pii, afgik fra Grangemouth 23. November, bestemt til Kjøbenhavn. — Absalon, Predbjørn, afgik fra Stettin 20. Novbr., bestemt til Memel. Ansgar, Larsen, ankom til Kjøbenhavn 21. November. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Riga 18. Novbr., bestemt til Gent. — Hamlet, Sommer, afgik fra Blyth 20. Novbr., bestemt til Swinemünde. — Helge, Matthiessen, ankom til Riga 22. November.

Thingvalla. Norge, Knudsen, afgik fra Kristianssand 4. November, ankom til New-York 17. November. — Hekla, Laub, afg. fra Kristianssand 11. November, bestemt til New-York. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn 21. November, ankom til Swinemünde 22. Novbr. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra New-York 13. November, best. til Kbhvn.

## Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Elisabeth, Harreby, ankom til Beira 16. Novbr. fra Göteborg. — Thora, Thomsen, ankom til Santa Delgade 17. Novbr. fra Celebes, beordret til Antwerpen. — Irvine, Ankersen, sejlet fra New Westminster 17. Nov. til Europa. — Doris Brodersen, Nielsen, ankom til Antwerpen 20. Novbr. fra Fernandina. — Sophie, Svarrer, sejlet fra Port Natal 20. Novbr. til Barbados.

Fanø. Sønderho. Fides, Sørensen, afgik 14. Novbr. fra Hamburg til Wellington (Ny Zeeland). — Clara, Carstensen, ankom 15. Novbr. til Gefle. — Eliza, Thomsen, ankom til Halmstad 16. Novbr. fra Esbjerg. — Agnes, Riber, prajet paa 48° N. B. 15° V. L. den 30. Oktbr. paa Rejse fra Hamburg til Maracaibo. — Killena, Hansen, ankom 18. Novbr. til Amsterdam fra Buenos Ayres. — Fides, Sørensen, pass. Dungeness 18. Novbr. paa Rejse fra Hamburg til Ny Zeeland. — Mary, Lydom, ankom 19. Novbr. til Nykjøbing fra Boness.

Svendborg. Fylla, Hansen, ankom til Frederikstad 16. Novbr. — Jørgen Ring, Fisker, ankom til Møllerup 16. Novbr. — Althea, Rasmussen, ankom til Söderhamn 16. Nov. — Brochenhus Schack, Rasmussen, ankom til Christiania 17. Novbr. — Hansine, Hansen, ankom til Neufahrwasser 17. Novbr. — Svafva, Høgsted, ankom til Warkworth 17. Novbr. — Flora, Nielsen, ankom til Leith 18. Novbr. — Urania, Pilegaard, ankom til Kallundborg 16. Novbr. — Solon, Hansen, ankom til Holbæk 16. Novbr. — Skjold, Larsen, ankom til Kragerø 18. Novbr. — Martin, Mortensen, ankom til Swinemünde 19. Novbr. — Svend, Andersen, ankom til Newhaven 21. Novbr. — Rasmus, Jensen, ankom til Libau 21. Novbr. — Galathea, Bom, ankom til Libau 21. Novbr.

Ærs. Sifa, Folmer, ankom 15. Novbr. til Hamburg. — Sejerskransen, Jørgensen, ankom 16. Novbr. til Kallundborg. — Hans, Folmer, er ankommet til Nakskov. — Juliana, Christensen, ankom 15. Nov. til Esbjerg. — Prøven, Schmidt, ankom 15. Novbr. paa Jersey Red. — Immanuel, Hansen, ankom 17. Novbr. til Göteborg. — Karen, Hansen, ankom 17. Novbr. til Libau. — De tvende Brødre, Bøye, ankom 17. Novbr. til Stege. — Webers Minde, Madsen, er ankommet til Pillau. — N. M. Harboe, Carlsen, af Græsvænge, ankom 18. Novbr. til Kolding. — Wemyss Castle, Folmer, ankom 18. Novbr. til Warnemünde. — Maren, Christensen, er ankommet til Nakskov. — Faders Minde, ankom 18. Novbr. til Åhus. — Marie, Weber, er ankommet til Kjørteminde. — Flink, Bøye Christensen, er ankommet til Skjelskør. — Anne Sophie, Hermansen, af Marstal,



passerede 18. Novbr. Frederikshavn paa Rejse fra London til Odense. — Alpha, Bastrup, ankom 19. Novbr. til Æreskjøbing. — Sylphiden, Bøye, ankom 19. Novbr. til Helsingør. — Aurora, Raahauge, ankom 20. Novbr. til Lissabon. — Sirius, Hansen, ankom 20. Novbr. til Flensborg. — H. A. Friis, Friis, ankom 19. Novbr. til Kolding. — Danmark, Christensen, er ankommet til Kolding. — Svalen, Christensen, er ankommet til Drøbak. — Dannebrog, Bøye, er ankommet til Concarneau. — Niels Juel, Nielsen, ankom 17. Novbr. til L'Orient. — Eden, Mikkelsen, ankom 18. Nov. til Dover paa Rejse fra Harnäs til Royan. — Henriette, Hohn, ankom 22. Novbr. til L'Orient. — Fuglen, Hansen, ankom 21. Novbr. til Grenaa. — Emanuel, Bager, ankom 21. Novbr. til Randers. — Ydun, Andersen, ankom 22. Nov. til Libau.

**Renne.** Camtoos, Petersen, ankom til Newcastle 15. Novbr. — Freja, Beck, ankom til Swinemünde 18. Novbr. — Jørgensen, Jørgensen, ankom til Grimsby 19. Novbr.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fvrs 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.

**Vrag i Kattegat.** I sidste Uge er mellem *Skagen* og *Hirsholm* observeret et drivende Vrag.

En Mastetop, der kun var lidt over Vandet, er observeret paa 57° 29' N. Br. 11° 30' Ø. Lgd.

**Sundet. Hollænderdyb.** Den 22de November 1897 er Klokketønden *Saltholm-Flak* NV. ombyttet med Vintersømærket.

**Flinterenden.** Den 19de November 1897 er den til Sildefiskernes Vejledning bestemte Klokketønde ved *Nordre-Flint* inddragen.

**Store-Bælt. Langelands Ø.-Kyst.** Samtidig med Forandringen af *Tranekjær* Fyr forandres Taagesignalet saaledes, at Sirenen hver 1 Minut giver Et-Stød af 3 Sekunders Varighed.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverig.** Havnefyrene ved *Trelleborg* ere nu forstærkede. Det inderste Fyr viser fremdeles rødt, fast Lys, men det yderste viser nu grønt fast Lys.

**Gotland Ø.** Ved *Britterna* er Klokketønden for Vinteren ombyttet med en hvid Stage.

**Stockholms Skjærgaard.** Ved *Landsort* gives Taagesignal nu med Et-Skud hver 10 Minutter.

I det S.-lige Indløb til *Gefle* ydre Red er ved den mellemste røde Tønde funden en 17<sup>9</sup>/<sub>16</sub> Fods Grund. Farvandet bør ikke besjæles med over 16 Fods Dybgaende.

**Norra Ovarken.** Baaken paa *Skalbådan*, NØ. for *Skags* Fyr, er rød med hvidt Bælte.

Den 15de November 1897 er Fyrskibet „*Norströmsgrund*“, S. for *Luleå*, inddraget.

**Finland. Bottniska Bugt.** Fyrskibet „*Plevna*“ er inddraget den 8de, „*Helsingkallen*“ den 14de og „*Nahkiainen*“ den 15de November 1897.

Fyrskibet „*Relandersgrund*“ er flyttet lidt og ligger nu paa 61° 6' 41" N. Br. 21° 6' 46" Ø. Lgd.

**Åbo Skjærgaard. Pargasport.** Ved Revet *Achrensgrund*, 1/2 Kbl. SV. for *Øen Slåtholm* SV.-Pynt, er i 13 Fod Vand udsat en Stage, sort foroven, hvid forned, med en nedadventt over en opadventt sort Kost. 60° 13' 55" N. Br. 22° 30' 32" Ø. Lgd.

Paa 16 Fods Grunden *Granholms Bån*, 1 Kbl. N. 28° Ø. fra *Øen Granholms Bån*, er i 16 Fod Vand udsat en rød og hvid stribet Stage med Kors. 60° 12' 20" N. Br. 22° 19' 57" Ø. Lgd.

Fyret paa *Notgrund* har en Højde af 17 Fod.

**Kimito-Kanal.** Ved *Strömsholms Sydliga Grund*, som strækker sig 1/3 Kbl. ØNØ. fra den gamle Kanalspids paa *Øen Strömsholm*, er i 14 Fod Vand udsat en Stage, hvid foroven, rød forned med en opadventt over en nedadventt rød Kost. 60° 11' 24" N. Br. 22° 52' 48" Ø. Lgd.

Ved *Strömsholms Nordliga Grund*, som strækker sig 1/2 Kbl. Ø. fra *Strömsholm* NNØ. Pynt, er i 14 Fod Vand udsat en Stage, hvid foroven, rød forned, med en opadventt over en nedadventt rød Kost. 60° 11' 36" N. Br. 22° 52' 25" Ø. Lgd.

Ved *Strömms-Bank*, ved *Strömms* SV.-Kyst er i 14 Fod Vand udsat en Stage, sort foroven, hvid forned, med en nedadventt over en opadventt sort Kost. 60° 11' 39" N. Br. 22° 52' 26" Ø. Lgd.

**Håstholm.** Ved Grunden *Tallholm*, c. 1 Kbl. VSV. for *Øen Tallholm*, er i 14 Fod Vand udsat en Stage, sort foroven, hvid forned, med en nedadventt over en opadventt sort Kost. 60° 18' 25" N. Br. 22° 59' 18" Ø. Lgd.

Ved V.-Enden af Grunden *Prestholm*, som fra *Øen Prestholm* NØ. Pynt strækker sig c. 3 Kbl. NV. t. V. ud, er i 14 Fod Vand udsat en Stage, sort foroven, hvid forned, med en nedadventt over en opadventt sort Kost. 60° 19' 0" N. Br. 22° 59' 5" Ø. Lgd.

**Finske Bugt. Helsingfors. Esbo Bugt.** Løbet mellem *Bastvik* Savmølle og *Kalvik* Teglværk er afmærket saaledes:

En hvid Stage med sort, nedadventt Kost, *Saarvik*, i 17 Fod Vand, c. 1 1/2 Kbl. S. 67° V. fra *Bastvik* Pynt. 60° 9' 33" N. Br. 24° 37' 30" Ø. Lgd.

En rød Stage med rød, opadventt Kost, *Bastviks Norra*, i 17 Fod Vand, c. 1 1/2 Kbl. S. 59° Ø. fra *Kalvik* Bro. 60° 9' 38" N. Br. 24° 37' 2" Ø. Lgd.

En hvid Stage med sort, nedadventt Kost, *Bastviks Södra*, i 17 Fod Vand, c. 1, Kbl. S. 42° Ø. fra *Kalvik* Bro. 60° 9' 37" N. Br. 24° 37' 2" Ø. Lgd.

En hvid Stage med sort, nedadventt Kost, *Kalvik*, i 17 Fod Vand, 1/2 Kbl. S. 3° V. fra *Kalvik* Bro. 60° 9' 40" N. Br. 24° 36' 54" Ø. Lgd.

**Pellinge Skærgaard.** Ved *Kummelskärs Østra Grund* V.-Side er i 29 Fod Vand udsat en Stage, sort foroven, hvid forned, med en nedadventt over en opadventt sort Kost. Grundens Lægeste, 22 Fod, ligger 1, Kml. S. 46° Ø. fra *Glosholm* Baake. 60° 10' 4" N. Br. 25° 53' 45" Ø. Lgd.

Ved Grunden *Brigitta* NØ.-Side er i 29 Fod Vand udsat en Stage, hvid foroven, rød forned, med en opadventt over en nedadventt rød Kost. Grundens Lægeste, 12 Fod, ligger 3, Kml. S. 42° Ø. fra *Glosholm* Baake. 60° 8' 28" N. Br. 25° 56' 20" Ø. Lgd.

**Wiborg. Pitkäpaasi.** Ø. for *Lilla Fiskaren* er et nyt Farvand til *Satamanlahti Bugt* afmærket saaledes:

V. for 26 Fods Grunden *Satamanlahti Södra Grund* er i 35 Fod Vand udsat en Stage, sort foroven, hvid forned, med en nedadventt over en opadventt sort Kost. Grundens Lægeste ligger 8 Kbl. N. 6° Ø. fra *Lilla Fiskaren* Sømærke. 60° 29' 25" N. Br. 28° 7' 20" Ø. Lgd.

NV. for 14 Fods Grunden *Satamanlahti Mellarste Grund* er i 29 Fod Vand udsat en Stage, sort foroven, hvid forned, med en nedadventt over en opadventt sort Kost. Grundens Lægeste ligger 1, Kml. N. 3° V. fra *Lilla Fiskaren* Sømærke. 60° 30' 21" N. Br. 28° 6' 48" Ø. Lgd.

NV. for 19 Fods Grunden *Satamanlahti Norra Grund* er i 29 Fod Vand udsat en Stage, sort foroven, hvid forned, med en nedadventt over en opadventt sort Kost. Grundens Lægeste ligger 2, Kml. N. 8° V. fra *Lilla Fiskaren* Sømærke. 60° 21' 52" N. Br. 28° 6' 48" Ø. Lgd.

**Trångsund.** Ved Yderenden af Revet *Herakles*, der strækker sig 2 Kbl. N. 88° V. fra Klippen *Kvitorkel* paa *Trångsund* ydre Rhed, er i 29 Fod Vand udsat en hvid Stage med sort, nedadventt Kost. 60° 36' 10" N. Br. 28° 32' 45" Ø. Lgd.

**Tyskland.** Ved *Pillau* er Vinterafmærkningen foretaget. Lystønderne i *Frisches Haff* inddrages først, naar Is nødvendigvis det.

Udenrigsministeriet meddeler: Mellem *Stettin* og *Swinemünde* er Vinterafmærkningen begyndt.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland.** I November 1897 foretages Vinterafmærkningen i *Elben*. Lystønderne overfor *Finkenwerder* og ved *Wittenbergen* forblive liggende, til Is befrygtes, og ombyttes da med Bøjer.

Enden med Kors, *Mittelgrund Ost*, flyttes c. 2 Kbl. N. hen i 21 Fod Vand. 53° 55' 52" N. Br. 8° 39' 52" Ø. Lgd., og den sorte Tønde ved *Mittelgrund* S.V.-Spids c. 1/4 Kbl. V. hen i 21 Fod Vand. 53° 55' 58" N. Br. 8° 37' 30" Ø. Lgd.

I November 1897 foretages Vinterafmærkningen i *Weser Jade*. Fyrskibet „*Genius Bank*“ er igen udlagt paa Station og Lystønden inddragen.

**Holland. Zuidersee.** Vraget, som laa sunket 1, Kml. NØ. t. N. fra *Marken* Fyrtaarn, er optaget. Afmærkningen er inddragen.

**Zeegat van Goeree.** I *Bokkegat* ligge følgende Tønder saaledes:

Sortmalet Lystønde BG Nr. 4, i 17 1/2 Fod Vand. 51° 52' 11" N. Br. 3° 57' 6" Ø. Lgd.

Stumpetønde Nr. 5 i 19 Fod Vand. 51° 52' 25" N. Br. 3° 58' 8" Ø. Lgd.

Stumpetønde Nr. 6 i 17 Fod Vand. 51° 52' 28" N. Br. 3° 59' 20" Ø. Lgd.

Rød og sort vandret stribet Lystønde BG Nr. 7 i 17 Fod Vand. 51° 52' 24" N. Br. 4° 0' 38" Ø. Lgd.

**England. Humber.** Vraget af Damperen „*Caledonia*“, som laa sunket 13 Kml. S. 85° Ø. fra *Spurn* Fyr, er optaget. 55° 33' N. Br. 0° 29' Ø. Lgd.

**Skotland. Firth of Forth.** Vraget, som laa sunket 4 Kbl. S. 80° Ø. fra Baaken paa *North Carr Rock*, er optaget.

## Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**Frankrig.** Den 5te November 1897 tændes *Cayeux* nye, hvide Lynfy, der hver 5 Sekunder viser Et-Lyn af c.  $\frac{1}{2}$  S. Varighed. Flammens Højde: 48 Fod. Lysevn: 19 Kml. Det vises fra et hvidt, rundt Taarn, 16 Alen NØ. for det gamle Fyr.  $50^{\circ} 10' 23''$  N. Br.  $1^{\circ} 29' 6''$  Ø. Lgd.

Samtidigt slukkes det gamle Fyr.

**Roubarit. Barfleur Fyr Ø.** Paa Klippen *Houmaizel* er opført en rød og sort vandret stribet Baake med rund Skive paa Toppen, 16 Fod høj over Højvande.  $49^{\circ} 41' 50''$  N. Br.  $1^{\circ} 16' 45''$  V. Lgd.

Den 10de November 1897 tændes paa *Dielette* V.-Mole et fast Fyr, der viser hvidt Lys, med en rød Vinkel fra N.  $42^{\circ}$  V. over *Huquets de Jobourg* og *Vigen Vauville*. Flammens Højde: 37 Fod. Lysevn: 9 Kml. for de hvide,  $5\frac{1}{2}$  Kml. for det røde Lys. Fyret vises fra et hvidt Taarn.

Samtidigt slukkes det midlertidige, hvide, faste Fyr.

**Englands V.-Kyst. Milford Haven.** Paa Ø.-Siden af *Carr Rocks*, S.-Siden af *Pembroke Reach*, skal bygges en ny Bro, hvorfor Sprængninger foretages. Man skal gaa saalangt som mulig uden om Stedet, og Dampere skulle gaa langsomt. Fem Minutter før en Sprængning ringes med en Klokke, og et rødt Flag hejses paa Skibet, hvorfra Sprængningen udføres.  $51^{\circ} 41' 55''$  N. Br.  $4^{\circ} 57' 50''$  V. Lgd.

**Shetlands Øer. Berigtigelse.** Fyret paa *Noness*, tæt ved *Sandwick*, er et hurtigblinkende hvidt Fyr, der hver Minut viser omtrent 16 Blink. Flammens Højde: 180 Fod. Det lyser fra N.  $23^{\circ}$  Ø., over *Mousa Island*, gennem Ø., S. og V. til N.  $19^{\circ}$  V. Det vises fra et lille, rødt Taarn. Fyret har kun ringe Lysevne, og der er ikke stadig Vagt ved det.

Beliggenhed:  $59^{\circ} 58' 20''$  N. Br.  $1^{\circ} 12' 10''$  V. Lgd.

## Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Iles de Glénans.** Det ottekantede Taarn, som ligger paa *Basse Rouge*, er nu 3 Fod over Højvande.  $47^{\circ} 45' 40''$  N. Br.  $4^{\circ} 3' 35''$  V. Lgd.

**Gironde. Maréehale Havn.** Den 8de November 1897 tændes et grønt, fast Fyr paa Havnehovedet paa den højre Bred ved *Maréehale* Havn. Flammens Højde: 18 Fod. Synsvidden: 2 Kml. Det vises fra en hvid Pæl.  $45^{\circ} 18' 38''$  N. Br.  $0^{\circ} 46' 55''$  V. Lgd.

**Nova Scotia. Cape Breton Island NV.-Kyst.** To hvide, faste Ledefyr ere tændte paa *Caveau Point*. Bagfyret staar 370 Alen S.  $76^{\circ}$  Ø. fra Forfyret. Flammens Højde: 73 og 50 Fod. Synsvidden: 8 Kml. Fyrene vises fra hvide, firantede, 26 Fod høje Trætaarne. Forfyret:  $46^{\circ} 39' 20''$  N. Br.  $60^{\circ} 59' 50''$  V. Lgd.

Fyrene holdte overet i S.  $76^{\circ}$  Ø. lede i Indløbet til *Eastern Harbor* klar af N.-Enden af *Cheticamp Island* og mellem denne og *Caveau Shoals*. De skulle holdes overet, indtil *Eastern Harbor* Ledefyr komme overet.

**Føreneede Stater i Nord-Amerika. Maine. Muscle Ridge Islands. Two Bush Island.** Omtrent den 10de November 1897 tændes et Blinkfy, der hver 5 Sekunder viser Et-Blink, paa SV.-Pynten af den større *Two Bush Island*, en af de S.-ligste af *Muscle Ridge Islands*. Lyset er rødt fra N.  $14^{\circ}$  Ø. til N.  $67^{\circ}$  Ø., over *Two Bush Reef*, og hvidt fra N.  $67^{\circ}$  Ø. gennem Ø. og S. til S.  $59^{\circ}$  V., over *Two Bush Channel*. Flammens Højde: 63 Fod. Synsvidden:  $13\frac{1}{2}$  Kml. Fyret vises fra et rødt, firkantet, pyramideformet Taarn.

Taagesignal gives med Klokke, hvorpaa med Maskinkraft hver 20 Sekunder slaas To-Slag.

Beliggenhed:  $43^{\circ} 57' 52''$  N. Br.  $69^{\circ} 4' 28''$  V. Lgd.

**Virginia. Hampton Roads.** Ved *Newport News Middle Ground* er midt i Farvandet S. og V. for Grunden udlagt to sort og hvid lodret stribede Spirtønder, fra *Newport News Middle Ground* Fyr i S.  $9^{\circ}$  Ø. og i S.  $78^{\circ}$  V.

**South Carolina. Port Royal Soud.** Ved Fyrskibet „*Martins Industry*“ er i 8 Fv. Vand udlagt en sort Spirtønde, i *Paris Island* Ledefyrlinie og fra *Hilton Head* Bagfy i S.  $65^{\circ}$  Ø.

## Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italiens S.-Kyst.** Paa Grund af Havari viser Fyret paa Pynt *Stilo* midlertidig, hvidt, fast Lys.  $38^{\circ} 26' 46''$  N. Br.  $16^{\circ} 34' 46''$  Ø. Lgd.

**Tunis.** Indløbet til den gravede Rende, der fører til *Sfax* Havn, er om Styrbord afmærket med en rødmalet Lystønde, der viser hvidt Lys, 2, Kml. S.  $41^{\circ}$  Ø. fra den store Minaret og om Bagbord med en sortmalet Lystønde, der viser rødt Lys 2, Kml. S.  $39^{\circ}$  Ø. fra samme Minaret.

Renden er om Styrbord afmærket med 6 røde Spirtønder, mærkede med de lige Nr. 2—12, og om Bagbord med 6 sorte Spirtønder, mærkede med de ulige Nr. 1—11. Renden er kun 35 Alen bred fra det andet Par Tønder.

Ved Havneindløbet brænder paa N.-Siden et hvidt; fast Fyr og paa S.-Siden et rødt, fast Fyr.

En Fortøjtønde ligger midt i Havnen.

Den hvide Tønde c. 1,600 Alen S. t. V. fra *Mahedia* Taarn er ombyttet med en rød Spirtønde. Den lille 14 Fods

Rende SV. for *Mahedia* er afmærket med fire Tønder med Topbetegnelse, de to N.-lige ere røde, de to S.-lige sorte.

Omtrent 3 Kml. S. for *Mahedia* er der udlagt Fiskeredskaber, hvis Yderende ligger c.  $2\frac{1}{4}$  Kml. S.  $46^{\circ}$  Ø. fra Kapellet i *Sidi Bel Rejada*. Yderenden er afmærket med et Fartej, der om Natten viser 2 hvide Lanterner vandret for hinanden.

I 1898 flyttes disse Fiskeredskaber til N. for *Mahedia*.

V. for *Kuriat* ere Fiskeredskaber udlagte c. 2 Kml. NV. for *Øen Coneghiera*. Yderenden er afmærket med en Vager med Ballon og om Natten med et hvidt Fyr.  $35^{\circ} 47' 45''$  N. Br.  $10^{\circ} 58' 30''$  Ø. Lgd.

**Monastir** Fiskeredskaber strække sig  $2\frac{1}{2}$  Kml. NNØ. fra *Øen Ksirate Achman*. Yderenden er afmærket med en Vager og om Natten med et hvidt Fyr.

**Kuriat V.** En Baake med Trekant med Spidsen nedad er opført paa Kanten af Grunden V. for *Kuriat*, 6 Kbl. S.  $76^{\circ}$  V. fra *Kuriat* Fyr.  $35^{\circ} 47' 48''$  N. Br.  $11^{\circ} 1' 18''$  Ø. Lgd.

**Kap Bon S.** Et Rev med under 19 Fod Vand strækker sig  $3\frac{1}{2}$  Kbl. Ø. ud fra Pynten N. for *Ras Iddah*. Man gaar fri uden om Revet ved at holde Kap *Bon* Fyrtaarn i Sigte.  $37^{\circ} 3' 9''$  N. Br.  $11^{\circ} 4' 49''$  Ø. Lgd.

**Golfe de Tunis.** En 7 Fods Grund ligger SV. for *Ras Durdas*, næsten 2 Kbl. fra Land.  $36^{\circ} 50' 40''$  N. Br.  $10^{\circ} 34' 2''$  Ø. Lgd.

Fiskeredskaberne S. for *Ras el Ahmar* strække sig  $2\frac{1}{2}$  Kml. S.  $50^{\circ}$  V. fra Pynten. Yderenden er afmærket med en lille Vager.

Tønden, som paa *Goulette* Rhed laa 800 Alen S.  $35^{\circ}$  Ø. fra S.-Molens Yderende, er inddragen.

*Le Plane* Fyrs grønne Lysvinkel dækker ikke over 32 Fods Grænsen S. for Kap *Farina*, men lyser fra N.  $73^{\circ}$  V. til N.  $89^{\circ}$  V.

**La Algier. Calle.** N. for Kap *Cavallo* er funden en 14 Fods Grund. Man gaar N. om den ved at holde det 574 Fod høje *Mont Kolondo* overet med Kap *Mzina*.  $36^{\circ} 55' 39''$  N. Br.  $8^{\circ} 20' 25''$  Ø. Lgd.

## Syd-Amerikas Østkyst indtil $40^{\circ}$ S. Br.

**Brasilien.** Uden for Barren ved *Rio de San Francisco do Norte* ere Dybderne attagne betydeligt.  $10^{\circ} 29'$  S. Br.  $36^{\circ} 22'$  V. Lgd.

## Karantænebestemmelser.

**Danmark.** -- Foranstaltningerne mod Indførelse af smitsomme Sygdomme fra *Marseille*, Havne ved *Det sorte Hav* samt i det øvrige *Lilleasien* og i *Syrien* ophæves.

# Holm & Collerup,

## Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.  
forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.  
Jærnskibs- og Maskinreparationer  
udføres solidt, hurtigt og billigt.



# Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.  
Produktets naturlige Holdbarhed gør det  
særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.  
Depôt: Toldbodgade 14.

Telefon 4963. **J. BRINGHS EFTF.** Telefon 4963.

## Herreekviperingsforretning

St. Annaplads 14.

Uniformer og civile Klædninger.

# Kjøbenhavns Børskurs d. 24. Novb. 1897.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk.....	108 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	108 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	108 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Thingvalla.....		3	4
Danmark.....		91	92
Norden.....		116 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	117 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn.....		97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Carl.....		58 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	58 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dannebrog.....		107	107 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Skjold.....		76 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	76 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Helsingørs Dampsk.....		41 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	43
Østersøen.....		63	67
Nordøen.....		—	—
Torm.....		88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98
Foren. Bugser-Selsk.....		87	92
Dansk-russisk Dampsk.....		95	101
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk.....		—	—
5% — —.....		—	—
5% Thingvalla 1880.....		—	—
5% — 1894.....		—	—
5% Norden.....		102	104
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats.....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uopsig. Stats.....		100 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	101 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....		94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	95
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf.....		93 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6 Ser.....		95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4% — — 6.....		96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3.....		94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	96
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....	151	150 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	151 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Privatbank.....		123 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	123 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Landmandsbank.....		127 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	128 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Handelsbank.....	124 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	124 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	124 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain.....	85 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	86	86
Helsingørs Jernsk.....		101 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	102
Sukkerfabr.....	91 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	91 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier.....		112	112 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

## Vekselkurser.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	89.05	88.85
London.....	18.12	18.09
Paris.....	72.00	—
Amsterdam.....	150.35	—

## Notering paa Berlins Børs d. 23. Novbr. 1897.

Russiske Noter.....	217.25
4% Russiske Consols.....	—
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % — Boden Kredit.....	105.25
6% Mexikanske.....	95.50
5% Rumænske Stats.....	101.00
4% — — 1890.....	91.90

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 24,000, „Thingvalla“ 10,000, „Danmark“ 16,000, „København“ 12,000, „Carl“ 6,000, „Dannebrog“ 44,000, „Skjold“ 10,000.

**Møller & Rée,**

Bankforretning, Ved Stranden.

Udkommet er og at erholde i Bogladerne gennem Hr. Universitetsboghandler G a d, Kjøbenhavn:

Bergs Ordbog for Skibsredere, Skibsførere og Styrmand, omarbejdet af kgl. Fuldm. Conradi og Advokat Winge, 7de forøgede Oplag, Pris indb. Kr. 9,50.

H. Joh. Dyrings Forlag, Porsgrund.

Lørdag den 27de November 1897 Kl. 11 Formiddag bliver ved offentlig Avktion, der afholdes paa Orlogsværftet, bortsolgt: 40,900 Pd. Staalaffald, 94,340 Pd. gl. Jærn, 2,367 Pd. Kobber, 9,480 Pd. gl. Metal, 2,490 Pd. Metalspaaner, 15,100 Pd. Zinkaske, 1 opfisket Anker, 900 Pd. Klude, 250 Pd. umalet Sejldug, 150 Pd. gl. Haardug, 2 Koggerser, 2 Vandkander af Kobber, 1 Pikkolo, 1 Kornet, 1 Althorn, 4 Signahorn, 33 Sejldugsslanger, 2 Strygeovne, 50 Lygter, 25 Lanterner, 4 Tagvinduer, 45 Pejlstøtter, 6 Rapperter, 124 Krudttønder, 46 Blokke m. m.

Sagerne paavises Onsdag den 24de November og følgende Søgnedage fra Kl. 10—2 i Magasinet for kasseret Gods, hvor Kataloger til den Tid udleveres.

Orlogsværftets Centralkontor, d. 19. Novbr. 1897.

## Søstens Levering.

279 Kubikfavne Søsten (Rivesten) til Kjøbenhavns Amts Landeveje udbydes ved skriftlig Licitation i større eller mindre Partier efter Betingelser og Fortegnelser, der kunne afhentes paa Vejvæsenets Kontor, Østerbrogade 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Leveringerne skulle være ruldførte inden 1. Novbr. 1898.

Forseglede Tilbud med Udskrift „Søsten“ modtages sammesteds indtil Torsdag d. 2den December Kl. 12.

Amtsvejspektøren.

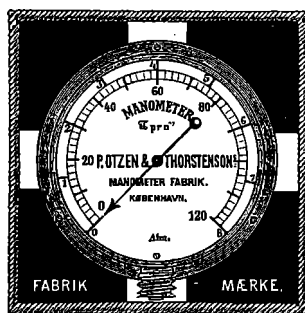
## Mahogni, Nøddetræ, Teaktræ, Whitewood

samt andre fremmede saa vel som danske TRÉSORTER forefindes i stort Udvalg i tørre Varer.

M. H. Krause, Kjøbenhavn, Niels Ebbesenvej 6. V. Telefon 3205.

## P. Otzen & Thorstenson.

Manometre, Vacuumetre, Tællemaskiner. Reparationer udføres. Solvmedaille Stockholm 1897.



Solvmedaille Stockholm 1897. Eneforhandler af Vulcaniseret Fiber til Pumpeklapper etc. Lager af Materialer og elektriske Artikler. Gothersgade 24.

## Metalspejllapparater, Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9,

Kjøbenhavn.

Telefon Nr. 3681.

G. W. Frydenlund & Søn.

## Læge H. C. Lund,

Hud- og Kønssygdomme. Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg. gennem Porten. Tr. 10-11, 7-8 Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

## P. A. Freilev,

Bløftapningsanstalt, St. Kongensgade 101, Kjøbenhavn K, prisbelønnet Nakskov, Slagelse og senest Malmø 1896 for god Aftapning, anbefaler Gl. Carlsberg Lagerøl, Pilsnerøl, Porter samt alle øvrige Øl-sorter. — Telefon 279.

## DENTIN

er en Tand-plombe; nogle faa Draaber i den hule Tand hindrer Luftens Adgang og stiller derved de heftigste

## Tandsmærter.

9, Kronprinsensgades nye Materialhandel. CHR. V. MENDE, cand. pharm.

## E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: H U S T E D.

## Dr. med. Goldschmidt,

Klinik for Hud- og Kønssygdomme. Hovedvagtsgade 8, 1. Sal. Kl. 12—1 og 7—8.

## Skræderetablissement,

— 9, Rosenborggade 9, — anbefaler Uniformer for Sejlskibs- og Dampskibs-Marinen. P. JENSEN, Skrædermester.

## Anti-magnetiske Ankergangs

Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

## Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

## Marinekikkerter og Barometere.

Regulering og Reparation af Søuhre udføres samvittighedsfuldt.

Palle Sørensen, 6, Sølvtorvet 6.

# Agentur for udenlandske Seassurance- Selskaber.

Søforsikringselskabet

**ØRESUND,**  
MALMØ,

tegner Forsikringer ved  
**BERGH & OWEN,**  
Kjøbenhavn K.,  
Holmens Kanal 20.  
Telefon 97.  
Telegram-Adr. „Tonny“.

**WM. R. SCHOU.**

31. HAVNEGADE.  
KJØBENHAVN K.  
Telegramadresse: Rigstelefon:  
Willschou. Nr. 3876.

GENERALAGENT for  
„**POMERANIA**“,  
See- und Fluss-Versicherungs  
Gesellschaft i Stettin.

## Bjerre & Rømer, Skibsmæglere.

Agenter for  
Kullens Enskilda Assurans-  
Förening.

## Café van Zandt,

St. Annæ Plads 6,  
Hjørnet af Strandstræde,  
Kjøbenhavn,  
anbefaler sin Restaurant fran-  
çais med alle Aarets  
Specialiteter.  
**H. J. Pedersen.**

Sølvmedaille Stockholm 1897.



for gode Kompasser.

## LANDMANDSBANKEN

udsteder Oeksler og Akkreditiver paa alle  
store Pladser i Europa, Asien, Afrika,  
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-  
betalinger besørger.

**Tug and salvage Company.**

## Neptun—Cronstadt.

Post and telegraph:

Neptun—Cronstadt

recommends its modern salvage steamers for the Gulf of  
Finland & Bothnia. Electric lights, largest pumping Capacity.  
Winter stations of Reval and Baltishport with telegraphic address:

Behr—Reval.

## HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører  
Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Last-  
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra  
Lossepladsen i Europa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trler  
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

## HOLGER J. NIELSEN.

Lager af Værktøj, Metal & Isenkram for Metal-  
og Jærindustrien.

STUDIESTRÆDE 14.

Telefon 2597.

## Fanø praktiske Sømandsskole.

Saavel Begyndere som unge Sømand optages til enhver  
Tid. Nærmere Oplysninger ved

**P. H. Clausen,**

Nordby, Fanø.

## C. P. Lauritzen & Co.,

Ettablissement for

UNIFORMER, UNIFORMEFFEKTER og ORDENSBAAND,

samt de nye, af Krigsministeriet approberede, vandtætte Officers-Havelocks,  
saavel som for alt civilt Skræderarbejde.

Vesterbrogade Nr. 30. Kjøbenhavn V.

## Hud- og Kønssygdomme.

Læge Gantzel. Vesterbrogade 32. Ejendommen Figaro.

## Lange & Møllers

Bødkerværksted

## Kjøbenhavns Frihavn

anbefaler sig med alt i  
Udearbejde samt alt færdgt.  
Bødkerarbejde for Export  
Alt Arbejde udføres af solide  
og øvede Folk.

**DANCHELLS  
FABRIKER.  
LINOLEUM.  
VOXDUG.**



Anker-Marke

Enendsalg i Danmark for  
**DELMENHORSTER  
LINOLEUMFABRIK.**

Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:  
Pilestræde 13 Matthæusg. 5.  
Telefon 545. Telefon 2680.  
Kjøbenhavn.

HAVANNA-  
CIGARER.

\*\*  
\*

**Vilh. Sunmert**

11

BREDGADE 11.

## O. Larsen,

Kunsthvæver & Illuminator,

Istedgade 72.

Kjøbenhavn V.

anbefaler sig med Skibs-Signal,  
Lys, Raketter og Kanonslag,  
Festfyrværkerier og  
Illuminationer.

## Hotel Toldboden,

Toldbodvejen 40.

anbefaler sin hyggelige Café & Re-  
staurant samt sine ny monterede Værel-  
ser i et æret Publikums velvillige Erin-  
dring.  
Erbødigst

Daniel Rasmussen.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre  
20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil  
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.  
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Steder.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**

I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

### AVERTISEMENTS PRIS:

Første Side pr. Petiline a 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — 20 —

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 TORSDAG.

Nr. 48.

Kjøbenhavn, Torsdag den 2. Decbr. 1897.

4. Aarg.

INDHOLD: Søofficerer som Førere af Handelsskibe. — Fragtmarkedet. — Højesteretsdomme. — Hanstholm Fyr. — Literatur. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

**William Olsens Eftf.**  
PAPIRHADEL.  
Holbergsgade 26. Telefon 327.  
Lager af  
**Konnossementer**  
til  
Hull, Leith og Newcastle.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

Teaktræ

AKTIESELSKABET  
**DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI**  
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.  
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.  
**TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.**

Teaktræ

Overretssagfører **J. WESTENGAARD,**

Vestervoldgade 2, Kjøbenhavn V. Telefon 3424.

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 24.

**Aut. Forhyringsagenter,**  
Kjøbenhavn.

**F. Jepsen,** Nyhavn 23.

**W. H. Wulff,** Toldbodg. 15.

**A. C. Groll,** Toldbodg. 16.

*Forlang altid*

## Otto Mønsted's

### Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

**Holdbar**

**Fortrinlig Kvalitet**

**Smørfarvet**

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabriken

## SOUTHALL

near LONDON.

Den anerkendte

**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nisson.**

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

## Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu 18 Fod (dansk Maal.)

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Af Skibe, som passere Hals for indgaaende, og som have et Dybgaende af over 12 Fod (engelsk Maal) opkræves der en Afgift af fra 20 til 30 Øre pr. Ton, men det bemærkes, at **Skibe**, som losse i Aalborg og som have betalt den nævnte Afgift, ere fritagne for at betale Havnepengene, som udgør 20 Øre pr. Ton (nemlig 10 Øre saavel for indgaaende som for udgaaende.)

Aalborg, den 12. Novbr. 1897.

**Udvalget for Havnevæsenet.**

## J. H. Fechtenburg & Co.,

St. Thomas,

anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering  
henhørende.

**Norsk MARGARINE** fra **Aug. Pellerin fils & Co.** i Christiania  
faas hos D'Herrer Handlende og fra Agenturet

**Ladegaardsvej 13.**

# HAMBURG

## PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:

FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d</sup>.

eneste Fabrikant af  
Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandeurer til Verdens største Dampskibsrederier.

Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:

Alte Gröningerstrasse 12 1.

Telegr.-Adr.: Dicotto. Telefon: 3999.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Kjøbenhavn. Nørrebrogade 18 A, 2. N.

## EMIL G. v. HØVELING. HAMBURG.

(TELEGR.-ADR.: COMPOST.)

### PATENTFARVE

for Skibsbunde og Jærnkonstruktioner imod Rust og imod Bevoksning. Leverandør til mange af de største Damp- og Sejlskibsrederier, Ene-Leverandør til den kejserlige tyske Marine.

NB. For Træskibsbunde særlig virksom Patentfarve imod Bevoksning og imod Orm, strygefærdig til umiddelbar Brug.

Agenter og Lagre i: Bergen, Bremerhavn, Elsfæth, Flensborg, Stettin, Rotterdam, Antwerpen, Dünkirchen, Genua etc.

Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:

Kapt. CARL HAVEMANN, Kjøbenhavn, Amaliegade 31.

I England under Firma British Antifouling Composition and Paint Company Ltd. 32 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik i Barking ved London.

Agenter og Lagre i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull, Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama, Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney, Mauritius etc.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNÖHRHARD

HAMBURG.

Telephon 287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

## 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- og Provindsbyer.

## Bunkerkul

faaes billigst og hurtigst i Sundet fra vor Kulhulk Lydia.

The Sound Coal Hulk Lim.

## C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Direkte Import en gros af amerikanske Træsorter.

Nød, Whitewood samt Eg ogsaa i spejlskaaren Vare, Mahogni i alle Dimensioner anbefales Forbrugere. Varerne ere prima og damptrøede og Priserne de billigste.

Telefon 3338.

EMIL HAMMELEV, Store Kongensgade 81, Bagb.

## Hud- og Kønssygdomme.

Læge Gantzel. Vesterbrogade 32. Ejendommen Figaro.

## EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1833.

Telegraphic address "SVITZER".

Agents for Great Britain.

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street, Newcastle o/Tyne.  
telegraphic address: "Jürgenson".

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill.  
telegraphic address: "Hobdell".

The company maintains stations at the following ports, where a salvage boat will be stationed, always ready to leave at short notice.

COPENHAGEN	SVITZER".
KASTRUP	"HØYER".
ELSINØRE	"SWITZERGOTTLIEB".
KORSØR	"JØRGENSEN".
ALBUEN (LAALAND)	"GUNNENSEN".
FREDERIKSHAVN	"SVITZERLUND".
GOTHENBURG (SWEDEN)	"ELFVERSSON".
GREIFSWALD (GERMANY)	"SPRUTH".

The company's boat "Em. Z. Svitzer" — in conjunction with the boats belonging to the Northern Salvage Company of Hamburg, vis s/s "Berthilde", s/s "Berger Wilhelm" and s/s "Neva" — operates in the Mediterranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).

## RÖNSTRÖM & MALMQUIST

Skibsmæglere.  
Speditører & Befragtningsagenter.

Malmö.

Telegrafadresse:  
Rönström, Malmö.

## Søofficerer som Førere af Handelsskibe.

Af Kaptajn **Jacob Holm**, Formand i den almindelige danske Skibsførerforening.

Efterat Søetaten har haft Ordet i denne Sag gennem Premierlieutenant Gardes Artikel i Bladets sidste Nr., maa det maaske være mig tilladt at tage Ordet paa Koffardimarinens Vegne, idet jeg efter Ævne vil forsøge at gøre mig til Tolk for de Anskuelse, der gøre sig gældende i vor Stand om det omskrevne Spørgsmaal.

Jeg skal da først bemærke, at Koffardimarininen gerne ser, at der er et godt Forhold tilstede mellem den og Krigsmarininen, men at et saadant godt Forhold vanskelig lader sig vedligeholde, naar Krigsmarininen stadig er den tagende Part, baade med Hensyn til Embeder, der kunne søges af begge Parter, som ogsaa i det foreliggende Tilfælde\*) med Hensyn til Besættelsen af Skibsførerposter. Det er nemlig utvivlsomt rigtigt, som Redaktionen hævder i sidste Nr., at der hermed er sket et Brud med det hidtil fulgte Princip, idet jeg dog maa tilføje, at det er sket en Gang før, i Dampskibsselskabet „Kjøbenhavn“, men at den os den Gang paaførte Koncurrence ikke var af lang Varighed.

Samtidig tror jeg, at det nu tilstedeværende Forhold lettere bibeholdes, naar begge Parter udtale sig offentlig og skriftlig om Sagen paa en besindig og hensynsfuld Maade, end ved den megen Talen Mand og Mand imellem, der mulig kan misforstaas og derved sætte ondt Blod, og det er derfor med Glæde, at jeg har hilst Fremkomsten af Prl. G.'s Artikel, da den jo giver os Anledning til at fremkomme med vore Anskuelse.

Disse ere i al Korthed følgende: Paa samme Maade, som vi fuldt ud anerkender Søofficerernes større Dygtighed og Ævne, naar der er Tale om at besætte Posterne som Officerer i den kgl. Marine, paa samme Maade have vi en bestemt Følelse af vor større Dygtighed og Ævne, naar der er Tale om Besættelsen af tilsvarende Poster i Koffardimarininen, medens vi regne es fuldt ud jævnbyrdige som Navigatører, og hvis vi ikke havde denne Følelse, fortjente vi ikke den Tillid, som der hidtil er blevet os til Del fra Redernes Side.

Den kgl. Marine synes imidlertid ingenlunde at dele denne sidste Opfattelse, den synes tværtimod — i en for os aldeles forbløffende Grad — at undervurdere hvad der kræves, og maa kræves, for at blive en dygtig Befalingsmand, særlig Skibsfører, i Koffardimarininen. Dette har jo i det foreliggende Tilfælde fundet sit Udtryk derved, at Søofficerer, der efter Sigende aldrig have gjort Tjeneste i Koffardiskibe, dog ikke betænke sig paa at paatage sig Ansvarer som Førere af nogle af de største Skibe her i Landet, og det vel at mærke Skibe, der ikke som D. F. D. S. Skibe, eller Postdampere, ere fuldt organiserede, med gammelt paalideligt Mandskab og Officerer om Bord, der kende Ruten, men derimod Skibe, hvor alt skal organiseres fra Begyndelsen af. Et blot nogenlunde tilfredsstillende Udfald af et saadant Eksperiment kan for os kun tænkes muligt, naar der bliver medgivet et saadant Skib en særlig dygtig 1ste Styrmand, der i Tjenesten kan paatage sig den Ledelse, der ellers kræves af Kaptainen, medens denne maa lade

sig nøje med den mere beskedne Rolle at være „sailing master.“ Ved Land, hvor han jo ikke altid kan have denne Støtte ved Haanden, maa han saa give sig Gud og Agenten i Vold. For at blive en dygtig Skibsfører maa man nemlig, efter vor Opfattelse, have gaaet de forskellige Grader igennem, og i længere Tid have gjort Tjeneste i hver, og lige saa lidt som en Skibsfører, som før nævnt, passer som Chef i et Krigsskib, selv om han er nok saa god en Navigatør, lige saa lidt passer en Søofficer som Kaptain i et Koffardiskib, selv om han er nok saa god en Navigatør. Der kræves i begge Stillinger adskilligt andet foruden Navigation.

Med Hensyn til Dygtigheden som Navigatør, er det imidlertid ret almindeligt, at man anser Søofficererne for dygtigere Navigatører end Koffardiofficererne, hvilket selvfølgelig kun kan skade disse sidste, naar der er Tale om Konkurrence. Dette er imidlertid en fejl Forestilling, som jeg føler mig saa meget mere forpligtet til at imødegaa, som jeg var Medlem af den Kommission, der i sin Tid bl. a. udarbejdede Forslag med Hensyn til de Forordninger, der ved Navigationseksamen skulle stilles i Faget „Navigation“, hvilket Forslag, saa vidt jeg erindrer, blev accepteret af Marineministeren og gennemført uden Ændringer i Rigsdagen. Kommissionen, i hvilken baade Søofficerer, Navigationslærere, Redere og Skibsførere havde Sæde, overvejede meget samvittighedsfuldt, hvilke Observationer o. s. v., der maatte kræves for at sætte en Navigatør istand til, for dette Fags Vedkommende, at føre et Skib hurtigt og sikkert over Søen, og de Observationer, der henlagdes til den saakaldte frivillige Eksamen, maa, ialtfald for Dampskibenes vedkommende, henregnes til, hvad Englænderne kalde „fancy navigation“. Det er jo ogsaa en Søofficer, der som Embedsmand har Ansvarer for, at Koffardimarinens Navigatører til enhver Tid staa paa Højde med Udviklingen, naar de udgaa fra Skolerne, og da der ved det nys afholdte Navigationslærer-Møde intet forlød om, at man ønskede Forordningerne i Navigation skærpede, tør man vist dristig gaa ud fra, at de ogsaa gøre det nu. Dette var med Hensyn til „Søkort at forstaa“; med Hensyn til Anvendelsen af denne Viden, „Skib at føre“, og den derved indvundne Erfaring, skal jeg af nærliggende Grunde slet ikke anstille nogen Sammenligning mellem den kgl. Marines og Koffardimarinens Officerer.

Jeg maa dog her tilføje, at naar jeg har fremført dette, saa er det ganske simpelt som Selvforsvar mod en temmelig gængs Opfattelse, der, som før anført, kan skade Koffardimarinens Officerer nu, hvor der er Tale om Konkurrence, men ingenlunde fordi jeg nogensinde har hørt det hævdet fra Søofficerernes Side, lige saa lidt som jeg nogensinde har hørt dem udtale, at de bedre end vi vare istand til at repræsentere i et Koffardiskib.

Saavidt vi vide, er det imidlertid dette Spørgsmaal, der har været det afgørende, naar man i „Det Østasiatiske Kompagni“ har bestemt sig til at vælge Søofficerer til Førere af dets Skibe, men naar Prl. G. udtaler: „Hvorfor tale om Haan og alt slikt“, saa kan jeg rolig forsikre ham, at vi ikke engang have tænkt

\*) Det Østasiatiske Selskabs Skibe.

paa noget sligt fra Søofficerernes Side, men at tværtimod denne „Haan“, efter Sigende, er blevet os tildelt fra en Kollega, eller fhv. Kollega. Og dette er for os saa meget mere krænkende, som Udenforstaaende maa antage, at denne Mand som Kollega maa være særlig godt kendt med Forholdene i Koffardimarininen, hvorved hans Omdømme jo faar en vis Vægt. Vi have imidlertid forgæves bestræbt os for at finde nogen, der kender Vedkommende eller hans Antecedenter, eller som kun vide, ved hvilken Navigationsskole han har absolveret sin Eksamen, og vi maa derfor antage, at hans Kendskab til den danske Koffardimariner er mere end overfladisk. Hvis han havde den mindste Smule Kendskab til den, maatte han nemlig vide, at en stor Del af dens Befalingsmænd udgaa fra de samme Samfundslag som Søofficererne, og almindelig sund Sans burde sige ham, at naar Koffardimarininen kan præstere Mænd, der kan repræsentere paa en tilfredsstillende Maade i Thingvalla-skibene, saavel som i andre baade oversøiske og indenlandske Passagerskibe, saa kunde det vel næppe være saa vanskeligt at finde Skibsførere, der paa en tilfredsstillende Maade kunde repræsentere i de her omtalte Skibe, der, ifølge Bladene, skulle være Kulslæbere ud og Træ- og Risslæbere hjem. Det er jo aldeles absurd. Det kan ganske vist være vanskeligt at repræsentere i et Skib, der ligger under en Kulspout i England, eller under Losning af Kul i et tropisk Klima, men der har vi dog Fordelen af den større Erfaring. Med Hensyn til Repræsentationen skal jeg endnu bemærke, at der er en Del Forskel mellem at repræsentere i et Krigsskib og i et Koffardiskib. I det sidste skal der tages en hel Del Hensyn, som ikke behøves i det første, og omvendt; begge Dele læres, som alt andet, selvfølgelig kun gennem en længere Tjenestetid.

Med Hensyn til det gode Forhold mellem Krigs- og Koffardimarininen skal jeg endnu omtale et Forhold, der, selv om det ikke kan tillægges større Betydning, dog har gjort et uheldigt Indtryk, muligvis fordi vi ikke kende Grunden dertil. Vi forstaa nemlig ikke, hvorfor de unge Befalingsmænd i Koffardimarininen, der ere blevne Reserveofficerer i Marinen, ere udelukkede fra at faa Adgang til Søofficersforeningen. De bære samme Uniform som Sekondløjtnanterne, og man forstaa derfor ikke, af hvad Grund de ikke, medens de ere til Tjeneste, skulle have Adgang til Foreningen, paa samme Maade, som de værnepligtige Sekondløjtnanter af Armeen have Adgang til Officersforeningen, medens de ere i Tjenesten. Som sagt, vi tillægge ikke dette Forhold større Betydning, men ikke destomindre vilde en Motivering af Grunden dertil kunne afværge uheldige Fortolkninger.

Til Slut kan jeg ikke nægte mig Fornøjelsen af, ligesom Prl. G., at citere en Konversation, der engang udspandt sig mellem mig og en ældre Forretningsmand, idet jeg dog maa tilføje, at Skibsføreren i dette Tilfælde ikke udtrykte sig som en Theater Skibsfører, men saadan som Folk gør flest. Der var nemlig dengang for nylig blevet besat en Post, til hvilken der krævedes Søkyndighed, og jeg udtalte da min Forbavelse over, at denne Post var blevet besat med Kaptajn N. N. af Marinen. „Han“, svarede Forretningsmanden, „er udmærket godt inde i de Forhold; han har for en Del Aar siden ført en Brig i tre Aar“. „Ja“, indvendte jeg,

„men naar De synes at tillægge det en saa stor Betydning, at han har ført Koffardiskib i tre Aar, havde det saa ikke været rimeligere at besætte denne Post med en Mand, der har ført Koffardiskib i 15 eller 20 Aar; han maa jo dog være endnu bedre inde i Forholdene“. Den gamle Herre saa først aldeles uforstaaende paa mig, og derefter drejede han Samtalen hen paa et andet Æmne.

Jeg skal imidlertid villig indrømme at Skibsførerne muligt ere ubeskedne. De mene f. Eks., at Stillinger i privat Virksomhed, hvortil der kræves Søkyndighed, fortrinsvis burde besættes med Skibsførere, særlig naar en saadan Virksomheds Eksistens er betinget af Koffardimarininen, men de kunne nu heller aldrig faa nok.

Naar jeg før sagde „til Slut“, saa var det fordi jeg mente, at Bladet ikke kan afse mere Plads i dette Nummer, og jeg skal derfor slutte i næste Nummer, da jeg gerne ønskede at udtale mig angaaende flere Punkter i Prl. Gardes Artikel.

Fremdeles have vi modtaget følgende Artikel fra

Premierløjtnant i Marinen **V. Garde:**

Idet jeg takker Redaktionen af „Dansk Søfartstidende“ for den saglige Maade, hvorpaa den imødegik min Artikel om ovenstaaende Æmne, tillader jeg mig at anmode om Plads for følgende:

Naar Redaktionen bemærker, at det nu, ved Besættelsen af Førerpladserne i Østasiatisk Kompagnis Skibe, er første Gang, at Staten i sit Skøn om, hvor Grænsen for Søofficerernes Skibsførervirksomhed bør ligge, er gaaet udenfor det hævdundne Princip (at Søofficererne kun bør føre Skibe, som staa i en vis Forbindelse med Staten), da er dette langt fra rigtigt. Jeg kunde opregne mange Eksempler paa Skibe, som i Tidernes Løb have været førte af Søofficerer, uden at de have haft den fjerneste Forbindelse med Staten; — her blot nogle af dem: Dampskibene Odin, Thingvalla, Sjælland, Zephyr, Vesta og Sejlskibene Elna, Birgitte Melchior, Emma Arvigne og Malvina.

Netop nogle af disse Eksempler synes mig imidlertid at give Anledning til enkelte Betragtninger.

Hvorfor tage Rederierne af og til Søofficerer til Førere af deres Skibe?

Hvorfor føres ingen af ovennævnte Skibe mere af Søofficerer?

Og ligger der egentlig en Krænkelse for Koffardiofficererne i, at Søofficererne betragte sig som deres Kolleger?

Et Rederi tager naturligvis de Mennesker i sin Tjeneste, som det mener at være bedst tjent med. Er det et gammelt Rederi, da vælger det ved Besættelsen af nye Førerposter i Reglen mellem sit gamle Personale, naar ikke bestemte Grunde tale for noget andet. Ved Startningen af et nyt Rederi med nye, her i Landet saa godt som ukendte Linjer, forbyder dette sig af sig selv; nye Folk komme derfor med deres Ansøgninger og anbefalinger, og jeg tager vel neppe fejl, naar jeg formoder, at det ogsaa er gaaet saadan til, da Østasiatisk Kompagni startedes. Nu tillader jeg mig at tro, at ikke én Fører og ikke mange af de bedre Styrsmænd i de større danske Dampskibe for Alvor have været mellem disse Ansøgere; simpelthen fordi de ikke ville forlade deres sikre Pladser for at inklade sig paa noget nyt og uprøvet. Jeg kunde anføre bestemte Udtalelser af Koffardiofficerer til Støtte for denne min Tro — men det er vel forøvrigt overflødig.



Saa formoder jeg, at Østasiatisk Kompagni har tænkt som saa: Da vi nu ikke kan faa dem, vi egentlig vilde have, men da der blandt Ansøgerne findes Søofficerer i den passende Alder, og da Søofficererne gennem en Aarrække have vist sig som brugelige og paapasselige Skibsførere, hvad om vi saa begynde med Søofficerer og for Resten søge at knytte flinke unge Styrmande til os, som vi kunne lære at kende, og som vi da kunne give Skibe at føre, efterhaanden som vi udvide os eller efterhaanden som Søofficererne træde ud. Søofficererne have jo nemlig den store Mangel, at de gaa efter 3 Aars Forløb, men saa er der til Gengæld den Fordel ved dem, at vort unge oprøvede Selskab overfor dem ikke behøver at føle nogensomhelst Forpligtelser i Fremtiden.

At Rederiet i Fremtiden skulde fremture i sin Søofficerskærlighed, betvivler jeg i højeste Grad, dels fordi det aldrig vil kunne faa flinke Styrmande, naar der ikke gives dem Udsigt til Avancement, og dels fordi det om nogle Aar netop vil have, hvad det mangler nu — en Stok af erfarne og med Ruten kendte Folk.

Mig forekommer det derfor, at naar Østasiatisk Kompagni nu foreløbig skaffer Afløb for 12—16 Styrmande og aabner Koffardistanden Chancer og nyt Arbejdsfelt, da skulde denne hellere være Kompagniet taknemmelig derfor end falde over det med alle Vaaben.

Og saa de ulykkelige Søofficerer, som skulde undgælde for det hele, og mod hvem der skal rejses Beskyttelseslove!

Er det nu egentlig saa misundelsesværdig en Lød at være Prøveklud og saa, hvis alt gaar vel, en skøn Dag at faa Farvel og Tak! Se paa alle de Skibe, som jeg nævnte ovenfor! Ikke et af dem føres og ere i lang Tid ikke førte mere af Søofficerer! Og hvorfor? Fordi Søofficererne komme og gaa hvert 3dje Aar og fordi denne Trafik i Længden ikke morer de private Rederier.

Og besidder nu virkelig Søofficererne en saa overlegen Dygtighed og Dannelse, at Koffardistanden maa søge Lovbeskyttelse imod dem? Nej, det tror jo dog hverken vi Søofficerer eller Koffardistanden paa! Men skulde det virkelig være saa, ja da er den eneste Vej for Koffardistanden virkelig at arbejde sig op paa Siden af Søofficersstanden.

Hvordan er det gaaet vore Kolleger Ingeniørofficererne. I gamle Dage kunde der ikke gøres et Spadestik til en Banelinje, uden at Militæringenierne skulde lede det. Civilingeniererne jamrede ganske vist, men i Stedet for at forlange Beskyttelseslove, saa arbejdede de sig op til et saadant Standpunkt, at man nu kun yderst sjældent ser Militæringenier anvendte ved civile Arbejder.

Mon det ikke vil gaa os Søofficerer ligesaa? Jeg tror det; og jeg tror, at det Andragende til Forandring i Sønæringsloven, som jeg nu skal omtale, er ikke alene unødvendigt, men ogsaa uretfærdigt.

Dette Andragende, som er indgivet til Regering og Rigsdag af Skipperforeningen, den almindelige danske Skibsførerforening og Københavns Navigatørforening, ønsker Sønæringslovens §§ 11 og 9 forandrede derhen, at:

En Søofficer efter sin Udnævnelse til Officer skal fare til Søs og forrette Sømandstjeneste i søgaaende Handelsskibe i mindst 2 Aar, før han kan erhverve Styrmandsbeviset, og at han for at erhverve Skibsførerbevis skal forrette Styrmandstjeneste i Handelsskibe i mindst 2 Aar, hvoraf mindst 1 Aar som 1ste eller eneste Styrmand udenfor den indskrænkede Fart.

Et smukt Tillidsvotum til den danske Søofficersstand! Men lad os se lidt nærmere paa dette Andragende.

For det første forlanger det 2 Aars Styrmandstjeneste af den Søofficer, som vil sejle som Skibsfører, medens det anser 1 Aars Styrmandstjeneste tilstrækkelig for den private Mand, som vil opnaa Skibsførerbevis.

For det andet forlanger det 2 Aars Koffardifart af den Søofficer, som vil sejle som Styrmand, medens

det anser 1 Aars Matrostjeneste for tilstrækkelig for den Kadet, som falder igennem i et eller andet Fag ved Søofficersskolens Overgangseksamen, men som bestaar i Navigationsfagene, og som senere vil sejle som Styrmand.

De to sidste Aar paa Søofficersskolen og i Kadetskibet med den aller vigtigste Uddannelse i selvstændig Kommando, i Manøvrering og i de vanskeligste nautiske Observationer, samt den Søfart, som den unge Søofficer maatte have erhvervet efter sin Udnævnelse til Officer, den er altsaa ikke engang lig Nul, nej den er negativ!

For det tredje lyder Andragendets Motivering i Korthed saaledes:

„Medens den nuværende Lov fordrer 5 Aars Fart forinden Styrmandseksamen og 2 Aars Fart efter denne, for at en privat Mand kan blive Skibsfører, saa fordrer den af en Søofficer kun 21 Maaneders\*) Lærings- og Kadetskibsfart, samt en ubestemt\*) Tjeneste som Vagtchef, f. Eks. paa et Panserskib paa Sommertogt i Sundet og de danske Farvande, eller paa Kaserneskipet eller som Chef for en lille Torpedo-, Kontrol- eller Vagerdamper!“

Naar 2 saa ansatte Foreninger som den almindelige danske Skibsførerforening og Skipperforeningen indsende et Andragende til Regering og Rigsdag, da burde dette dog ikke indeholde grove Unøjagtigheder. Men se paa denne Motivering!

For det første regnes Kaserneskipstjeneste ikke for Søfart, men dernæst skulde de i Motiveringen nævnte 21 Maaneder rettes til 29 Maaneder, som fremkomme derved, at Kadetterne deltage 5 Gange i Kadetskibstogtet (første Gang som Aspiranter), i Stedet for som i Andragendet nævnt 4, og derved at Kadetter og Aspiranter hvert Aar udsendes 1 Maaned med Krydseren Absalon (hvor de forrette alt Arbejde selv). Endelig siger Andragendet, at der efter Udnævnelsen til Officer kun fordres en ubestemt Tjeneste som Vagtchef eller Chef, men dette er en stor Vildfarelse, thi § 9 b i Sønæringsloven siger udtrykkelig, at den Officer, som vil erhverve Skibsførerbeviset, skal sejle 2 Aar til Søs efter sin Udnævnelse til Officer, hvoraf mindst 1 Aar som Vagtchef i Krigsskib eller som Chef eller Fører af Krigsskib.

Naar da disse Tal ere rettede, komme vi til det Spørgsmaal, om disse 29 Maaneders Lærings- og Kadetfart + mindst 2 Aars Officersfart ikke yde en lige saa god Skibsføreruddannelse som de 5 + 2 Aar, der fordres af Koffardimarinen?

Ja, det afhænger vel af, hvad man fordrer som Resultat! Vil man have en praktisk Arbejder til at gaa for i Lasten, da gælder Officerernes Fart naturligvis ikke saa meget som Koffardimandens. Men vil man have en øvet Navigator og en duelig „Skibsfører“ i den Forstand, hvori dette Ord maa tages nutildags, hvor Dampskibsselskaberne paa næsten alle deres Anløbspladser have Agenter og Stevedorer, ja, da tror jeg, at Officerens Uddannelse gælder i al Fald lige saa meget som Koffardimandens.

Fra den Dag, den unge Aspirant kommer om Bord i Kadetskibet, uddannes han med det Formaal for Øje at blive en flink Sømand, en dygtig Navigator og en god Manøvrer, saavel under Sejl som under Damp. Dag og Nat er han under Tilsyn og i Skole, han deltager i Navigeringen, i Observationerne, og i de øverste Klasser tildeles der ham Vagtchefstjeneste under Tilsyn baade i Søn og ved Land.

Koffardimanden derimod, han maa slide og slæbe, saa længe Skibet ligger ved Land, og i Søn gaar det frem og tilbage mellem Udkig og Rørtørn Dag ud og ind. Det er de i Loven forlangte 2 Aars Sejlskibsfart, som skal give den gode Grund, men selv under denne er det Synd at sige, at der ofres for megen Tid paa det unge Menneskes Uddannelse.

Saa faar han da endelig Styrmandseksamen efter to

\*) Udhævet af V. G.

Aars Læsning. Men endnu har han aldrig brugt en Sekstant paa Søen! Endnu har han aldrig deltaget i Skibets praktiske Navigering. Derfor fordrer Loven endnu 2 Aars Fart, forinden Skibsførerbeviset kan erholdes.

At Rederierne imidlertid i Reglen fordrer, at de Søofficerer, som ere udsætte til at føre deres Skibe, forinden sejle  $\frac{1}{2}$  à 1 Aar med Skibene for at erhverve Kendskab til Ruten og til de for denne mere eller mindre specielle Forhold, det anser jeg ikke alene for rigtigt, men for i højeste Grad ønskeligt, men det bliver blot en fuldstændig privat, en Loven aldeles uvedkommende Sag, hvorfor der ingen almindelige Regler kan gives.

Jeg tror derfor ikke, at den nuværende Lov kan siges at begunstige Søofficeren paa den private Sømands Bekostning. At det er en Begunstigelse at faa den Undervisning, som bliver de unge Søofficerer til Del, det er indlysende; men derfor har Regering og Rigsdag ogsaa gjort Adgangen aaben og mulig for alle Samfundslag, naar man blot tilfredsstiller de Fordringer, som stilles ved den almindelige Forberedelseseksamen, og naar man bestaar sin Eksamen som en af de 4 bedste. Uddannelsen er en af de billigste i Landet, netop for at enhver, som har Flid, Ævner og Anlæg nok, kan naa at blive Officer. Gaar man Søofficersstanden igennem, vil man ogsaa se, at den rekruteres fra de fleste Samfundslag.

Idet jeg til Slutning takker Dansk Søfartstidendes Redaktion for den Velvilje, hvormed den har aabnet sine Spalter for mig, skal jeg for mit Vedkommende betragte Diskussionen om denne Sag som afsluttet.

Hr. Garde gaar kun i ringe Grad ind paa de Indvendinger, vi i vort sidste Nummer fremførte mod hans Standpunkt, hvad for saa vidt kun kan glæde os, som det formentlig viser, at han anerkender det berettigede i disse Indvendinger. I Grunden er det kun paa et ganske enkelt Punkt, at Hr. Garde tager til Orde mod vor sidste Artikel, idet han betegner det som „langt fra rigtigt“, naar vi have sagt, at Besættelsen af det Østasiatiske Kompagnis Skibsførerpøster med Søofficerer betegner et første Brud fra Statens Side mod et hævdundet Princip. Hr. Garde har for saa vidt Ret, som Søofficerer jo faktisk tidligere have ført Handelsskibe, der vare uden Forbindelse med Staten. Det rokter imidlertid ikke Rigtigheden af selve vor Paastand, thi det ligger saa langt tilbage i Tiden, at Søofficerer førte de her omhandlede Skibe, at vi med fuld Føje have betegnet Statens Fremgangsmaade i det her foreliggende Tilfælde som Brud paa en „mangeaarig Praksis“; henvend 20 Aar er virkelig nok til at skabe en „Praksis“. At vi ikke have nævnet, at Søofficerer tidligere, før denne Praksis var etableret, have ført Handelsskibe, er i hvert Fald en Forglemmelse, der ikke i nogen Maade svækker Rigtigheden af vor Paastand.

Vi ere noget i Forlegenhed overfor Hr. Gardes Udredning af de Motiver, der menes at have været bestemmende for Østasiatisk Kompagni. Hvorfor tager ikke Kompagniet selv Ordet? Eller hvorfor faa vi i hvert Fald ikke at vide, om Kompagniets Mening er den samme som Hr. Gardes? Saa vidste vi, hvad vi havde at holde os til. Men at føre en Diskussion om, hvad der kan have været Kompagniets Bevæggrunde, det synes os at have vel lidt praktisk Interesse. Vi skulle dog som vor Mening udtale, at hvis Kompagniet har

ræsonneret som Hr. Garde tænker sig det, saa har det ikke givet Skibsførerstanden den Plads i sine Overvejelser, som vi fremdeles maa hævde, at den har berettiget Krav paa. Thi for det første betvivle vi i højeste Grad Rigtigheden af Hr. Gardes Forudsætning: at „ikke mange af de bedre Styrmand i de større danske Dampskibe“ have været blandt Ansøgerne til disse Poster; har de ikke været det, kan Grunden i hvert Fald kun være Ukendskab til, at disse Posters Besættelse forestod, og absolut ikke den af Hr. Garde angivne. Vi ere fuldkommen overbevist om, at talrige Skibsførere og saa godt som enhver Styrmand med Glæde havde meldt sig som Ansøger, naar det havde været bekendtgjort, at Posterne kunde søges. Og for det andet var der vel nok andre Udveje for Kompagniet, naar det virkelig havde det Ønske at besætte disse Pladser med Koffardiofficerer, end at gaa sporenstregts til Marinen, fordi der ikke meldte sig tilstrækkelig mange eller tilstrækkelig kvalificerede Ansøgere til Poster, der end ikke vare bekendtgjorte som ledige. Hvad om Kompagniet f. Eks. havde henvendt sig til Skibsfører-Foreningerne? Eller havde anmodet os om her i Bladet at offentliggøre, at Posterne vare ledige og kunde søges? Dette eller noget lignende havde været den rette Vej; om man virkelig vilde have fat i Koffardiofficererne. Men man kan ikke med nogensomhelst Ret paastaa, at man ikke kunde faa fuldt ud kvalificerede Førere fra Handelsmarinen, naar det første, denne overhovedet hørte om disse Poster, var dette: De ere besatte, og det er Søofficerer, der have faaet dem. At denne Fremgangsmaade skulde gøre Kompagniet fortjent til Koffardistandens Taknemmelighed, det turde dog være et for urimeligt Forlangende.

Pladsen tillader os ikke i Dag at komme ind paa Hr. Gardes Kritik af de tre Foreningers Andragende om Ændringer i Sønæringsloven, hvad vi altsaa maa opsætte til næste Nummer. Vi skulle her blot anføre, at dette Andragendes Hensigt umulig kan være at søge Beskyttelse mod en Konkurrence, der er baseret paa en Forudsætning om Søofficerernes overlegne Dygtighed og Dannelses, hvad Hr. Garde da ogsaa finder urimeligt. Men netop derfor passer Eksemplet med Ingeniørofficererne ikke. Det Forhold, der er mellem Civilingeniørerne og Militæringeniørerne — at de første saa godt som udelukkende benyttes til „civile“ Arbejder, fordi de, selvfølgelig, er dygtigere dertil end de sidste — det findes paa selv samme Maade mellem Handels- og Orlogsmarinen. Ingen, ikke heller Hr. Garde, vil nægte, at naar Talen er om at føre et Koffardiskib, saa er Koffardiskibsføreren Nr. 1. Men hvis Regeringen nu pludselig lod sine Ingeniørkompagnier tage private Engagements ved Baneanlæg ude i Landet, saa skulde Hr. Garde høre et Ramaskrig mod Statens Indgreb i den private Bedrift, der hurtigt vilde faa Officererne med deres Folk til at marschere hjem til Kjøbenhavn. Havde Skibsførerstanden det Tag i den offentlige Mening, som ved saadanne Lejligheder gør Udslaget, saa vilde dens Protest mod det Østasiatiske Kompagnis Bestemmelse faa videre rækkende Følger, end den mulig faar nu.

*Red.*

Fra de herværende Skibsfører og Styrmands-Foreninger er til Regeringen og Rigsdagen indgivet følgende Andragende:

Da vi have bragt i Erfaring, at et større Dampskibsrederi, som for Tiden lader bygge Skibe til Langfart, har i Sinde at besætte Pladserne som Førere af sine Skibe med Søofficerer, en Bestemmelse, som har vakt berettiget Harmen i hele den danske Sømandsstand, saa tillade sautilige her i Byen i Sagen interesserede maritime Foreninger sig herved at henlede den høje Regerings og Rigsdags Opmærksomhed paa den Uretfærdighed, som, ved Lovbestemmelserne i „Lov om Søneringen af 25. Marts 1892“, er begaaet imod den private Sømandsstand, der allerede, paa Grund af den store Tilgang af Befalingsmænd, som aarlig udgaar fra vore Navigationsskoler, har en haard Kamp at bestaa for Tilværelsen.

De Fordringer, som Loven stiller til den private Sømands praktiske Uddannelse, ere følgende:

„§ 11. Til Erhvervelse af Bevis som Styrmand udkræves:

- a) at vedkommende har bestaaet den almindelige Styrmandseksamen og efter sit fyldte 14de Aar har faret til Søs og forrettet Sømandstjeneste i mindst 5 Aar, hvoraf mindst 2 Aar i søgaaende Sejlskib og deraf mindst 1 Aar som Matros, eller

at han er dansk Søofficer og som saadan har faret til Søs mindst 1 Aar, eller

at han, foruden at have modtaget Søofficersskolens Bevis for at have bestaaet den almindelige Styrmandseksamen, har faret mindst 1 Aar som Matros, — o. s. v.

§ 9. Til Erhvervelse af Bevis som Skibsfører udkræves:

- a) at vedkommende har bestaaet den i Lov om Styrmandseksamen m. m. omhandlede almindelige Styrmandseksamen, eller

at han har modtaget Søofficersskolens Bevis for at have bestaaet denne Eksamen, eller

at han har taget Afgangseksamen ved Søofficersskolen;

- b) at han derefter har faret mindst 2 Aar til Søs, hvoraf mindst 1 Aar som første eller eneste Styrmand i søgaaende Skibe uden for den indskrænkede Fart eller paa Dampskibe af over 100 Tons i den indskrænkede Fart eller som Fører i Sætteskipperfart eller, for saa vidt vedkommende har taget Afgangseksamen ved Søofficersskolen, enten som Vagtschef i Krigsskib eller som Chef eller Fører af Krigsskib; — o. s. v.

De Fordringer, som Loven stiller til den private Sømands Uddannelse, førend han kan opnaa Ret til at føre Skib, ere ifølge ovenstaaende en Søfart af mindst 7 Aar foruden Styrmandseksamen, hvis Afvikling, paa Grund af de mange Lærefag, som fordres, tager ca. 2 Aars flittig Læsning; og ihvorvel disse Fordringer formentlig maa anses for tilstrækkelige til netop at give den private Sømand det fornødne Fond af Modenhed og Kompetence til at røgte en Skibsførers ansvarsfulde Hverv, saa tør man dog ingenlunde paastaa, at de ere for strenge.

Anderledes forholder det sig med den unge Søofficers praktiske Uddannelse og Søfart, før han faar afviklet sin Eksamen fra Søofficersskolen.

Som bekendt fordres det, at de unge Mennesker, som ønske at uddanne sig til denne Stilling, først skal have 9 Maaneders Søfart som Lærlinge og mellem Mandskabet paa et Orlogsskib (mærkværdig nok betragtes 9 Maaneders Søfart med Orlogsskibe som Ækvivalent for 18 Maaneders Søfart med Handelsskibe). Nogle af disse Lærlinge blive udkommanderede med Panserskibene, hvis hele Fart og Øvelser hovedsagelig indskrænker sig til de danske Farvande, og hvis Virksomhed nærmest maa

betragtes som Eksercitsøvelser, nogle kunne være saa heldige at komme ud med et af de faa Skibe, som gaa i oversøisk Fart, men at Lærlingene ved Sejlads med disse Skibe aldeles ikke kan faa noget Begreb om de Fordringer, som i den private Skibsfart bliver stillet til unge Mennesker, det turde vel være indlysende.

Som Kadetter komme de hver Sommer, de 4 Aar, som Skolen varer, ud paa et tre Maaneders Togt med Kadetskibet. Paa disse Togter øves Kadetterne, saavidt mulig, i praktisk Sømandsskab (Sejlads) som Skolefag og under de ældre Søofficerers Ledelse; noget selvstændigt Ansvar for Sejlads og Vagt kan man selvfølgelig ikke overlade til saa unge og praktisk umodne Mennesker; og dog bestemmer Loven, at disse, til Erhvervelse af Bevis som Skibsfører, efter at have taget Afgangseksamen ved Søofficersskolen, kun skal have gjort Tjeneste „enten som Vagtschef i Krigsskib eller som Chef eller Fører af Krigsskib“.

Medens Loven saaledes af den private Sømand fordrer en Uddannelsestid i stadig Fart med Sømandstjeneste af mindst 7 Aar, for at han kan opnaa de praktiske Egenskaber, som Staten med Rette anser for nødvendige til at kvalificere ham til den Virksomhed, som er hans Livsmaal, saa tilstaar den Søofficeren, hvis Uddannelse gaar i ren militærisk Retning og saaledes er vidt forskellig fra den handelsmarine Uddannelse, Ret til Erhvervelse af Bevis som Skibsfører efter kun 21 Maaneders afbrudt Fart med Lærlinge- og Kadettjeneste til Søs og med en ubestemt Tjeneste som Vagtschef, for Eksempel paa et Panserskib paa Sommertogt i Sundet og de danske Farvande eller paa Kaserneskibet eller som Chef for en lille Torpedo-, Kontrol- eller Vagerdamper; thi Kommandoen paa et større Orlogsskib bliver ikke betroet til nogen Søofficer før efter meget lang Tjenestetid.

Det er dette Forhold, som vi finde uretfærdigt imod den private Sømandsstand, og vi tillade os derfor at anmode den høje Regering og Rigsdag om, ved forandrede Lovbestemmelser, at ville yde den private Sømandsstand den samme Beskyttelse som andre Næringsdrivende, idet vi paa det bestemtteste maa fordrer Ligestillelse over for Loven, hvor det drejer sig om Ret til at fare som Befalingsmand med Handelsskibe, og ingen Søofficer maa kunne opnaa en saadan Stilling, førend han er i Besiddelse af den samme Fart og har forrettet den samme Sømands- og Styrmandstjeneste, som Loven fordrer af den private Sømand.

Vi tillade os derfor i Overensstemmelse med ovenstaaende at foreslaa følgende Forandringer og Tilføjelser i Lov om Søneringen m. m. af 25. Marts 1892.

§ 9 b. Bestemmelsen om Søofficerernes Søfart, der lyder som følger:

„Sætteskipperfart eller, for saa vidt vedkommende har taget Afgangseksamen ved Søofficersskolen, enten som Vagtschef i Krigsskib eller som Chef eller Fører af Krigsskib“

forandres til;

Sætteskipperfart. For saa vidt vedkommende har taget Afgangseksamen ved Søofficersskolen, skal han derefter have faret med og forrettet Styrmandstjeneste i Handelsskibe i mindst 2 Aar, hvoraf mindst 1 Aar som 1ste eller eneste Styrmand i søgaaende Handelsskibe uden for den indskrænkede Fart eller paa Dampskibe af over 100 Tons i den indskrænkede Fart eller som Fører i Sætteskipperfart.

§ 11 a, 2det Stykke

„at han er dansk Søofficer og som saadan har faret til Søs mindst 1 Aar, eller“

forandres til:

at han er dansk Søofficer, og som saadan har faret til Søs og forrettet Sømands-tjeneste i søgaaende Handelsskibe i mindst 2 Aar.

P. B. V.

*F. Harboe,*

Formand for Kjøbenhavns  
Skipperforening.

P. B. V.

*Jacob Holm,*

Formand i den almindelige  
Skibsførerforening af 1874.

P. B. V.

*Balthazar Petersen,*

Viceformand for Kjøbenhavns  
Navigatørforening.

## Fragtmarkedet.

Daglig indløber til Evropa telegrafiske Rapporter fra „River Plate“, og det er specielt dette Marked, der i Aar synes at faa stor Betydning, og som vil komme til at udøve en betydelig, om end kvalificeret Indflydelse paa hele Verdensmarkedet. Græshopperne, Sydamerikas Plage, menes for en Gang at have været mindre kampdygtige, og de forskellige Kornsorters Rødder have i hvert Fald efter Rapporterne faaet et godt Forspring og ere kraftige i Aar; samtidig staa selvfolgelig Kornet godt og Udsigterne dernede fra betegnes som meget lyse. Vi skulle ikke allerede paa dette Tidspunkt lægge særlig Vægt herpaa; hvem er ikke optimistisk i sine Profetier om Fremtiden, men vi ere saa heldige at kunne konstatere allerede nu ikke faa Befragtninger dernede fra for den kommende Saison, hvor Raten har været c. 20/ til U. K. Continent Bordeaux, Hamburg, og dette er et uimodsigeligt Kendetegn paa, at der allerede nu foreligger en positiv Basis, der varsler en meget stor Eksport. Derfor kunne vi kun henlede Redernes Opmærksomhed paa dette Marked, men vi maa atter pointere, at Høsten først ventes tilendebragt i Februar. Kulfragterne ud ere 12/ à 12/6 fra Newcastle eller Cardiff. Selv om „River Plate“ maaske ikke direkte i nævneværdig Grad vil berøre os danske, vil der dog øves et stort Pres dernede fra paa det nordamerikanske Marked, og her synes vi jo at have fundet et Felt for vor Virkekraft.

Enkelte af dette Blads Læsere vil muligvis erindre, at vi allerede tidligt i Forsommeren meget bestemt forudsagde et fast amerikansk Marked Aaret ud; den Gang tvivlede mange herom; imidlertid, den tilbagelagte Tid og de udbudte Laster pr. December, ja helt ind til Februar—Marts—April næste Aar, har til Evidens bevist Rigtigheden af vor Opfattelse; vore Beregninger ere endog overfløjne betydeligt. Naar vi da paany et halvt Aar efter ønsker at udtale os, skulde det glæde os, om vi fandt større Tillid blandt Rederne, samtidig med, at vi selvfolgelig sætter som Motto for vort Program: „det er menneskeligt at fejle.“

Vi tror da, at vi gaar en ualmindelig fast og sund Periode i Møde. Amerika er og vedbliver langt ind i Fremtiden at være fast. River Plate tegner som sagt godt, Østen møder op med aldeles fortrinlige Returfragter — vort østasiatiske Selskab vil antagelig komme til at starte i en brillant Konjunktur; — Kulfragterne i alle Retninger ere forbløffende høje og samtidig staa Kornet højt i Pris; og denne for alle udenforstaaende, og forøvrigt ogsaa for mange implicerede, uløselige Gaade, at meget dyrt indkøbt Korn kan betale og kommer til at betale langt højere Fragter, end de til fattige Priser under faldende Konjunkturer erhvervede Varer, holder atter Stik. Naar man køber dyrt, fragter

man dyrt; naar man køber billigt i et faldende Marked, fragter man billigt. Er det en Konsekvens eller det modsatte! vi ere ikke Filosofer og lader Spørgsmaalet gaa videre. Imidlertid, vi kan se ind i Fremtiden med et tilfreds Blik; det nuværende Aar vil blive godt, det kan slaas fast, og det kommende tegner endnu bedre, i hvert Fald for første Kvartal, som man allerede nu nogenlunde kan overskue; derfor „gaa paa“ — der er Plads for os danske, der er Trang til moderne ny Tonnage, om saa nok saa mange Skeptikere frygter for, at Baadenes Antal er for stort; Øjeblikket beviser, at denne Opfattelse i Øjeblikket er uholdbar.

Østersøen. I god Overensstemmelse med denne Artikels første Linjer er Østersøen frysende, kold og gold, og vi opnaar næppe en kort Eftersæson fra Reval, Libau eller Pillau; det kan forøvrigt være os ganske ligegyldigt; Kulfragterne hernede ere høje nok til at opveje Tabet, og i hvert Fald saa høje, at det kan betale sig at gaa ballastet efter Kul, hvad mange Redere ogsaa have gjort i den sidste Tid. Vi noterer f. Eks.: Tyne Åbo 7/9 à 8/, Libau 5/3, Riga 5/6, Fairwater 5/6, Stettin 6/3 à 6/4½, Rostock 6/3, Flensburg 7/6, Kiel 5/9, Kjøbenhavn 5/3 à 5/6, Helsingør 5/9, Korsør 5/9 à 6/, Randers 6/6, Odense 6/3. Fra Firth of Forth ere Raterne endnu fastere og der er fra begge Eksportlejre en rivende Efterspørgsel efter Tonnage. Vi kan da atter smigre os med at have set rigtigt, naar vi for længere Tid siden absolut holdt paa, at Kulmarkedet vilde vedblive at bevare den ualmindelig faste Tone. Købmændene ventede, at Petersborgs og Øvrebottens Lukning vilde medføre en betydelig Dalen i Raterne, men man kan ikke paa samme Tid have Forstand baade paa Kul og Korn, og de beregnede ikke de andre Østersø-Eksportpladsers Betydning. Nu er denne lig Nul, og alle de mange, der ventede med Befragtning for Kullasterne, griber nu til i største Ivrighed, og Raterne stiger! Det vil ikke vare længe, før den kjøbenhavnske Magistrat udbyder til Licitation Kulleverancen for næste Aar; vi ere bange for, at vore Redere denne Gang vil stille langt højere Rater, som Basis for videre Forhandling, end sidste Aar, og der maa kunne gennemføres en god Kontrakt, i Fald man blot er nogenlunde enige. Til Middelhavet ere Kulfragterne endnu fastere end til Østersøen; her blot nogle Tal: Cardiff Genua 10/, Neapel 10/6, Castellamare 11/, Brindisi 10/6, Alexandria 10/6. Fra Tyne til Odessa 10/6, Konstantinopel 10/6, Piræus 10/, Marseilles 10/ à 10/6, og alle som Regel med en fortrinlig Ekspedition paa Lossestedet op til 800 Tons daglig. Dertil kommer, at Returfragterne ved Skæbnens Luner ere fastere end tidligere; fra Alexandria kan opnaas 10/ Retur f. Eks., — man maa kunne tjene Penge paa denne Rute. Sortehavet er ogsaa, som vi bebudede, fastere for prompt Tonnage. Vi noterer Nicolaieff 13000 qrs. 12/ N. C., Nicolaieff Kavaroffka 12/3 N. C., Odessa L. H. A. R. 3800 Tons 10/6 1/15 December. Fremdeles Donau Antwerpen 4000 Tons prompt 12/9, Donau Manchester 2700 Tons prompt 13/6, Sulina London 3600 Tons 1/10 December 10/9. Nicolaieff Kjøbenhavn 13/6 prompt. Der har fundet en ret betydelig Befragtningsforretning Sted, men Hovedinteressen for denne Uge knytter sig selvfolgelig til:

Amerika. Vi behandlede dette Marked saa udførligt i vor sidste Artikel, at vi egentlig kun kunne gentage os selv, om vi i Dag skulde gennemgaa de forskellige Brancher; vi ville da nøjes med at udtale, hvad vi allerede har tangeret i Indledningen, at vi staa overfor en Fasthed, som er enestaaende, netop fordi den strækker sig over saa lang en Periode, og saa for Resten nøjes med nogle enkelte Noteringer. Northern range C. f. O. Januar Lastning 4/, option en dansk Havn 4/, to 4/1½, option Stettin 4/4½; i Fjor betales for samme Størrelse og samme Ladetermin 2/7½ til Kontinentet, 2/9 til Danmark. New-Orleans U. K. Continent 16/3 Nett Charter; i Fjor betales Januar Lastning 14/. Fra

Galveston er sluttet en 1200 Tons Nett Reg. til U. K. Continent direkte for £ 1870; pr. Marts April søges Baade fra Nordhavne til Danmark til 3/6 en, 3/7½ to Havne. Phosphate Fragterne ere omtrent uforandrede. Timecharters paa Amerika, Tilbagelevering i Evropa giver 7/6 à 8/ Government form, i Fjor 6/ à 6/3.

Det ny „Thingvalla“ vil ligesom det Østasiatiske Selskab begynde under de bedste Auspicer, selv om man selvfølgelig ikke kan indrullere en Rutebaad i det almindelige Marked.

Vort hjemlige Marked viser intet af Interesse; der sendes enkelte Byglaster til Hamburg til 5½ à 6 Mrk. pr. Ton for mindre Sejlere — men, hvor gerne vi ville det, ser vi os ikke i Stand til at fortælle noget nyt paa dette Omraade. Aaret for den lille Sejler har jo kun højst 9 Maaneder, trods nogen Almanak.

## Højesteretsdomme.

### Lodsning ind i Københavns Frihavn.

Ved en af Højesteret i Mandags afsagt Dom er afgjort Spørgsmaalet om, hvorvidt Lodser, der ikke høre til Københavns Lodseri, have Ret til at lodse ind i Frihavnen. De nærmere Omstændigheder ved Sagen ere følgende:

I Anledning af, at Fastlods C. G. Hansen af Helsingør den 31te Juli 1894 har lodset et norsk Dampskib, „Løvsstakken“, fra Københavns Indrered ind i et af Frihavns Bassiner og derfor modtaget den takstmæssige Betaling 24 Kr. 65 Øre, anlagde Københavns Lodseri, der ansaa sine Lodser for enerettigede til saadan Lodsning, Sag imod Hansen til Betaling af det nævnte Beløb. Det var af Lodseriet anført, at Frihavnen er en Del af Københavns Havn, og at den altsaa maatte være undergivet de for denne gældende Regler. Da ifølge Loven om Lodsvesenet af 13de Juni 1879 § 17 ingen Lods fra et andet Lodseri maa paatage sig Lodsning ind i nogen Havn, hvor Lodser ere ansatte, havde Hansen ikke været berettiget til at foretage den ommeldte Lodsning. Herimod var det fra Hansens Side paaberaabt, at den citerede § 17 kun forbyder Lodser fra andre Lodserier at lodse ind i en Havn, hvor Lodser ere ansatte, for saa vidt saadant ikke er hjemlet ved det for hans Lodseri gældende Reglement, og at Marineministeriet ved Bekendtgørelse af 19de Maj 1894 havde tillagt Helsingør og Dragør Lodser Ret til indtil videre at lodse de af dem til København bragte Skibe ind i Frihavnen med tilhørende Bassiner, for saa vidt intet Ophold gøres paa Københavns Red, men med Hensyn hertil bestredes det af Københavns Lodseri, at Marineministeriet havde haft Kompetence til at træffe en saadan Bestemmelse, der formentlig var i Strid med Loven af 1879, idet den Ministeriet i Lovens § 1 hjemlede Ret til at udfærdigede Reglementer og Takster for de enkelte Lodserier kun angik Udfærdigelsen af saadanne Bestemmelser indenfor det enkelte Lodseris Virksomhedsomraade, men derimod ikke Ordninger, hvorefter et Lodseri skulde kunne komme til at virke paa et andet Lodseris Omraade, ligesom Lovens § 17 ved Ordene „gældende Reglement“ formentlig kun havde sigtet til de Reglementer, der gjaldt ved Lodslovens Emanation. Endelig havde Lodseriet gjort gældende, at Bekendtgørelsen i alt Fald var uforbindende for det, fordi Ministeriet ikke forinden dens Udstedelse i Overensstemmelse med Lodslovens § 52 havde forelagt Lodseriet et Forslag i saa Henseende til Forhandling og Erklæring. Hansen havde derimod gjort gældende, at Ministeriet havde været fuldstændig kompetent til at udstede den paagældende Bekendtgørelse, idet Bestemmelsen i Frihavnsloven om, at Frihavnen skulde udgøre en Del af Københavns Havn, kun havde tilsigtet at lægge Frihavnen ind under Havneadministrationen og intet videre, og at Lodsforholdene ved Frihavnen vare noget, der skulde ordnes fra nyt

af. Men i hvert Fald tilkom der efter de før 1879 gældende Regler ikke Københavns Lodseri nogen Eneret til Lodsning udenfor Toldbodbommen, og Bekendtgørelsen af 1894 stadfæstede derfor kun, hvad der i Forvejen var gældende Ret paa dette Omraade.

Ved Hof- og Stadsrettens Dom var Hansen frifunden for Lodseriets Tiltale, idet det statueredes, at den Marineministeriet tilkommende Beføjelse til at udstede Reglementer for Lodserierne ikke var knyttet til den Betingelse, at de nye Reglementer skulde holde sig indenfor de bestaaende Virksomhedsomraader for de enkelte Lodserier, og at Lovens § 17 ved Ordene „gældende Reglement“ ikke kunde antages alene at have sigtet til de Reglementer, der alt vare i Kraft ved Lovens Emanation, samt at Bestemmelsen i § 52 om Forelæggelsen af Forslag til Forandring i Reglementer og Takster m. m. for vedkommende Lodseri kun kunde anses for en instruktorsk Forskrift, hvis Ikke-lagttagelse ikke kunde have nogen Indflydelse paa det paagældende Reglements Gyldighed.

Højesteret stadfæstede denne Dom, med Bemærkning, at Helsingørs Lodser allerede efter de før Bekendtgørelsen af 19. Maj 1894 gældende Bestemmelser vilde have været berettigede til at lodse Skibe ind i Frihavnen, og iøvrigt i Henhold til de i Dommen anførte Grunde, ved hvilke intet væsentligt fandtes at erindre. Omkostningerne for Højesteret ophævedes.

### Tilbagebetaling af Konsulatafgift.

Under nærværende Sag, der er udførligt refereret her i Bladet d. 22. April d. A., har Dampskibsselskabet Torm paastaet Generaldirektoratet for Skattevæsenet tilpligtet at tilbagebetale Kr. 556,05 med Renter, foruden skadesløse Sagsomkostninger, hvilket Beløb Selskabet under Protest havde betalt i Konsulatafgift af Dampskibet „Helene“ for Halvaaret fra den 1. Juli til d. 31. December 1896. Det var af Selskabet gjort gældende, at Skibet hverken befandt sig i udenrigsk Fart ved Begyndelsen af nævnte Halvaar, eller i Løbet af dette var blevet udklareret fra dansk Havn til udenrigsk Sted, og at en af Delene formentlig maatte foreligge i Henhold til § 2 i Lov om Konsulativæsenet af 14. April 1893. Generaldirektoratet hævdede derimod, at Afgiften var afkrævet med Rette, og paastod sig frifundet med Tillæg af Sagens Omkostninger. Det gjorde gældende, at Meningen med den i ovennævnte Konsulativlov fastsatte ny Afgift var den, at den skulde udredes af ethvert dansk Handelsskib, som til en eller anden Tid af det paagældende Halvaar var i udenrigsk Fart, og henviste til, at Loven fremdeles udtaler, at Overtoldbestyrelsen fastsætter de nærmere Regler for Afgiftens Oprævning.

Sø- og Handelsretten tillagde ikke dette sidste Moment nogen Betydning, da Toldbestyrelsen formentlig ikke kan paalægge nogen Afgiftspligt ud over de Tilfælde, som selve Lovens Ord hjemle. Den tillagde det ikke heller nogen Betydning, at man mulig har tilsigtet at gøre Afgiften anvendelig i alle Tilfælde, hvor et Skib blot i nogen Tid af Halvaaret har været i udenrigsk Fart, undtagen for saa vidt det er foreneligt med Ordene i Lovens § 2. Men Retten mente ikke, at disse kunde anvendes her, idet de sige, at Afgiften paahviler Skibet, saafremt det ved Halvaarets Begyndelse befinder sig i udenrigsk Fart eller i Halvaarets Løb udklarerer fra dansk Havn til udenrigsk Sted. Retten dømte derfor Generaldirektoratet til at betale Dampskibsselskabet de paastaede Kr. 556,05.

Højesterets Dom, der afsagdes i Gaar, gaar ud paa Stadfæstelse af Sø- og Handelsrettens Dom. Processens Omkostninger for Højesteret betaler Appellanten, Generaldirektoratet for Skattevæsenet, til Dampskibsselskabet Torm med 300 Kr.

Denne Dom vil blive modtaget med særdeles Tilfredsstillelse, og det fortjener megen Anerkendelse, at Dampskibsselskabet Torm har rejst Sagen. Den praktiske Betydning, som Sagens Udfald vil faa, behøve vi ikke udførligere at paapege. Vi indskrænke os til at henlede Rederiernes Opmærksomhed paa, at saafremt de, siden Konsulatloven af 1893 traadte i Kraft, have betalt Konsulatafgift af Skibe, der ikke ved det paagældende Halvaars Begyndelse vare i udenrigsk Fart eller i Halvaarets Løb udklareredes fra dansk Havn til udenrigsk Sted, kunne de fordre saadan Konsulatafgift tilbagebetalt.

### Hanstholm Fyr.

Hr. Redaktør! I en Artikel med denne Overskrift i Dansk Søfartstidende Nr. 40 af 18de Novbr. d. A. har Styrmand N. Pedersen i Dampskibet „Uranienborg“ af Kjøbenhavn meddelt, hvorledes han d. 2. Oktober imellem Kl. 3 og 4 om Morgenen saa Hanstholm Fyr i Retningen fra NO.t.O. til NO., medens Fyret i Virkeligheden var i OSO. Forfatteren mener, at der maa foreligge en Slags „Fata Morgana“, som kan bevirke, at Hanstholms Fyr kan faas i Sigte i alle mulige Retninger, hvor det i Virkeligheden ikke er.

At det dog ikke er slet saa galt fat, skal jeg søge at vise i det efterfølgende. Den ærede Forfatter siger ganske vist, at Muligheden af en Forveksling med et andet Fyr var udelukket, men ikke desto mindre er jeg overbevist om, at det formentlige Fata Morgana netop skyldes en Forveksling af Ryvingen og Hanstholm elektriske Fyr. Efter den af Styrmanden opgivne Plads Kl. 3 F. M. (ca. 78 Kml. VNV. af Hanstholmen) havdes Ryvingen Fyr i dette Øjeblik i NO. t. O. 55 Kml. Afstand og lidt efter Kl. 4 i NO., saa det stemmer aldeles nøjagtig med de opgivne Pejlinger af „de af Sømanden saa godt kjendte Lysskær fra et elektrisk Fyr“, medens Afstanden er omtrent den samme som den, i hvilken man med klart Vejr kan se Lysskæret fra Hanstholm Fyr. Sagen er ganske simpelt den, at det gamle Ryvingen Fyr fra den 25. August 1897 er bleven forandret til et elektrisk Lynfyr, af omtrent samme Konstruktion som Hanstholm Fyr. Den eneste Forskel imellem dem er, at Ryvingen viser 4 Lyn hver 20 Sekunder, medens Hanstholm viser 3 Lyn hver 10 Sekunder. Styrmanden opgiver rigtignok at have set 3 Lyn hver 10. Sekund, men dette maa dog bero paa en Fejltagelse, som er meget let forklarlig, naar Vedkommende ikke aner, at der i Nærheden findes andre elektriske Fyr end Hanstholm. Ganske vist synes det mærkeligt, at man om Bord i Uranienborg ikke har kendt Ryvingen elektriske Fyr, da det nu har brændt i over  $\frac{1}{4}$  Aar, og har været bekendtgjort saavel i Aviser som i Efterretninger for Søfarende, men denne Forklaring ligger dog adskilligt nærmere end den i ovennævnte Artikel fremsatte Formodning om, at et Fyr ses i en anden Retning end den, hvori det er.

Den omtalte Artikel illustrerer iøvrigt det uheldige i, at de to eneste elektriske Fyr, som findes i disse Farvande, ligne hinanden saa meget, at Forveksling er mulig, et Forhold, som forøvrigt allerede tidligere har været fremdraget, f. Eks. i Norsk Søfartstidende.

Ærbødigst  
R. Hammer.  
Kaptajn i Marinen.

Hr. Redaktør! I Anledning af en i Deres ærede Blads Nr. 46 indrykket Meddelelse fra Styrmand N. Pedersen paa „Uranienborg“, skal jeg tillade mig at gøre opmærksom paa, at ved Udsætning i Kortet af Skibets Plads viser den opgivne Pejling af det omtalte Lysskær nøjagtig paa Ryvingens nye elektriske Blinkfyr, Afstand ca. 60 Kml.

Ærbødigst  
H. V. Bang.  
Skibsfører.

Vi skulle til de to ærede Indsenderes Oplysninger føje den Bemærkning, at vi, da vi modtog Hr. Styrmand Pedersens Artikel, ogsaa antog, at det omtalte Skær hidrørte fra Ryvingens ny Fyr. Efter at vi havde gjort Styrmand Pedersen opmærksom paa denne vor Opfattelse, tilskrev han os imidlertid, „at det vilde have været umuligt for ham i en Time i Træk at forveksle 3 Blink i 10 Sekunder med 4 Blink i 20 Sekunder, samt at han ingen Tvivl nærrede om, at Skærene stammede fra Hanstholm“. Vi syntes, at Artiklen efter en saa bestemt Udtalelse havde Interesse, og den har jo i hvert Fald gjort sin Nytte ved at henlede Opmærksomheden paa den uheldige Lighed mellem de to Fyre.

Red.

### Literatur.

Om Forsikring. Af O. Hillestrøm, Redaktør af „Dansk Forsikrings-Tidende“. Forfatterens Forlag. Kjøbenhavn. 1897.

Hensigten med denne Bog er at give de mange, som beskæftige sig med Forsikring, en Hjælp til Forstaaelse af Forholdene. Der gives i denne Hensigt en Fremstilling af Forsikring i Almindelighed og derefter af Livsforsikring, Ulykkesforsikring, Brandforsikring, Søforsikring, Kreaturforsikring og Garanti- eller Kavtionsforsikring i særlige Afsnit. Det vilde føre for vidt, om vi her ville gennemgaa Fremstillingen i sine Enkeltheder, om det saa kun var for Søforsikringens Vedkommende. Det vilde mulig ikke heller være paa sin Plads overfor en Haandbog, der selv betegner sig som et første Forsøg. Vi indskrænke os derfor til at udtale vor Anerkendelse af det omfattende Arbejde, der øjensynligt er indlagt i denne Bog, og at den vil være baade belærende og interessant for dem, der søge Kundskab paa det Omraade, den bevæger sig paa.

Fram over Polhavet. Af Fridtjof Nansen. H. Aschehoug & Co.'s Forlag. Kristiania. 1897.

Forfatterens Navn er saa berømt, at det vil være overflødig i mange Ord at henlede Opmærksomheden paa hans Skildring af „Frams“ Polarfærd. En mere interessant og helt igennem fængslende Rejseskildring er næppe fremkommen. Vi have i sin Tid omtalt det først udkomne Hæfte og nu, da Bogen foreligger afsluttet, skulle vi kun sige, at Bogen er selvsikret til at finde talrige Læsere i Sømandsstanden.

### Fra Sø og Land.

I Folketinget har Justitsministeren fremsat Forslag om, at § 1, 3die Stykke, i Registreringsloven af 1. April 1892 faar følgende Tillæg:

Indenrigsministerens skal dog være bemyndiget til at til-lade, at Skibe, der tilhøre Aktieselskaber, indføres i Konge-rigets Skibsregister, naar Flertallet af Bestyrelsesmedlemmerne er bosat her i Riget.

Dette Lovforslags Fremkomst er foranlediget ved et An-dragende fra Bestyrelsen for „Det Østasiatiske Kompagni“, hvis Formaal det bl. a. er at aabne en direkte Dampskibs-forbindelse mellem Danmark og Østasien og derigennem skabe nye Markeder for dansk Handel, Industri og Skibsfart. Det anføres i Andragendet, hvorledes der lægges betydelige Hin-dringer i Vejen for denne Virksomhed ved Skibsregistrerings-lovens § 1, 3. Stykke, der gør det til en Betingelse for at faa et Aktieselskabs Skibe indførte i Kongerigets Skibsregister, at samtlige Bestyrelsens Medlemmer ere bosatte her i Riget. Til Opnaaelse af Selskabets Formaal maa det nemlig anses for fornødent, at nogle af Bestyrelsens Medlemmer ere bo-satte i Siam, for at de kunne lede og kontrollere den derfra udgaaende Del af Selskabets Virksomhed. Det anføres yder-ligere i Andragendet, at da Bestyrelsen har sit Sæde i Kjø-benhavn, og da de paagældende i Siam bosatte Bestyrelses-medlemmer alle have dansk Indfødsret og ikke ere blevne Statsborgere i fremmed Stat, fyldestgør Selskabet de i Sø-lovens § 1 opstillede Betingelser for Retten til at lade Skibe sejle under dansk Flag.

Fra Flensburger Schiffsbau-Gesellschafts Værft foretoges den 24. Novbr. Prøvetur med den til Hamburg—Pacific-Dampskibslinje byggede Damper „Octavia“. Skibets Dimen-sioner ere 394' 48' 3" × 30'; det er forsynet med de nyeste Forbedringer paa Skibsbygningsvæsenets Omraade samt ele-gante Kahytsindretninger og opnaaede paa Prøveturen en Fart af 11<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Knob.

Den følgende Dag løb fra samme Værft en Damper af Stablen, der bliver bygget for Regning af Flensburger Dampfschiff-Gesellschaft af 1869; den fik Navnet „Tertia“ og dens Dimensioner ere: 286' 3" × 39' 8" × 19' 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub>".

Den Vagthavende, som Dag ud og Dag ind samt Nat efter Nat gaar op og ned af en Dampskibsbro uden nogen-sinde at opkaste og gennemtænke forskellige Kollisions-Spørgs-maal, vil temmelig sikkert ved en eller anden given Lejlighed begaa en Fejl. Hvorledes kan man ellers forklare de øde-læggende Kollisioner, der finde Sted paa en smuk, klar Dag eller i en stjerneklar Nat, naar en Dampers Lanterner ses næsten i Kimingen? Som en Regel hænder Ulykken paa en ung erfaren Styrmands Vagt, der, hvor dygtig og paapas-sende han ellers kan være, ofte begaar en Fejl ved at handle altfor bogstaveligt efter Søvejsreglerne. Dersom han ser en Dampers Top og røde Lanterne forude, lidt om Bagbord, og er paa det rene med, at dens Kurs er næsten parallel med hans egen, ved han, at Damperen vil passere om Bagbord, og alt er for saa vidt i Orden. Men staar det ogsaa klart for ham, at Skibe under saadanne Omstændigheder kan passere hinanden i en Afstand, der er altfor lille til at kunne kaldes sikker under fuld Kraft i rum Sø? Hvad vil der ske, dersom det ene af Skibene, idet de nærme sig hinanden, tager en Gier, hvorved det kommer til at vise det andet sin grønne Lanterne? Den Vagthavende kan tænke, at det skyldes en Kursforan-dring, og gaaende ud fra, at der ingen Tid er at give bort, beordrer han Roret lagt Styrbord. Det er absolut det sik-kreste at passere alle Skibe i god Afstand. Dersom Skibs-førere indpræntede deres Styrmand dette, vilde der ske færre Kollisioner end der gør. Naut. Magz.

## Ugens Havarier.

Talabet, Dpsk. af Tønsberg, indkom hertil d. 26. Nov. paa Rejsen fra Kronstadt til Rotterdam med Trælast. Skibet havde Skade paa Roret og Lønning.

Familien, Galease af Ærøskjøbing, fra Nysted til Kolding med Byg, har været paa Grund ved Gjedser. Skibet kom flot ved egen Hjælp.

Anna Kirstine, Galease af Dragør, er d. 27. Nov. strandet udfør Trelleborg Havn under orkanagtig Storm. Mandskabet reddet.

Axel, Skonnert af Holbæk, er d. 29. Nov. indbragt til Frederikshavn med Tab af Spryd, Topstag, Forrigning etc., efter udfør Hanstholmen at have været i Kollision med Bremer Trawldpsk. „Spickerovy“, der ogsaa fik en Del Skade.

Otto, Skonnert af Rudkjøbing, med Kul til Præstø, kom d. 25. Nov. paa Grund paa Hesteskoen. Flot med Assi-stance efter at en Del af Lasten var losset.

Fiona, Dpsk. af Svendborg, har d. 23. Nov. været grundstødt ved Rørvig. Flot med Assistance af Kureren.

Ragnhøjdur, Skonnert af Reykiavik, er ankommet til Stavanger med nogen Skade efter Grundstødning.

Lucinda, Skonn. af Nyhamn, til Kjøbenhavn, er stran-det ved Røstad d. 28. Nov. Besætningen bjærget. Skibet sandsynligvis Vrag.

Tirfing, Skonnert af Oskarhamn, i Ballast, er indbragt til Helsingør af Bien med Tab af Anker og Kæde.

Forældres Minde, Skonnert af Ærøskjøbing, er d. 10. Nov. indkommet til Gibraltar med Tab af Bouspryd. Skibet repareres.

Finland, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 24. Nov. indkom-met til Vlissingen med Tab af Dækslasten.

Adela, 3/m Skonnert af Mariehamn, er d. 26. Nov. ind-bragt til Rønne, fuld af Vand.

Bertha, 3/m Skonnert af Esbjerg, grundstødte d. 28. Nov. paa Bielhaven Sandbanke ved Büsum. Skibet sidder ved Lavvande tørt paa Sandet, men er iøvrigt tæt og har ingen Skade taget. Det var paa Rejsen fra Hamburg med Stykgods til Porto Alegre og har Assistance af Slæbedamperen.

Hela, Dpsk. af Danzig, med Rug til Arendal, opankrede d. 27. Nov. paa Helsingør Red med svær Slagside.

Hero, svensk Skonnert, fra Norrkjøping til Nykjøbing med Trælast, er d. 29. Nov. indløbet læk til Nexø, maa losse og reparere.

Rut, Dpsk. af Svendborg, har d. 27. Nov. paa Rejsen fra Rudkjøbing til Hjemstedet været paa Grund i Nærheden af Siø. Flot med Assistance af Dpsk. Rolf.

Dampskibet „Scotia“, 1326 Gross Register-Tons, bygget Sunderland 1887, tilhørende Dampskibsselskabet Union ad Kjøbenhavn (Hecksher & Søn), sattes den 23. forrige Maane paa Grund ud for Ystad efter at være bleven læk ved at støde mod et ubekendt Stenrev i Nærheden. Der blev af-sluttet Kontrakt med Bjærgnings-selskabet Neptun, og Skibet blev ogsaa taget af Grunden og foreløbig tætnet. Det var Bestemmelsen at bringe „Scotia“ til Kjøbenhavn, men det forrygende Vejr Natten mellem 26. og 27. umuliggjorde For-søget. Omtrent Kl. 10. Aften bragte Sneykning Bjærgnings-baaden og Scotia fra hinanden. Søerne slog ustandseligt over Scotia og Forskibet sank mere og mere. Besætningen søgte ved at tænde Baal paa Agterdækket at hidkalde Hjælp; som Følge heraf opstod Ild. 4 Mand forsøgte at gaa i Rednings-baaden, nemlig Bjærgningsdamperens Dykker og 2 svenske Fyrbødere, der passede Pumpen om Bord i „Scotia“; til dem sluttede sig Scotias Tømmermand. Senere paa Natten kom Stockholmerdamperen „Ymer“ til Hjælp, og om Morgenens, da Vejret stilnede af, bjærgedes Scotias Besætning over i „Ymer“, der landsatte den i Helsingør. Scotia sank senere paa 12 Fav. Vand, 3 Kml. udfør Sandhammeren, og er sikkert tabt. Scotias Kaptajn blev betydelig kvæstet under Forsøg paa at lade Ankeret falde, han mistede tre Fingre paa højre Haand. Hele Besætningens Tøj og alt om Bord gik tabt.

Ifølge Telegram til Rederiet er Tømmermanden, Hagstrøm, indkommet til Reval om Bord i engelsk Damper „Princess Alexandra“.

*Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.*

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, af-gik fra Newcastle 19. Novbr., bestemt til New Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Kbhvn. 25. Nov., be-

stemt til Reval. — Antwerpen, Holm, ankom til Riga 22. Novbr., bestemt til Kbhvn. og Antwerpen. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Messina 28. Novbr., bestemt til Lissabon og Kbhvn. — Dagmar, Gade, ankom til Alicante 27. Novbr., bestemt til Taragona, Messina, Denia, Malaga og Cadiz. — Douro, Brabrand, afgik fra Pernaú 27. Novbr., bestemt til Schiedam og Newcastle. — Georgios I., Kihl, ankom til Antwerpen 24. Novbr., bestemt til Piræus, Konstantinopel, Batoum og Novorossisk. — I. C. Jacobsen, Bech, ankom til Kbhvn. 25. Novbr., bestemt til Newcastle. — Kiew, Rabe, ankom til Dunkerque 28. Novbr., bestemt til Havre og Kbhvn. — Kursk, Staal, ankom til Bordeaux 1. Decbr., bestemt til La Rochelle. — Leopold II, Kruse, ankom til Riga 1. Decbr., bestemt til Libau. — Louisiana, Jensen, ankom til New-Orleans 21. Novbr., bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Cette 24. Novbr. best. til Trebisonde, Novorossisk, Batoum og Odessa. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Cardiff 12. Novbr., bestemt til Newport-News. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Cadiz 28. Novbr., best. til Lissabon. — Omsk, Rasmussen, ankom til Antwerpen 20. Novbr., bestemt til Kbhvn. og Reval. — Tejo, Fenger, ankom til Lissabon 28. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, ankom til Reval 23. Novbr., bestemt til Dunkirk. — Viking, Jørgensen, afgik fra Reval 30. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Xenia, Ingerslev, ankom til Rotterdam 27. Novbr., bestemt til Norfolk. — Kentucky, Caroc, ankom til Kbhvn. 29. Novbr., bestemt til New-Orleans.

Anglo Dane, Olsen, afgik fra Kbhvn. 25. Novbr., best. til Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Arendal 26. Novbr., bestemt til Vestnorge. — Ceres, Corfitzon, afgik fra Kbhvn. 28. Novbr., bestemt til Libau. — Charkow, Fischer, afgik fra Kbhvn 24. Novbr., best. til Hull. — Christian IX., Møllerup, afgik fra London 29. Novbr., bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Christianssund, Bay Schmidt, afgik fra Trondhjem 26. Novbr., bestemt til vestnorske Byer og Kbhvn. — Constantin, Bloch, afgik fra London 29. Novbr., bestemt til Grimsby. — Frederik, Ørum, afgik fra Kbhvn. 29. Novbr., bestemt til Libau. — Georg, Petersen, afgik fra Kbhvn. 27. Novbr., bestemt til Hull. — Jolantha, Paaske, ankom til Damzig 29. Novbr., bestemt til Kbhvn. og Hamburg. — Kasan, Thomsen, afgik fra Pillau 29. Novbr., bestemt til Kbhvn. og London. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 14. Novbr., bestemt til Færøerne og Island. — Louise, Gøtsche, afgik fra Pillau 25. Novbr., bestemt til Hull. — Minsk, Jørgensen, ankom til Liverpool 26. Novbr., bestemt til Kbhvn. og Stettin. — Morsø, Frisenette, ankom til Libau 27. Novbr., bestemt til London. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 26. Novbr., bestemt til Kbhvn. og Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Kbhvn. 27. Novbr., bestemt til Riga. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Riga 25. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Perm, Christensen, afgik fra Kbhvn 27. Novbr., bestemt til London. — Romny, Lind, ankom til Libau 27. Novbr., bestemt til Hull. — Thyra, Ryder, pass. Skagen 24. Novbr., bestemt til Manchester og Liverpool. — Valdemar, Johnsen, ankom til Antwerpen 24. Novbr., best. til Libau. — Vendsyssel, Clausson Kaas, ankom til Riga 21. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Vesta, Svensson, afgik fra Kbhvn. 26. Novbr., bestemt til London. — Ella, Eriksen, afgik fra Kbhvn. 30. Novbr., bestemt til Hamburg. — Maja, Jacobæus, afgik fra Hamburg 28. Novbr., best. til Kbhvn.

Ficaria, I. V. Fenger, afgik fra Kbhvn. 2. Decbr., bestemt til Newcastle — Esbern Snare, Koføed, afgik fra Newcastle 1. Decbr., bestemt til Aalborg. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 1. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 1. Decbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, J. Borries, afgik fra Odense 2. Decbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 1. Decbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebælt, J. P. Bay, afgik fra Newcastle 1. Decbr., bestemt til Nakskov. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 1. Decbr., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 23. Novbr., ankom til Kbhvn. 26. November. — Knud, Hansen, afgik fra Libau 18. Novbr., ankom til Hull 27. November. — Svend, Holst, afgik fra Blyth 23. Novbr., ankom til Libau 29. November. — Erik, Th. Tofte, afgik fra Riga 24. November, bestemt til Ghent. — Skjold, Schmidt, afgik fra Riga 29. Novbr. bestemt til Dunkerque. — Ragnar, Hveysel, bestemt til Rouen. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Stettin 24. Novbr., ankom til Riga 27. November. — Volmer, Riber, afgik fra Riga 23. Novbr., best. til London. — Dan, Kraemer, afgik fra Riga 18. November, ankom til Dunkerque 26. Novbr. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Swansea 25. Novbr., best. til Stettin. — Olaf, Jørgensen, afgik fra Reval 25. November, bestemt til Zaandam. — Harald, Risøe, afg. fra Sunderland 27. November, bestemt til Stettin.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Jørgensen, afgik fra Blyth 23. Novbr., bestemt til Genoa. — A. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Stettin 27. Novbr., ankom til Riga 30. November. — P. Andrejeff, Jensen, afgik fra Blyth 20. Novbr., bestemt til Neapel. — Russ, Jensen, afgik fra Kronstadt 15. Novbr., ankom til Zaandam 25. Novbr. — P. Andrejeff, C. Jensen, afgik fra Blyth 20. Novbr., bestemt til Neapel.

**Heimdal.** Anine, Møller, ankom til Sundsvall 29. Novbr.

**Urania.** Ekliptika, Callesen, ankom til Aarhus 24. November. — Sirius, Jensen, ankom til Ghent 27. Novbr. Urania, Lund, ankom til Riga 21. Novbr. — Saturn, Hansen, ankom til Riga 22. Novbr. — Pallas, J. Christiansen, ankom til Antwerpen 28. Novbr.

**Nordseen.** Swarland, Andresen, ankom til Libau 21. Novbr. Nordland, N. Hemmingsen, ankom til Rotterdam 28. November. — Finland, Schmidt, ankom til Vliessing 24. November. — Holland, Jørgensen, ankom til Rotterdam 28. Novbr. — England, Petersen, afgik fra Warkworth 27. Novbr., bestemt til Aalborg. — Rusland, Albrechtsen, ank. til Libau 28. November. — Tyskland, H. Møller, afgik fra Preston 25. November, bestemt til Hayle. — Skotland, ankom til Ymuiden 27. November.

**Vesterhavet.** Nautik, Meinertz, ankom til Esbjerg 26. Novbr. — Neptun, Jessen, ankom til Dover 29. Novbr. — Nerma, Degn, ankom til Wiborg 25. Novbr. — Nord-søen, Schmidt, afgik fra Sunderland 29. Novbr., bestemt til Esbjerg.

**Østersøen.** Yrsa, B. Larsen, afgik fra Kbhvn. 22. Novbr., ankom til Hamburg 24. November. — Rita, A. P. Skov, afgik fra London 30. Novbr., bestemt til Boness. — Patria, C. Andersen, afgik fra Aarhus 21. Novbr., ankom til Grangemouth 27. November. — Cimbria, L. Storm-Hansen, afgik fra Odessa 16. Novbr., bestemt til Helsingfors.

**Union.** Olga, P. J. Jørgensen, afgik fra Nakskov 26. Novbr., ankom til Kbhvn. 27. Novbr. — Anglia, Edw. E. Erichsen, afgik fra Reval 21. November, bestemt til Dunkerque. — Frisia, N. N. Fisker, afg. fra Kotka 12. Novbr., bestemt til Philippeville. — Gallia, N. L. Nielsen, afgik fra Riga 13. Novbr., ankom til Dunkerque 21. Novbr.

**Kjøbenhavn.** Jylland, H. Jensen, afgik fra Grangemouth 23. November, ankom til Kjøbenhavn 27. Novbr. — Fyen, P. Hansen, afgik fra Grangemouth 26. Novbr., ankom til Kjøbenhavn 30. Novbr. — Hafnia, H. E. Neergaard, afgik fra Tyne 23. Novbr., ankom til Stettin 27. November. — Russia, A. Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 21. Novbr., ankom til Riga. 23. November. — Carl Hecksher, A. G. Starck, afgik fra Marseille 23. Novbr., bestemt til Konstantinopel. — Dania, C. Troensegaard, afgik fra Montreal 11. Novbr., ankom til Leith 27. November. — Normannia, A. Rasmussen, afgik fra Rotterdam 28. Novbr., bestemt til Tyne.

**Dannebrog.** Amalienborg, Schultz, ankom til Stockholm 29. Novbr. — Christiansborg, Petersen, afgik fra Kjøbenhavn 26., bestemt til Methil. — Frederiksborg, Kühl, afgik fra Sundsvall 26. Novbr., bestemt til Rotterdam. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Riga 29. November, bestemt til Antwerpen. — Rosenborg, Fischer, afgik fra Lübeck 26. November, bestemt til Blyth. — Uranienborg, Olsen, afgik fra Swansea 26. Novbr., bestemt til Stockholm. — Jomsborg, Schultz, afgik fra Borgå 24. Novbr., bestemt til Dieppedalle. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Stockholm 28. November.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Jægersborg, Andersen, afgik fra Cardiff 27. November, bestemt til Helsingør. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til North Shields 29. November. — Guldberg, Schmidt, afgik fra Sundsvall 28. November, bestemt til Dieppedalle. — Skodsborg, Jensen, ankom til Blyth 26. November. — Tuborg, Hveissel, ankom til Dieppe 26. November

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, afgik fra Kiel 20. Novbr., bestemt til Methil. — Agnete, Jensen, ankom til Rotterdam 28. Novbr. — Hermia, Sørensen, ankom til Methil 28. November. — Alice, Kraemer, afgik fra Burntisland 27. November, bestemt til Kiel. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Helsingør 24. Novbr., bestemt til London. — Bornholm, Petersen, afgik fra Pillau 22. Novbr., bestemt til Rouen. — Ajax, Brorsen, ankom til Burntisland 28. Novbr. — Gøteborg, Madsen, afgik fra Oscarshamn 27. November, bestemt til Hull. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Libau 27. November. — Nauta, Steen, ankom til Libau 27. November. — Rønne, Hintze, afgik fra til Stettin 30. Novbr., bestemt til Rønne. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Kolding 27. November.



**Danmark.** Rolf. C. Madsen, afgik fra Königsberg 30. Novbr., bestemt til Dunkerque. — Thorvaldsen, P. Skjødt, ankom til Kjøbenhavn 26. November. — Absalon, Predbjørn, ankom til Memel 24. November. — Ansgar, Larsen, ankom til Königsberg 28. Novbr. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Gand 25. November. — Hamlet, Sommer, ankom til Stettin 25. Novbr. — Helge, Matthiessen, afgik fra Riga 29. November, bestemt til London.

**Thingvalla.** Hekla, Laub, ankom til New-York 24. November. — Norge, Knudsen, afgik fra New-York 27. November. — Thingvalla, Berentzen, ankom til Kristiania 28. November. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn 30. November, bestemt til New-York.

### Sejlskibe.

**Fans. Nordby.** Prins Valdemar, Winther, sejlet fra Rotterdam 24. Novbr. til Batavia. — Dania, Nielsen, sejlet fra Mauritius 18. Novbr. til New York. — Claus, Hansen, sejlet fra Kragerø 24. Novbr. til Port Natal. — Anna & Emmy, Svarrer, sejlet fra Liverpool 23. Novbr. til Gibraltar. — Bertha, Nørholm, sejlet fra Hamburg 25. Novbr. til Porto Alegre. — Medor, Svarrer, ankom til Rio Grande 27. Nov. fra Cardiff. — Røhl, Nørby, ankom til Rosario 10. Oktbr. fra Paranagua.

**Fans. Sønderho.** Henny, Ibsen, afgik 15. Septbr. til Bautaritari (Sydhavsøerne) fra Jaluit. — Merida, Pedersen, ankom 27. Novbr. til Newport fra Southampton.

**Svendborg.** Vega, Rasmussen, ankom til Mariager 20. Novbr. — Union, Rasmussen, ankom til Caen 22. Novbr. — Valdemar, Andreassen, ankom til Warkworth 23. Novbr. — Diana, Falentin, ankom til Newcastle 22. Novbr. — G. R. Berg, Petersen, ank. til London 22. Novbr. — Grethe, Brandt, ankom til Newcastle 25. Novbr. — Emanuel, ank. til Leith 25. Novbr. — Skirner, Nielsen, ankom til Leith 25. Novbr. — Saga, Hansen, ankom til Fowey 25. Novbr. — Konkordia, Henriksen, ankom til Kjøbenhavns Red 25. Novbr. — Newsky, Nielsen, ankom til Portsmouth 26. Nov. — Erik, Hansen, ankom til Christiania 27. Novbr. — Ferona, Dam, ankom til St. Nazaire 27. Novbr. — Fortuna, Christiansen, ankom til Leiths Red 27. Novbr. — Hjalmar, Jacobsen, ankom til Aarhus 27. Novbr. — Venus, Jensen, ankom til Hamburg 27. Novbr.

**Ærs.** Eden, Mikkelsen, ankom 27. Novbr. til Royan. — Norden, Kromann, ankom 27. Novbr. til Fowey. — Hosanna, Hay, ankom 26. Novbr. til Charleston. — Freden, Eriksen, ankom 24. Novbr. til Requejade. (Spanien). — Skirner, Jepsen, ankom 25. Novbr. til Leith. — Saga, Clausen, ankom 23. Novbr. til Newport. Mon. — Berthel, Eschen, ankom 23. Novbr. til Stubbekjøbing. — Frederik & Ane, Andersen, ankom 22. Novbr. til Poole. — Mette, Andersen, ankom 22. Novbr. til Oxeløund. — Ellen, Lauritzen ank. 22. Novbr. til Leith. — Anne, Tønnenes, der fra New-Foundland ankom til Lissabon f. O., hvorfra Skibet med sin Fragt dirigeredes til Korfu, har for at forsyne sig med Vand 22. Novbr. maattet anløbe Oristano. (Sardinien). — Hildur, Shhmidt, ankom 28. Novbr. til Dahout. — Ingeborg, Svane, ankom 28. Novbr. til West Wemyss. — H. C. Christensen, Boye, ankom 28. Novbr. til St. Nazaire. — Aktiv, Petersen, ankom 29. Novbr. til Odense. — Sylphid, Kromann, ankom 26. Novbr. til Fowey. — Skjold, Mygind, ankom 25. Novbr. til Newport Mon, fra Isigny. — Argus, Svane, ankom 24. Novbr. til Kbhvn. paa Rejse fra Sunosvall til Jersey. — Hansigne, Clausen, ankom 25. Novbr. paa Kbhvns. Red, paa Rejse fra Ørnskøldsvik til Isigny. — Thyra, Rasmussen, ankom 26. Novbr. paa Kbhvns. Red paa Rejse fra Råfse til Coecarneau.

**Renne.** M. Christiansen, Bager, ankom til Grimsby 25. Novbr. — Kirstine, Petersen, ankom til Ipswich 25. Novbr. — Ane Cathrine, Hermansen, ankom til Swine-münde 26. Novbr.

**Aalborg.** Kirstine, Jensen, afgik fra Halmstad 7. Nov. — Carl, Larsen, ankom til Grimsby 10. Novbr. — Kirstine, Jensen, ankom til Boness 15. Novbr. — Svanen, Jensen, afgik fra London 17. Novbr., ankom til Aalborg 20. Novbr. — Carl, Larsen, afgik fra Grimsby 27. Novbr., bestemt til Aalborg.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fvrs 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.

**Limfjorden. Thyborøn-Kanal.** Den 15de December 1897 tændes paa Indsejlings-Baakerne for *Thyborøn-Kanal* røde, faste Ledefyr.

Bagfyret vises fra den Ø-lige Baake og lyser Horizonten rundt, undtagen i en lille Vinkel mod ØNØ. Flammens Højde: 55 Fod. Synsvidden: 5 Kml. Linseapparat af 6te Orden. 56° 43' 19" N. Br. 8° 14' 40" Ø. Lgd.

Fortyret vises fra den V-lige Baake og lyser over 55° paa hver Side af Fyrlinien. Flammens Højde: 10 Fod. Synsvidden: 4 Kml. Linseapparat af 6te Orden.

Holdte overet lede Fyrene over *Havrevlen* uden, for *Thyborøn-Kanal*.

Stærkt Højvande kan forhindre Fyrenes Tænding.

*Thyborøn* Fyrskib er inddraget, og Lods-Stationen er nu hele Aaret i Lodshuset paa *Agger-Tange* ved Baakerne.

**Kattegat. Jyllands Ø-Kyst.** Paa Kysten ud for *Jerup*, c. 7 Kml. NNV. for *Frederikshavn*, er den 1ste Oktober 1897 oprettet en Rednings-Station med Baad.

**Store-Bælt. Langelands Ø-Kyst.** Den 31te December 1897 ved Tændingstid forandres *Tranekjær* Fyr til et hvidt Lynfyrt, der hver 20 Sekunder viser Tre-Lyn, Lys  $\frac{1}{10}$  S., Mørke  $\frac{3}{10}$  S., Lys  $\frac{1}{10}$  S., Mørke  $\frac{3}{10}$  S., Lys  $\frac{1}{10}$  S., Mørke  $\frac{11}{10}$  S. Flammens Højde: 45 Fod. Synsvidden: 11 $\frac{1}{2}$  Kml. Lysævnene: 19 Kml. Fyret vises fra et hvidt, 27 Fod højt, firkantet Taarn med graat Tag, der ligger 50 Alen N. 73° V. fra det nuværende Fyrtaarn.

Beliggenhed: 54° 59' 16" N. Br. 10° 53' 28" Ø. Lgd.

Samtidig forandres Taagesignalet saaledes, at Sirenen hver 1 Minut giver Et-Stød af c. 3 Sekunders Varighed.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverig.** I 1898 tændes ved *Högby, Öland NØ-Kyst*, et hvidt Blinkfyrt, der hver 10 Sekunder viser To-Blink. Flammens Højde: 69 Fod. Synsvidden: 14 Kml. Hvid, 73 Fod høj Fyrbaake. 57° 8' 52" N. Br. 17° 3' 0" Ø. Lgd.

Ifølge Telegram af 28de November 1897 fra Lodskaptajnen i *Sundswall* er Fyrskibet „*Sydostbroten*“ inddraget.

**Bottniske Bugt.** Den 18de November 1897 er Fyrskibet „*Quarken*“ (*Smipan*) inddraget.

**Finland. Bottniske Bugt. Kristinestad.** Paa *Østra Karlhamn S.-Pynt* er opført en hvid, 30 Fod høj Baake med firkantet Tavle. 62° 10' 38" N. Br. 21° 20' 10" Ø. Lgd.

Paa *Westra Karlhamn NØ-Pynt* er opført en hvid, 30 Fod høj Baake med firkantet Tavle. 62° 11' 2" N. Br. 21° 19' 23" Ø. Lgd.

Holdte overet lede de fra Ledelinien *Torngrunds* og *Hansnässkatan* Sømærker overet, mellem *Norra Storbådan* og *Murgrundsbadan* til Hovedfarvandet ved *Härkmeri* Baake ved Indløbet til *Kristinestad*.

**Rusland. Finske Bugt. Hochland.** Paa Yderenden af Bølgebryderen ved *Suurkylä* Havn er tændt et fast Fyr, der viser hvidt Lys fra N. 40° Ø. til N. 83° Ø., grønt Lys N. for og rødt Lys S. for denne Vinkel. Flammens Højde: 34 Fod. Fyret vises fra en hvid Baake. 60° 5' 5" N. Br. 26° 59' 48" (26° 58' 36") Ø. Lgd.

**Tyskland. Danziger-Bugt.** I Slutningen af November 1897 inddrages Tenderne *Hela S.*, *All Hela W.*, *Heisternest W.* og *Deepke* Anduvningstønde, og de to Tønder i *Deepke* ombyttes med mindre Tønder af samme Form og Farve.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverig.** I 1898 forandres *Vinga* Taagesignal. En Sirene, anbragt paa det nuværende Fyrtaarns Galleri, skal da hver 2 Minutter give To Stød.

Nærmere Meddelelse senere.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland.** Den 25de November 1897 foretages følgende Forandringer i Belysningen af *Elben* mellem Fyrskibene „*Elbe Nr. 4*“ og „*Oste Riff*“:

Følgende ny Fyr tændes:

1. *Neufeld*. Paa NØ-Hjørnet af *Grodener Neufelder Dige* et Fyr, der viser:

Hvidt Hurtigblink, Blink 1 S., Mørke 1 S., fra N. 31° V. til N. 26° V., eller 50 Alen fri af sort Spidstønde Nr. 14 og c. 3 Kbl. fri af Bolværket *Alle Liebe* og danner Ø-Grænsen for *Cuxhaven* Red.

Hvidt, fast Lys fra N. 26° V. gennem N. og Ø til S. 86° Ø., og

Hvidt To-Blink med 3 S. Mørke mellem Blinkene fra S. 86° Ø. til S. 66° Ø., eller c. 50 Alen fri af sort Spids-Spidstønde Nr. 18 og fri af Høfderne ved *Allenbruch*.

Flammens Højde: 48 Fod. Fyrapparat af 4de Orden.

Firkantet Fyrbaake. 53° 51' 6" N. Br. 8° 44' 44" Ø. Lgd.

2. *Osterende Groden* Fyr er et hvidt, fast Fyr, der lyser fra N. 34° V. gennem N. til N. S2° Ø. eller fri Ø. om Spirtønde N og 50 Alen fri af Spirtønde T. Flammens Højde: 108 Fod. Hvidt Fyrtaarn. 53° 50' 10" N. Br. 8° 45' 34" Ø. Lgd.

3. *Allenbruch* Fyr, 80 Alen Ø. for *Allenbruch* Sluse, er et Fyr med Formærkelser, Lys 3 S., Mørke 1 S. Det lyser fra N. 85° Ø. til N. 79° Ø., eller fri af Spirtønderne Q og R og fri S. om sort Tønde Nr. 20. Flammens Højde: 48 Fod. Fyrapparat af 4de Orden. Hvid, rund Fyrbaake. 53° 50' 15" N. Br. 8° 46' 29" Ø. Lgd.

Disse Fyrs Synsvidde er 10 à 12 Kml.

*Osterende Groden* faste Fyr og *Neufeld* Blinkfyr holdte overet, lede midt i Farvandet fra sort Spidstønde Nr. 15 til Fyrskibet „*Elbe* Nr. 4”.

*Allenbruch* Fyr med Formærkelser og *Osterende Groden* faste Fyr holdte overet, lede midt i Farvandet fra sort Tønde Nr. 18 til Fyrskibet „*Oste Riff*”.

*Cuxhaven* Fyr er forandret og lyser nu fra N. 25° V. til N. 8° V. eller mellem Spirtønde P og sort Spidstønde Nr. 12, og fra S. 51° Ø. til S. 61° Ø., eller mellem Spirtønden *Grodener Stack* og sort Spidstønde Nr. 16. Linseapparat af 5te Orden. Samtidig slukkes *Ottendorf (Im Busch)* og *Allenbruch* Fyr, samt det lave Fyr i *Cuxhaven* Fyrtaarn.

*Otterndorf* og *Allenbruch* Fyrbaaker borttages.

**Elben.** Resten af Vraget af Damperen „*Athabasca*”, som ligger sunket ved *Finkenwerder*, er nu afmærket med to hvide Lanterner, vandret for hinanden, 16 Fod over Vandet. I *Ems* er Vinterafmærkningen foretagen.

**Holland. Ooster Schelde.** Den 30te November 1897 ind sættes i *Strijenham* hvide, faste Fyr en grøn Vinkel, der lyser fra N. 23° V. gennem N. til N. 67° Ø. 51° 31' 18" N. Br. 4° 8' 36" Ø. Lgd.

## Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**Frankrig. Colbart SØ.** Den grønne Tønde, der var udlagt ved Vraget af Damperen „*Huldra*”, SØ. for *Colbart*, er inddragen.

Ved *Dieppe* ere Arbejderne ved Opførelse af den ny N-Kaj i Forhavnen begyndte. Stedet er afmærket med røde Flag og med to røde Fyr paa Baaker. Man skal holde sig uden for Afmærkningen.

## Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Chaussée de Sein.** En rød Spidstønde Nr. 1 er til Forsøg udlagt i 26 Fv. Vand ved Yderenden af *Chaussée de Sein*. 48° 3' 13" N. Br. 5° 5' 28" V. Lgd.

**Iles de Glénan. Bluiniers.** En sort og hvid vandret sribet Spirtønde med to Kæglar med Spidsen fra hinanden er midlertidig udlagt c. 6½ Kbl. S. 32° V. fra det ødelagte Taarn paa *Bluiniers*. 47° 42' 49" N. Br. 4° 4' 25" V. Lgd.

Fyrpontonon, der til Forsøg var udlagt ved *Rochebonne*, er midlertidig inddraget. Lystønden, der viser hvidt, fast Lys, er midlertidig flyttet til dens Plads.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Isle au Haut Bay.** En rød og sort vandret sribet Stage med Bur er anbragt paa *Bay Ledge*, N. for *Kimballs Island*, fra *Kimballs Head* i N. 30° Ø. og fra *Ram Island* Ø.-Ende overet med *Farrels Island* V.-Ende i S. 33° Ø.

En rød Stage med Bur er anbragt paa *Birch Point, Isle au Haut* N.-Ende, fra *Bay Ledge* Stage i N. 88° Ø. og fra *Bills Islands* V.-Ende i S. 3° V.

**Penobscot River. Steeles Point Ledge.** En rød Spirtønde Nr. 2 er i 26 Fod Vand udlagt ¾ Kbl fra *Steeles Ledge*, fra *Fort Point* Fyr i S. 3° Ø. og fra *Sears Island* S.-Ende i N. 76° Ø.

**New York. Hudson River.** Den 24de November 1897 forandres *New Baltimore* Fyr til et rødt, fast Fyr, og Pælen males rød. Løbet er nu V. om Fyret. Øen *Willow Island*, hvorpaa Fyret stod, er forsvunden.

**New York Bay. The Narrows.** Den røde Lanterne paa Vraget af Damperen „*Ailsa*”, 1½ Kbl. S. 31° Ø. fra *Fort Lafayette* Taagesignal-Station, er permanent slukket.

**Virginia. Chesapeake Bay. Thimble Shoal V.** En rød og sort vandret sribet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, er i 27 Fod Vand udlagt ved Vraget af Skonnerten „*Walker Armington*”, 2½ Kbl. S. 72° Ø. fra *Thimble Shoal* Fyr. Spidstønden ved Vraget er inddragen.

## Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italiens S.-Kyst.** Fyret paa *Pynt Stilo* er igjen i Orden. 38° 26' 46" N. Br. 16° 34' 46" Ø. Lgd.

**Italiens Ø.-Kyst.** De to røde Tønder med sort Spids, der angive det sejlbare Løb til *Lido* Havn, ere flyttede.

Den inderste Tønde ligger fra *Fort Tre Porti* Flagstang i S. 36° V. og fra Flagstangen paa *Batteriet San Erasmo* i S. 46° Ø.

Den yderste Tønde ligger 2,600 Alen S. 58° Ø. fra den inderste.

**Østerrig-Ungarn. Rogosnizza.** En Tønde med Ballon er udlagt ved *Klippen Spaun*, 9 Kbl. NNV. for *Klippen Mulo*, uden for Indløbet til *Rogosnizza* Havn. 43° 31' 48" N. Br. 15° 54' 41" Ø. Lgd.

## Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Jamaica SV.-Kyst.** Ved *Savanna la Mar* er Afmærkningen nu saaledes:

En grøn Vragtønde med Trekant er udlagt ved Vraget af Damperen „*Atalanta*”, c. ¼ Kml. SØ. for *Great-Breaker*. 18° 10' 20" N. Br. 78° 10' 30" V. Lgd.

S. for *Broad Stag Shoal*, Ø. for *Great-Breaker*, ligger en rød og hvid lodret sribet Spidsstønde.

En rød og hvid vandret sribet Stage med Firkant er anbragt paa SØ.-Siden af *Long Stag Reef*, fra *Baaken Ø.* for *Savannah la Mar* i SSV., 1,8 Kml., og fra *Robins Point* i SØ. ¾ Ø.

En rød og hvid lodret sribet Spidstønde er i 21 Fod Vand udlagt paa Ø.-Kanten af *Outer Shoal*, fra *Baaken Ø.* for *Savannah la Mar* i S. ¾ V., 11¼ Kbl., og fra *Robins Point* i SØ. t. Ø. ¾ Ø.

En firkantet, rød og hvid vandret sribet Bøje med Ballon ligger paa V.-Kant af en 17 Fods Grund, fra *Baaken Ø.* for *Savannah la Mar* i S. ¾ Ø., 11¼ Kbl., og fra *Robins Point* i SØ. t. Ø. ¼ Ø.

Den rød og hvid vandret sribede Spirtønde, der laa 1 Kbl. Ø. for den sidst nævnte Bøje, og den rød og hvid lodret sribede Stumtønde, der laa 2 Kbl. NV. t. N. for samme Bøje, ere inddragne.

En rød og hvid lodret sribet Jernpæl med Firkant er i 14 Fod Vand anbragt paa SØ.-Siden af *Fifty Six Shoal*, fra *Baaken Ø.* for *Savannah la Mar* i S. t. V. ¼ V., 8,8 Kbl. og fra *Robins Point* i Ø. t. S. ¾ S.

Den sort og hvid lodret sribede Spidstønde, som laa ved S.-Kanten af samme Grund, er inddragen.

En stor, hvid Baake er opført foran *Huset*, der ligger tæt ved Kysten. 5¼ Kbl. ØSØ. for *Savannah la Mar* Fort.

*Baaken* paa *Grunden* 2 Kbl. S. t. V. ¼ V. fra samme *Hus* er inddragen.

**Trinidad Islands. Galera Point og Chacachacare Island.** Den 1ste November 1897 tændtes følgende Fyr:

*Galera Point*, et hvidt Blinkfyr, der hver ¾ Minut viser To-Blink, Lys 2 S., Mørke 4 S., Lys 2 S., Mørke 37 S. Flammens Højde: 111 Fod. Synsvidden: 17 Kml. Linseapparat af 2den Orden. Det hvide, 72 Fod høje Fyrtaarn staar paa Yderenden af *Pynten*. 10° 50' 0" N. Br. 60° 54' 10" V. Lgd.

*Chacachacare (Bocas de Dragos)*, et hvidt Blinkfyr, der hver 15 Sekunder viser Et-Blink, Lys 1¼ S., Mørke 13¼ S. Flammens Højde: 845 Fod. Synsvidden: 20 Kml. Linseapparat af 3dje Orden. Det hvide, 48 Fod høje Fyrtaarn staar paa *Toppen* af *Øens N.-Pynt*. 10° 41' 40" N. Br. 61° 45' 10" V. Lgd.

## Holm & Collerup, Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

Jærnskibs- og Maskinreparationer

udføres solidt, hurtigt og billigt.

## NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (enjl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde.

Meget billigt Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk.....	105 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	105	105 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Thingvalla.....		3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Danmark.....		93	93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Norden.....		118 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	119 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Kjøbenhavn.....		98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99
Carl.....	61	61	61 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog.....		107 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	108
Skjold.....		77 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	78
Helsingørs Dampsk.....	41 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	41	42
Østersøen.....		64	68
Nordsøen.....	84	86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	84
Torm.....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		87	92
Dansk-russisk Dampsk.....		98	100
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk.....		103	104 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
5% — —.....		101	103
5% Thingvalla 1880.....		98	100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
5% — 1894.....		—	—
5% Norden.....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats.....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uopsig. Stats.....		100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	101 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	95
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf.....		98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6 Ser.....		96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4% — — 6.....		96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3.....		94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	96
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		151 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	152 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Privatbank.....		124	124 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Landmandsbank.....		127 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	129
Handelsbank.....	124 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	124 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	124 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Burm. & Wain.....		89 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	89 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jernsk.....		101 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	102 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Sukkerfabr.....	93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	<sup>1</sup> / <sub>4</sub>	93
Bryggeri Aktier.....	113	113 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	113 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>

**Vekselkurser.**

	Avista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	89.05	88.85
London.....	18.12	18.09
Paris.....	72.00	—
Amsterdam.....	150.20	—

**Notering paa Berlins Børs d. 30. Novbr. 1897.**

Russiske Noter.....	216.75
4% Russiske Consols.....	—
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % — Boden Kredit.....	105.20
6% Mexikanske.....	95.90
5% Rumænske Stats.....	100.90
4% — — 1890.....	92.00

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 78,000, „Danmark“ 32,000, „Norden“ 14,000, „København“ 18,000, „Carl“ 48,000, „Dannebrog“ 10,000, „Skjold“ 30,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, Ved Stranden.

**A. Rustads Efterfølger,**

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

**Astronomisk Navigation**

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.

I Kommission hos Tillges Boghandel.

**PETERSEN, MØLLER & HOPPE.**

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg, regular line of steamers between Brazil and Copenhagen & vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean and Copenhagen & vice versa.

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“.

**CARL KRARUP,**

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“, „J. P. Dillberg“, og „Falken“ i Farten

**Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg**

og Mellemstationerne samt

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“

**Kjøbenhavn—Stockholm** og Mellemstationer.

**Nienstædt & Co.**

(Kunstindustri-Museum):

Lager af amerik., engelske, franske og tyske Værktøjmaskiner. Værktøj, File, engl., svensk og tysk Staal. File ophugges.

**J. A. Thiesson,**  
Smør-, Æg- & Osteforretning.  
Leverandør i Skibsproviant.

Oprettet 1814.

Raadhusstræde Nr. 2 B,  
Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),  
Kjøbenhavn K.

**N. CHR. RØNNES**

SKIBSSNEDKERI.

TELEFONNUMMER C 1766.

ST. ANNÆGADE 3.

KJØBENHAVN C.

**Mahogni, Nøddetræ,  
Teaktræ, Whitewood**

samt andre fremmede saa vel som danske TRÆSORTER forefindes i stort Udvalg i tørre Varer.

M. H. Krause,  
Kjøbenhavn, Niels Ebbesensvej 6. V.  
Telefon 3203.

**C. HANSEN,**

GJØRTLER OG METALSTØBER,  
84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE.**

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til

Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

 **J.S.V. WEILBACH,**  
& Vimpler. Børsq. 52. K.

**OST · OST**

3 ST. KIRKESTRÆDE 3

**VICTOR PETERSEN**

(LUDV. AAGAARDS EFTF.)

**S. Lerche,**

50 — Nørrebrogade — 50

Værksted

for gode, solide og billige

**Modeller.**

# Agentur for udenlandske Søassurance- Selskaber.

Soforsikringselskabet  
**ØRESUND,**  
MALMØ,

tegner Forsikringer ved  
**BERGH & OWEN,**  
Kjøbenhavn K.,  
Holmens Kanal 20.  
Telefon 97.  
Telegram-Adr. „Tonny“.

**WM. R. SCHOU.**  
31. HAVNEGADE.  
KJØBENHAVN K.  
Telegramadresse: Rigestelefon:  
Willschou. Nr. 3876.  
GENERALAGENT for  
„**POMERANIA**“,  
See- und Fluss-Versicherungs  
Gesellschaft i Stettin.

**Bjerre & Rømer,**  
Skibsmæglere.  
Agenter for  
Kullens Enskilda Assurans-  
Förening.

**Café van Zandt,**  
St. Annæ Plads 6,  
Hjørnet af Strandstræde,  
Kjøbenhavn,  
anbefaler sin Restaurant fran-  
çais med alle Aarets  
Specialiteter.  
**H. J. Pedersen.**

**TH. SIMONSEN,**  
NYHAVN 57.  
SØLVMEDAILLE I MALMØ  
OG STOCKHOLM.  
FOR LANTERNER.

**Dr. med. Goldschmidt,**  
Klinik for  
Hud- og Kønssygdomme.  
Hovedvagtsgade 8, 1. Sal.  
Kl. 12-1 og 7-8.

# LANDMANDSBANKEN

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

# DANSK ARBEJDERBANK,

Kjøbenhavn,  
modtager Indskud i Sparekasseafdelingen  
og i Forsørgelseskassen.  
Hovedkontor Hjørnet af Walkendorfs-  
gade 16.

# Flensborgs Skibbygning Selskab

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

# Fanø praktiske Sømandsskole.

Saavel Begyndere som unge Sømand optages til enhver  
Tid. Nærmere Oplysninger ved

**P. H. Clausen,**  
Nordby, Fanø.

**Ludvig Lund.**  
Mekanisk og elektroteknisk Etablissement.  
Enerepræsentant  
for Elektricitäts-Aktiengesellschaft  
**vorm. Schuckert & Co.**  
Autoriseret Installatør af elektriske Belysnings- og  
Kraftoverdragningsanlæg. Elektromotorer og Dynamoer.  
Elektriske Elevatorer, Hejseapparater og Ventilatorer.  
Galvanoplastiske Anlæg.  
St. Regnegade 26. Kjøbenhavn K. Telefon Nr. 991

# Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med  
Signaleringfyrværkeri af enhver Art.  
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber  
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.  
Laboratorium: Bopæl:  
**Enghavevej. V. Valdemarsg. 24. V.**

# Einhorn-Apotheket

Hamburg (St. Pauli.)  
Langereihe 83.  
Dansk Betjening.  
Lægehjælp (ogsaa Specialister)  
anvises.

Hovedforhandler **PETER BUCH,** Vinhandel, Helmerhus 13.



**E. ZUSCHLAG.** Aquavit, Kjøbenhavn N.

# DANCHELLS FABRIKER. LINOLEUM. VOXDUG.



Anker-Marke

Eneudsalg i Danmark for  
**DELMEHORSTER  
LINOLEUMFABRIK.**  
Fabriksudsalg: Fabrik og Leger:  
Pilestræde 13. Matthæusg. 5.  
Telefon 545. Telefon 2680.  
Kjøbenhavn.

**Læge H. C. Lund,**  
Hud- og Kønssygdomme.  
Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg.  
gennem Porten. Tr. 10-11, 7-8  
Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre  
20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil  
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.  
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Steder.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**

I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

### AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitline à 45 mm Bredde 25 Øre.  
De øvrige Sider — 20 —  
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 TORSDAG.

Nr. 49.

Kjøbenhavn, Torsdag den 9. Decbr. 1897.

4. Aarg.

**INDHOLD:** Søofficerer som Førere af Handelsskibe. — Det østasiatiske Kompagni og Skibsførerne. — Fragt slutninger til Isigny. — Fragtmarkedet. — Søulykken ved Fanø. — Fra Sø og Land. — Søulykker i Oktober Maaned 1897. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

**William Olsens Eftf.**  
PAPIRHADEL.  
Holbergsgade 26. Telefon 327.  
Lager af  
**Konnossementer**  
til  
Hull, Leith og Newcastle.

**SKIBSDAGBØGER**  
 $\frac{1}{4}$  Aars &  $\frac{1}{2}$  Aars  
MED TRYKT BRUGSANVISNING  
til Forbrug & Forhandling  
billigst hos  
**S. FRIEDLÆNDER,**  
VED STRANDEN 14.  
KJØBENHAVN.

**Anders Nielsen,**  
Fredericiagade 27.  
Største Lager  
af  
Fedevarer.

## Norsk Margarine

fra **Fabriken Mercur, Christiania,**  
der er anerkendt som det fineste og mest holdbare Fabrikat i Verden,  
faas i  
Hovedoplaget for Danmark  
hos  
**Johansen & Bruun,**  
Telefon 3210. Kompagnistræde 14 & 15. Telefon 3210.  
**Smør** i alle holdbare Kvaliteter føres til billigste Priser.

**J. H. Fechtenburg & Co.,**  
St. Thomas,  
anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering  
henhørende.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.  
**Herreekviperingsforretning**  
St. Annaplads 14.  
Uniformer og civile Klædninger.

Som Repræsentant for 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 24.

## LINOLEUM

og  
**VOXDUG**

til  
Kahytter og Trapper,  
bedste Fabrikata.  
**E. MEYER,**  
St. Kjøbmagergade 26.

## Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **18 Fod** (dansk Maal.)

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Af Skibe, som passere Hals for indgaaende, og som have et Dybgaende af over 12 Fod (engelsk Maal) opkræves der en Afgift af fra 20 til 30 Øre pr. Ton, men det bemærkes, at **Skibe, som losse i Aalborg og som have betalt den nævnte Afgift, ere fritagne for at betale Havnepengene, som udgør 20 Øre pr. Ton (nemlig 10 Øre saavel for indgaaende som for udgaaende.)**

Aalborg, den 12. Novbr. 1897.

Udvalget for Havnevæsenet.

## Staalskibsbyggeri.

Aktieselskabet  
Bornholms Maskinfabriks Skibsbyggeri i Rønne  
paatager sig Bygning af Sejlskibe i alle Størrelser til  
„Veritas“ højeste Klasse.  
● Større Skibe bygges billigere af Staal ●  
end af Egetræ.

**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,** Hellerup.

Strandvej 36. Telefon 69.

**Grand prix HOBRO AKVAVIT.** Aktieselskabet Spritfabriken **FORTUNA.**

# HAMBURG

## Det Skandinaviske Selskab

i Hamburg.

Lokalet, beliggende i Königsstrasse 14, II., er aabent hver Dag fra 11 Form. til 12 Aften.

Læsebordet er forsynet med samtlige Hovedstadsaviser samt et større Antal Provsinsblade (ca. 50 Stkr.) Endvidere forefindes Billard og Musikværelse.

Samtlige Lokaler stilles til Disposition for vore ærede tilrejsende Landsmænd, og vil et eventuelt Besøg altid være os velkomment.

Besøgende have fri Adgang i 14 Dage.

Bestyrelsen.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d</sup>.

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier

samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:

Alte Gröningerstrasse 12 1.

Telegr.-Adr.: Dicotto. Telefon: 3999.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Kjøbenhavn. Nørrebrogade 18 A, 2. N.

## EMIL G. v. HÖVELING. HAMBURG.

(TELEGR.-ADR.: COMPOSI.)

### PATENTFARVE

for Skibsbunde og Jærnkonstruktioner imod Rust og imod Bevoksning. Leverandør til mange af de største Damp- og Sejlskibsrederier, Ene-Leverandør til den kejserlige tyske Marine.

NB. For Træskibsbunde særlig virksom Patentfarve imod Bevoksning og imod Orm, strygefærdig til umiddelbar Brug.

Agenter og Lagre i: Bergen, Bremerhavn, Elsfleth, Flensburg, Stettin, Rotterdam, Antwerpen, Dünkirchen, Genua etc.

Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:

Kapt. CARL HAVEMANN, Kjøbenhavn, Amaliegade 31.

I England under Firma British Antifouling Composition and Paint Company Ld. 32 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik i Barking ved London.

Agenter og Lagre i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull, Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama, Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney, Mauritius etc.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon 287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

## RÖNSTRÖM & MALMQUIST

Skibsmæglere.

Speditører & Befragtningsagenter.

Malmö.

Telegrafadresse:  
Rönström, Malmö.

## Prima røgede Skinker.

Store Partier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker 40—60 Øre pr. Pd. efter Størrelse samt alle Slags prima ferske, saltede og røgede Victualievarer anbefales til meget lave Priser.

Højbroplads 12 ved Gammelstrand.

Videreförhandling: S. JOHANNESSON, Hauserpl. 32.

Telegramadresse: Seifert, Regnegade. Telefon 297.

## C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

## C. P. Lauritzen & Co.,

Ettablissement for

UNIFORMER, UNIFORMEFFEKTER og ORDENSBAAND,

samt de nye, af Krigsministeriet approberede, vandtætte Officers-Havelocks, saavel som for alt civilt Skräderarbejde.

Vesterbrogade Nr. 30. Kjøbenhavn V.

## Hud- og Kønssygdomme.

Læge Gantzel. Vesterbrogade 32. Ejendommen Figaro.

## EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1833.

Telegraphic address "SVITZER".

Agents for  
Great Britain.

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/Tyne.  
telegraphic address: "Jürgenson".

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill.  
telegraphic address: "Hobdell".

The company maintains stations at the following ports, where a salvage boat will be stationed, always ready to leave at short notice.

COPENHAGEN	.....	"SVITZER".
KASTRUP	.....	"HØYER".
ELSINORE	.....	"SWITZERGOTTLIEB".
KORSØR	.....	"JÜRGENSEN".
ALBUEN (LAALAND)	.....	"GUNNERSEN".
FREDERIKSHAVN	.....	"SVITZERLUND".
GOTHENBURG (SWEDEN)	.....	"ELFVERSSON".
GREIFSWALD (GERMANY)	.....	"SPRUTH".

The company's boat "Em. Z. Svitzer" — in conjunction with the boats belonging to the Northern Salvage Company of Hamburg, vis s/s "Berthilde", s/s "Berger Wilhelm" and s/s "Neva" — operates in the Mediterranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).

## Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

## HOLGER J. NIELSEN.

Lager af Værktøj, Metal & Isenkram for Metal- og Jærindustrien.

STUDIESTRÆDE 14.

Telefon 2597.

## Søofficerer som Førere af Handelsskibe.

Af Kaptajn **Jacob Holm**, Formand i den almindelige danske Skibsførerforening.

Medens jeg i sidste Nr. af Bladet nærmest udtalte mig om de Anskuelse, der næres af Skibsførerne om det omhandlede Spørgsmaal, skal jeg her gaa ind paa flere af Premierløjtnant Gardes Udtalelser.

„Samtlige russiske, de allerfleste franske og en Del engelske Paketter i Østen føres af nuværende eller forhenværende Søofficerer“, siger Prl. G., og han tilføjer: „Taber ikke i det hele Spørgsmaalet derved noget af sin ominøse Karakter?“ Men er Prl. G. nu ogsaa her rigtig underrettet? For at begynde med Russefne, saa eksisterer der aldeles ingen russiske Paketter, der sejle paa Østen, hvorimod der eksisterer den saakaldte frivillige Flaade, der selvfølgelig er bemanded med russiske Orlogsmatros og Officerer. Denne Flaades Skibe benyttes i Fredstid hovedsagelig som Transport-skibe, der dels bringe Forviste til Saghalin, dels Soldater, Proviant etc. til de russiske Militær-Stationer i Østen, samt Teladninger tilbage, medens de i Krigstid skulle gøre Tjeneste som Krydsere. Navnet „den frivillige Flaade“ hidrører rimeligvis fra, at Skibene, i al Fald de første (saa vidt jeg erindrer fire), bleve indkøbte for Midler, der vare skænkede af russiske Patrioter. Jeg vil yderligere spørge Prl. G., om han ikke ved, at der i Sommer blev rejst Spørgsmaal om, hvorvidt disse Skibe, der udgaa fra Odessa, vare berettigede til at passere Dardanellerne, da de, mentes der, selv om de i Fredstid kun ere „armés en flute“, dog maatte henregnes til Krigsskibe?

Naar Prl. G. dernæst siger, at en Del engelske Paketter føres af Søofficerer, saa skylder han Beviset, thi jeg vil paastaa, at der vist ikke er én. Han forveksler her rimeligvis R. N. (Royal Navy), med R. N. R. (Royal Naval Reserve), thi der en Del af Officererne i de engelske Paketter, der, lige som vore Folk her hjemme, ere Reserve-Officerer i Marinen. Hvis Prl. G. skulde tvivle om Rigtigheden heraf, saa kan jeg henvise ham til „Nautical Magazine“, der nu i en Række Numre har bragt Portrætter af de ledende blandt disse Mænd, og hvor han, ved at læse deres vedføjede Biografi, kan overtjede sig om, at de ere bona fide Koffardiofficerer. Hvad Englænderne angaar, saa have de i øvrigt to forskellige Skibsførerbeviser, et saakaldet „Certificate of service“, og et andet, der hedder „Certificate of competency“. Det første kan, uden Eksamination, erhverves af enhver Søofficer, der har naaet en vis Grad (sub-lieutenant), det andet kan han derimod kun erhverve sig ved at underkaste sig den af „Board of Trade“ ordinerede Eksamen, der bl. a. kræver indgaaende Kendskab til Sømandskab, Stuvning etc. For at kunne indstille sig til denne Eksamen, maa han endelig præstere Beviser for 5 Aars Søfart, af hvilke et under Sejl alene (under sail alone). Ingen af disse Certificater berettiger imidlertid en engelsk Søofficer til at føre Passagerskib i Sætteskipperfart (home trade).

Hvad endelig Frankrig angaar, da ere Søofficerer kun ansatte i de af Staten subventionerede Linjer, f. Eks. „Messageries Maritimes“, „Compagnie Générale Transatlantique“, og Regeringen opmuntrer ikke Søofficererne til at søge saadan Tjeneste. En fransk Søofficer kan som Regel ikke erhverve sig Tilladelse til at gaa i Koffardifart for længere Tid end 3 Aar, og erhverve de sig denne Tilladelse, saa blive de satte à la suite, uden Gage, og ønske de at tjene i længere Tid, end der er dem tilstaaet, saa maa de tage deres Afsked fra Marinen og overgaa da i dennes Reserve.

Naar jeg har gaaet noget nærmere ind paa disse Forhold, saa er det for at paavise, at Prl. Garde ikke har været saa særdeles godt underrettet, og særligt fordi hans Udtalelser i saa Henseende jo ere henvendte

til Udenforstaaende, som ikke kunne antages at være bekendte med disse Forhold. Der er, som anført, en stor Forskel mellem Forholdene her og i andre Lande i saa Henseende, mulig med Undtagelse af Sverrig og Norge.

Et andet Sted siger Prl. G.: „men er det nu for Resten saa slemt, om der er 300 i Stedet for 290 Dampskibsførere i Danmark?“ Men ser han ikke her noget ensidig paa Sagen, eller, om man vil, paa Avance-mentsforholdene i Koffardimarinens? Jeg vil ellers bede ham opstille Proportionen:  $\frac{300}{10} = \frac{150}{5}$ . Hvis der nu

blev strøget, lad os sige en Admiral og fire Kommandører af Marinens Officers-Personel, vilde det saa være saa slemt for Søofficererne? Sagen har iøvrigt en anden Side. Sættes Gennemsnitsgagen for saadanne 10 Dampskibsførere til Kr. 3,000 aarligt, saa vilde det ganske simpelt sige, at der aarligt gik Kr. 30,000 ind i Søofficerernes Lommer, som ellers vilde være gaaede i Skibsførernes.

Naar Prl. G. siger, at det er Søofficerer, der have aabnet Postdampskibsruuten Korsør—Kiel, saa er dette rigtigt, men jeg skal dog tilføje, at Postdampskibsfarten paa Kiel aabnedes med Dampskibet „Løven“, der førtes af min forlængst afdøde Svigerfader, Kaptajn Kjerumgaard.

Saa gør Prl. G. det meget dristige Tankeeksperiment at „tænke paa Afskaffelsen af Marinen“, og han „ser i Aanden en god Del af de 150 Officerer, som Marinen har under 60 Aars Alderen, blive Koffardikaptajner“. Han kan aabenbart „i Aanden“ ikke forestille sig andet, end at naar Søofficererne kom og tilbød sig, saa vilde Rederne straks afskedige deres gamle, veltjente Skibsførere og ansætte Søofficerer i Stedet. Men jeg tror, at Prl. G. her tager grundig Fejl. Om det nuværende Røre ikke har gjort andet Gavn, saa har det i al Fald gjort den Gavn, at det har foranlediget Udtalelser fra flere af vore ledende Dampskibsredere, der tilstrækkeligt vidnede om, at de vare tilfredse med de danske Skibsføreres Tjeneste, og ikke tilsigtede at gøre Forandring, hverken nu eller senere, Udtalelser, som vi ere dem meget taknemmelige for.

Efter at have skrevet ovenstaaende, har jeg modtaget Nr. 48 af „Dansk Søfartstidende“ og er blevet meget forbavset ved at se, at Prl. G. deri slutter en Artikel med at sige, at han for sit Vedkommende betragter Diskussionen om denne Sag som endt. Og dette forbavser mig saa meget mere som dels Diskussionen ikke er mere end lige paabegyndt, og dels fordi Prl. G. af Redaktionen er blevet underrettet om, at der vilde komme et Svar fra mig paa hans første Artikel. Under alle Omstændigheder er det malplaceret, naar Prl. G. paa dette Tidspunkt trækker sig ud af Diskussionen. Jeg finder dertil, at de Udtryk, Prl. G. bruger i sin første Artikel ikke berettiger ham til at beklage sig over, at der i denne Sag er rejst stærke Angreb fra Koffardimarinens Side.

Prl. G.'s sidste Artikel synes imidlertid nærmest at tyde paa, at han er ked af, at han overhovedet nogensinde er begyndt paa at diskutere om denne Sag, og derved forklares jo ogsaa hans Ønske om Afslutning. Artiklen indbyder da heller ikke til Imødegaaen ud over hvad der fra Redaktionen Side er anført. Thi naar Prl. G. et Sted siger: Besidder nu Søofficererne virkelig en saa overlegen Dygtighed og Dannelses ligeoverfor Koffardistanden? og saa selv besvarer dette Spørgsmaal med „Nej“, medens han samtidig opfordrer os til at arbejde os op paa Siden af Søofficererne, hvis det virkelig

skulde være saa\*), naar han stiller det Spørgsmaal: Hvorfor føres ingen af ovennævnte Skibe (Skibe, der tidligere ere førte af Søofficererne), mere af Søofficerer? og saa besvarer dette med: „Fordi Søofficererne komme og gaa hvert 3dje Aar“, ligesom Rederierne ikke vidste dette i Forvejen, naar han taler om „unge, her i Landet saa godt som ukendte Linjer“, som om de Farvande, disse Skibe skulle besejle, vare Farvande, hvor Koffardiflaget ikke var velkendt; naar han endelig i Sammenhæng hermed omtaler Søofficererne som „Prøveklude“, som man ikke skal misunde, saa indbyder disse Udtalelser virkelig ikke til noget Svar.

Der er dog en af Prl. G.'s Udtalelser, som jeg er ham meget taknemmelig for. Det er, naar han i sin første Artikel udtaler; „At den finansielle Side af Sagen desuden maa spille en vis Rolle for adskillige Officerer“. For os Koffardiofficerer spiller denne Side af Sagen absolut Hovedrollen, da vi have mere end tilstrækkeligt af Søfart, men naar jeg er Prl. G. taknemmelig for denne offentlige Udtalelse, saa er det, fordi jeg har grundet Anledning til at tro, at flere af hans ældre Kammerater ere saa langt fra at dele hans Opfattelse, at de endog afvise den med Indignation

Til Slut skal jeg endnu bemærke, at hvad der særlig har fremkaldt Bitterhed i Koffardimarinens, var det Forlydende, at Posterne som Kaptajner i det Østasiatiske Kompagnis Tjeneste skulde ikke alene foreløbig, men ogsaa vedblivende, besættes med Søofficerer paa samme Maade som dette er Tilfældet med nogle af Statsbanernes og D. F. D. S.'s Skibe.

Det glæder mig derfor at kunne slutte med at tilføje, at det er blevet mig meddelt fra „Det Østasiatiske Kompagni“, at dette ikke vil blive Tilfældet eller har været paatænkt, ligesom at en af Posterne som Kaptajn vil blive besat med en Koffardiofficer. Da nu de designerede Officerer vel næppe faa deres Orlov til at gaa i Koffardifart forlænget ud over de traditionelle 3 Aar, og da Kompagniet, om alt gaar vel, hvad jo enhver maa haabe baade for Landets og Skibsfartens Skyld, sandsynligvis udvider sin Flaade, saa er her jo alle Ud-sigter tilstede til et hurtigt Avancement for de yngre Koffardiofficerer, der opnaa at faa Ansættelse i Kompagniets Flaade.

Vi have fremdeles modtaget følgende:

I „Dansk Søfartstidende“ Nr. 47 er Hr. Premierløjtnant V. Garde fremkommet med forskellige Udtalelser, som jeg ikke kan nægte mig den Tilfredsstillelse at imødegaa paa enkelte Punkter. Som Svar paa nogle i „Navigatørtidende“ af „G.“ og „young master“ optagne Artikler, siger Hr. Løjtnanten, „at de ere holdte i en Tone, som ikke indbyder til at bo i Hus sammen med dem“; dette forekommer mig at være en Fornærmelse imod Bladet, og da dette udgives af Navigatørforeningen faar jeg det Indtryk, at Hr. Løjtnanten anser os, ca. 600 Koffardiofficerer, som ere Medlemmer af samme, for mindre „fint Papir“, som det er under Hr. Løjtnantens Værdighed at omgaa.

Denne overlegne, fornemme Tone, som gaar igennem hele „Prl. G.'s“. Svar paa „G.'s“ og „young masters“ Artikler, stemmer for Resten ret godt med de Erfaringer, vi Styrmande gøre, naar vi forrette Tjeneste som Reserverløjtnanter i Marinen; af omtrent alle de ældre Søofficerer blive vi i den Tid behandlet med en sjælden Velvilje og Imødekommenhed, som vi altid ville se tilbage paa med Glæde og Taknemmelighed; men hos en

stor Del af de yngre Officerer, som jo egentlig burde være Kammeraterne, møde vi som oftest en overmodig og fornem Tilbageholdenhed; naar de med et naadigt Blik skue ned paa os, føle vi tydelig, at de „udi egen Indbildning“ ere højt hævede over os; til denne Klasse Officerer hører uden Tvivl „Prl. G.“.

Nej, hvis Hr. Løjtnanten, som han selv helt sentimentalt udtaler et andet Sted, nødig vil se de gode, sunde Forhold, som efter hans Mening i de senere Aar have udviklet sig mellem Koffardi- og Krigsmarinen, forstyrrede, saa skulde han, synes jeg, ikke selv give Stødet dertil.

Med Hensyn til den Oplysning, at der er Premierløjtnanter paa 36—40 Aar med 14 à 1700 Kr. og Sekondløjtnanter paa 28 Aar med 800 Kr. i aarlig Gage, kan jeg meddele, at med Undtagelse af nogle enkelte ere ingen 1ste Styrmand i den danske Koffardimarine lønnede med over ca. 1200 Kr. i aarlig Gage, og som Regel faa de først Skib at føre, naar de ere 36 à 40 Aar, mange blive ældre; samt at 2den Styrmandene, som jeg nærmest vil regne i Klasse med Sekondløjtnanterne, ere lønnede med 720 à 840 Kr. om Aaret, og som Regel blive de ikke 1ste Styrmand, før de ere ca. 30 Aar eller derover; yderligere have Styrmandene intet Sottillæg, som Tilfældet er i Marinen; at Styrmandene altsaa pekuniært skulde være bedre stillede end Søofficererne, tror jeg ikke.

At „Prl. G.“ kalder Artiklerne, signerede „G.“ og „young master“, for noget „uvederhæftigt, tendensiøst Tøjleri“, kan vel egentlig ikke kaldes hensynsfuldt; de Unøjagtigheder, som desværre have indsneg sig i „young masters“ Artikel, maa man selvfølgelig beklage; men med Hensyn til „G.'s“ Udtalelser, som jo ganske vist ere holdte i en meget skarp Tone, ere de kun et Udslag af den praktiske, ærekære Koffardiofficers berettigede Harme over den Tilsidesættelse, som hele Standen er bleven Genstand for ved Besættelsen af Førerposterne i det Østasiatiske Kompagnis Skibe, men at denne Harme skulde vende sig direkte imod Søofficererne, tror jeg dog ikke, at det langt overvejende Antal af Koffardiofficererne vilde finde korrekt. I Kampen for Tilværelsen er det ethvert Menneskes absolute Ret, at søge at forbedre sin Stilling, saa af den Grund at se skævt til de Herrer, som skulle føre Østasiatisk Kompagnis Skibe eller til Søofficerstanden i sin Helhed, vilde jo være latterligt; dette vil vist de allerfleste af mine ærede Kolleger med mig indrømme, ligesom de vist ogsaa med Glæde ville række Haand til, at gode, sunde, kollegiale Forheld kunne tilvejebringes mellem Koffardi- og Krigsmarinen; men som Betingelse maa vi forlange, at først og fremmest de Herrer Søofficerer betragte vor sociale Stilling som lige med deres; som ærekære Sønænd taale vi ingen Tilsidesættelse.

1ste Styrmand.

## Det Østasiatiske Kompagni og Skibsførerne.

Af ovenstaaende Artikel fremgaar det, at der fra det Østasiatiske Kompagni er tilstillet Formanden for den almindelige danske Skibsfører-For-ening en Meddelelse om, at den ene af de tre Skibsførerposter, som man havde besat med Søofficerer, vil blive besat med en Koffardiofficer, og at det er Kompagniets Hensigt fremtidig at vælge Officerer af Handelsmarinen til Førere af sine Skibe.

\*) Prl. G. ved dog forhaabentlig, at det er Marineministeriet, og ikke Koffardimarinens, der afgør, hvad Koffardiofficererne skulde præstere ved Eksamen.



Hvad vi lægge Hovedvægten paa i ovenstaaende, er den Omstændighed, at Østasiatisk Kompagni har fundet Anledning til at tilstille Skibsfører-Foreningens Formand en saadan Meddelelse og i denne at betone, at den af Kompagniet nu trufne Ordning er midlertidig. Det er klart, at Kompagniets Hensigt med at lade en saadan Meddelelse fremkomme, kun kan være den, offentligt at vise, at det respekterer den Protest, der fra Handelsmarinens Side er fremsat imod dens første Bestemmelse, og at det ved at vælge en Koffardiofficer til en Post, der allerede var besat med en Søofficer, i Praksis bøjer sig for Opinionen i Handelsmarinen saa meget, som det under de givne Forhold er muligt.

Vi anse denne Løsning for efter Omstændighederne gunstig for Handelsmarinen og for de Anskuelser om Sagen, vi have forfægtet her i Bladet. Som vi tidligere have fremhævet, tillagde vi den opstaaede Konflikt sin største Betydning derved, at man søgte at udvide Orlogsmarinens Arbejdsfelt paa Handelsmarinens Bekostning, og ved at Handelsmarinens Befalingsmænd socialt maatte føle det som en Krænkelser, at de bleve vragede ved Besættelsen af Posterne i det nye Selskab. Naar det Østasiatiske Kompagni nu offentligt opgiver sin første Plan, og, saa vidt det i Øjeblikket er det muligt, bøjer sig for Opinionen, saa er det væsentlige af det, vi arbejdede for, opnaaet. Ganske vist vilde vi have anset det for meget ønskeligt, om Kompagniet nu straks, i Stedet for om 3 Aar. havde forandret sin Bestemmelse for alle tre Skibsførerposters Vedkommende, men det maa erkendes, at dette mulig af rent formelle Grunde ikke kan lade sig gøre. Det synes i hvert Fald os at være Hovedsagen, at den Ordning, der er truffet med Hensyn til 2 af Kompagniets Skibe, er midlertidig, og at Kompagniet iøvrigt erkender Berettigelsen af de fra Handelsmarinens Side fremsatte Anskuelser.

Vi skulle ikke her komme ind paa den staaende Diskussion om Forholdet mellem Orlogsmarinen og Handelsmarinen, der i hvert Fald utvivlsomt vil bidrage til at klare dette Forhold. Hvad vi i disse Linjer have ønsket, det er dels at udtale vor Beklagelse af, at man ved et alvorligt Misgreb har forhindret, at de to af det Østasiatiske Kompagnis Skibsførerposter bleve besatte med Befalingsmænd af Handelsmarinen, dels at konstatere, at det er lykkedes i denne Sag i Handelsmarinen at rejse en saa stærk offentlig Mening, at de af den forfægtede Anskuelser faktisk have trængt igennem. Vi skulde næsten tro, at det er første Gang, noget saadant er sket.

## Fragtslutninger til Isigny.

Vi have modtaget følgende:

Hr. Redaktør! Er De saa god at optage følgende Advarsel angaaende Fragtslutninger til Isigny (Calvados), Frankrig. Der findes almindelig den Klausul i Certepartierne, at Skibene skulle losse til „old quay“. Dette er meget uheldigt, da Bunden der ikke bestaar af andet end Sten og er meget ujævn, hvad der bringer Skibene til at give sig i Sammenføjningerne. Bunden skraaner et Stykke ud fra Kajen, saaledes at man maa fendre mindst to

Fod fra Kajen for at holde Skibet klar af Stenene; af den Grund maa Skibet have en temmelig stor Slagside, hvilket naturligvis frister Skibet yderligere, naar det staaer med fuld Last og undertiden endogsaa med stor Dækslast. Det mindste, man kan vente, er, at Skibet bliver læk, hvis ikke noget værre sker. Hvis det blev indført i Certepartiet, at der skulde losses ved „new quay“, kom Skibet til at staa i blød Bund, og da er Havnen ikke daarligere end andre Tørhavne.

To Skibsføerc.

## Fragtmarkedet.

Den sidste Uge er gaaet saa nogenlunde stille hen; mange have muligvis ventet større Befragtningsforretning overalt, men de forskellige Branchers Fasthed har holdt Befragterne noget tilbage. Der er intet Sted leveret et alvorligt Hovedslag mellem de to Partier; der er kun smaa Træfninger, snart hist, snart her, at se tilbage paa, men Rederne have holdt Stillingen overalt; kun paa en Fløj ere vi vegne noget: Kulraterne til Middelhavet ere vakkende. Dette kan ikke komme uventet for nogen Fagmand; en saa kolossal Rejsning i Fragterne samtidig med at Azoff lukker og Sortehavet bereder sig derpaa, hvorved altsaa Returlasterens Mængde formindskes i en betydelig Grad, maa medføre Svingninger i Raterne. Rederne har kastet en aldeles overvældende Tonnage i Markedet nedefter, lokkede af de høje Kulfragter, og mange har gjort glimrende Forretninger, men Kul-købmændene vare heller ikke længe om at mærke den udbudte Tonnages Rigelighed og de trykkede naturligt Raterne; disse ere allerede dalede 1/6 til de forskellige Havne. Dette er imidlertid af mindre Betydning, Fragterne kan taale denne lille Beskæring; de ere gode nok endnu, men det beklagelige er, at mange Redere i Iver efter at komme til Fadet har glemmt, at der er noget, der hedder „at komme hjem igen“, og der vil i Aarets sidste Dage blive en fortvivlet Kappestrid for at bjærge en nogenlunde acceptabel Returfragt. Vi venter en vældig baisse i dette Marked, grundet paa den kolossale Overproduktion. En god Konjunktur for Middelhavsruten har aldrig for os haft den Betydning som en virkelig Hausse i Amerikaraterne. Vi begrundet vor Opfattelse deri, at den brugelige Flaade til Middelhavet er mange Gange større end den, der, navnlig Vinterdage, kan anvendes i Atlanterhavstrafiken.

Naar Telegrafens melder om høje Fragter til og fra Middelhavet eller Sortehavet, tropper al den Tonnage op, der overhovedet kan sejle, og Rederne er ikke længe om at dreje Halsen om paa Guldgaasen. Amerika har sin egen og endnu ikke for store Tonnage og Amerikafragterne ere da ogsaa lige faste, og vi ser ingen Grund til nogen Dalen de første Maaneder. Deri lægger vi den største Betydning; naar saa dertil kommer, at „River Plate“ stadig er meget lovende, og Østen fortrinlig, kan vi kun være tilfreds med Fragtmarkedet, set under et.

At omtale Markedet detaillert efter vor sidste udførlige Artikel vil under disse Forhold være ret overflødig og muligvis virke trættende. Vi skulle da for i Dag nøjes med nogle korte Noteringer fra de forskellige Brancher.

Kulmarkedet: Grangemouth Kjøbenhavn giver 5/6 for a. s.; fra Firth of Forth til dansk Provinshavn er Efterspørgslen meget betydelig og Raterne om end fastere end for 8 Dage siden, ere dog uden væsentlig Stigning; til de mindre Pladser noteres 6/9, Mellemstørrelsen giver 6/6 og de helt store som Aalborg 5/9 à 5/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; dette er godt, og Fragterne vil sikkert holde sig, naar man undtager lige Juleugen, hvor der altid er Stillehed; denne skulle vi ikke krænke i Kraft af den

kendte Sætning: „sun & holidays always excepted.“ — Til Lybeck betales 6/3 for Baade op til 1600 Tons, Kiel giver 6/3, Rostock 6/9, Swinemünde 5/9, Fairwater 5/9, Libau 5/9, Riga 5/6, Norrköping 6/9 à 7/. Fra Tyne betales til Libau 5/3 à 5/6, Pillau 5/3, Stettin 6/, Lybeck 5/9, Stockholm 6/ à 6/3. Kulfragterne til Middelhavet behøver vi ikke at citere; man trækker blot den omtalte 1/ eller 1/6 fra vore sidste Noteringer, der vare ret detaillerede.

Sortehavet etc.: Fra Odessa til L. H. A. R. er sluttet en 3,400 Tons Damper 10/9, Nicolaieff Marseilles eller Genua 2,600 Tons 12 Fracs., Donau 10,000 quarters prompt 14/ N. C., Sulina Dunkirk 3,000 Tons 10/9, Odessa Antwerpen eller Rotterdam 12,000 qrs. 11/3, Odessa U. K. Cont. 2,500 Tons 11/ any, 11/6 Hamburg. Kertch Theodosia Novorossisk U. K. Cont. 3,300 Tons prompt 11/9 any direct. Fra Bona til London betales 7/ Phosphate, Huelva Southampton og London 1,100 Tons 9/6 F. d. Yderligere Alexandria London eller Hull 11/9.

Amerika Philadelphia C. f. O. 14,000 qrs. 3/10<sup>1/2</sup> prompt. Northern range C. f. O. 13,000 qrs. 10. Januar Annullering 4/, option 4/1<sup>1/2</sup> Sundhavn, Northern range Danmark direkte 15,000 qrs. 10 % Februar Lastning 3/9 én, 3/10<sup>1/2</sup> to Havne. New Orleans U. K. Cont. December Lastning 15/9 Nett charter, New Orleans U. K. Cont. 16/ Januar. Der søges yderligere Baltimore Stettin 4/9, New York Genua, Leghorn eller Neapel 3/9 15. Januar, 15. Februar, New Orleans Triest 4/3. Fra Brunswick betales til Liverpool 38/ for Bomuld, Port Royal Liverpool og Dublin 38/9.

Østen: der er sluttet Calcutta Dundee eller Hamburg 30/ Januar, Rishavnene O. C. 3,000 Tons 10 % 15. Februar, 15. Marts 28/9, Middelhavet 27/6. Calcutta Dundee 1484 Reg. Tons Januar 31/3. Fra Cardiff til Bombay betales kun 11/6 à 12/ for Kul; det er paa Returfragterne, Gevinsten ligger.

Vort hjemlige Marked er uden nogen Interesse og omtrent uforandret. Eksporten til tyske Østersøhavne er mindre i de sidste Dage og de fleste Smaasejlere ere begyndte at holde Jul.

## Søulykken ved Fanø.

Som omtalt under „Ugens Havarier“ har en sørgelig Ulykke fundet Sted ved Fanø, idet Briggen „Claus“ er strandet og hele Besætningen — Kaptajnen, Styrmanden og 6 Mand — druknet. Ulykken har over hele Landet vakt den største Deltagelse, særlig naturligvis paa Fanø, hvor den fandt Sted og hvor Kaptajnen, Styrmanden og Skibet hørte hjemme. Denne Deltagelse kom ret for Dagen ved de Afdødes Bisættelse, der foregik i Lørdags fra Nordby Kirke og overværedes af over 1,000 Mennesker. Overalt vajede Flagene paa halv Stang; i Følget var Sømandsstanden selvfølgelig talrigt repræsenteret, og blandt Fanerne saas Fanø Skibsrederforenings og Kolding Sømandsforenings. Talen holdtes af Pastor Holck fra Nordby. Kaptajn Hansen, Styrmand Madsen, Baadsmænd Majbohm, Steward Nielsen og Skibsdreng Rasmussen jordedes paa Nordby Kirkegaard, medens Matros Larsens, Letmatros Hindings og Ungmand Schultzs Lig førtes til deres Hjemsteder (Ejby paa Fyen og Hellerup) for at jordes der.

Fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening nedlagdes fem Krandse med signerede Baand paa Gravene paa Nordby Kirkegaard.

## Fra Sø og Land.

I Folkethinget har Hr. Folkethingsmand J. C. Christensen indbragt et Andragende fra Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening om Forhøjelse af den aarlige Bevilling paa Finansloven til Nybygninger under Fyrvæsenet, saaledes at der navnlig snart kan blive paabegyndt en forbedret Belysning af Lille-Bælt, særlig af Hensyn til den stedse tiltagende Trafik paa Øst-Jyllands sydlige Fjorde samt til den gennemgaaende Trafik. Bestyrelsen foreslaar, at der bygges et mindre Fyrtaarn paa Samse Sydspids, hvor Lushage skyder ud i Kattegat, at Æbelø Fyr udvides til et 1. Klasses Fyr og at Lille-Bælt forsynes med flere mindre Fyr, saaledes at Sejladsen i Bæltet uden Fare ogsaa kan finde Sted om Natten.

Under Forsæde af Underdirektør ved Orlogsværftet A. H. M. Rasmussen agter Justitsministeriet at nedsætte en Kommission til at fremkomme med Forslag til nye Bestemmelser vedrørende danske Dampskibe, deres Indretning, Udstyr m. m. Til Medlemmer af denne Kommission har Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart designeret Skibskonstruktor Chr. Olsen og Maskinmester Davidsen. Det forenede Dampskibsselskab har designeret Kaptajn V. Hein.

Med Skruedampskibet „Herakles“, bygget af Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri for Regning Bergnings- & Dykkeri Bolaget „Neptun“ i Stockholm, foretoges i Tirsdags officiel Prøvetur i Sundet.

Skibet, der er bygget helt af Staal til British Lloyds højeste Klasse, er 182' 0" langt i Hoveddækket, 30' 0" bredt og 16' 1/2" dybt i Rummet og forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation og Forvarmer, System Lundkvist.

Paa Prøveturen opnaaedes en Fart af ca. 12 1/2 Mil med et Kulforbrug af kun 0.63 Kilo pr. IHK.

Voldgiftsretter i Kollisionstilfælde. I Henhold til den paa Brysseler-Kongressen tagne Beslutning, blev der i sin Tid rettet Anmodning til Lloyds-Komitéen i London om at udtale sig om, hvorvidt man vilde være villig til at indgaa paa at akceptere Voldgift i Kollisionstilfælde paa samme Grundlag, som allerede er bragt til Anvendelse ved Bjærgningssager. Herpaa har Lloyds-Komitéen i et under 1ste November d. A. udsendt Cirkulære svaret, at den er villig til at gaa ind herpaa, idet den føler sig overbevist om, at derved fremmes alle Parters Interesser, saavel Assurandørers som Skibsrederes, Befragteres og Købmænds baade i Storbritannien og andre Lande. Komitéen er af den Mening, at man ved at benytte Voldgift vil bidrage til at fjerne mange Vanskeligheder og Ubehageligheder. Forudsætningen er, at Voldgiften, naar den vedtages, sker i Overensstemmelse med Loven paa det Sted, hvortil Sagen naturligt maatte henføres.

Videre Oplysninger med Hensyn til denne Sag vil kunne erholdes ved Henvendelse til: „The Secretary of Lloyd's, Royal Exchange, London.“

En Skibsfører skriver i Shipp. Gaz. om de nye Søvejsregler, der traadte i Kraft i Juli Maaned d. A.: „Efter min Mening er den Tilladelse, de nye Regler giver et Dampskib til at føre 2 Toplanter, den vigtigste af dem alle. Jeg har i den senere Tid set mange Dampskibe benytte de to Lanterner, som altid har forekommet mig at være et udmærket Middel til Forebyggelse af Kollisioner. Loven forlanger, at en Damper skal føre én Toplanterne og en rød og grøn Sidelanterne, og af de to sidste, at de skal kunne ses mindst 2 Kml. under gunstige Omstændigheder, men naar nu disse Lanterner ere omgivne af en Mængde klare Lys — hvilket som Regel er Tilfældet i Passagerdampere, hvor Køjne og

Vinduerne i Dækshusene ikke ere blændede —, saa er det ofte i høj Grad vanskeligt at se Sidelanterne og bestemme, i hvilken Retning Skibet gaar, før det er kommen altfor nær. Først derimod to Toplanter (den forreste lavere end den agterste), kan man øjeblikkelig i stor Afstand se, i hvilken Retning den modgaaende Dampet gaar, og Faren for Sammenstød er derved reduceret til et Minimum.

Almindelig dansk Vare- og Industrilotteris 3. Trækning begynder Onsdag den 15. December. I Henhold til Lotteriets Plan, vil der, paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 100,000 Lodder, blive fordelt et Antal af ialt 52,000 Gevinster saaledes, at gennemsnitlig ikke alene Halvdelen af samtlige Lodder, men yderligere 2,000 Stkr. derover faar Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Lodder itvende forskellige Rækkefølger efter en stedse stigende Skala erholde Gevinst i hver Trækning, hvorom, for 3. Træknings Vedkommende henvises til Lotteriets Bekendtgørelser.

Som sædvanlig kunne Gevinsterne ombyttes efter de Vindendes Ønsker med andre Genstande af dansk Tilvirkning og af lige Værdi.

Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

## Søulykker i Oktober Maaned 1897.

(Efter Meddelelse fra Bureau Veritas.)

### Sejlskibe.

19 amerikanske, 1 argentinsk, 2 østerrigske, 4 brasilianske, 31 britiske, 1 chilensk, 4 danske, 2 hollandske, 6 franske, 4 tyske, 8 italienske, 1 japanesk, 1 mexikansk, 26 norske, 2 portugisiske, 3 russiske, 19 svenske; ialt 134.

### Dampskibe.

3 amerikanske, 1 belgisk, 24 britiske, 2 franske, 1 tysk, 5 japanesiske, 4 norske, 1 russisk, 2 spanske, 1 svensk; ialt 44.

### Aarsager til Forlisene.

#### Sejlskibe.

Stranding 45, Kollision 7, Ild 6, Sunkne 7, Forladte 8, Kondemnation 58, Savnede 3; ialt 134.

#### Dampskibe.

Stranding 17, Kollision 1, Forladte 2, Kondemnation 23, Savnede 1; ialt 44.

## Ugens Havarier.

Bertha, 3/m Skonnert af Esbjerg, kom 28. Novbr., paa Rejsen fra Hamburg til Porto Alegre med Stykgods, paa Grund ved Büsum. Skibet kastede 59 Kolli Syrer af Dækslasten over Bord, og kom flot med Assistance, men senere atter paa Grund ved Scharhörn, hvor det staaer endnu. Der er dog godt Haab om at faa Skibet flot igen.

Ella, Skonnert af Nexø, har udfør Draget været i Kollision med svensk Skonnert „Wasa“. Ellas Mandskab sprang om Bord i Wasa, og Ella grundstødte senere paa Saltholmen. Flot med Assistance og indbragt hertil for Reparation.

Helge, Skonnert, fra Frederiksstad til Newcastle med Granitsten, er 29. Novbr. indløbet læk til Christianssand.

Maren, Barkskib af Fanø, er paa Rejsen fra Ponape til St. Michael med Copra og Stennød Ladning sprunget læk og sat paa Land paa Østsiden af Falklandsøerne. Mandskabet reddede sig i Land i egen Baad. Maren er senere kommen flot og drevet til Søs.

Ernst, Skonnert af Rønne, er strandet ved Memel og er fuld af Vand. Mandskabet reddet. Skibet Vrag.

Sjælland, Dmpsk. af Kbhvn., blev 30. Novbr. paa Rejsen fra Reval til Londen indbragt til Maasluis med Maskinskade. Skaden udbedret og Rejsen fortsat.

Kodan, Skonnert af Marstal, er 4. ds. indløbet til Wemyss med en Del Skade.

Union, Skonnert af Marstal, er 4. ds. indkommet til Ramsgate med knækket Storbom og anden Skade.

Caroline, Skonnertbrig af Marstal, fra Fowey til Boness, er indkommet læk til Harwich, og har været paa Grund ved Indsejlingen til Harwich Havn.

Serine, Barkskib af Fanø, er 3. ds. passeret Southend paa Slæb. Skibet havde mistet Stænger etc.

Claus, Brig af Fanø, er strandet paa Fanø. Hele Besætningen druknede. Skibet er Vrag.

Knud Bonde, 3/m Skonnert af Strømstad, strandet ved Hou, er sammen med alt Inventar solgt ved Aktion for 415 Kroner til et Konsortium i Hou.

Marie, Galease af Barsel, er 4. ds. indbragt til Frederikshavn af Bjærgningsdmpsk. Frederikshavn efter Grundstødning ved Napstjert.

Røstad, norsk Skonnert, har været paa Grund ved Nissun Bredding. Flot og ankommet ubeskadiget til Lemvig.

Koldinghuus, Dmpsk. af Kbhvn., fik paa sin Rejse fra Esbjerg til Harwich 30. Novbr. en Del oven Bords Skade i Stormen i Nordsøen. Reparerer i England.

Nordboen, Dmpsk. af Kbhvn., ankom 4. ds. til Cardiff med oven Bords Skade foraasaget af Stormen i Nordsøen.

*Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.*

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Newcastle 19. Novbr., bestemt til New Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Kbhvn. 6. Decbr., bestemt til Riga. — Antwerpen, Holm, ankom til Kbhvn. 3. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Lissabon 7. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Dagmar, Gade, afgik fra Taragona 6. Decbr., bestemt til Sicilien. — Douro, Brabrand, ankom til Schiedam 6. Dec., bestemt til Newcastle. — Georgios I., Kihl, afgik fra Antwerpen 5. Decbr., bestemt til Tunis. — I. C. Jacobsen, Bech, afg. fra Helsingør 5. Decbr., bestemt til Newcastle. — Kiew, Rabe, afgik fra Havre 7. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Kursk, Staal, ankom til Bordeaux 29. Novbr., bestemt til La Rochelle. — Leopold II, Kruse, ankom til Riga 1. Dec., best. til Libau. — Louisiana, Jensen, afgik fra New-Orleans 4. Decbr., bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Koch, afg. fra Pera 4. Decbr. bestemt til Trebisonde, Batoum, Novorosisk og Odessa. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Newport-News. 6. Decbr., bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Lissabon 3. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Antwerpen 3. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Tejo, Fenger, afgik fra Southampton 6. Dec., bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, afgik fra Kbhvn. 5. Decbr., bestemt til Dunkerque. — Xenia, Ingerslev, ank. til Rotterdam 27. Novbr., bestemt til Newport-News. — Kentucky, Caroc, ankom til Kbhvn. 29. Novbr.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Antwerpen 2. Decbr., best. til Riga. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Trondhjem 3. Decbr., bestemt til Christianssand, Aalesund og Bergen. — Ceres, Corfitzon, ankom til Kbhvn. 6. Decbr., bestemt til London. — Charkow, Fischer, ankom til Hull 30. Nov., bestemt til Kbhvn. og Libau. — Christian IX., Møllerup, ankom til Pillau 7. Decbr., bestemt til Kbhvn. og London. — Christianssand, Bay Schmidt, ankom til Stettin 5. Dec., bestemt til Kbhvn. og Vestnorge. — Constantia, Bloch, ankom til Kbhvn. 5. Decbr. — Frederik, Ørum, ankom til Pillau 4. Decbr., bestemt til Hull. — Georg, Petersen, ank. til Hull 1. Decbr., bestemt til Libau. — Jolantha, Paaske, ankom til Kbhvn. 6. Decbr., bestemt til Hamburg. — Kasan, Thomsen, ankom til London 5. Decbr., bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 14. Novbr., bestemt til Færøerne og Island. — Louise, Gøtsche, ankom til Hull 1. Decbr., bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Minsk, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 6. Dec., bestemt til Stettin. — Morsø, Frisenette, afgik fra Libau 2. Decbr., bestemt til London. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 26. Novbr., bestemt til Kbhvn. og Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Riga 3. Decbr.,

bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, ankom til Antwerpen 3. Decbr., bestemt til Kbhvn. og Riga. — Perm, Christensen, ankom til London 1. Decbr. — Romny, Lind, afgik fra Kbhvn. 5. Decbr., bestemt til Hull. — Thyra, Ryder, afgik fra Manchester 6. Decbr., bestemt til Liverpool. — Valdemar, Sørensen, ankom til Kbhvn. 7. Decbr., best. til Libau. — Vendsyssel, Clausson Kaas, afgik fra Riga 5. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Vesta, Svensson, ank. til Hamburg 6. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Ella, Eriksen, ankom til Kbhvn. 6. Decbr., bestemt til Danzig. — Maja, Jacobæus, ankom til Danzig 4. Decbr., bestemt til Kbhvn. og Hamburg.

Ficaria, I. V. Fenger, afgik fra Newcastle 8. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Kofoed, afgik fra Odense 9. Decbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 9. Decbr., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 7. Decbr., bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, J. Borries, afgik fra Newcastle 7. Decbr., bestemt til Odense. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 7. Decbr., best. til Odense. — Storebælt, J. P. Bay, afgik fra Nakskov 8. Decbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 8. Decbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, afgik fra Kjøbenhavn 4. December, bestemt til Riga. — Frode, K. W. Wisberg, afgik fra Narva 4. December, bestemt til Amsterdam. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Riga 3. December. — Knud, Hansen, afgik fra Hull 2. December, ankom til Boness 4. December. — Svend, Holst, afgik fra Blyth 23. Novbr., ankom til Libau 29. November. — Erik, Th. Tofte, afgik fra Ghent 6. December, bestemt til Methil. — Skjold, Schmidt, afgik fra Riga 29. Novbr. ankom til Dunkerque 6. December. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Riga 7. December, bestemt til Anvers. — Ragnar, Hveysel, afgik fra Riga 25. Novbr., ankom til Rouen 6. December. — Volmer, Ribber, afgik fra Riga 23. Novbr., ankom til London 1. December. — Dan, Kraemer, afgik fra Dunkerque 3. December, ankom til Blyth 5. December. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Stettin 5. December, bestemt til Riga. — Olaf, Jensen, afgik fra Reval 25. November, ankom til Zaandam 4. December. — Harald, Risøe, afg. fra Stettin 4. December, bestemt til Riga.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Jørgensen, afgik fra Blyth 22. Novbr., ankom til Genoa. 5. Decbr. — A. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Riga 6. Decbr. bestemt til Ghent. — J. Siem, F. Løffer, afgik fra Riga 4. Decbr. bestemt til Rotterdam. — P. Andrejeff, Jensen, afgik fra Blyth 20. Novbr., ankom til Neapel 3. Decbr. — H. Klitgaard, I. Rasmussen, afgik fra London 5. Decbr., ankom til Blyth 7. Decbr.

**Heimdahl.** Anine, Møller, bestemt til Rouen. — Kamma, J. Risøe, ankom til Riga 5. Decbr. — Martha, N. V. Knudsen, afgik fra Rouen 7. Decbr.

**Urania.** Ekliptika, Nielsen, afgik fra Horsens 5. Dec. — Sirius, Nielsen, afgik fra Ghent 4. Decbr. — Urania, Lund, afgik fra Riga 2. Decbr. — Saturn, Hansen, afgik fra Riga 1. Decbr. — Pallas, Christiansen, afgik fra Antwerpen 6. Decbr.

**Nordsøen.** Swarland, Andresen, afgik fra Libau 4. Dec. — England, Petersen, ankom til Aalborg 1. Decbr. — Finland, Schmidt, ankom til Grangemouth 5. Decbr. — Rusland, Albrechtsen, afgik fra Libau 2. Decbr. — Holland, Jørgensen, ankom til Tees 6. Decbr. — Nordland, Hemmingsen, afgik fra Rotterdam 4. Decbr.

**Vesterhavet.** Nautik, Meinertz, ankom til Esbjerg 6. Decbr. — Neptun, Jessen, ankom til Hull 5. Decbr. — Nerma, Degn, ankom til Antwerpen 6. Decbr. — Nordsøen, Schmidt, ankom til Methil 5. Decbr.

**Østersøen.** Yrsa, B. Larsen, afgik fra Hamburg 1. December, ankom til Kbhvn. 3. December. — Rita, A. P. Skov, afgik fra Boness 4. December, bestemt til Norrkøbing. — Patria, C. Andersen, afgik fra Grangemouth 30. November, ankom til Kbhvn. 4. December. — Cimbria, L. Storm-Hansen, afgik fra Odessa 6. Novbr., ankom til Helsingør 1. December.

**Union.** Olga, P. J. Jørgensen, afgik fra Nakskov 4. December, ankom til Kbhvn. 5. December. — Anglia, Edw. E. Erichsen, afgik fra Dunkerque 4. December, ankom til Tyne 6. December. — Frisia, N. N. Fisker, afg. fra Kotka 12. November, bestemt til Philippeville. — Gallia, N. L. Nielsen, afgik fra Dunkerque 3. December, ankom til Tyne 5. December.

**Kjøbenhavn.** Jylland, H. Jensen, afgik fra Kjøbenhavn 4. December, ankom til Libau 6. December. — Fyen, P. Hansen, afgik fra Kjøbenhavn 7. December, ankom til Helsingør 7. December. — Hafnia, H. E. Neergaard, afgik

fra Stettin 1. December, ankom til Grangemouth 5. Decbr. — Russia, A. Rasmussen, afgik fra Riga 3. December, bestemt til Amsterdam. — Carl Hecksher, A. G. Starck, afgik fra Marseille 23. Novbr., ankom til Konstantinopel 4. December. — Dania, C. Troensegaard, afgik fra Leith 4. December, bestemt til Baltimore. — Normannia, A. Rasmussen, afgik fra Tyne 2. December, bestemt til Baltimore.

**Dannebrog.** Amalienborg, Schultz, ankom til Stockholm 29. Novbr. — Christiansborg, Petersen, afgik fra Methil 4. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Frederiksberg, Kühl, ankom til Rotterdam 4. Decbr. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Antwerpen 5. Decbr. — Rosenborg, Fischer, ankom til Lübeck 6. Decbr. — Uranienborg, Olsen, ankom til Stockholm 6. Novbr. — Jomsborg, Schultz, ankom til Dieppedalle 4. Decbr. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Stockholm 28. November.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Jægersborg, Andersen, ankom til Helsingør 4. December. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Boness 4. December, bestemt til Kjøbenhavn. — Skodsborg, Jensen, ankom til Kjøbenhavn 4. December. — Guldborg, Schmidt, afgik fra Sundsvall 28. November, bestemt til Dieppedale. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Dieppe 5. December, bestemt til Blyth.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, afgik fra Methil 1. Decbr., ankom til Nyborg 6. Decbr. — Agnete, Jensen, afgik fra Rotterdam 3. Decbr., ankom til Grangemouth 5. Decbr. — Hermia, Sørensen, afgik fra Methil 1. Decbr., ankom til Kbhvn. 5. Decbr. — Alice, Kraemer, ankom til Kiel 1. Decbr. — Sjølland, Sonnichsen, ankom til London 5. Decbr. — Bornholm, Petersen, ankom til Rouen 2. Decbr., afgik fra Rouen 6. Decbr., bestemt til Methil. — Ajax, Brorsen, ankom til Trelleborg 5. Decbr. — Göteborg, Madsen, ankom til Hull 3. Decbr., afgik fra Hull 6. Decbr., bestemt til Norrkøping. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Stockholm 2. Decbr. — Nauta, Steen, ankom til Malmø 3. Decbr. — Rønne, Hintze, afgik fra Rønne 4. Decbr., bestemt til Riga. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Kolding 2. Decbr., ankom til Marstrand 3. Decbr.

**Danmark.** Rolf, C. Madsen, ankom til Dunkerque 6. Decbr. — Thorvaldsen, P. Skjødt, ankom til Burntisland 6. Decbr. — Absalon, Predbjørn, afgik fra Memel 3. Dec., bestemt til London. — Ansgar, Larsen, afgik fra Königsberg 4. Decbr., bestemt til Rouen. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Blyth 3. Decbr. — Hamlet, Sommer, ankom til Pillau 2. Decbr. — Helge, Matthiessen, ankom til London 6. Decbr.

**Thingvalla.** Hekla, Laub, afgik fra New-York 4. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Norge, Knudsen, afgik fra New-York 27. November, bestemt til Kbhvn. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra New-York 13. Novbr., ankom til Kbhvn. 2. Decbr. — Island, Skjødt, afgik fra Kristiansand 3. Decbr., bestemt til New-York.

## Sejlskibe.

**Fana. Nordby.** Union, Svarrer, ankom til Jacksonville 29. Novbr. fra Port Natal. — Havila, Thøgersen, ankom til Taltal 28. Novbr. fra Newcastle N.S.W. — Paul, Hansen, ankom til Punta Delgade 27. Novbr. fra Tahiti. — Lemvig, Thomsen, sejlet fra Table Bay 8. Novbr. til Punta Delgade. — Prinsesse Marie, Winther, ankom til Taltal 28. Novbr. fra Newcastle N.S.W. — Gladstone, Christiansen, sejlet fra Port Elisabeth 26. Novbr. til Delagoo Bay. — Prins Valdemar, Winther, pass. Prawle Point 29. Novbr. fra Rotterdam til Batavia. — H. Grohmann, Nielsen, pass. Kjøbenhavn 5. Novbr. paa Rejse til Memel og London. — Ines Røhl, Jessen, er ifølge Telegram af 5. Novbr. befragtet i Santos at lade Kaffe til Evropa.

**Fana. Sønderho.** Else, Nielsen, afgik 29. Novbr. fra Bahia til Barbados. — Clara, Carstensen, afgik 2. Decbr. fra Gefle til Bristol-Kanal.

**Svendborg.** Agnete, Møller, ankom til St. Ybes 29. Novbr. — Sofie, Petersen, ankom til Genua 30. Novbr. — Niels, Hansen, ankom til Christiania 1. Decbr. — Mine, Møller, ankom til Rochester 1. Decbr. — Marie, Petersen, ankom til Faro 2. Decbr. — Ane, Jørgensen, ankom til Leith 2. Decbr. — Brødrene, Larsen, ankom til Mountrose 2. Decbr. — Haabet, Andreassen, ankom til Christiania 3. Dec. — Concordia, Henriksen, ankom til Aberdeen 4. Decbr. — Kruse, Larsen, ankom til South Alloa 6. Decbr. — Hans, Christensen, ankom til Arendal 5. Decbr. — Fønix, Rasmussen, ankom til Kjøge 6. Decbr.

**Æro.** Sylphe, Christensen, ankom 2. Decbr. til Kolding og skal efter endt Udlosning afsejle i Ballast til Sannäs for der at laste til London. — Salvador, Fabricius, ankom 1.

Decbr. til Aberdeen. — Johanne, Hansen, ankom 2. Decbr. til Holbæk. — Sirius, Hansen, ankom 3. Decbr. til Kleven paa Rejse fra Flensborg. — Marie, Boye, ankom 3. Decbr. til Leith. — Martha, Albertsen, ankom 2. Decbr. til London. — Frederik & Ane, Andersen, ankom 3. Decbr. til Plymouth. — Cathinka, Olsen, er ankommet til Aalborg. — Amor, Rasmussen, er ankommet til Rügenwalde. — Svalen, Christensen, ankom 4. Decbr. til Newcastle. — Poseidon, Frederiksen, ankom 4. Decbr. til Boness. — Elinor, Svane, er ankommet til Leith. — Anne, Jensen, er ankommet til Liverpool. — Juliane, Christensen, er ankommet til Wemyss. — Kodan, Hansen, ankom 4. Decbr. til West Wemyss paa Rejse fra Morlaix. — Elise Marie, Hermansen, ankom 5. Decbr. til Kbhvn. — Hebe, Clausen, ankom 4. Decbr. til Yarmouth. — Alf, Rasmussen, ankom 6. Decbr. til Fowey. — Ceres, Bager, var 4. Decbr. sejlferdig i Gøteborg best. til Weymouth. — Haabet, Christensen ankom 5. Decbr. til Cowes.

**Rønne.** Zephyr, Henriksen, ankom til Kiel 3. Decbr. — Freja, Beck, ankom til Kbhvn. 4. Decbr.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich 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.** Et Fiskefartøj er sunket i 13 Fod Vand, ca. 2 Kml. SØ. for Sæby. To Mastetoppe ere over Vandet. Vraget er afmærket med en Vragvager.

**Smaalands-Farvandet.** En Dæksbaad er sunken S. for Vejrs Fyr. Vraget ligger 3 ½ 4 Kbl. fra Land i 13 Fod Vand. Det er afmærket med en Bøje.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverigs S.-Kyst.** Damperen „Scotia“ er sunken i 9½ Fv. Vand, 3½ Kml. SV. til S. for Kåseberga. Stængerne ere over Vandet.

**Sverig.** Ved Ahus ere Ledefyrene tændte og Afmærkningen foretagen. Den yderste Lystønde ligger paa 55° 55' 24" N. Br. 14° 24' 0" Ø. Lgd.

Klokketønden ved Tiofotsgrundet ligger paa 55° 55' 32" N. Br. 14° 24' 12" Ø. Lgd.

Stagen med Kryds ved Wiltshires Grund er ombyttet med en Stage. 55° 55' 47" N. Br. 14° 22' 50" Ø. Lgd., og S. for Grunden er udsat en rød Stage med Ballon og opadvendt Kost. 55° 55' 30" N. Br. 14° 22' 55" Ø. Lgd.

Den gravede Rende er paa N.-Siden afmærket med tre røde Stager med Kost, der ligge c. 600, 1,100 og 1,350 Alen fra Molerne og paa S.-Siden med tre sorte Vagere med Ballon, der ligge c. 600, 1,100 og 1,500 Alen fra Molerne.

Uden for Indløbet til Vestervik er funden en 16 Fods Grund. 57° 43' 56" N. Br. 16° 49' 24" Ø. Lgd.

**Stockholm Skjærgaard.** I Vinter skulle Fyrene i Furu-sundsleden til Söderarm brænde saa længe som mulig.

Ifølge Telegram fra Lødsstyrelsen i Stockholm er Fyrskibet „Finngrundet“ inddraget den 1ste December 1897.

**Bottniske Bugt.** Den 20de December 1897 inddrages Fyrskibet „Grundkallen“, hvis det ikke tidligere er blevet tvunget til at forlade Stationen.

**Finland.** Fyrskibene „Verkomatala“, „Storkallegrund“, „Relandersgruud“ ere inddragne.

**Finske Bugt.** Pellinge Skjærgaard. Baaken paa Glosholm holdt overet med Varden paa Östra Hintskaar fører over Grunden Brigitta.

**Rusland.** En 28 Fods Grund er funden V. for Ösel. Den er afmærket med en sort og hvid Stage med en nedadvendt over en opadvendt Kost. Den ligger i 7½ Fv. Vand, 13½ Kml. S. 67° V. fra Filsand Fyr. 58° 17' 30" N. Br. 21° 25' 30" Ø. Lgd.

**Tyskland.** I Kurisches Hof, ved Zoppot, Nenfähr og Neufahrwasser, Swinemünde, Stettin, Stralsund og Wismar er Vinterafmærkningen foretagen.

Ved Bulk Fyrtaarn er oprettet en Signal- og Telegraf-Station, der udveksler Telegrammer med Skibe. Signalerne gøres efter det internationale Signal-System fra Solopgang til Mørkets Frembrud.

### Kattegat og Skagerrak.

**Norge. Hvaler. Asmalø.** Den private Lanterne paa Brattestø er slukket.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordsøen.** Ifølge Meddelelse fra Føreren af Dampere „Fiducia“ Kaptajn Nicolaisen:

Den 2den December. 57° 0' N. Br. 5° 48" Ø. Lgd. Et c. 180 Fod langt Vrag med Bunden opad.

Den 2den December. 57° 5' N. Br. 6° 6' Ø. Lgd. Vraget af en Bark. Mesanmasten staaende.

**Norge. Jæderen.** Paa Vik er oprettet en Rednings-Station, forsynet med Raketapparat 58° 42' N. Br. 5° 32' Ø. Lgd.

**Tyskland. Elben.** Ved Oste Munding, V. for Juelssteert, ved Krückau Munding, Glückstadt og i Siör er Vinterafmærkningen foretagen.

**Holland. Zeegat van Terschelling.** Ved Westergonden er Vraget af „Lutine“, der ligger sunket uden for Farvandet, afmærket med tre Vagere og tre Stumpfønder. 53° 21' 34" N. Br. 5° 3' 47" Ø. Lgd.

Naar Forholdene tillade det, inddrages Fyrskibet „Terschellingerbank“ for kort Tid.

**Zeegat van Texel.** I Malzwin ere de to rød og sort tærnedede Tønder med Kryds, der afmærkede Sømine-Øvelsespladsen, inddragne.

**Nieuwe Maas. Rotterdam.** En Damper er sunken midt i Farvandet tværs af Ø.-Pynten af Parkkade i Rotterdam. Vraget er afmærket paa sædvanlig Maade.

**Schelde.** Baaken paa Ø.-Kant af Slikken van Saafteinge, oven for Bat, er igen opført og den røde Vager inddragen. 51° 22' 20" N. Br. 4° 13' 6" Ø. Lgd.

**England. Themsen.** I Sea Reach ligger Skibet „Roke-wood“ sunket i 22 Fod Vand, 7½ Kbl. N. 16° V. fra den hvid og sort lodret stribede Tønde Nore Sand. 51° 29' 37" N. Br. 0° 45' 2" Ø. Lgd. En grøn Spidstønde er udlagt 50 Alen N. for Vraget, og et Fartøj, der viser de sædvanlige Signaler, ½ Kbl. S. for Vraget.

### Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**England.** Damperen „Johky“ er sunken 4 Kml. S. 18° V. fra Dungeness Fyr. 50° 50' 52" N. Br. 0° 56' 35" Ø. Lgd.

**Englands S.-Kyst. Plymouth.** Det er forbudt at ankre i Tamar River tæt S. for Albert Bridge og at drive gennem Broen med Anker i Bund.

**Englands V.-Kyst. River Conway.** Trinity Lodserne ved Penmon ere autoriserede Lodser paa Conway og kunne altid faas ved Penmon Station.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Brest.** En 21 Fods Grund er funden 1½ Kbl. N. 35° Ø. fra Grunden Beuzec, 9½ Kbl. S. 40° Ø. fra Créac'h-Meur Semafor. 48° 19' 13" N. Br. 4° 41' 47" V. Lgd.

**Newfoundland V.-Kyst. Bonne Bay.** Paa Lobster Cove Head opføres et Fyrtaarn. 49° 36' 10" N. Br. 57° 56' 50" V. Lgd.

**Newfoundland Ø.-Kyst. White Bay.** En Række Klippegrund strække sig SØ. hen 4¼ Kbl. fra Midten af Granby Island. Den S.-ligste ligger paa 49° 44' 0" N. Br. 56° 41' 5" V. Lgd.

En 20 Fods Grund ligger tæt ved Ankerpladsen i Baldwin Cove, fra Midten af Emerald Island i S. 34° Ø. 3¼ Kbl., og ½ Kbl. fra Mohawk Point. 49° 44' 55" N. Br. 56° 51' 35" V. Lgd.

Med over 14 Fods Dybgaende skal man ikke staa gennem Løbei inden for Sops Island.

**Foreuede Stater i Nord-Amerika. Maine. Mont Desert Island.** En rød Spirtønde, Hulls Cove, er i 23 Fod Vand udlagt fra Crabtree Ledge Fyr i S. 11° V. og fra Bald Rock i S. 79° V.

Spring Point Fyrtaarn har nu sort Fundament med hvidt kegledannet Taarn med sort Lanterne. Portland Bølgedyder Fyrtaarn er nu hvidt.

**Massachusetts. Cape Cod.** Den røde Fløjtetønde ved Peaked Hill Barre ligger fra Race Point Fyr i N. 67° Ø., fra Long Point Fyr i N. 19° Ø. og fra Cape Cod Fyr i N. 48° V.

**Nantucket Sound. Pollock Rip Slue. Northeast Slue Channel** røde Fløjtetønde, mærket „Pollock Rip“, ligger 5 Kml. N. 75° Ø. fra Monomoy Point Fyr.

Pollock Rip rødmaledede Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, ligger 3½ Kml. S. 87° Ø. fra Monomoy Point Fyr.

Pollock Rip røde Spidstønde Nr. 2 ligger 3½ Kml. S. 76° Ø. fra Monomoy Point Fyr.

Pollock Rip Shoal røde Spidstønde Nr. 4 ligger 3½ Kml. S. 71° Ø. fra Monomoy Point Fyr.

Fyrskibet „*Pollock Rip*“ ligger 4 Kml. S. 72° Ø. fra *Monomoy Point* Fyr.

**Buzzards Bay.** 15 Fods Grunden *Cleveland Shoal* ligger omtrent midt i *Buzzards Bay*, 2<sup>3</sup>/<sub>8</sub> Kml. S. 17° Ø. fra *Bird Island* Fyr.

En 16 Fods Grund ligger c. 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kml. N. 70<sup>1</sup>/<sub>2</sub>° V. fra *Hog Island Point* og 3<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Kml. S. 25<sup>1</sup>/<sub>2</sub>° Ø. fra *Bird Island* Fyr.

En Klippe, synlig ved Lavvande, ligger paa *Southwest Ledge*, 7<sup>1</sup>/<sub>8</sub> Kml. S. 14° V. fra *Wings Neck* Fyr.

**Connecticut. New Haven.** I det gravede Løb over *Fort Hale* Barre er Dybden aftagen til 15 Fod.

**Milford Harbor.** I Indløbet til *Milford Haven* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

*Charles Island Rocks* sorte Klokketønde ligger 6<sup>1</sup>/<sub>16</sub> Kml. S. for *Charles Island* S.-Ende, fra *Stratfort Point* Fyr i N. 49° Ø.

*South End of Charles Island Rocks* sorte Spirtønde Nr. 1 er inddragen.

*East End of Charles Island Rocks* sorte Spirtønde Nr. 3 har nu Nr. 1.

*Milford Harbor* sort og hvid lodret sribede Klokketønde er inddragen.

**Pennsylvania. Delaware River.** Ud for *Philadelphia* er udlagt to hvide Spirtønder for at afmærke Ankerpladsen. Den nedre ligger i 24 Fod Vand i Forlængelse af den nedre Side af Anlægsbroen, tæt N. for *Christian Street* og den øvre i 20 Fod Vand i Forlængelse af S.-Siden af *Spruce Street*.

**Georgia. Savannah River Indløb.** En rød og sort vandret sribet Spidstønde er i 11 Fv. Vand udlagt 18 Kml. S. 38° Ø. fra *Tybee* Fløjtetønde ved Vraget af Skonnerten „*Agnes I. Grace*“. 31° 45' N. Br. 80° 30' V. Lgd.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Frankrig.** Grunden uden for *Rhone* Munding vedbliver at tiltage især paa SØ.-Siden. 16 Fods Grænsen gaar nu tæt til S.-Siden af den røde Vinkel i *Fort de Bouc* Fyr. Ud for Grundene bør man ikke komme N. for Linien S. 35° V. fra samme Fyr.

**Østerrig-Ungarn. Narenta.** I *Melkovic* Kanalhavn er ved Byens V.-Ende tændt et fast Fyr, som viser hvidt Lys over 180° ned ad Floden og rødt Lys over 180° op ad Floden. Flammens Højde: 25 Fod. Synsvidden: 1 Kml. Fyrpæl. 43° 3' 12" N. Br. 17° 39' 7" Ø. Lgd.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Førene Stater i Nord-Amerika. Florida. Pensacola Bay.** Følgende sex Tønder ere udlagte ved det gravede Løb over *Caucus Shoal*:

*Caucus Cut* røde Spidstønde Nr. 2 i 23 Fod Vand, fra *Fort Pickens* venstre Side i S. 15° V. og fra *Fort Mc Ree* bageste Ledefyr i S. 40° Ø.

*Caucus Cut* sorte Stumpstønde Nr. 1 i 21 Fod Vand, fra *Fort Pickens* venstre Side i S. 21° V. og fra *Fort Mc Ree* bageste Ledefyr i S. 40° Ø.

*Caucus Cut* røde Spidsstønde Nr. 4 i 21 Fod Vand, fra *Fort Pickens* venstre Side i S. 22° V. og fra *Fort Mc Ree* bageste Ledefyr i S. 45° Ø.

*Caucus Cut* sorte Stumpstønde Nr. 3 i 23 Fod Vand, fra *Fort Pickens* venstre Side i S. 23° V. og fra *Fort Mc Ree* bageste Ledefyr i S. 46° Ø.

*Caucus Cut* røde Spidstønde Nr. 6 i 23 Fod Vand, fra *Fort Pickens* venstre Side i S. 31° V. og fra *Fort Mc Ree* bageste Ledefyr i S. 52° Ø.

*Caucus Cut* sorte Stumpstønde Nr. 5 i 23 Fod Vand, fra *Fort Pickens* venstre Side i S. 35° V. og fra *Fort Mc Ree* bageste Ledefyr i S. 53° Ø.

**Venezuela.** Paa *Porto Cabello* Rhed er ved Telegrafkablet til *La Guayra* udlagt 3 røde Spidstønder med Bogstaverne C. T. som Topbetegnelse. De ligge langs Kysten c. 2 Kbl. fra Land og i Retning af Øen *Guariguaza*. Den V.-ligste ligger fra S.-Enden af *Fort Libertador* i V. og fra Flagstangen paa *Fort Vigie* i N. 19° V. 10° 29' 25" N. Br. 68° 1' 35" V. Lgd.

### Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

**Brasilien. Maranhau Bugt og San Luiz.** Tønden ved *Cerca Bank* NØ.-Ende er inddragen. 2° 27' 30" S. Br. 44° 18' 10" V. Lgd.

Vragtønden 2 Kml. VSV. fra *St. Marcos* Fyr er inddragen. Vraget er ikke mere farligt.

Tønden c. 1/2 Kml. NØ. t. Ø. 1/4 Ø. fra den foregaaende og de to Tønder ved S.-Siden af Løbet tæt ved Indløbet ere inddragne.

En sort Spidstønde er udlagt paa N.-Siden af Indløbet til Løbet, fra *Areia Point* Fyr i V. t. N. 1/4 N., 3/2 Kbl.

En rød Spidstønde er udlagt omtrent midt i Løbet, fra *San Francisco Point* i SV. 1/4 S., 1 1/2 Kbl. Den sorte Tønde, som laa paa Ø.-Siden af Løbet tæt ved denne Plads, er inddragen.

En Fortøjtønde ligger c. 2 Kbl. N. og en anden c. 2 Kbl. S. for den foregaaende Spidstønde.

### Karantænebestemmelser.

**Spanien.** — *Louisiana* og *Pensacola* ere erklærede for smittede af gul Feber og 90 Kml. Omkreds for mistænkt for samme Sygdom.

### Rettelse.

I sidste Nummer, Side 389, Linie 21 f. n., under Sø og Land, staar erfaren, skal være uerfaren.

### Bekendtgørelse

fra

## Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

### 22. Series

3die Trækning begynder Onsdag den 15de Decbr. 1897.

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	460 -	1	800 -	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	25 -	85	50 -	85	25 -
100	10 -	100	20 -	100	10 -
1702	8 -	1702	10 -	1702	8 -

Desuden 300 Ekstragevinster à 10 Kr.

Ialt: 6,300 Gevinster,

I denne Trækning vil henholdsvis mindst 200 og 100 Nummere 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 paa Forlangende udliveres gratis.

## Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.

Depôt: Toldbodgade 14.

## Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

## Holm & Collerup,

Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.  
forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

Jærnskibs- og Maskinreparationer

udføres solidt, hurtigt og billigt.

# Tug and Salvage Company Neptun at Cronstadt.

Post and telegraph:

Neptun—Cronstadt,

recommends its modern salvage steamers for the Gulf of Finland & Bothnia. Electric lights, largest pumping Capacity.

**Winterstations at Reval and Baltishport**

special telegraphic address:

**Behr—Reval.**

## En brugt Damper

til Fragtfart ønskes til Købs, af Ladævnne ca. 700 Tons d. w., Alder højest 6 Aar, Dybgaaende ca. 12 Fod. Den maa være vel vedligeholdt og fuldt udrustet til at gaa til Søs. Billet nrk. „D. 4478“ modtager Aug. J. Wolff & Co. Annonce Bureau, Kjøbenhavn K.

## CYPRESS OG GREENHEART.

Disse fortrinlige Træsorter anbefales danske Havneautoriteter til Forsøg.

Bedste Vidnesbyrd foreligge. Lager hos Emil Hammelev, St. Kongensg. 61.

\* Telefon 3338. \*

**HAVANNA-CIGARER.**

Vilh. Sunnert

\*\*  
\* \* \* \* \*

11  
BREDGADE II.

Sølvmedaille Stockholm 1897.



forgode Kompasser.

## P. A. Freilev,

Øl aftapningsanstalt,  
St. Kongensgade 101, Kjøbenhavn K,  
prisbelønnet Nakskov, Slagelse  
og senest Malmø 1896  
for god Aftapning.  
anbefaler Gl. Carlsberg Lagerøl, Pils-  
nerøl, Porter samt alle øvrige Øl-  
sorter. — Telefon 279.

## E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: H U S T E D.

## Metalspejlapparater, Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9,

Kjøbenhavn.

Telefon Nr. 3681.

**G. W. Frydenlund & Søn.**

## Einhorn-Apotheket

Hamburg (St. Pauli.)

Langereihe 83.

## Dansk Betjening.

Lægehjælp (ogsaa Specialister)  
anvises.

## Skræderetablissement,

— 9, Rosenborggade 9, —

anbefaler Uniformer for Sejlskibs-  
og Dampskibs-Marinen.

P. JENSEN, Skrædermester.

## DENTIN

er en Tand-  
plombe;  
nogle faa  
Draaber i  
den hule  
Tand hin-  
drer Luftens Adgang og stiller  
derved de heftigste

## Tandsmærter.

9, Kronprinsensgades nye  
Materialhandel.

CHR. V. MENDE, cand. pharm.

## O. Larsen,

Kunsthvæverier & Illuminatorer,

Istedgade 72.

Kjøbenhavn V,

anbefaler sig med Skibs-Signal,

Lys, Raketter og Kanonslag,

Festfyrværkerier og

Illuminationer.

## Anti-magnetiske Ankergangs

## Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

## Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

## Marinekikkerter og Barometere.

Regulering og Reparation  
af Søuhre

udføres samvittighedsfuldt.

## Palle Sørensen,

6, Sølvtorvet 6.

## Læge H. C. Lund,

Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg.  
gennem Porten. Tr. 10-11, 7-8  
Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
<b>Dampskibs Aktier.</b>				
Foren. Dampskib-Selsk.....	104 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	<sup>1</sup> / <sub>4</sub>	104 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	104 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Thingvalla.....			3 <sup>3</sup> / <sub>2</sub>	4
Danmark.....	92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	92	92	92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Norden.....			117 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	119
Kjøbenhavn.....	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Carl.....			60 <sup>8</sup> / <sub>4</sub>	61
Dannebrog.....	107 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	107	107	107 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Skjold.....			76 <sup>8</sup> / <sub>4</sub>	77
Helsingørs Dampsk.....	42 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	43	43	43 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østersøen.....			—	—
Nordsøen.....			82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	85
Torm.....			—	—
Foren. Bugser-Selsk.....			87	92
Dansk-russisk Dampsk.....			95	102
<b>Dampskibs Obligationer.</b>				
4 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> foren. Dampsk.....			103	105
5 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — —.....			—	—
5 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Thingvalla 1880.....			—	—
5 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — 1894.....			—	—
5 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Norden.....			—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>				
3 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Stats.....			—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> uopsig. Stats.....	100 <sup>9</sup> / <sub>4</sub>		100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	101
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Husejer Kreditk.....			94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Kbhvns Kreditf.....			93 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Østift. Kreditf. 6 Ser.....			96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — — 6 —.....			97	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Landkreditk. 3 —.....			98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	97
<b>Aktier.</b>				
Nationalbank.....			151 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	152 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Privatbank.....			124 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	125
Landmandsbank.....			123	129
Handelsbank.....			124 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	126
Burm. & Wain.....			89	89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Helsingørs Jernsk.....			101 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	102 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Sukkerfabr.....	93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	<sup>3</sup> / <sub>4</sub>	93 <sup>0</sup> / <sub>4</sub>	94
Bryggeri Aktier.....	111 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		111 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	111 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>

### Vekselkurser.

	åvista Sælger.	to d. d. Køber.
Hamburg.....	89.05	88.85
London.....	18.13	18.10
Paris.....	72.00	—
Amsterdam.....	150.20	—

### Notering paa Berlins Børs d. 7. Decbr. 1897.

Russiske Noter.....	216.65
4 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Russiske Consols.....	—
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Boden Kredit.....	105.25
6 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Mexikanske.....	97.10
5 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Rumænske Stats.....	100.90
4 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — — 1890.....	92.50

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 10,000, „Danmark“ 70,000, „København“ 16,000, „Carl“ 92,000, „Dannebrog“ 18,000, „Skjold“ 22,000.

**Møller & Réc,**

Bankforretning, Ved Stranden.

# Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparationer af Jærn- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder. Værftet har 2 Tørdokker for Skibe af resp: 340 og 380 engl. Fods Længder samt Patentophalingsbedding for Skibe af indtil 800 Tons Egenvægt.

**Agentur**  
for udenlandske  
Søassurance-  
Selskaber.

Søforsikringselskabet

**ØRESUND,**  
MALMØ,

tegner Forsikringer ved  
**BERGH & OWEN,**  
Kjøbenhavn K.,  
Holmens Kanal 20.  
Telefon 97.  
Telegram-Adr. „Tonny“.

**Wm. R. SCHOU.**

31. HAVNEGADE.  
KJØBENHAVN K.  
Telegramsadresse: Rigstelefon:  
Willschou. Nr. 3876.

GENERALAGENT for  
„**POMERANIA**“,  
See- und Fluss-Versicherungs  
Gesellschaft i Stettin.

**Bjerre & Rømer,**  
Skibsmæglere.

Agenter for  
Kullens Enskilda Assurans-  
Förening.

**Café van Zandt,**

St. Annæ Plads 6,  
Hjørnet af Strandstræde,  
Kjøbenhavn,  
anbefaler sin Restaurant fran-  
çais med alle Aarets  
Specialiteter.  
H. J. Pedersen.

**Dr. med. Goldschmidt,**

Klinik for  
Hud- og Kønssygdomme.  
Hovedvagtsgade 8, 1. Sal.  
Kl. 12—1 og 7—8.

## LANDMANDSBANKEN

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

## Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik,  
Staal-, Jærn- & Broncestøberi.  
Dampskibe af hvilkensomhelst Størrelse.  
Stationære Dampmaskiner.  
Pumper & Muddermaskiner.  
Doktagninger og Reparationer af Skibe.  
Maskin- og Kedelreparationer.  
Patenteret Hydro Pneumatiske Aske Ejector  
for Skibe.

Howaldts Metalpakning.

Støbemaal efter indsendte Tegninger eller Modeller,  
saasom: Skibsstævne, Skibsskruer, Ankere etc.

Repræsentant for Danmark

Ingeniør **CARL HOLTERMANN,**  
Østerbrogade 22, Kjøbenhavn Ø.

## HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lasteplassen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Europa til vore Banquiers, Herr Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:  
**HÄNSCHELL, Barbados.**

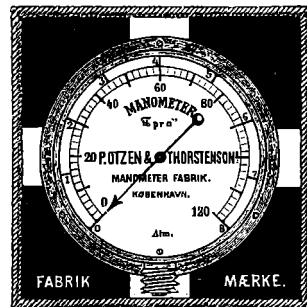
## Fanø praktiske Sømændsskole.

Saavel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid. Nærmere Oplysninger ved

**P. H. Clausen,**  
Nordby, Fanø.

## P. Otzen & Thorstenson.

Manometre, Vacuumetre, Tællemaskiner.  
Reparationer udføres.  
Solvmedaille Stockholm 1897.



Solvmedaille Stockholm 1897.  
Eneforhandler af Vulcaniseret Fiber  
til Pumpeklapper etc.  
Lager af Materiel og elektriske Artikler.  
Gothersgade 24.

**DANCHELLS**  
**FABRIKER.**  
**LINOLEUM.**  
**VOXDUG.**



Anker-Marke

Enendsalg i Danmark for  
**DELMEHORSTER**  
**LINOLEUMFABRIK.**

Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:  
Pilestræde 13. Matthæusg. 5.  
Telefon 545. Telefon 2680.  
Kjøbenhavn.

## Lange & Møllers

Bødkerværksted

Kjøbenhavns Frihavn

anbefaler sig med alt i Udearbejde samt alt færdgt. Bødkerarbejde for Export Alt Arbejde udføres af solide og øvede Folk.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Steder.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**  
I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

### AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petiline à 45 mm Bredde 25 Øre.  
De øvrige Sider — — — — — 20 —  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange  
20 % 30 % 50 %  
Mindre end 1/2 Side . . . . . 10 % 20 % 40 %



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 50.

Kjøbenhavn, torsdag den 16. Decbr. 1897.

4. Aarg.

**INDHOLD:** Mariager Fjords Besejling. — Søofficerer som Førere af Handelsskibe. — Fragtmarkedet. — „All other conditions as per charter-party“. — Hanstholm Fyr. — Retssag om Overliggedage. — Det danske Konsulat i Barbados. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

**William Olsens Eftf.**

PAPIRHADEL.  
Holbergsgade 26. Telefon 327.

Lager af  
**Konnossementer**  
til  
Hull, Leith og Newcastle.

**Ankere & Kjæder,**

**Tougværk** og alle

**Skibs-Inventarier**

anbefales fra Lager.

**John Forbæchs Eftf.,**

St. Annæ Plads 19 & 21.

**AKTIESELSKABET**  
**DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI**  
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.  
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.  
**TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.**

**Overretssagfører J. WESTENGAARD,**

Vestervoldgade 2, København V. Telefon 3424.

Som Repræsentant for forskellige 1ste Klasses Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe, Varer** og **Frugt** til billige faste Præmier. **Subagenter** antages i forskellige Provinsbyer.

**Alfred Christensen,**

Assurance-Afdeling,  
Amaliegade 24.

**Aut. Forhyringsagenter,**  
Kjøbenhavn.

**F. Jepsen,** Nyhavn 23.  
**W. H. Wulff,** Toldbodg. 15.  
**A. C. Grell,** Toldbodg. 16.

*Forlang altid*

## Otto Mønsted's

### Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

**Holdbar**

**Fortrinlig Kvalitet**

**Smørfarvet**

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabriken

## SOUTHALL

near LONDON.

Den anerkendte

### Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nisson.**

Telefon 120.

Nyhavn 53, København.

## Staalskibsbyggeri.

Aktieselskabet

Bornholms Maskinfabriks Skibsbyggeri i Rønne

paatager sig Bygning af Sejlskibe i alle Størrelser til „Veritas“ højeste Klasse.

● **Større Skibe bygges billigere af Staal** ●  
end af Egetræ.

M. Christiansen

**M. Christiansen,**

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsprovantering henhørende.

Transit og Kreditoplagsvarer.

John Hintze

## J. H. Fechtenburg & Co.,

St. Thomas,

anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Provantering henhørende.

**Norsk MARGARINE** fra **Aug. Pellerin fils & Co.** i Christiania faas hos D'Herrer Handlende og fra Agenturet

**Ladegaardsvej 13.**

# HAMBURG

## PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77. & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:

FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d</sup>.

eneste Fabrikanten af  
Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:

Alte Gröningerstrasse 12 <sup>1</sup>.

Telegr.-Adr.: Dicotto. Telephon: 3999.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Kjøbenhavn. Nørrebrogade 18 A, <sup>2</sup>. N.

## EMIL G. v. HØVELING. HAMBURG.

(TELEGR.-ADR.: COMPOST.)

### PATENTFARVE

for Skibsbunde og Jærkonstruktioner imod Rust og imod Bevoksning. Leverandør til mange af de største Damp- og Sejlskibsrederier, Ene-Leverandør til den kejserlige tyske Marine.

NB. For Træskibsbunde særlig virksom Patentfarve imod Bevoksning og imod Orm, strygefærdig til umiddelbar Brug.

Agenter og Lagre i: Bergen, Bremerhavn, Elsfleth, Flensborg, Stettin, Rotterdam, Antwerpen, Dünkirchen, Genua etc.

Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:

Kapt. CARL HAVEMANN, Kjøbenhavn, Amaliegade 31.

I England under Firma British Antifouling Composition and Paint Company Ld. 32 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik i Barking ved London.

Agenter og Lagre i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull, Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama, Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney, Mauritius etc.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

## RÖNSTRÖM & MALMQUIST

Skibsmæglere.  
Speditører & Befragtningsagenter.  
Malmö.

Telegrafadresse:  
Rönström, Malmö.

Telefon 297. Telegramadresse: Seifert, Regnegade. Telephon 297.

## C. L. Seifert, St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

## EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1833.

Telegraphic address "SVITZER".

Agents for  
Great Britain.

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/Tyne.  
telegraphic address: "Jürgenson".

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill.  
telegraphic address: "Hobdell".

The company maintains stations at the following ports, where a salvage boat will be stationed, always ready to leave at short notice.

COPENHAGEN	.....	"SVITZER".
KASTRUP	.....	"HØYER".
ELSINORE	.....	"SWITZERGOTTLIEB".
KORSØR	.....	"JØRGENSEN".
ALBUEN (LAALAND)	.....	"GUNNERSEN".
FREDERIKSHAVN	.....	"SVITZERLUND".
GOTHENBURG (SWEDEN)	.....	"ELFVERSSON".
GREIFSWALD (GERMANY)	.....	"SPRUTH".

The company's boat "Em. Z. Svitzer" — in conjunction with the boats belonging to the Northern Salvage Company of Hamburg. vis s/s "Berthilde", s/s "Berger Wilhelm" and s/s "Neva" — operates in the Mediterranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).

## Ludvig Lund. Mekanisk og elektroteknisk Etablissement. Enerepræsentant for Elektrizitäts-Aktiengesellschaft vorm. Schuckert & Co.

Autoriseret Installatør af elektriske Belysnings- og Kraftoverdragningsanlæg. Elektromotorer og Dynamoer. Elektriske Elevatorer, Hejseapparater og Ventilatorer. Galvanoplastiske Anlæg.

St. Regnegade 26. Kjøbenhavn K. Telephon Nr. 991.

## Direkte Import en gros af amerikanske Træsorter.

Nød, Whitewood samt Eg ogsaa i spejlskaaren Vare, Mahogni i alle Dimensioner anbefales Forbrugere. Varerne ere prima og damptrerede og Priserne de billigste.

Telefon 3338.

EMIL HAMMELEV, Store Kongensgade 81, Bagb.

## Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

## NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde.

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

## Mariager Fjords Besejling.

I „Hobro Avis“ skrives: Forleden fik vi Øje paa „Dansk Søfartstidende“ fra den 4. Novbr. i Aar, og i denne fandt vi et langt Referat, hvori Talen drejede sig om Hals Barre. Man fik saaledes Oplysning om, hvorledes der arbejdes paa Forbedring af Anduvning af Hals Barre med et Fyrskib som Vejledning; Ledefyr over Barren og Ledefyr op til Aalborg har alt i længere Tid været benyttet. At dette er et stort Gode for hele Limfjorden, og at det er en stor Beroligelse for enhver Skibsfører, der sætter Kursen paa Hals, er saa indlysende, at det ikke behøver yderligere Forklaring.

Naar man nu ser alle disse Goder fremhævede, naar man endvidere véd, hvilken Betydning disse Forholdsregler har haft for Limfjorden og Egnen i alle Henseender, vender Tanken let tilbage til vore egne Forhold, og Spørgsmaalet ligger da nær: Hvorledes har vi det egentlig ved Als Odde? Hvorledes er Indsejlingen her til Mariager Fjord?

Det første Spørgsmaal til Besvarelse er dette, om Forholdene ved Als Odde. Svaret lyder da, at for Anduvningen til Barren er der to Baaker. Men — og der er straks et „men“ — er det nu en Smule diset Luft, ser man aldrig disse Mærker, thi med et 11 Fods dyb-gaaende Skib tør man ikke nærme sig Barren under  $2\frac{1}{2}$  à 3 Favne — og dette er c. fire Kvartmil fra Baakerne.

Nu har der imidlertid i de sidste 3 Aar staaet et Vrag — „Iwan“ af Rønne —, som har været et ypperligt Anduvningsmærke, men sidste Vinter tog en NO.-Storm Vraget og satte det langt op i Land i mange Stumper. Kort Tid efter kom der til Held for de, der skal besejle Fjorden, to andre Strandinger; det ene af de strandede Skibe har været brugt som Anduvningsmærke i Aar.

Er det — har man vel med god Grund Lov til at spørge — dog ikke sørgeligt, at man næsten maa ønske sig Strandinger paa disse Steder for at kunne bruge de strandede Skibe som Mærker dér, hvor Baakerne skulde være i Nærheden, og ikke langt oppe i Land, for dér har man nemlig ikke Brug for dem.

Vi kommer dernæst til Besejlingen af Barren. Naar man nu skal over Barren, maa man styre V.  $\frac{1}{2}$  N. til NV. og derefter om til Vest for at komme i det lige Løb. Er nu Vinden NO. eller østlig — det behøver slet ikke at være nogen Storm — staa der et svært Braad paa Barren. Dette skal man lige tværs i; hugger nu Skibet igennem, taber det let Styret og saa er det paa Revlen med det samme.

To Skibe er strandet i Løbet af et Aar foruden „Iwan“, som ogsaa kom ind med NO. Havde Farvandet været gravet ret ud i Flugt med det indre Løb, vilde Strandingerne være undgaaede, idet man da kun havde én Kurs at styre ind over Barren.

Løbet, gravet lige ud, vilde iøvrigt blive ca. 400 Alen kortere end det nuværende, som forøvrigt snart er sandet til. Vore Hjemmelmænd oplyser saaledes, at Løbet paa det vanskeligste Sted ikke er bredere, end at et Skib lige kan passere igennem, og faar vi mange østlige Storme i Vinter, kan man være nogenlunde sikker paa, at Løbet helt vil lukke sig.

De Skibsførere, der har givet os vore Oplysninger om hele denne Sag, tilraade da ogsaa Havneudvalget at undersøge Løbet fra Als Odde Bro og til Barren. Man vil da se, at ved den saakaldte „Sortepér“ stoppes hele Strømmens Flugt med udgaaende Strøm, som skulde være den, der holdt Farvandet aabent til Søs. Havneudvalget bør være paa Barren en Dag, naar det er over daglig Vande i Fjorden, og med udgaaende Strøm ses det saa, at Vandmassen søger den Vej, Løbet skulde gaa, i Flugt med det indre Løb, Øster ud og ikke, som nu, SO. Nordostvind er netop den værste til at befordre Tilsandingen, thi den sætter med Kuling et Grundbraad

lige tværs over Farvandet, medens Løbet ret ud, i Flugt med det indre Løb, omtrent Ø-V, tilstrækkelig dybt (helst til 14 Fod), aldrig vil kunne sande til. Thi den stærke udgaaende Strøm, samlet i den dybe Rende, skal nok holde aabent. Ved vestlige Vinde er Sandvandringer saa ubetydelig, at den slet ikke mærkes, og eventuelle Opmaalinger vil sikkert vise, at det udelukkende er de østlige Storme, der tilsander det fordrejede Løb.

— De Goder, der følger med et lige Løb, er selvfølgelig mange. Vi skal saaledes nævne, at der kan blive anbragt Ledefyr over Barren, hvorved de mange smaa Skibe — og forhaabentlig i en nær Fremtid de store med — kan søge Havn. Baakerne maa, som før antydte, bygges saa langt ude paa Sandflakket som muligt, og ikke oppe i Land, hvor man i diset Luft slet ikke kan se dem. Ved Randers Fjord f. Eks. er der bygget en stor Baake lige ved Indsejlingen og tæt op til 14 Fods Løbet. Den blev i sin Tid anbragt paa Forslag af Hr. Driftsinspektør Paul Petersen, der — som gammel, erfaren og praktisk Skibsfører — véd, hvad det vil sige at sætte paa en Barre.

— Vi skal for i Dag stoppe op her. Det skulde selvfølgelig glæde os, hvis andre maatte finde Anledning til at tage Ordet i denne Sag, der sikkert for mange hidtil har været en temmelig lukket Bog. Forhaabentlig vil adskillige nu gennem disse Linier være bleven oplyste om, at Sagen er af den største Betydning, og at den hører til den Slags Forhold, som ikke taaler at gemmes.

Medens Græsset gror, dør Horsemø'r. Og vi kan ikke være tjent med, at Passagen ad Søvejen lukker sig, fordi man ikke i Tide forstod eller var villig til at forhindre det.

Det er ikke alene „Hobro Avis“, der klager over de daarlige Indsejlingsforhold over Barren ved Indløbet til Mariager Fjord; i „Norg. Søfartstidende“ af 22. Nov. har en Indsender ogsaa taget Ordet imod dem; og vist er det, at Løbet, som er meget vanskeligt at besejle i sin nuværende krogede Tilstand, vilde vinde betydeligt, dersom Planen om at faa det reguleret, bragtes til Udførelse.

Naar det i „Den danske Lods“ om Besejlingen af Mariager Fjord hedder: „Anduvningstønden ligger i Mærket, Baakerne overet, og naar den er passeret, tages lidt N.-Skel mellem Baakerne for at komme ind i Løbet, for hvilket intet Mærke kan opgives\*), men som indtil et godt Stykke inden for Barren er tæt afprikket“, saa maa det indrømmes, at de Skibsførere, i hvis Lod det falder at besejle Fjorden, naar Anduvningstønde og Prikker paa Grund af Is ikke ere paa Plads, ere alt andet end heldigt stillede, og det maa mest betragtes som et Lykketræf, naar de slippe godt fra det. Selv om Løbet bliver lige, vil det selvfølgelig altid være forbundet med Vanskeligheder at besejle det under Isforhold, naar Prikker og Koste ere borte, men det var maaske saa muligt at anbringe et Par Indsejlingsbaaker, som under de nuværende Forhold ere uden Nytte.

Det koster naturligvis Penge at regulere et saadant Løb, men Spørgsmaalet er, om det ikke til Slut koster mere at lade det være, som det er; thi skal der hvert Aar strande 2 à 3 Skibe paa Barren, vil Assurandørerne snart gøre Fordring paa højere Præmier for Skibe, der skal ind paa Fjorden. Vi haabe, at Pengene maa blive givet ud til en Forbedring af Farvandet, og det jo før jo hellere, for derved at bidrage til at forebygge Strandinger i Fremtiden.

\*) Fremhævet af Red.

## Søofficerer som Førere af Handelsskibe.

Vi have modtaget følgende:

Tillad mig, Hr. Redaktør, i Anledning af den i Deres ærede Blad førte Diskussion om Søofficerernes Adgang og Berettigelse til at føre Handelsskibe — som ganske uinteresseret Tredjemand — at gøre nogle faa Bemærkninger.

Jeg kan særdeles vel forstaa, at Handelsmarinen ugærne ser, at Søofficererne optræde som Førere af Handelsskibe, og jeg er ganske enig i, at Spørgsmaalet om, hvorvidt Søofficererne erholde den fornødne Sømandsuddannelse indenfor Marinen, maa være Handelsmarinen som saadan ganske uvedkommende. Der er vel næppe Tvivl om, at den ærede Redaktion har Ret, naar den udtaler, at Søneringsloven kun har givet Søofficerer Adgang til at føre private Skibe, fordi den anser deres teoretiske og praktiske Uddannelse for tilstrækkelig hertil, og ikke for at skaffe dem en ekstraordinær Uddannelse.

Nu fremkommer der imidlertid et Forslag fra Skibsfører- og Styrmandsforeningerne til Regering og Rigsdag om at skærpe Betingelserne for Søofficerernes Adgang saavel til Styrmands- som til Skibsførerpladserne i Handelsmarinen. Men efter hele Indledningen til Forslaget er dette ikke fremkommet, fordi Foreningerne nu mene, at Lovens Forudsætninger med Hensyn til Søofficerernes Ævner som Handelsskibsførere have været urigtige, men fordi nogle enkelte saadanne Pladser ere blevne eller ville blive besatte med Søofficerer, hvad der „har vakt berettiget Harme i hele den danske Sømandsstand“. Jeg ser ikke rigtig, imod hvem denne Harme rettes.

Mod Officererne? Det kan vel næppe være Tilfældet. Ingen kan fortænke dem i, at de tage imod Pladserne, der skaffer dem større Indtægter og forøger deres Søfart.

Mod Staten da, som tillader dem at tage mod Engagementerne? Vistnok heller ikke. Thi medens det er Handelsmarinen som saadan uvedkommende, at Søofficererne erhverve fornøden Søfart, kan dette naturligvis ikke være Staten uvedkommende. Tværtimod, den maa ønske, at disse Officerer blive saa fuldt uddannede Søfolk som vel muligt. Men mod Rederiet da? Et Rederi er jo dog en blot og bar Forretning i større eller mindre Stil. Det har i første Række at tage forretningsmæssige Hensyn, det skal konkurrere med andre Linjer, tjene Penge, arbejde sig op. Mener et Rederi nu, at Søofficerer egne sig bedst til den Tjeneste, der skal udføres, saa er der dog næppe noget at sige til, at det vælger Søofficerer, hvis det da ellers kan faa dem. Ja, man kan sige, et det er dumt, hvis man har en modsat Anskuelse, men man kan næppe med Berettigelse blive harmfuld. Et Fejlvalg skal nok hævn sig mest paa Rederiet selv.

Som jeg begyndte med, det er forstaaeligt, at Handelsmarinen ugærne ser Søofficerer som private Førere. Man vil jo gærne have saa meget som muligt for sig selv. Men den Nervøsitet, som aabenbart har grebet Koffardimændene, synes rigtignok noget overdreven. Faren for Søofficerernes Konkurrence er i Virkeligheden saa overordentlig ringe, idet der, som alt fremhævet fra Marinens Side, kun kan gaa yderst faa Søofficerer i privat Skibsfart. Hensynet til Krigsberedskabet forbyder det. Der kan altsaa kun være Tale om ganske faa Pladser. Om disse faa Pladser kan og bør der staa Kamp fra Handelsmarinens Side. Koffardiførerne bør paa alle deres Ruter og i alle deres Skibe vise, at de i Virkeligheden ere de dygtigste. Det er den rette Vej. Men at skride til Forslag om Forandringer i de bestaaende Love, fordi 3 Skibsførerpladser besættes eller forventes besatte med Søofficerer, det forekommer mig unægtelig urimeligt.

Man foreslaar Betingelserne for Søofficerernes Adgang skærpet, uden at der foreligger noget om, at de ikke have kunnet udføre den omhandlede Tjeneste paa tilfredsstillende Maade. Men i Virkeligheden vil Forslaget, hvis det bliver Lov, være et positivt Forbud mod, at Søofficerer optræde som Skibsførere udenfor Krigsmarinen. Søofficeren skal efter Forslaget, for at blive Fører, gøre Tjeneste i Handelsmarinen i 4 Aar. Da han selvfølgelig ikke kan opnaa den dertil fornødne Orlov, er han ganske udelukket fra at blive Skibsfører i Handelsmarinen.

Naar man ønsker en positiv Udelukkelse, bør man vistnok hellere sige det rent ud. Saa lægger man Kortene paa Bordet. Men en saadan Udelukkelse vilde sikkert være ganske utidig. Med samme Ret kunde der træffes Bestemmelse om at udelukke alle Ikke-Søofficerer fra alle Pladser som Førere af Statens Skibe. Der er jo f. Eks. ikke en eneste Søofficer Fører af Statens Dampfærger. Og her er dog Tale om et langt større Antal Pladser, end der kan være Tale om at besætte med Søofficerer i den private Skibsfart. Jeg ser altsaa ikke rettere, end at Forslaget skyder over Maalet og kun vil avle gensidig Bitterhed.

Koffardiførerne kunne sikkert med stor Sindsro se paa det passerede. Der er ingen alvorlig Fare paa Færde. Der kan overhovedet kun være Tale om Kappestrid om nogle faa Pladser, og staa Koffardiførernes Uddannelse saa langt over Søofficerernes, naar Talen er om at føre Handelsskibe, som paastaaet, saa er der jo netop nu den fortræffeligste Lejlighed til gennem Konkurrencen at vise dette.

Naar Koffardiførerne godtgøre, at de føre deres Skibe med større Dygtighed, disponere fordelagtigere for Rederierne i Handel og Vandel og i det hele bestride Ruterne bedre end de engagerede Søofficerer, saa ville Rederierne snart afskedige disse sidste, det kan der vel næppe tvivles om. For et Rederi er og maa Forretningens Trivsel og ikke „Repræsenteringen“ være det afgørende.

*Jurist.*

Det vil af vore tidligere Udtalelser om denne Sag fremgaa, at vi langt fra ere enige med den ærede Indsender. Imidlertid har flere af de Synspunkter, han fremdrager, Interesse, og vi skulle derfor kortelig angive vort Standpunkt overfor dem, selv om vi derved ikke kunne undgaa nogle Gentagelser af, hvad vi allerede have fremført.

Den ærede Indsender tillægger det hele Spørgsmaal for ringe Betydning; han kunde alene af den Omstændighed, at det i en Stand, der ikke plejer at flyve i Flint ved den første, den bedste Lejlighed, har fremkaldt en saa stærk Bevægelse, slutte, at det virkelig har betydelig Interesse. Det spiller faktisk i vore smaa Forhold en vis Rolle, om 3 af de bedste Skibsførerpladser undrages Handelsmarinen, og den Konkurrence, der paaføres denne, kan blive mere omfattende, end det i Øjeblikket ser ud til, hvis man ikke i Tide værger de rette Grænser. Det er næppe den ærede Indsender ubekendt, at Spørgsmaalet om en Udvidelse af Marinens Rammer længe har staaet paa Dagsordenen, og før eller senere blive de antageligt udvidede. Men naar dette sker — uden at hverken Flaadens Materiel udvides eller dens Udrustningskonto forøges, — saa er det klart, at Efterspørgslen fra Søofficerernes Side efter Engagements i Handelsmarinen vil stige meget, og Konkurrencen kan da blive adskilligt mere generende, end den er nu. Og hertil kommer Spørgsmaalets sociale Side, som den ærede Indsender ganske ser bort fra. Tror han virkelig paa, at man i vor Tid i nogen Stand med Sindsro vilde se paa, at Stillingerne i Toppen, om vi saa maa sige, altsaa de bedste og mest fremragende Stillinger indenfor

Stauden, bleve besatte med Udenforstaaende? Vi tro det ikke og mene i hvert Fald, at det taler til Ære for Navigatørstanden, at den ikke har ladet det gaa upaaltalt hen.

Nu henviser den ærede Indsender Koffardiførerne til i Praksis at vise deres større Dygtighed: saa ville de i Længden staa sig i Konkurrencen. Men det er det mest forbavsende ved hele den førte Diskussion, at man ikke fra alle Sider erkender det for en uomtvistelig Kendsgerning, at Koffardiførerne, naar Talen er om Koffardifart, ere og i Kraft af deres specielle Uddannelse og Erfaring nødvendigvis maa være de dygtigste. Det er os ganske ubegribeligt, at der kan være to Meninger herom, men vi tør i hvert Fald paastaa, at blandt de danske Skibsredere findes der kun én Mening om den Ting, og naar det i det nylig forefaldne, opsigtvækkende Tilfælde kunde synes anderledes, saa tør vi paastaa, at det paagældende Rederis Afgørelse ikke var dikteret af en Underkendelse af Skibsførerstandens Dygtighed. Den ærede Indsender overser imidlertid, at de to Parter ikke staa lige i den Konkurrence, der her er Tale om, idet den ene Part bestaar af Statens lønnede Embedsmænd, og at det meget vel kan tænkes, at Staten paa anden Maade kan yde et privat Selskab Fordele, der foranlediger dette til at engagere Søofficerer. Men dette er en Art af Konkurrence, som man med fuld Føje kan fordre at være fri for.

Nu gør den ærede Indsender — i fuld Forstaaelse med to Indsendere i „Nationaltidende“ — gældende, at de skærpede Bestemmelser, som man ønsker for Søofficerers Ret til at føre Handelsskibe, kunde begrunde en Bestemmelse om at udelukke alle Ikke-Søofficerer fra alle Pladser som Førere af Statens Skibe. Men dette er ganske fejlagtigt. Staten driver nemlig med de Skibe, her sigtes til, privat Skibsfart, om man vil Rederiforretning, og det første og væsentligste Hensyn, Staten ved Besættelsen af disse Førerposter har at iagttage, er Hensynet til denne Bedrifts Tarv, men sandelig ikke Hensynet til Søofficerernes Søfart. Disse Skibe tilhøre Koffardiskibsfarten, selv om de ejes af Staten, og Koffardiførerne have ganske den samme Ret til at fordre deres specielle Fagdannelse taget i Betragtning ved Besættelsen af Førerposterne som i andre Tilfælde i den private Skibsfart. Vi ere derfor ganske forvissede om, at en saadan Udelukkelse under ingen Omstændigheder vil blive Følgen af en Ændring i Næringsloven som den, der er andraget om. Dette Andragende er jo bleven stærkt angrebet, en naturlig Følge af, at det er ret vidtgaende. Men det maa ikke glemmes, at det fremkom midt under en Konflikt, der den Gang syntes at skulle ende uden at man viste nogensomhelst Eftergivenhed overfor Handelsmarinens Fordringer; slikt skærper selvfølgelig Fordringerne. Derimod ere vi enige med den ærede Indsender i, at Andragendet burde været motiveret paa en noget anden Maade, naar det foreslaar Ændringer i Søneringsloven i den angivne Retning. Vi tro dog, at den Diskussion, det har fremkaldt, og den Behandling, Regering og Rigsdag gør det til Genstand for, vil bidrage til, at de rette Grænser mellem de to Mariners Arbejdsomraade blive fastslaaede.

*Red.*

## Fragtmarkedet.

December viser sig i Aar at være meget lukrativ og at sidde inde med de mest uomstødelige Eksistensbetingelser. Aarets sidste Maaned synes endog at skulle sætte en Rekord, hvad Fastheden angaar, saavel i det amerikanske som i det ostindiske Marked, og trods de sig nærmende Helligdage og den deraf flydende Ørkesløshed vil vi

upaatvivlelig komme til at skyde Nytaar ind med fuld Salut, thi der er endnu en kolossal Befragtningsforretning at udføre inden Aarets sidste Dag.

Amerika har da holdt sig, og følgende Forretninger, der netop ere afsluttede, afgive Beviset herfor. Baltimore C. f. O. 4/3 prompt. Baltimore eller Philadelphia C. f. O. 4/ December Lastning. Northern range Danmark Januar 4/, Februar 3/9, Marts 3/6 à 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, længere ind i Fremtiden ønsker vi ikke at gaa. Der er yderligere sluttet New Orleans eller Galveston U. K. Continent 1498 reg. Tons 10/27 December 17/ nett. charter, og Baltimore Antwerpen Januar Lastning 18/. Forøvrigt noteres af Bomuldslasterne: Savannah Gøteborg 40/ December Januar, Savannah Barcelona 44/, Charleston Liverpool eller Bremen 36/3, Charleston Barcelona 44/, Galveston Liverpool, Havre eller Bremen 40/ Januar Lastning. Fra Tampa til Ghent betales 20/ Phosphate Coosaw W. C. eller E. C. U. K. 17/, Charlotte Harbour Bristol eller London 19/, Fernandina Rendsborg giver 22/. Pensacola til Rotterdam er 115/ à 117/6 værd. Hermed begrænser vi det amerikanske Marked.

Som meddelt i vor sidste Oversigt er og vedbliver. Kulfragterne til Middelhavet at være dalende. Den af os forudsagte baisse har ikke ladet vente paa sig, og vi maa være forberedte paa en yderligere Nedgang i Kulraterne til Trods for, at de tarveligere Returfragter burde stemme noget derimod. Vi notere Firth of Forth Algier 7/3 à 7/6, Methil Genua 8/6 à 9/. Leith Triest, option Venedig, 9/6 à 9/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Leith Alexandria 9/. Fra Tyne betales til Genua 8/6, Marseille 8/9, Triest 10/ for mindre Baad, fra Blyth til Alexandria 8/9, Konstantinopel 8/6 à 8/9. Er Kulfragterne til Middelhavet dalende, er der saa meget desto fastere til Østersøen eller rettere til Danmark, og heri lægge vi en stor Betydning, da vore Hovedkulimportører snart skal slutte nye Kontrakter. Vi kan sikkert gaa ud fra 1/9 à 2/ højere Rater i Aar end sidste Saison, og lægger man denne Forøgelse til Magistratens Kalkulationer, vil Budgettet næppe stille sig saa smilende som i sidste Saison; i hvert Fald venter vi en kraftig Opræden fra Redernes Side, thi det er i Virkeligheden de kjøbenhavnske Rederiforretninger, der har Ordet i denne Sag. Forøvrigt notere vi Methil Aalborg 6/ à 6/6, Methil Kallundborg 6/6, Forth dock Kjøbenhavn 5/6, Forth dock god dansk Havn 14 Fods 6/9 à 7/. — Til Stettin betales 6/3 à 6/6, Libau giver 6/, Riga 5/9, til Königsberg fra Alloa eller St. Davids søges en prompt Baad 7/800 Tons til en Fragt af 8/3.

Østersøen viser stadig intet af Interesse. Kulden breder sig efterhaanden fra Øvre- til Nedrebotten, og meget faa Laster findes fra Rusland til danske Havne. Det er igen de amerikanske Produkter, der har øvet den store Indflydelse paa vor hjemlige Trafik; man behøver blot at iagttage Oliekagelasterne fra Reval, Riga og Libau, de kan let tælles i Aar. Der er sluttet mindre Damper Reval Danmark 16 Mrk. 2000 Kilos Hvede. Libau Kontinentet holder sig uforandret.

Sortehavet staar omtrent paa samme Standpunkt som for 8 Dage siden. Vi notere Nicolaieff U. K. Cont. 2400 Tons prompt 11/6 any, 12/ Hamburg. Sevastopol, Theodosia, Eupatoria Thronhjem 2900 Tons 11/, to Ladepladser af de opgivne 11/6, Odessa L. H. A. R. 3500 Tons prompt 10/. Donau Antwerpen eller Rotterdam 2800 Tons prompt 13/, Kustendjie Hull 10/, Antwerpen 10/6.

I vort hjemlige Marked synes der mod Forventning at være kommen mere Liv, i hvert Fald findes der rigeligt med Laster, og Raterne ere derfor høje, vel en 20 Øre pr. Korn Centner Kjøbenhavn Provinsen.

## „All other conditions as per charter-party“.

Appelretten i England har for nylig afsagt en Dom, der har vakt stort Røre i Rederikredse, fordi den har omstyrtet den almindelige Mening, at Ordene „Freight and all other conditions as per charter-party“ i et Konnossement, overførte alle Certepartiets Betingelser, Vilkaar og Klausuler paa Konnossementet.

I dette Tilfælde opstod Stridsspørgsmaalet imellem Damperen „Thea“ og Ladningsmodtageren som en Følge af beskadedet Dækslast, idet Modtageren gjorde gældende, at Skibet var ansvarligt for Skaden, da Konnossementet ikke omtalte, at nogen Del af Ladningen førtes paa Dækket. Herimod henvistes fra Skibets Side til Certepartiet, der lød paa, at Dækslasten førtes for Aflasterens Risiko, hvilket formentlig var underforstaaet i Konnossementet ved den deri værende Klausul „Freight and all other conditions as per charter-party“. Retten kom imidlertid til et andet Resultat, idet 2 Dommere mod 1 erklærede, at Klausulen kun angik saadanne Betingelser i Certepartiet, der omhandlede Betaling af Fragten, Liggedage, Maaden paa hvilken Betalingen skulde foregaa o. s. v., med andre Ord, kun de Betingelser, som en Modtager har at fyldestgøre ved Varernes Udlevering.

„Fairplay“ udtaler i en Artikel om Dommen, at det i det foreliggende Tilfælde fremgik fuldstændig tydeligt af Certepartiet, at de to Parter vare enige om, at Dækslasten var for Købmandens og ikke for Skibets Risiko, og at derfor Dommen er gaaet lige imod den vedtagne Kontrakt. Det praktiske Resultat ligger imidlertid i Spørgsmaalet: hvorledes skulde Redere i Fremtiden beskytte deres Interesser mod Kuldkastelsen af saadanne Kontrakter? Og man maa svare herpaa, at de maa affattes saaledes, at to Dommere ikke kan have én Mening om dem, og en tredje den stik modsatte. Havde Ordene „deck cargo at merchants risk“ været indført i „Theas“ Konnossement, vilde det have været overflødig at referere til Certepartiet, og der vilde overhovedet ikke være opstaaet nogen Disput. Et Certeparti er ikke værd det Papir, det er skrevet paa, naar dets Indhold kan tilintetgøres ved Forglemmelser eller mangelfulde Tilføjelser paa Konnossementet; det maa derfor være magtpaaliggende at have Opmærksomheden henvendt paa sidstnævnte Dokument og fordre indført i det, ikke en Henviisning til Certepartiet, men Ordlyden af Certepartiets Betingelser.

Det maa i det hele taget ikke glemmes, at Skibsfarten er undergaaet store Forandringer i de sidste Decennier, navnlig siden Dampskibene har faaet Overtaget over Sejlskibene. I den Tid, da de sidste saa godt som udelukkende vare de dominerende, kom det ikke saa nøje an paa, om Konnossementerne muligvis kunde have været tydeligere affattede, thi opstod der en Disput om beskadedet Last eller lignende, betalte Assurandørerne som Regel Skaden uden Indvendinger. Siden er Konkurrencen imidlertid tiltagen, og med den er Assurancepræmien bleven lavere, hvorfor baade Købmænd og Assurandører søge at formindske deres Tab ved at procedere, saa snart de mene, at der i vedkommende Skibs Dokumenter er sket en Blottelse eller Forglemmelse. Til Slut bliver det Redernes og Skibsførernes Sag gennem de førte Processer og afsagte Domme at lære, hvor vigtigt det er at have Certepartier og Konnossementer affattede paa en saadan Maade, at Tvivlsspørgsmaal ere udelukkede.

## Hanstholm Fyr.

Hr. Redaktør! I September Maaned passerede jeg med klar Luft ovennævnte Fyr i ca. 3 Kmls. Afstand. Saavel før som efter at jeg var passeret, i et Tidsrum af mindst 2 Timer, saas Genskinnet af Fyret, hver Gang dette kastede sine 3 Blink ud over Havet, paa den vestlige Horisont, hvor der stod en tyk, sort Banke, Taage eller Regnbyge.

Den vagthavende Styrmand og jeg talte sammen om dette mærkelige Fænomen, og da jeg en Gang tidligere har set det samme med Fyret paa Cap Grisnez, idet dettes Blink regelmæssig viste sig over den engelske Kyst, hvorover der ligesom over den vestlige Horisont ud for Hanstholm hang en sort Skybanke; som Skæret af et elektrisk Fyr, der endnu ikke er kommet over Kimmungen, tror jeg, at Styrmand Pedersens Fremstilling af, hvad han har set angaaende Hanstholm, er rigtig, og at der ikke, som Hr. Kapt. Hammer er overbevist om, er sket en Forveksling med Ryvingen.

Ærbødigst

N. W. Schmidt,  
S/S „Gorm“.

## Retssag om Overliggedage.

Ved det engelske „Court of Appeal“ er for nyligt afsagt en Dom i en Sag om Liggedagspenge, der blev appelleret af Ejeren af Damperen „Nanshan“; den har sin Interesse, for saa vidt som den tjener til Belysning af, hvorledes Domstolene i det givne Tilfælde fortolkede Certepartiet.

„Nanshan“ var befragtet til at indtage en Ladning Petroleum fra en Hr. Bnitos Lager i Batoum og dermed gaa til Saigon. Ladningen skulde leveres efter en Rate af ikke under 10,000 Kasser pr. „weather working day“; Skibet lastede 75,500 Kasser, og Indstævnte havde Ret til at bruge 8 Dage til Lastningen. „Nanshan“ ankom og var klar til at indtage sin Ladning d. 2. April, men kom ikke til at begynde Lastningen før d. 8. Maj og endte samme d. 14. Maj.

Petroleum, udskibet fra Batoum, kommer pr. Jærnbane i Tank-Waggoner fra Baku og losses fra disse i Beholdere, hvorfra den igen tappes i Tinkasser og tages om Bord. Paa Grund af Oversvømmelser var Jærnbane-trafiken delvis standset, saaledes at Tilførslerne ikke kunde komme frem ved Skibets Ankomst. De fandt imidlertid atter Sted d. 14. April, og fra d. 17. April vare Beholdningerne tilstrækkelige.

I Begyndelsen af April Maaned havde Bnito afskadedet Arbejdsfolkene ved Faktorierne, da der ingen Aftapning af Petroleum fandt Sted; men kort Tid efter at Tilførslerne igen begyndte, toges der atter fat paa Arbejdet, skønt i mindre Maalestok end sædvanligt, da Arbejderne ført skulde samles. „Nanshan“ begyndte imidlertid heller ikke nu Indladningen, da der var to andre Dampere ankomne før den, der ifølge Kutyme skulde og bleve lastede først. „Nanshans“ Forsinkelse begrundedes paa følgende Maade: Jærnbaneuheld til d. 17. April; fra d. 17. April til d. 20. April Mangel paa tilstrækkelig Arbejdskraft ved Faktoret; og fra d. 20. April til d. 8. Maj Lastning, ifølge Kutyme, af to andre Dampere. Fordringen om Liggedagspenge blev tilbagevist af Afladeren med den Motivering, at hele Opholdet faldt ind under Certepartiets beskyttende Klausul om „Striker, lock-outs og Jærnbaneuheld“ eller „andre Tilfælde udenfor Befragterens Kontrol“ samt under Ind-

stævntes (Bnitos) Ret til at laste „Nanshan“ i Tørn. Underretten kom til det Resultat, at Liggedagene begyndte d. 17. April, da Klausulen om Jærnbaneuheld holdt Afladeren skadesløs til den Tid, samt at Overliggedagspenge skulde betales 8 Dage fra ovennævnte Dato. Indstævnte appellerede denne Dom, men opnaede kun at faa den stadfæstet af Appelretten, der i sine Motiver udtaler, at Indstævntes Paastand om, at Afskedigelsen af Arbejdsfolkene var en Følge af Jærnbaneuheldet, muligvis er rigtig, men den var i alle Tilfælde ikke en nødvendig Følge deraf, men derimod af Bnitos frivillige Handling; og den Forbindelse, Afskedigelsen stod i til Jærnbaneuheldet, havde intet med Undtagelsesklausulen at gøre, idet Petroleum var i Batoum d. 17. April og fra den Dag kunde have været indladet, dersom Bnito ikke havde afskediget sine Folk og senere ikke kunde faa dem samlet i rette Tid. Dernæst forsøgte Indstævnte at dække sig under „Striker og lock-outs“, men det gik endnu daarligere; thi Retten paaviste, at disse Ord havde en bestemt fastslaaet Betydning, der faar Anvendelse i Disputer mellem Arbejdsgivere og Arbejdere; Klausulen „andre Tilfælde udenfor Befragterens Kontrol“ maatte nu holde for, men uden Resultat, da den i det foreliggende Tilfælde var betydningsløs; her forelaa nemlig en frivillig Handling i Afskedigelsen af Folkene. Indstævntes sidste Argument var, at han havde Ret til at lade Skibet i Tørn; herpaa svarede Retten, at Kontrakten omtalte intet om at lade i Tørn, men fra en nærmere bestemt Dato.

Shipp-Gaz., hvorfra vi have ovenstaaende, udtaler: Rettens Kendelse i dette Tilfælde er atter en Stadfæstelse af den Regel, som vi saa ofte har gjort os til Talsmand for, nemlig, at naar to Partier indgaa paa en tydelig affattent Kontrakt, maa de holde den, og det er en daarlig Undskyldning for den, der bryder Kontrakten, at sige, at han har handlet paa sædvanlig Maade eller gjort, hvad der stod i hans Magt.

## Det danske Konsulat i Barbados.

Hr. Redaktør! Maa jeg bede om Plads i Deres meget ærede Blad for nedenstaaende Artikel.

Det herværende danske Konsulat, der har været ledigt efter en Mr. Raven i henved 4 Maaneder, søges nu bl. a. ogsaa af vor meget bekendte Landsmand her paa Pladsen, Hr. V. Hänschell, og der er vel ikke eller bør ikke kunne være mindste Tvivl om, at han faar Konsulatet.

Hr. Hänschell er nu den største Mægler her paa Pladsen, i Forbindelse med hvilket han har en velassorteret Skibshandlerforretning, den billigste i Barbados. Hvad man især bør rose Hr. Hänschell for — og hvilket bl. a. burde veje betydeligt i Vægtskaalen for, at han fik Konsulatet — er, at han gør alt muligt for at hjælpe den danske Industri og Handel.

Man ser saaledes, at han importerer en Masse Varer direkte fra Kjøbenhavn, bl. a. Akvavit, Øl, Syltetøj og danske Frugtvine, forskellige Preserves fra Beauvais, Sekstanter, Barometre og Termometre fra danske Instrumentmagere o. m. a. Endvidere findes der paa hans Kontor 3 danske Kontorister, medens f. Eks. det store danske Firma Chr. Hecksher & Co. i Rio Janeiro, der beskæftiger over en Snes Kontorfolk, hvoraf ikke én dansk Mand; eller det dansk-tyske Firma i Santos, d'Hrr. Bülow & Co., hos hvem der heller ikke findes én dansk Mand.

Alt i alt tør det uden Overdrivelse siges, at Hr. Hänschell har gjort og gør langt mere for Dansk og

Danmark end de fleste i Udlandet boende Danske. Alene disse Grunde burde jo være mere end tilstrækkelige til at sikre ham Konsulatet, især da han uejliger sig med at søge om det. Her har man det ellers ret sjældne Tilfælde, at der paa Pladsen findes en i enhver Henseende agtet og respekteret dansk Mand, den eneste Skandinaver, der kan være Tale om; det vilde derfor synes mere end underligt, om Ministeriet kunde forbigaa ham ved Udnævnelser.

Thi hvad kunde vel Grunden være hertil? Fremmede herude maa næsten faa den Tanke, at den danske Regering maa „kende“ ham, naar han ikke kan blive dansk Konsul, men derimod baade tysk, russisk o. a. At han er Mægler og tillige har Skibshandel kunde tænkes som en virkelig Hindring, hvis dette ikke var saa almindeligt blandt vore Konsuler; jeg skal blot miude om Generalkonsulerne Hecksher i Rio og Brødrene Christophersen i Montevideo og Buenos Aires.

Endvidere kunde det jo tænkes, at Udnævnelser af danske Konsuler her i Vestindien foregaaer via St. Thomas; at Regeringen hjemme særlig tog i Betragtning, hvem der anbefalede derfra. Og da nu St. Thomas er en dødelig Rival til Barbados, og Udnævnelser af Hr. Hänschell selvfølgelig snarere vilde gavne end skade Barbados som Anløbssted for danske Skibe, saa vilde det vel være temmelig sangvinsk at vente, at nogen i St. Thomas skulde anbefale Hr. Hänschell.

Naar jeg saa varmt taler Hr. Hänschells Sag, da er det ikke, fordi hans Udnævnelse skulde i nogen nævneværdig Grad være til Gavn for os Søfarende. Vi behøve ingen dansk Konsul i Barbados, lige saa lidt som adskillige andre Steder. Skibsfarten har kun saare ringe Interesse i Konsulatinstitutionen. En anden Sag er det, at Konsulerne kunne være til megen Gavn for vor Handel og Eksport, naar de have Lyst og Interesse til at virke herfor; og der er ikke to Meninger om, at Hr. Hänschell i den Retning vilde udvise endnu mere Energi end hidtil, naar han blev dansk Konsul.

Nic.

## Fra Sø og Land.

Ved Svendborg Navigationsskole afholdtes Eksamen fra den 1. til den 7. December inkl.

Af Skolen var indstillet til den almindelige Styrmandseksamen 7 Elever; til den udvidede Styrmandseksamen (2. Afdeling) i Navigation 10, Geografi og Vejrlære 10, Søret og Handelsvidenskab 10 samt Engelsk 6. Endvidere var til Sætteskipperprøven indstillet 1 Elev.

Alle de indstillede Elever bestode.

Nyt Kursus i alle Fag begynder Mandag den 13. December Kl. 8 Fmd. Eleverne kunne erholde Understøttelse som sædvanlig.

Indmeldelse sker hos Forstanderen, A. O. Tuxen.

Understøttelserne udbetales tidligere, naar Indtrædelse sker straks.

Den 4. ds. er fra Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft's Værft, den anden Halvdel, af den her til Byen under Bygning værende Tørdok, sat i Vandet. Samme Værft har for nylig fra Dampskibsselskabet „Hansa“ i Bremen modtaget Bestiltilling paa en 8000 Tons Damper af følgende Dimensioner: 432' × 54' × 31'.

Med dette Nummer af Bladet følger et Cirkulære fra Instrument- og Kompasmager Fr. Preisler.

## Ugens Havarier.

Sigrid, Skonnert af Skien, fra England med Kul til Hjemstedet, er S. ds. strandet paa Anholt. Besætningen reddet.

*Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.*

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Alexandra, Rohde, ankom til New Orleans 12. Decbr., bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Riga. 9. Decbr., bestemt til Reval og Antwerpen. — Antwerpen, Holm, ank. til Antwerpen 13. Decbr., bestemt til Piræus, Konstantinopel, Batoum, Novorossisk og Odessa. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Southampton 14. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Dagmar, Gade, ankom til Messina 10. Decbr., bestemt til Malaga og Cadiz. — Douro, Brabrand, ankom til Newcastle 13. Decbr., bestemt til Oporto og Lissabon. — Georgios I., Kihl, afgik fra Antwerpen 4. Decbr., bestemt til Tunis, Piræus, Konstantinopel, Batoum, Novorossisk og Odessa. — I. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Newcastle 14. Decbr., bestemt til Genoa, Livorno, Neapel, Messina, Malaga og Cadiz. — Kiew, Rabe, ankom til Kbhvn. 11. Decbr., bestemt til Køningsberg. — Kursk, Staal, afgik fra Bordeaux 13. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Leopold II, Kruse, ankom til Libau 10. Decbr., bestemt til Hull. — Louisiana, Jensen, afgik fra New-Orleans 5. Decbr., bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Batoum 12. Decbr. bestemt til Novorossisk og Odessa. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra New-port-News 6. Decbr., bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Kbhvn. 11. Decbr., bestemt til Reval. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 11. Decbr., bestemt til Reval — Tejo, Fenger, ankom til Kbhvn. 10. Dec., best. til Danzig. — Tomsk, Andersen, ankom til Dunkerque 10. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Rotterdam 8. Decbr., bestemt til Nordfolk. — Arkansas, Gøtsche, afg. fra Kbhvn. 15. Decbr., bestemt til St. Thomas og New Orleans. — Kentucky, Caroc, afgik fra Kbhvn. 15. Decbr., bestemt til Nordfolk for Ordre.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Antwerpen 2. Decbr., — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 11. Decbr., best. til Stettin. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Kbhvn. 12. Decbr., bestemt til Riga. — Ceres, Corfitzon, ankom til London 12. Decbr., bestemt til Libau. — Char-kow, Fischer, ankom til Kbhvn. 14. Decbr., bestemt til Libau. — Christian IX., Møllerup, afgik fra Pillau 13. Dec., bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Bay Schmidt, afgik fra Arendal 13. Decbr., bestemt til Stavanger. — Frederik, Ørum, afgik fra Pillau 11. Decbr., bestemt til Hull. — Georg, Petersen, afgik fra Kbhvn. 13. Decbr., bestemt til Libau. — Jolantha, Paaske, ankom til Libau 14. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Kasan, Thomsen, afgik fra London 12. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 14. Novbr., bestemt til Færøerne og Island. — Louise, Brabrand, ankom til Kbhvn. 10. Decbr., bestemt til Køningsberg. — Minsk, Jørgensen, ankom til Stettin. 13. Dec., bestemt til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, afgik fra London 12. Decbr., bestemt til Hamburg. — Moskov, Strubberg, ankom til Kbhvn. 11. Novbr., bestemt til Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Riga 11. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Antwerpen 12. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Romny, Lind, ankom til Hull 10. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Thyra, Ryder, afgik fra Liverpool 10. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Johnsen, ankom til Libau 9. Decbr., bestemt til London. — Vendsyssel, Clausson Kaas, ankom til Antwerpen 12. Dec., bestemt til Kbhvn. — Vesta, Svensson, ankom til Kbhvn. 13. Decbr., bestemt til Libau. — Maja, Jacobæus, afgik fra Kbhvn. 13. Decbr., bestemt til Hamburg. — Ella, Eriksen, ankom til Danzig 10. Decbr., bestemt til Kbhvn.

Ficaria, I. V. Fenger, afgik fra Kbhvn. 16. Decbr., bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Kofoed, afgik fra Newcastle 14. Decbr., bestemt til Odense. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 15. Decbr., bestemt til Kbhvn.

— Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 15. Decbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, J. Borries, afgik fra Odense 16. Decbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 15. Decbr., best. til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebælt, J. P. Bay, afgik fra Newcastle 14. Decbr., bestemt til Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 14. Decbr., bestemt til Odense.

**Carl, Skjold Gorm.** Gorm, Schmidt, afgik fra Riga 11. Decbr., bestemt til Ghent. — Frode, Wrisberg, afgik fra Narva 4. Decbr., ank. til Amsterdam 12. Decbr. — Sigurd, Jørgensen afgik fra Riga 3. Decbr., ank. til Rouen 14. Dec. — Knud, Hansen, afgik fra Boness 9. Decbr., bestemt til Libau. — Svend, Holst, afgik fra Libau 10. Decbr., bestemt til Rotterdam. — Erik, Tofte, afgik fra Methil 13. Decbr., bestemt til Libau. — Skjold, Schmidt, afgik fra Dunkerque 10. Decbr., ankom til Blyth 11. Decbr. — Ragnar, Hveysel, afgik fra Riga 25. Novbr., ankom til Rouen 10. Decbr. — Danmark, Heintzelman, afgik fra Riga 7. Decbr., ankom til Antwerpen 13. Decbr. — Olaf, Jensen, afgik fra Zaan-dam 10. Decbr., ankom til Swansea 14. Decbr. — Dan, Kraemer, afgik fra Blyth 9. Decbr., bestemt til Libau. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Stettin 5. Decbr., ankom til Riga 8. Decbr. — Volmer, Riber, afg. fra London 8. Dec., ankom til Sunderland 10. Decbr. — Harald, Risøe, afgik fra Stettin 4. Decbr., ankom til Riga 8. Decbr.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Jørgensen, afgik fra Genoa 12. Decbr., bestemt til Baltimore. — A. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Riga 6. Decbr., ankom til Ghent 14. Decbr. — J. Siem, F. Løffler, afgik fra Riga 4. Decbr., ankom til Rotterdam 12. Decbr. — P. Andrejeff, Jensen, pass. Alger 13. Decbr., bestemt til Baltimore. — H. Klitgaard, I. Rasmussen, afgik fra Newcastle 14. Decbr., bestemt til Konstantinopel. — Russ, Jensen, afgik fra Amsterdam 12. Decbr., ankom til Newcastle 13. Novbr.

**Heimdal.** Anine, Møller, bestemt til Rouen. — Kam-ma, J. Risøe, bestemt til Ghent.

**Vesterhavet.** Nautik, Meinertz, afgik fra Esbjerg 10. Decbr., ankom til Methil 12. Decbr., afgik fra Methil 14. Dec., bestemt til Esbjerg. — Neptun, Jessen, afgik fra Hull 10. Decbr., ankom til Korsør 14. Decbr. — Nerma, Degn, afgik fra Antwerpen 14. Decbr., bestemt til Rensborg. — Nord-søen, Schmidt, afgik fra Methil 8. Decbr., ankom til Esbjerg 10. Decbr., afgik fra Esbjerg 11. Decbr., bestemt til Wark-worth.

**Østersøen.** Yrsa, B. Larsen, afgik fra Hamburg 13. De-cember, bestemt til Kbhvn. — Rita, A. P. Skov, afgik fra Boness 4. Decbr, ankom til Norrkjøbing 11. Dec. — Patria, C. Andersen, afgik fra Kbhvn. 13. Decbr., bestemt til Blyth, — Cimbria, L. Storm-Hansen, afg. fra Helsingfors 12. Dec. bestemt til Baltimore ell. Philadelphia.

**Union.** Olga, P. J. Jørgensen, afgik fra Nakskov 11. Decbr., ankom til Kbhvn. 12. Decbr. — Anglia, Edw. E. Erichsen, afgik fra Tyne 9. Decbr, ank. til Aarhus 12. Dec. — Frisia, N. N. Fisker, afgik fra Philippeville 10. Decbr., ankom til Marseille 12. Decbr. — Gallia, N. L. Nielsen, afgik fra Tyne 9. Decbr., ankom til Stettin 13. Decbr.

**Kjøbenhavn.** Jylland, H. Jensen, afg. fra Libau 11. Dec., bestemt til Rotterdam. — Fyen, P. Hansen, afgik fra Hel-singør 10. Decbr, ankom til Libau 12. Decbr. — Hafnia, H. E. Neergaard, afgik fra Grangemouth 8. Decbr., ankom til Kbhvn. 11. Decbr. — Russia, A. Rasmussen, afgik fra Riga 3. Decbr., ankom til Amsterdam 9. Decbr. — Carl Hecks-her, A. G. Starck, afgik fra Nicolajeff 13. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Dania, C. Troensegaard, afgik fra Leith 4. Decbr., bestemt til Baltimore. — Normannia, A. Rasmus-sen, afgik fra Tyne 2. Decbr., bestemt til Baltimore.

**Dannebrog.** Amalienborg, Schultz, ankom til Danzig 11. December. — Christiansborg, Petersen, ankom til Helsingfors 11. Decbr. — Frederiksborg, Kühl, ankom til Newcastle 13. Decbr. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Antwerpen 5. Decbr. — Rosenborg, Fischer, afgik fra Lübeck 12. Decbr., bestemt til Blyth. — Uranienborg, Olsen, ankom til Stockholm 6. December. — Jømsborg, Schultz, afgik fra Dieppedalle 14. Decbr., bestemt til Cardiff. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Kbhvn. 13. Decbr.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Jægersborg, Andersen, afgik fra Helsingør 14. December, bestemt til Blyth. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Kjøbenhavn 13. Decbr., bestemt til Boness. — Skodsborg, Jensen, ankom til Kjø-benhavn 4. December. — Guldborg, Schmidt, ankom til Dieppedale 8. December. — Tuborg, Hveissel, ankom til Lübeck 12. December.



**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, ankom til Nyborg 7. Decbr. — Agnete, Jensen, afgik fra Grangemouth 9. Decbr., ankom til Kjøbenhavn 13. Decbr. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 11. Decbr., bestemt til Boness. — Alice, Kraemer, afgik fra Kiel 7. Decbr., ankom til Grimsby 12. Decbr. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra London 10. Decbr., ankom til Newcastle 11. Decbr. — Bornholm, Petersen, afgik fra Methil 13. Decbr., bestemt til Kiel. — Ajax, Brorsen, afgik fra Trelleborg 10. Decbr., ankom til Newcastle 13. Decbr. — Göteborg, Madsen, ankom til Norrkøping 12. Decbr. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Libau 12. Decbr., bestemt til Vejle. — Nauta, Steen, afgik fra Libau 12. Decbr., ankom til Landskrona 14. Decbr. — Rønne, Hintze, ankom til Riga 8. Decbr. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Lübeck 12. Decbr., bestemt til Marstrand.

**Danmark.** Rolf, C. Madsen, ankom til Grangemouth 14. Decbr. — Thorvaldsen, P. Skjødt, ankom til Kjøbenhavn 15. Decbr. — Absalon, Predbjørn, ankom til London 11. Decbr. — Ansgar, Larsen, ankom til Rouen 13. Decbr. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Swinemünde 12. Decbr. — Hamlet, Sommer, afg. fra Pillau 11. Decbr., bestemt til Rotterdam. — Helge, Matthiessen, ankom til Blyth 13. Decbr.

**Thingvalla.** Norge, Knudsen, afgik fra New-York 27. November, ankom til Kristiania 14. Decbr., bestemt til Kjøbenhavn. — Hekla, Laub, afgik fra New-York 4. December, bestemt til Kbhvn. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kbhvn. 14. Decbr., bestemt til New-York. — Island, Skjødt, afgik fra Kjøbenhavn 2. Decbr., bestemt til New-York.

### Sejlskibe.

**Fanø. Nordby.** Valparaiso, Lorentzen, ankom til Apalachicola 5. Decbr. — Wilhelmine, Lauridsen, sejlet fra Port Natal 6. Decbr. til Rangoon. — Thora, Thomsen, ankom til Antwerpen 7. Decbr. fra Menado via Punta Delgade. — Erna, Thomsen, sejlet fra Jacksonville 3. Decbr. til Liverpool. — Embla, Jepsen, ankom til Punta Delgade 7. Decbr. fra Ponape, afejlet til Hamburg. — Laura, Kalleisen, prajet 16. Decbr. paa 48° N. Br. 12° W. Lgd., fra Cardiff til St. Cathrine. — Busy Bee, Sonnicksen, pass. Dungeness 7. Decbr. fra Wales til Kjøbenhavn. — Professor, Beck, ankom 14. Novbr. til Nakety (Ny Caledonien) fra Delagoa Bay. — Anna Agnete, Mathiasen, ankom til Tocopilla 10. Decbr. fra Calcutta. — Paul, Hansen, ankom til Hamburg 12. Decbr. fra Tahiti via Punta Delgade. — Ines Røhl, Jessen, ankom til Santos 17. Novbr. fra Hamburg.

**Fanø. Sønderho.** Fortuna, Jensen, afgik 5. Decbr. fra Pernambuco til Macau. — Ribe, Schou, afgik 6. Decbr. til Las Palmas fra Ardrossan. — Eliza, Thomsen, afgik 10. Decbr. fra Halmstad til Fsbjerg.

**Svendborg.** Thomas, Wandel, ankom til Aabenraa 11. Decbr. — Anna Elisabeth, Carlsen, ankom til Nakskov 7. Decbr. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til Danzig 8. Decbr. — Brødrene, Larsen, ankom til Dysart 11. December. — Hans Emil, Hansen, ankom til Flensborg 13. Decbr. — Diana, Fallentin, ankom til Kragerø 12. Decbr. — Niord, Svennevig, ankom til Kjertemind 13. Decbr. — Fortuna, Christiansen, ankom til Heiligehafen 10. Decbr.

**Ærø.** Tvende Brødre, Bøye, ankom 7. December til Skien. — Hjalmar, Hansen, ankom 7. December til Antwerpen. — Hans, Folmer, er ankommet til Langesund. — Sejerskransen, Jørgensen, ankom 8. December til Göteborg. — Ydun, Andersen, ankom 9. December til Aarøund. — London, Goth, er ankommet til Sunderland.

**Rønne.** Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 4. Decbr. — Lauretine Emilie, Johnsen, ankom til Kbhvn. 4. Decbr. — Odin, Møller, ankom til Kbhvn. 5. Decbr. — Veset, Lund, ankom til Randers 5. Decbr. — Rolf, Jacobsen, ankom til Oscarshavn 6. Decbr. — Hermod, Grønvald, ankom til Warnemünde 6. Decbr. — Herm. Olsen, ankom til Göteborg 7. Decbr.

**Aalborg.** Kirstine, Jensen, afgik fra Boness 6. Decbr., ankom til Aalborg 11. Decbr. — Carl, Larsen, ankom til Langesund 10. Decbr.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich 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.), Kabelængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

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

**Limfjorden. Thyborøn-Kanal.** Signalet, som fra den V-lige Indsejls-Baake ved *Thyborøn-Kanal* vises for Strømmen, gives nu hele Aaret rundt, undtagen naar Is forhindrer Besejlingen.

**Jyllands V.-Kyst.** I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Højvandstid:

Paa *Havrevlen* 11 Fod.

I *Kanalen* 10 Fod.

Paa *Fjordgrunden* 11 Fod.

**Sundet. Kjøbenhavn. Varselfyr slukkes.** Den 17de December 1897 inddrages Afmærkningen for Søminekorpsets Øvelsesplads mellem og foran *Mellemfort* og *Provsteen*. Samtidig slukkes Varselfyrene paa begge Forter.

**Smaalands-Farvandet.** Den S. for *Vejrø* Fyr sunkne Dæksbaad er borttagen

**Bøgestrøm. S-lige Løb til Stege.** Paa N.-Siden af *Koster-Knigge* er udsat en Risprisk med rød Stage og 2 Koste.

Den N.-ligste Risprisk med rød Stage og Kost i Løbet N. om *Gralen* har nu 2 Koste.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Finland. Finske Bugt. Helsingfors.** En 10 Fods Grund, *Fjalgrund*, er funden 2 Kbl. S. 75° Ø. fra Lodshuset paa *Tvirminnne* paa *Øen Sjö Björkskär*. 59° 49' 57" N. Br. 23° 13' 46" (23° 12' 34") Ø. Lgd. N. for Grunden er i 17 Fod Vand udsat en hvid Stage med sort nedadvendt Kost.

**Tyskland. Rügen.** Fra Kysten Ø. for *Sassnitz* Havn gives Taagesignal med Et-Skud hver 5 Minutter, naar Postskib ventes.

**Kieler Fjord.** En Bøje med Stage og Ballon er i 25 Fod Vand udlagt c. 2 Kbl. N. for Fort *Falkenstein*. Om Natten vises en rød eller grøn Lanterne fra Bøjen.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland. Eider.** I *Ausseneider* og i *Büsumer* Farvand er Vinterafmærkningen foretaget.

**Elben.** I *Süderelben* mellem *Harburg* og *Allona* er Vinterafmærkningen foretaget.

**Holland. Zeegat van Terschelling. Blauwe Slenk. Pollendam.** Ved S.-Siden af det V.-lige Indløb til Renden langs den V.-lige Del af *Pollendam* er udlagt en rød Vager med 2 Balloner, lige over for den grønne Vager Nr. 11 med afkortet Kegle.

I de indre Farvande er Vinterafmærkningen foretaget.

**Zeegat van Goeree.** I *Bieningen* er Dybden nu kun 2 1/2 Fod mellem Spidstønde Nr. 3 og Stumtønde Nr. 3.

**Belgien. Schelde.** Paa NV.-Pynten af Indløbet til *Lillo* er tændt et fast Fyr, der viser hvidt Lys ned ad Floden til c. 1/2 Kbl. oven for Stumtønde Nr. 39, grønt Lys derfra til over Spidstønde Nr. 34 3 b, hvidt Lys op ad Floden til c. 1/2 Kbl. S. for Baaken ved *Kruisschans* Fyr, og rødt Lys til den højre Bred. Flammens Højde: 8 Fod. Synsvidden for det hvide Lys: 4 Kml. Rødt Fyrhus. 51° 18' 13" N. Br. 4° 17' 23" Ø. Lgd.

**England og Skotland.** Ved Udgangen af 1897 nedlægges *Lloyds* Signal-Stationer paa følgende Steder: *Scaddon* paa *Fair Isle*, *Inchkeith* og *North Queensferry* i *Firth of Forth*, samt ved *Hartlepool* og *Whitby*.

**Skotland. Firth of Forth.** Under Arbejderne paa den nye Dok ved *Burntisland* er paa V.-Enden af den nye Bølgebryder tændt to midlertidige hvide, faste Fyr, lodret for hinanden. De flyttes udad, efter som Arbejdet skrider frem. 56° 3' N. Br. 3° 14' V. Lgd.

### Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**Frankrig. Bréhat.** Det hvide Lynfyr paa *La Horaine* brænder toreløbig.

**England. Guernsey.** Ved N.-Siden af Indløbet til den gamle Havn, *St. Peter*, er tændt et grønt, fast Fyr. 49° 27' 5" N. Br. 2° 31' 45" V. Lgd.

Baaken paa *Sandrette Rock*, NØ. for *St. Peter*, er en Pæl med en sort Tønde, og derunder Bogstavet S paa Toppen.

Baaken paa *Goubeau*, N. for *Sandrette*, er en Pæl med hvidt Kors paa Toppen. Pælen staar i et sort Fundament.

Baaken paa *Roche à deux têtes*, V. for *Goubeau*, er en sort Pæl med Tværstang og en Ballon paa hver Ende af denne.

*Kaine (Quaine) Rock* Baake, NNØ. for *Goubeau*, er en sort Pæl med Bogstavet Q paa Toppen.

*Demie (Demie Flie) Rock* Baake, NØ. for *Kaine Rock*, er en Jærnbæke med en Tønde paa Toppen.

Baaken paa N.-Enden af Klipperne N. for *Crevichon* V. for *Herm*, er en sort Pæl med Bogstavet E paa Toppen. Den hedder *Epec*.

Baaken paa *Corbetta*, VNV. for *Herm*, er en Pæl med rund Skive paa Toppen.

**England.** Ved Udgangen af 1897 nedlægges *Lloyds* Signal-Stationer paa følgende Steder: *Anvil Point*, *Nettlestone Point* og *Butes Hill* paa *Alderney*.

**Dungeness SSV.** Vraget af Damperen „*Jokky*“, der var sunket 4 Kml. S. 18° V. fra *Dungeness* Fyr, er borttaget.

**Plymouth. Hamoaze.** Ved Kanten af *Rubble Bank* er funden en lille 25 Fods Klippe, 4<sup>n</sup> Kbl. N. 46° V. fra *Crebill* Cbelisk. 50° 21' 55" N. Br. 4° 11' 15" V. Lgd.

**Englands V.-Kyst. Isle of Man. Ramsey Bay.** Paa Yderenden af *Queens Pier*, som forlænges 1/2 Kbl. N. efter, er tændt to midlertidige røde, faste Fyr, lodret for hinanden. De flyttes udad efter som Arbejdet skrider frem. 54° 19' 15" N. Br. 4° 21' 40" V. Lgd.

**Skotland. Firth of Clyde.** Ved *Cumbræ* Fyr er Taagesignalet forandret. Taagetrompeten giver nu hver 20 Sekunder to hurtigt paa hinanden følgende Stød, det første har en dyb, det sidste en høj Tone, hvert Støds Varighed 2 S., Pause 16 S. 55° 43' 15" N. Br. 4° 57' 55" V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Harbor.** Fyrskibet Nr. 54, som ligger 6 1/2 Kml. Ø. for *Boston* Fyr, er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 58. Fyr og Taagesignal ere uforandrede. Skroget er rødt, mærket „*Relief* Nr. 58“ paa begge Sider. Det har to Master med rød Ballon paa hver Top.

**Nantucket Sound. Succunnesset Shoal.** Fyrskib Nr. 6, som ligger 2 1/2 Kml. SØ for *Succunnesset Point*, er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 9. Fyret er uforandret. Taagesignal gives med Klokke. Skroget er rødt, mærket Nr. 9. Det har to Master med rød Ballon paa hver Top.

**Rhode Island. Block Island Sound. Point Judith SV.** Skonerten „*E. M. Mc Laughlin*“ ligger sunken i 14 Fv. Vand. 4 1/2 Kml. S. 56° V. fra *Point Judith* Fyr.

**New York Bay.** Vraget af Damperen „*Ailsa*“, der laa sunken i *The Narrows*, er borttagen. Der er 40 Fod Vand paa Stedet.

**Delaware Bay.** Paa den nye Bølgebryder, som er under Bygning N. for *Delaware* Bølgebryder, er tændt et rødt, fast Fyr.

**South Carolina. Charleston Harbor. North Breaker** Tønde Nr. 2, *East Side* Tønde Nr. 4 og *Starboard Shoal Upper* Tønde Nr. 10, alle røde Spidstønder, ere inddragne.

*Outer West Side* sorte Stumptønde Nr. 3 har nu Nr. 1.

*Wreck* rød og sort vandret sribede Klokketønde er ombyttet med en rød og sort vandret sribet Spidstønde og hedder *Wreck Buoy*.

*Inner West Side* sorte Stumptønde Nr. 5 har nu Nr. 3.

*Junction* røde Klokketønde Nr. 2 er ombyttet med en rød Spidstønde Nr. 2, og hedder *Junction Buoy* Nr. 2.

*Port Shoal* sorte Stumptønde Nr. 7 har nu Nr. 5.

*Starboard Shoal* røde Spidstønde Nr. 8 har nu Nr. 4.

*Inner Port Shoal* sorte Stumptønde Nr. 7 1/2 har nu Nr. 7.

*Outer Cummings Point* sorte Stumptønde Nr. 7 1/2, har nu Nr. 11.

*Cummings Point Shoal* sorte Stumptønde Nr. 9 har nu Nr. 13.

*Sumter Shoal* sorte Stumptønde Nr. 11 har nu Nr. 15.

*Upper Middle Ground* røde Spidstønde Nr. 12 har nu Nr. 10.

*Main Channel* Tønderne i *Charleston Harbor* efter Foreningen med *Swash Channel* have nu fortløbende Numre efter Tønderne i *Swash Channel*.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Rusland.** Fyrskibene „*Adjigiol*“ i *Dnieper* Bugt, samt „*Pestchani*“ og „*Bieglitska*“ i *Det Azovske Hav* ere inddragne for Vinteren.

**Eupatoria.** Paa Karantæne Pynten ved *Eupatoria* er tændt et vexlende hvidt og grønt Fyr. Flammens Højde:

29 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Det lyser fra N. 45° Ø. gjen-nem Ø. og S. til S. 57° V. Fyret er anbragt paa en Træbaake.

### Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

**Fransk Guyana.** *Sinnamari* Fyr ligger ikke paa Ø.-Siden, men paa V.-Siden af Indløbet til Floden.

**Mana Flod.** Paa Pynt *Isère*, N.-Pynten ved Indløbet til Floden *Mann*, er tændt et Fyr. Synsvidden: 8 Kml. Det vises fra en Pæl.

**Brasilien.** I Oktober 1897 kunde Barren ved *Rio Grand do Sul* i 27 Dage passeres af Skibe med et Dybgaende af 12 Fod.

## CARL KRARUP,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„*Lübeck*“, „*Najaden*“, „*Halland*“, „*Halmstad*“, „*J. P. Dillberg*“, og „*Falken*“ i Farten

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationerne samt

„*Æolus*“, „*Transit* Nr. 1“ og „*Nore*“

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

## C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

## N. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Valdemarsg. 24. V.

## Holm & Collerup,

Skibssmedie og Maskinfabriker.

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.  
forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

Jærnskibs- og Maskinreparationer

udføres solidt, hurtigt og billigt.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk.....	104 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	104 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	104 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Thingvalla.....	3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Danmark.....		91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	91 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Norden.....		117 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	118
Kjøbenhavn.....		97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Carl.....	60 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	60 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	61
Dannebrog.....		107	107 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Skjold.....		75 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	76
Helsingørs Dampsk.....	42 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	42 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	43
Østersøen.....	70, <sup>1</sup> / <sub>2</sub> , 1, <sup>1</sup> / <sub>2</sub> , 2	71	72
Nordsøen.....		81 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	85
Torm.....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		87	92
Dansk-russisk Dampsk.....	99	98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	101
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk.....		103	104
5% — —.....		101	102
5% Thingvalla 1880.....		—	—
5% — 1894.....		—	—
5% Norden.....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats.....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uopsig. Stats.....	100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	100 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....		94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditk.....	98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6 Ser.....		96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4% — — 6 —.....		97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3 —.....		95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....	151 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	151 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	151 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Privatbank.....		124 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	125 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank.....		129	130 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Handelsbank.....		125	127
Burm. & Wain.....		87 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Helsingørs Jernsk.....		101 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	102 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Sukkerfabr.....	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier.....	112 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	112	112 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

**Vekselkurser.**

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	89.05	88.85
London.....	18.14	18.11
Paris.....	72.00	—
Amsterdam.....	71.90	—

**Notering paa Berlins Børs d. 14. Decbr. 1897.**

Russiske Noter.....	216.50
4% Russiske Consols.....	—
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % — Boden Kredit.....	105.20
6% Mexikanske.....	96.90
5% Rumænske Stats.....	100.80
4% — — 1890.....	92.00

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 40,000, „Thingvalla“ 4,000, „Danmark“ 6,000, „Norden“ 8,000, „København“ 4,000, „Carl“ 20,000, „Skjold“ 22,000.

**Møller & Rée,**

Bankforretning, Ved Stranden.

# Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særlig hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

## PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg, regular line of steamers between Brazil and Copenhagen & vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean Portugal and Copenhagen & vice versa.

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“.

## Hud- og Kønssygdomme.

Læge Gantzel. Vesterbrogade 32. Ejendommen Figaro.

## Nienstædt & Co.

(Kunstindustri-Museum):

Lager af amerik., engelske, franske og tyske Værktøjmaskiner. Værktøj, File, engl., svensk og tysk Staal. File ophugges.

## Fanø praktiske Sømændsskole.

Saa vel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid. Nærmere Oplysninger ved

**P. H. Clausen,**

Nordby, Fanø.

## En brugt Damper

til Fragtfart ønskes til Købs, af Ladeævne ca. 700 Tons d. w., Alder højst 6 Aar, Dyb-gaaende ca. 12 Fod. Den maa være vel vedligeholdt og fuldt udrustet til at gaa til Søs. Billet mrk. „D. 4478“ modtager Aug. J. Wolff & Co. Annonce Bureau, Kjøbenhavn K.

## CYPRESS OG GREENHEART.

Disse fortrinlige Træsorter anbefales danske Havneautoriteter til Forsøg.

Bedste Vidnesbyrd foreligge.

Lager hos

Emil Hammelev, St. Kongensg. 61.

\* Telefon 3338. \*

## N. CHR. RØNNES

SKIBSSNEDKERI.

TELEFONNUMMER C 1766.

ST. ANNÆGADE 3.

KJØBENHAVN C.

## Einhorn-Apotheket

Hamburg (St. Pauli.)

Langereihe 83.

## Dansk Betjening.

Lægehjælp (ogsaa Specialister) anvises.

## C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER,

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE.**

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

## TH. SIMONSEN,

NYHAVN 57.

SØLVMEDAILLE I MALMØ

OG STOCKHOLM.

FOR LANTERNER.

## OST • OST

3 ST. KIRKESTRÆDE 3

VICTOR PETERSEN

(LUDV. AAGAARDS EFTF.)

## S. Lerche,

50 — Nørrebrogade — 50

Værksted

for gode, solide og billige

Modeller.

## Dr. med. Goldschmidt,

Klinik for

Hud- og Kønssygdomme.

Hovedvagtsgade 8, 1. Sal.

Kl. 12—1 og 7—8.

**Agentur**  
for udenlandske  
Søassurance-  
Selskaber.

Søforsikringselskabet  
**ØRESUND,**  
MALMØ,  
tegner Forsikringer ved  
**BERGH & OWEN,**  
Kjøbenhavn K.,  
Holmens Kanal 20.  
Telefon 97.  
Telegram-Adr. „Tonny“.

**WM. R. SCHOU.**  
31. HAVNEGADE.  
KJØBENHAVN K.  
Telegramadresse: Rigestelefon:  
Willschou. Nr. 3876.  
GENERALAGENT for  
„**POMERANIA**“,  
See- und Fluss-Versicherungs-  
Gesellschaft i Stettin.

**Bjerre & Rømer,**  
Skibsmæglere.  
Agenter for  
Kullens Enskilda Assurans-  
Förening.

Hovedforhandler **PETER BUCH,** Vinhandel, Helmerhus 13.



**E. ZUSCHLAG.** Aquavit, Kjøbenhavn N.

**LANDMANDSBANKEN**

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

**DANSK ARBEJDERBANK,**

Kjøbenhavn,  
modtager Indskud i Sparekasseafdelingen  
og i Forsørgelseskassen.  
Hovedkontor Hjørnet af Walkendorfs-  
gade 16.

**Aalborg Havn.**

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu 18 Fod (dansk Maal.)  
Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.  
Af Skibe, som passere Hals for indgaaende, og som have et Dybgaaende af over 12 Fod (engelsk Maal) opkræves der en Afgift af fra 20 til 30 Øre pr. Ton, men det bemærkes, at Skibe, som losse i Aalborg og som have betalt den nævnte Afgift, ere fritagne for at betale Havnepengene, som udgør 20 Øre pr. Ton (nemlig 10 Øre saavel for indgaaende som for udgaaende.)  
Aalborg, den 12. Novbr. 1897.  
Udvalget for Havnevæsenet.

**Cornelius Knudsens Etabl.,**

Telefon 538. Kjøbmagergade 37. Kjøbenhavn. Telefon 538.  
Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmö 1896.



Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**

(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**

- Sprit- og Baadskompasser.
- Patent Tidsglas. Saltmaalere.
- Sextanter og Oktanter.
- Barometre, \* Thermometre,
- Manometre, Indicatorer.
- Tegnebestikker. Parallelinealer
- Marinekikkerter.
- Logge- og Loddemaskiner.

**DANCHELLS  
FABRIKER.  
LINOLEUM.  
VOXDUG.**



Anker-Marke

Eneudsalg i Danmark for  
**DELMEHORSTER  
LINOLEUMFABRIK.**  
Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:  
Pilestræde 13. Matthæusg. 5.  
Telefon 545. Telefon 2680.  
Kjøbenhavn.

**J. S. V. WEILBACH**  
& Vimpler. Börsq. 52. K.

**Café van Zandt,**

St. Annæ Plads 6,  
Hjørnet af Strandstræde,  
Kjøbenhavn,  
anbefaler sin Restaurant fran-  
çais med alle Aarets  
Specialiteter.  
**H. J. Pedersen.**

**J. A. Thiesson,**  
Smør-, Æg- & Osteforretning.

Leverandør i Skibsproviant.  
Oprettet 1814.  
Raadhussstræde Nr. 2 B,  
Kælderen  
(ikke Hjørnekælderen),  
Kjøbenhavn K.

**Mahogni, Nøddetræ,  
Teaktræ, Whitewood**

samt andre fremmede saa vel som danske TRÆSORTER forefindes i stort Udvalg i tørre Varer.  
**M. H. Krause,**  
Kjøbenhavn, Niels Ebbesenvej 6. V.  
Telefon 3205.

**Læge H. C. Lund,**  
Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg.  
gennem Porten. Tr. 10-11, 7-8  
Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

**ABONNEMENTSPRISEN**

er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Steder.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**  
I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

**AVERTISSEMENTSPRIS:**

Første Side pr. Pettiline à 45 mm Bredde 25 Øre.  
De øvrige Sider — 20 —  
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 TORSDAG.

Nr. 51.

Kjøbenhavn, Torsdag den 23. Decbr. 1897.

4. Aarg.

**INDHOLD:** Sundets Afmærkning. — Fraværende Sømands Stemmeret. — Drikkeriet om Bord i danske Handelsskibe. — Søulykken paa Fanø. — Fragtmarkedet. — Fra Island. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Østbornholmske Havneforhold. — Stormsignaler, som anvendes af forskellige maritime Stater. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

**William Olsens Eftf.**  
PAPIRHADEL.  
Holbergsgade 26. Telefon 327.  
Lager af  
**Konnossementer**  
til  
Hull, Leith og Newcastle.

## SKIBSDAGBØGER

1/1 Aars & 1/2 Aars  
MED TRYKT BRUGSANVISNING  
til Forbrug & Forhandling  
billigst hos  
**S. FRIEDLÆNDER,**  
VED STRANDEN 14.  
KJØBENHAVN.

## Norsk Margarine

fra **Fabriken Mercur, Christiania,**  
der er anerkendt som det fineste og mest holdbare Fabrikat i Verden,  
faas i  
Hovedoplaget for Danmark  
hos  
**Johansen & Bruun,**  
Telefon 3210. Kompagnistræde 14 & 15. Telefon 3210.  
**Smør** i alle holdbare Kvaliteter føres til billigste Priser.

Fra Aktiebolaget Bofors & Gullspång i Sverig leverer jeg  
paa Bestilling større og mindre Genstande i

### støbt Staal, saasom:

Skibsstævne,  
Skibsskruer,  
Rorrammer,

Stempler,  
Krumtappe  
Ambolte,

Tandhjul,  
Ankere,  
etc. etc.

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smedeligt samt i  
Styrke og Sejghed fuldt jævnførligt med det bedste smedede  
Staal af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Eft.

Som Repræsentant for forskellige 1ste Classes Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe, Varer** og **Frugt** til billige faste Præmier. **Subagenter** antages i forskellige Provinsbyer.

**Alfred Christensen,**  
Assurance-Afdeling,  
Amaliegade 24.

**Anders Nielsen,**  
Fredericiagade 27.  
**Største Lager**  
af  
Fedevarer.

## Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **18 Fod** (dansk Maal.)

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Af Skibe, som passere Hals for indgaaende, og som have et Dybgaaende af over 12 Fod (engelsk Maal) opkræves der en Afgift af fra 20 til 30 Øre pr. Ton, men det bemærkes, at **Skibe, som losse i Aalborg og som have betalt den nævnte Afgift, ere fritagne for at betale Havnepengene, som udgør 20 Øre pr. Ton (nemlig 10 Øre saavel for indgaaende som for udgaaende.)**

Aalborg, den 12. Novbr. 1897.

Udvalget for Havnevæsenet.

**J. H. Fechtenburg & Co.,**  
St. Thomas,

anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering henhørende.

## Staalskibsbyggeri.

Aktieselskabet

Bornholms Maskinfabriks Skibsbyggeri i Rønne

paatager sig Bygning af Sejlskibe i alle Størrelser til „Veritas“ højeste Klasse.

● Større Skibe bygges billigere af Staal ●  
end af Egetræ.

## 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,** Hellerup.

Strandvej 36. Telefon 69.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.

## Herreekviperingsforretning

St. Annaplads 14.

Uniformer og civile Klædninger.

**Grand prix HOBRO AKVAVIT.** Aktieselskabet Spritfabriken **FORTUNA.**

# HAMBURG

## Det Skandinaviske Selskab i Hamburg.

Lokalet, beliggende i Königsstrasse 14, II., er aabent hver Dag fra 11 Form. til 12 Aften.

Læsebordet er forsynet med samtlige Hovedstadsaviser samt et større Antal Provinsblade (ca. 50 Stkr.) Endvidere forefindes Billard og Musikværelse.

Samtlige Lokaler stilles til Disposition for vore ærede tilrejsende Landsmænd, og vil et eventuelt Besøg altid være os velkomment.

Besøgende have fri Adgang i 14 Dage.

Bestyrelsen.

## W. B. Dick & Co. L<sup>d</sup>.

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Hoved-Depôt for Continentet: **Hamburg:**

Alte Gröningerstrasse 12 '.

Telegr.-Adr.: Dicotto. Telefon: 3999.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Kjøbenhavn. Nørrebrogade 18 A, <sup>2</sup>. N.

## EMIL G. v. HÖVELING. HAMBURG.

(TELEGR.-ADR.: COMPOSI.)

### PATENTFARVE

for Skibsbunde og Jærkonstruktioner imod Rust og imod Bevoksning. Leverandør til mange af de største Damp- og Sejlskibsrederier, Ene-Leverandør til den kejserlige tyske Marine.

NB. For Træskibsbunde særlig virksom Patentfarve imod Bevoksning og imod Orm, strygefærdig til umiddelbar Brug.

Agenter og Lagre i: Bergen, Bremerhavn, Elsfleth, Flensborg, Stettin, Rotterdam, Antwerpen, Dünkirchen, Genua etc.

Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:  
Kapt. CARL HAVEMANN, Kjøbenhavn, Amaliegade 31.

I England under Firma British Antifouling Composition and Paint Company Ld. 32 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik i Barking ved London.

Agenter og Lagre i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull, Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama, Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney, Mauritius etc.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
267.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

## RÖNSTRÖM & MALMQUIST

Skibsmæglere.

Speditører & Befragtningsagenter.

Malmö.

Telegrafadresse:  
Rönström, Malmö.

Telegramadresse: Seifert, Regnegade. Telefon 297.

## C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

## Prima røgede Skinker.

Store Partier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker 40-60 Øre pr. Pd. efter Størrelse samt alle Slags prima ferske, saltede og røgede Victualievarer anbefales til **meget lave Priser.**

**Højbroplads 12** ved Gammelstrand.

Videreförhandling: S. JOHANNESSON, Hauserpl. 32.

## C. P. Lauritzen & Co.,

Ettablissement for

UNIFORMER, UNIFORMEFFEKTER og ORDENSBAND,

samt de nye, af Krigsministeriet approberede, vandtætte Officers-Havelocks, saavel som for alt civilt Skräderarbejde.

**Vesterbrogade Nr. 30. Kjøbenhavn V.**

## Holm & Collerup, Skibssmedie og Maskinfabrikker.

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

forhen Dahlström & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

Jærnskibs- og Maskinreparationer

udføres solidt, hurtigt og billigt.

## Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

## EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1833.

Telegraphic address "SVITZER".

Agents for  
Great Britain.

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
Newcastle o/Tyne.  
telegraphic address: "Jürgenson".

R. W. SHEPARD & Co.  
London E. C. 70 Cornhill.  
telegraphic address: "Hobdell".

The company maintains stations at the following ports, where a salvage boat will be stationed, always ready to leave at short notice.

COPENHAGEN	.....	"SVITZER".
KASTRUP	.....	"HÖYER".
ELSINÖRE	.....	"SWITZERGOTTLIEB".
KORSÖR	.....	"JÜRGENSEN".
ALBUEN (LAALAND)	.....	"GUNNERSEN".
FREDERIKSHAVN	.....	"SVITZERLUND".
GÖTHENBURG (SWEDEN)	.....	"ELFVERSSON".
GREIFSWALD (GERMANY)	.....	"SPRUTH".

The company's boat, "Em. Z. Svitzer" — in conjunction with the boats belonging to the Northern Salvage Company of Hamburg, vis s/s "Berthilde", s/s "Berger Wilhelm" and s/s "Newa" — operates in the Mediterranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).

## Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

## Sundets Afmærkning.

Som bekendt er der sidste Foraar foretaget nogle meget store Forandringer ved de danske Sømærker. Disse Forandringer viser, at Vagervæsenet med paaskønnelsesværdig Energi arbejder paa at lette Navigatørernes Gerning saa meget som mulig. For Hovedfarvandenes Afmærkning har det tidligere udelukkende været Sømærkets Farve, der var afgørende; derved er foretaget den Forbedring, at saavel Mærkets Form som Topbetegnelse kan bidrage til Vejledning. Med denne Forandring er Usikkerheden ved at bestemme Mærkernes Kulør i Afstand og usigtbart Vejr formindsket betydelig.

Fraset Vagervæsenets Omsorg for Afmærkningen, saa er det fremdeles beklageligt, at der ikke kan opnaas Enighed mellem Staterne om et internationalt Afmærkningssystem, og at der stadig væk som Følge deraf er 3 forskellige Slags Sømærker at passe paa mellem Skagen og St. Petersborg. Ruten derimellem er vist en af Verdens mest befærdede og tillige den, hvori de fleste Sømærker findes i aaben Sø. Mellem Aar og Dag passeres Sundet af mange, der ikke kender Grænsen mellem Danmark og Sverrig, og det er derfor paafaldende, at der ikke ofte er Tale om Stranding paa Grund af, at der er taget Fejl af Mærkerne. Forøvrigt er der ikke en Gang danske Mærker ved alle Landets Kyster; thi i Flinterenden, der er dansk Lodsfarvand, er der som bekendt svenske Mærker paa Saltholms Siden af Farvandet. De skandinaviske Lande synes med Held at enes om mange maritime Spørgsmaal; skulde der ikke være en Mulighed for, at de ogsaa kan blive enige om at indføre de russiske Sømærker. De fleste vil vist indrømme, at dette Lands Mærkesystem er det tydeligste, det mindst indviklede og det, der passer bedst til vort Klima.

For at blive ved det danske Hovedfarvand, Sundet, saa maa det indrømmes, at Mærkerne ere saa tydelige, som de kan blive efter dette System, samt at Systemet er fulgt meget konsekvent; men uagtet disse Fordele,

saa har de nye Mærker medført en Fare for Fejltagelse, der er større end tilladelig, og som ikke eksisterede forhen. Man bør absolut forudsætte, at Mærkerne paa Siden af et saa snævert Farvand som mellem Knollen og Røsen ere saadanne, at de ikke kan forveksles; og som Bevis for, at saadan Fejltagelse for Tiden er mulig, skal her henvises til et Tilfælde, der indtraf for nylig med en dansk Damper, der kom syd fra med 21<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Fods Dybgaende, Luften var diset, men saadan, at Synskredsen var stor nok til, at der ingen Fare var for at løbe paa noget. Efter at Grundene ved Fyrskibet var passeret, styredes, saa vidt Forholdene og langsom Fart tillod det, efter Nordre Røse, og der var under Sejladsen nogle kendte Mærker i Sigte; henimod Fyrtaarnet og omtrent ret forude blev en Tre-Kost synlig, men det var i forholdsviis lang Tid umuligt at bestemme dens Farve, eller om Kostene vare op- eller nedadvendte, og den blev antaget for Tre-Kosten paa Tungen, indtil en modgaaende Damper gjorde opmærksom paa, at den maatte angive den modsatte Side af Farvandet.

For Systemets Skyld er det vistnok rigtig, at den gamle Ballon paa Knollen er ombyttet med den nævnte Tre-Kost, men dette Tilfælde beviser, hvad Følgen deraf kan blive; for at komme ud over denne Vanskelighed, kan det ikke noksom anbefales at ombytte dette Mærke med en Gasbøje. Farvandet mellem Knollen og Røsen er ikke bredere, end at det i hele Udstrækningen bør kunne afbenyttes af Trafiken om Natten. Veksselfyret i Dragør gør vist Nytte, men mange af dem, der er fortløbig med at sejle der forbi i Mørke, mener, at det i Praxis ikke svarer til Hensigten, og at Faren for Sammenstød paa dette Sted nu er større, end før Fyret blev anbragt; ogsaa af den Grund maa en Gasbøje paa Knollen betragtes som meget nødvendig.

*Skipper.*

## Fraværende Sømænds Stemmeret.

I Folkethinget er for nylig indbragt et lille Lovforslag, der i og for sig ikke kan paaregne Interesse i videre Kredse; det angaar Foranstaltninger, der kunne lette Vælgerne paa Sejerø Afgivningen af deres Stemmer. Imidlertid gav Forslagets første Behandling Anledning til, at det for Sømændsstanden højst betydningsfulde Spørgsmaal om Adgang for fraværende Sømænd til at afgive Stemme ved politiske Valg, blev fremdraget. Det var Folkethingsmand Hammerich, der bragte det paa Bane, idet han udtalte:

„Men samtidig med, at jeg udtaler dette (Ønskeligheden af forbedrede Valgforhold i forskellige Økommuner), gælder mit Ønske i endnu højere Grad nogle Medborgere, hvis Kaar med Hensyn til Valgene ere endnu langt ringere end deres, som vi her ere inde paa at hjælpe. Det er jo dog kun under ganske særlig ugunstige Forhold, at Vælgerne paa Sejerø og andre saadanne Steder ere afskaarne fra at gøre deres Valgret gældende, men der er en hel Klasse Medborgere, nemlig vore søfarende, som, naar de overhovedet udføre deres Gerning, næsten altid ville være forhindrede i at gøre deres Valgret gældende, og det er saa tilmed en Klasse Medborgere, om hvilke det oplyses os Gang paa Gang, saa ofte vi faa statistiske Undersøgelser forelagte, at de høre til de Borgere, der i særlig Grad bidrage til at skaffe Balance i vor Stats økonomiske Stilling. Naar vi saaledes Aar

efter Aar høre, at der er et Overskud af Indførsel her i Landet, og at denne vokser med Aarene, bliver der altid sagt, at noget herpaa hjælper det, som vi tjene paa vor Søfart. Dette vil med andre Ord sige, at vore søfarende høre til de Medborgere, som vi skyldte særligt Hensyn. Jeg tillader mig derfor at henstille til Regeringen, at tage under alvorlig Overvejelse, om der ikke bør etableres en lignende Ordning som den, der nu er indført i Norge, for at vore søfarende lige saa vel som alle Landets andre Borgere kunne komme til at gøre deres Valgret gældende. Denne Anmodning vil jeg stille til den ærede Indenrigsminister i Haab om, at den kan faa til Følge, at der ad Aare kan fremkomme et herhen sigtende Lovforslag“.

Indenrigsministeren udtalte i denne Anledning følgende, der viser, at denne Sag har Regeringens Sympati:

„Over for Hammerich skal jeg udtale, at jeg har ligesom han Sympati for Bestræbelser, der gaa ud paa at lette og overhovedet muliggøre fraværende Søfolks Deltagelse i Afgørelsen ved Valgene her hjemme, og hvis det er muligt at komme til en Ordning, hvorved man kunde aabne en saadan Adgang for fraværende Søfolk til at afgive deres Stemme for Konsulerne, paa det Sted, hvor de paa Valghandlingens Dag laa i Havn,

skal jeg meget gerne medvirke hertil og skal ogsaa gøre Spørgsmaalet til Genstand for nærmere Overvejelse. Jeg tror i øvrigt, at Sagen her frembyder større Vanskeligheder end i Norge, hvor Valghandlingen er ganske forskellig fra vor, og hvor den navnlig strækker sig ud over et langt større Tidsrum, hvilket muliggør Afgivelsen af Stemme ogsaa for fraværende Vælgere<sup>4</sup>.

Interesse, at der engang sættes en Stopper for det modbydelige Fylder, som for Tiden finder Sted i en stor Del af vore danske Dampskibe.

Det skulde glæde mig, om nærværende Forslag kunde give Anledning til en Diskussion blandt Skibsførere og andre, der have Interesse for Sagen.

H.

## Drikkeriet om Bord i danske Dampskibe.

Vi have modtaget følgende:

I Reglementet om Mandskabets Forplejning af 10. December 1892 er, i Modsætning til samme Reglement af 30. Januar 1887, udeladt Uddeling af Brændevin og Øl til Besætningen. Naar man i den ny Lov har udeladt Spirituosa og Øl, maa det være i Erkendelse af, at andre Fluida med Held kunne træde i Stedet for. Hvorledes det ny Reglement overholdes i Sejlskibe, kan jeg ikke udtale mig om, men saa vidt mig bekendt faa Besætningerne i de fleste danske Dampskibe endnu saa vel Brændevin som Øl, og hvor dette ikke leveres, købes det ganske simpelt hos Hovmesteren i vedkommende Skib, enten pr. Kontant eller, hvad der er det almindeligste, paa Maanedesregning; den sidste Betalingsmaade er den, Hovmestrene sætte mest Pris paa, idet der som Regel tages langt mere paa Kredit, end naar Varerne skulle betales kontant. Men naar Loven har ment, at Øl og Spirituosa var unødvendigt, hvorfor i al Verden tillades da Uddeling og Salg deraf om Bord? Den eneste, der profiterer deraf, er Hovmesteren, som til høje Priser sælger Mandskab og Officerer Drikkevarer, som langt billigere og bedre kunne erholdes i Land. Der blev i et af de herværende Dampskibsselskaber for en Del Aar siden udstedt en Ordre om, at intet Spiritus eller Øl maatte sælges til Mandskabet uden ifølge sanktioneret og paategnet Rekvisition af Kaptajnen. Skønt den vel ikke havde den tilsigtede Nytte til Følge, bevirkede den dog, at Opmærksomheden blev henledet paa de særlig store Konsumenter iblandt Besætningen; men hvorfor ikke tage Tyren ved Hornene og med et Slag forbyde alt Salg om Bord af Spirituosa og Øl saavel til Besætning som Officerer; det vilde ganske vist i Begyndelsen vække en Del Harme, men det vilde snart gaa op for de paagældende, hvor stor Fordel de selv havde deraf. Officererne kunne jo købe i Land, hvad de havde Brug for til Rejsen, og Besætningen kunde med Kaptajnens Tilladelse forsyne sig med mindre Kvanta, hvilken Tilladelse øjeblikkelig burde stoppes, saafremt det tilladte Kvantum overskredes, eller det om Bord bragte Spiritus smugledes i Land, og de paagældende burde da, foruden at afskediges, straffes med Fængsel eller Bøde efter Loven. Disse Bestemmelser burde ved tydelige Opslag i Lukaferne tilkendegives Besætningerne.

Man vil maaske til dette Forslag anføre, at det er et Indgreb i de personlige Rettigheder, som Officererne ikke behøve at finde sig i, men jeg skal hertil tillade mig at bemærke, at det næppe vilde falde nogen Sejlskibs-Officer ind at forsøge at købe Drikkevarer om Bord; fandt han Anledning til at traktere Venner og Bekendte ved Land, vilde han ganske simpelt sende Bud i Land efter hvad han havde Brug for, saafremt hans Kaptajn da ikke gratis stillede det til hans Disposition, men i Søn vilde det sikkert aldrig falde ham ind at anmode om Drikkevarer ud over det, som daglig konsumeredes til Maaltiderne.

Kan Officererne i Sejlskibe undvære deres daglige Bajere, Cognac og Whisky, hvorfor kan det samme da ikke være Tilfældet i Dampskibe; det er jo dog i alles

## Søulykken paa Fanø.

Telegrafledning til Fyrskibene „Vyl“ og „Horns Rev“.

Hr. Redaktør! Tillad mig følgende Bemærkninger i Anledning af den sørgelige Ulykke paa Fanø forleden, hvor 8 unge Sømænd tilsatte Livet, medens Skibet, Briggen „Claus“, endnu 14 Dage efter, trods flere Storme, staa saa helt, at uafbrudt Ophold om Bord vilde have været muligt lige til nu.

Der burde af Hensyn dels til det rent humane Øjemed — Redning af Menneskeliv — dels for at redde Ejendom, og dels i den internationale Skibsfart Tjeneste, snarest anlægges en Telegrafledning til Fyrskibene „Vyl“ og „Horns Rev“, saafremt det paa nogen Maade er muligt at overvinde de dermed forbundne tekniske Vanskeligheder.

Alene de humane Hensyn berettiger til at kræve Anlæget. Af alle de Søulykker, der ere forekomne her inde i Bugten i de senere Aar, vilde i de fleste Tilfælde en Forbindelse med Fyrskibene have bragt Efterretning hertil saa betids, at Hjælp kunde have været udsendt herfra og Strandingen maaske forhindret, eller i værste Fald Hjælp være til Stede paa Stranden i samme Øjeblik, Strandingen fandt Sted.

Det mest slaaende Tilfælde er den sidste Ulykke med „Claus“. Fyrskibet, som observerede „Claus“ med kappet Stor-Rig, styrende efter Esbjerg, vilde da have underrettet Lodserne, og disse vilde, om Vejret end ej havde tilladt dem at være ude, dog være blevne opmærksomme paa Skibets Sejlads, saa Strandingen var blevet observeret, førend det som nu desværre var for sent.

Den svenske Skonnert „Betty“, som indslæbtes hertil den 1. April d. A., observeredes, saa vidt erindres, 2 Dage forud fra „Vyl“ med kappet Rig og Nødfalg, uden at det var muligt at hjælpe; 3 Menneskers Liv, som da gik tabt, kunde sikkert ogsaa have været frelste ved Hjælp herfra.

Jeg skal ogsaa erindre om den svenske Bark „Elisabeths“ Forlis paa „Munken“ d. 4. Januar 1892, samt om den sørgelige December-Nat 1894, da 6 tyske Fiske-dampere forliste med Mand og Mus i Nærheden af Horns Rev o. s. v., o. s. v. Ogsaa i disse Tilfælde er det sandsynligt, at Menneskeliv kunde have været reddet.

At der, foruden Redning af Menneskeliv, i ovennævnte Tilfælde tillige kunde være reddet værdifuld Ejendom, behøver jeg blot at nævne, for at det vil være indlysende.

De humane Hensyn alene berettiger saaledes til at bringe de til Anlæget nødvendige pekuniære Ofre, men det er min Overbevisning, at Driftsudgifterne og en meget væsentlig Del af Renterne af Anlægskapitalen vil kunne dækkes af den Indtægt, Ledningen vil kunne faa ved at besørge Telegrammer for forbisejlende Skibe, (det er en Selvfølge, at begge Fyrskibe maa være fuldstændige Signalstationer). Ganske særligt vil de store engelske og tyske Fiskeflaader, som i Foraarsmaanederne ligge omkring Horns Rev, give gode Indtægter.

Jeg har allerede ved tidligere Lejlighed i Anledning af en Stranding henledet rette Vedkommendes Opmærk-



somhed paa Sagen og erfarede da, at den allerede var under alvorlig Overvejelse. Det er vist væsentligst pekuniære Hensyn, der standser den, maaske ogsaa nogle tekniske.

Naar jeg nu offentligt fremkommer med Sagen; er det for at give mit lille Bidrag til, at der muligt i Befolkningen kan rejses en Opinion for den, saa den derved, hvad den fortjener, maaske kan bringes et lille Stød frem.

Hver ny Ulykke maner til at tage den op igen, men hvorfor vente med Realisationen, hvis ej tekniske Vanskeligheder er til Stede? Medens der overvejes og ventes, gaar maaske mange kostbare Liv tabt.

Den høje Regering, de bevilgende Myndigheder og de paagældende Statsembetsmænd vil sikkert faa rig Belønning for de Ofre, der bringes, ved Taknemligheden fra blot det første Menneske, som reddedes ved Ledningens Hjælp.

Esbjerg, d. 14. Decbr. 1897.

Ærbødigst

C. Breinholt,  
Konsul.

Vi have fremdeles modtaget følgende:

Den store Søulykke paa Fanøs Vestkyst har Mand og Mand imellem givet Anledning til Udtalelser om Nødvendigheden af et Fyr paa Fanø; Ulykken kunde rimeligvis være undgaaet, hvis der paa Midten af Fanøs Vestkyst havde været et Fyr anbragt, og jeg tror derfor, at det nu er paa Tide at henlede Opmærksomheden paa denne Mangel. Et Fyr paa Fanø vilde ikke alene vejlede Førerne af de mange Skibe, som sejle paa Esbjerg, men ogsaa være til stor Nytte for den store Fiskerflaade, som holder til uden for Fanø.

For nylig har Sejlskibsrederi-Foreningen ved Hr. Christensen-Stadil indgivet Andragende om Forhøjelse af Bevillingen til Fyrvæsenet, og naar dette Andragende bliver imødekommet, som der er god Grund til at nære Haab om, bør vistnok Fanø staa i første Række som trængende til Belysning.

De, som ville undersøge Nordsøkortet, vil se, at der langs den meget befærdede danske Vestkyst er en utilbørlig Mangel i Sammenligning med andre Landes Kyster.

I førnævnte Andragende fra Sejlskibsrederi-Foreningen er det nok særlig Forholdene i Lillebælt, som omtales, men Antallet af Skibe, som søge Graadyb, er større end det, der gaar gennem Lillebælt, hvorfor man ogsaa tør nære Haab om, at den høje Regering og Rigsdag vil bevilge Midler til et Fyr paa Vestkysten af Fanø.

Petrus Harbo.

## Fragtmarkedet.

Saa er da Julen inde, Hjemmenes, men ikke det store Forretningslivs gyldne Tid. De mange Helligdage maa absolut øve en stor Indflydelse paa alle Forretningsbrancher! det er den stille Fred, der breder sig med værdig Overlegenhed over Døgnets travle Færden, og Kirkeklokkerne overdøve for én Gang Telegrafens smaa rappe Smæld paa de elektriske Apparater. Stagnationen er kommen, men ikke uventet for nogen Fagmand, og vi ønsker paa det alvorligste at udtale, at der ikke findes den mindste Grund til Frygt for en Dekadence i

Fragtmarkedet, fordi Juleugen falder mat. Der er altid og overalt desværre nervøse Redere, som ved den første Vaklen i Raterne tror at glide hjælpeløst mod Afgrundens Rand; disse lider selv derunder, men de ere samtidig en Ulykke „for det store hele“, fordi de ved deres overleiede Engagements let river andre med sig og skaber en Panik, som ved rolig og koldblodig Optræden vilde være undgaaet. Vort Raad er da dette: Lad for nogle Dage Forretningerne hvile og refuser enhver lavere Fragt, der i Ly af Helligdagene søger at smutte igennem; riv ikke ned ved at fragte, men byg op ved at vente og hold ud „for better terms“. Naar saa Januar kommer med sin klare Frosthimmel mod Nord og med det modnende Korn paa Sydamerikas store Sletter, saa vil ogsaa Balancen være oprettet paany, og vore Købmænd vil faa at føle, at Sammenhold selv blandt Redere gør stærk. Opnaa vi dette, kunne vi kun ønske alle, der har Interesse af at følge denne Rubrik, en „glædelig Jul“.

Herefter vil vor Omtale af de forskellige Brancher blive kortfattet.

Østersøen ligger stadig stille hen. Libau noterer 9<sup>3</sup>/<sub>4</sub> à 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> pence til London Hull eller Leith, Rotterdam samme Rate. Til engelsk Kanalhavn søges c. 4000 quarters Dampere 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Havre. Riga og Reval staa uforandrede i Raterne til kontinentale Havne, derimod synes der at være mere Begær efter Smaadampere til Sverrig eller Danmark, og der betales f. Eks 16 Mrk. for Hvede til god dansk Havn. Bjælkelasterne fra Riga ere kun nominelle; man erholder lige saa meget Is om Bord som Træ, naar Bjælkerne skal tages op fra det kolde Vand, og Lastningen er besværlig og langvarig. Fra Danzig noteres til London 7/9 à 8/ sleepers, Danzig Grinsby 7/, Memel London giver 8/6. Imidlertid begynder man allerede at bearbejde Lasterne for næste Saison og til højere Rater gennemgaaende end paa samme Termin i Fjor. Samtidig er det glædeligt at notere, at Købmændene, trods gode Rater, ere stærkt i Markedet efter „time charters“ over 3—6, ja 12 Maaneder; dette beviser mere end en øjeblikkelig Notering; thi derved faar man løftet Forhængen en Smule for Købmændenes egen Opfattelse af det næste Aar. Kulfragterne til Østersøen viser sig stadig faste. Der er sluttet ganske fortrinlige Fragter til danske Havne, vi nævne blot 2,500 Tons Blyth Kjøbenhavn 5/6 med 400 Tons Losning, 1,400 Tons Methil Kallundborg 6/6 o. s. v.; til mindre danske Havne betales endnu højere, men vi henlede dog samtidig Rederiernes Opmærksomhed paa de mange „holidays“ paa Østkysten. Disse falder for Englands Vedkommende nærmest i Ugen mellem Jul og Nytaar og for Skotlands 1.—9. Januar; man maa altsaa være forsigtig, thi de bekendte „colliery guaranties“ og „berth terms“ kan afføde et altfor langt Ophold, saaledes at Gevinsten spises op allerede paa Ladepladsen. Forsøg at faa garanteret Ladetid „after arrival“; mange Købmænd ere netop nu i deres Forlegenhed efter Tonnage gaaede ind herpaa, og lad os saa blot blive liggende; Liggedagsgodtgørelserne ere som bekendt lettere at faa indkasserede paa Ladepladsen end i Lossehavnen; Kaptaajnen har jo sin ubestridelige Styrke i det lille Papir, der hedder Konnossementet. Ogsaa i Kulbranchen søges Baade for hele næste Saison til lønnende Rater, baade til Danmark, Tyskland (hovedsagelig Stettin), og saa naturligvis Kronstadt.

Kulfragterne til Middelhavet er vigende, hvad vi nærmere motiverede i vore sidste Artikler, men de ere dog endnu saa høje, at man kan slutte med Fortjeneste. Fra Methil til Genua betales 8/6, Methil Triest eller Venedig giver 9/6, Alexandria 8/ à 8/6, Konstantinopel 9/. Hjemfragterne giver for Erts Bona Hamburg 7/6, Glasgow 8/6, Rotterdam 8/, fra Oran betales til Firth of Forth 13/ pr. Ton Esparto. Marseille Leith betaler 8/6 Oliekager.

Sortehavet etc. Fra Odessa til Moss og Kristiania er sluttet 2,800 Tons Baad 11/6, Odessa London

10/, Odessa Rotterdam 4,200 Tons 1/15 Januar 9/, Novorossisk Rotterdam prompt 10 berth terms, Sulina Antwerpen 10/, Sulina U. K. Continent 11,000 qrs. 10/6, Hambng 11/, Donau Middelhavet/Adriaterhavet 8,500 quarters 14 Frcs. én Havn. Forøvrigt ere Befragtningerne dernede fra meget sparsomme i de sidste Dage.

Amerika holder sig omtrent uforandret fra „northern range“, og enkelte Befragtninger fra Sydamerika begynder at dukke op; det er Pionererne, der viser sig, men endnu ligger det i det skjulte hvor stor en Hær, der følger efter, om Slagmarken bliver dernede, eller om Nordamerika alligevel gaar af med Sejren. Vi notere blot New Orleans U. K. Cont. 17,000 quarters Jan. 3/. River Plate P. U. K. Cont. Januar Februar 17/6 Hvede, 18 Høfrø. Fra Charleston eller Savannah er sluttet til Liverpool Januar Lastning 36/3, Kontinentet 37/6; en anden Baad har opnaaet henholdsvis 41/6 og 42/6 fra Galveston; endelig er sluttet fra New Orleans eller Galveston U. K. Continent 15/6 nett. charter.

## Fra Island.

Korrespondance til Dansk Søfartstidende.

Seydisfjord, den 28. November 1897.

Stærke og orkanagtige Storme have i Novbr. Maaned raset her paa Island. Hidindtil har man dog ikke hørt om Skibsulykker; Dampskibene Inga, Hjalmar og Egil. der vare paa Island i Novbr. Maaned ere alle komne frem, men ere selvfølgelig meget forsinkede. Inga er gaaet til Kjøbenhavn, Hjalmar afgik for 2 Dage siden sønden om Landet til Reykjavik med henved 200 Passagerer (søndenlandske Fiskere) og i Morgen afgaar Egil herfra til Kjøbenhavn via Færøerne og Norge. I Isafjord paa Islands Vestkyst ere 18 unge, raske Fiskere gaaet under i Kampen for det daglige Brød; Ulykken indtraf i en Storm, der den 4. Novbr. overraskede 5 Fiskerbaade, der alle kæntrede og sank.

En anden sørgelig Hændelse indtraf den 18. her i Seydisfjord, idet Fyrpasseren paa Dalatangens Fyr styrtede ned fra et højt Fjæld, han havde bestøget, for at lede efter nogle bortkomne Faar. Fiskeriet har som en Følge af Vejret været uden Betydning; de faa Dage, Søen har været rolig, have givet Baadene fuld Last, hvad der jo tyder paa, at Fiskeriet igen har indfundet sig.

I Akureyri paa Nordlandet er der fanget lidt Sild i Midten af denne Maaned; der er dog ingen Udsigter til, at Silden i dette Aar kommer til at fremkalde nogen Trafik i de Fjorde, hvor den ellers plejer at vise sig som en kærkommen Gæst.

## Fra Sø og Land.

Det til Regeringen og Rigsdagen indgivne Andragende om Ændringer i Søværningsloven har vakt en vis Opsigt i Sverrig og Norge og flere Blade omtale det. Vi gengive følgende efter „Malmø-Tidningen“:

„Da denne Sag har vakt Opsigt i svenske Sømandskreise have vi spurgt en anset Fagmand om hans Mening om den. Han udtalte sig saaledes: At de danske Sømand søge at hindre Søofficererne fra at tage Tjeneste som Førere af Handelsskibe, er ganske naturligt, naar man tænker paa den Konkurrence, der herved paaføres disse sidste. Skibsførerforeningernes Andragende maa ses udelukkende fra dette Synspunkt, thi det er næppe Hensynet til Skibenes Sikkerhed, der har fremkaldt det. Et Spørgsmaal, der naturligt paa-trænger sig, er dette: Er det fordelagtigere for Rederierne

at anvende Søofficerer paa de store Oceandampere, end Koffardiførere? Hvad selve Navigeringen angaar, maa de anses for at være ligestillede; Officerernes større teoretiske Kundskaber opvejes fuldt ud af Koffardiførernes Erfaring. Hvad derimod angaar Økonomiens Varetagelse, maa Søofficeren, i det mindste til at begynde med, være Koffardiføreren underlegen. Hvad Forholdene her i Sverrig angaar, saa have vore Søofficerer samme Ret til at føre Skib som Skibsførere, og i den svenske Handelsflaade anvendtes endnu i Tredserne flere Officerer; de toge Ansættelse i Sejlskibene, for at faa den praktiske Uddannelse i Sømandsskab, som de ikke kunde opnaa ved Udkommandoerne i Marinen, og som Førere af Dampskibe vare de meget eftersøgte, da de ved deres større Dannelse, i Modsætning til hin Tids Koffardiførere, vare bedre egnede til Førere af Passagerdampere. Her i Sverrig behøve Koffardiførerne nu ikke mere at befrygte nogen Konkurrence fra Søofficerernes Side. For Øjeblikket gør kun 1 svensk Søofficer Tjeneste i Passagerskibe.“

Dødsfald. Kaptajn H. B. Hansen er afgaaet ved Døden. Han var i c. 30 Aar i „Det forenede Dampskibsselskab“s Tjeneste som Fører af „Ydun“ og senere af „Brage“. Den Afdøde var overordentlig afholdt, og Standen har i ham mistet et af sine ansete Medlemmer.

D'Hrr. P. Bornholdt & Co. tilskriver os:

Vi tro, at det for mange af D'Herrer Skibsførere, der læse Deres Blad, vilde være af Interesse at erfare, at det sædvanlig brugte Windauer Landmærke, Lodstaarnet paa Slotsbygningen, paa Grund af Alderdoms Skrøbelighed er under Nedrivning og ikke vil blive opført igen, da der til næste Aar, samtidig med at der tages fat paa de betydelige Havne- og Molearbejder, der skulle gøre Windau til en af Østersøens bedste og betydeligste Havnepladser, vil blive opført et Udkigstaarn af Jærn for Lodserne i Nærheden af Stranden og Molerne.

Til Reserveløjtnantskolen ved Søværnet i Aar er, under Forudsætning af, at de bestaa den anordnede Synsprøve og have tilfredsstillende Helbred og Legemsbygning, antaget følgende Styrmand: G. H. Bendtsen, C. M. Bidstrup, H. C. F. Corsslund, M. Christensen, C. W. Egidiusen, P. W. Eriksen, C. L. L. Harboe, H. C. Hansen, H. J. Hansen, H. M. Jørgensen, M. E. G. Korch, C. C. Krag, K. O. Mosbech, R. M. Nielsen, S. M. A. Nielsen, C. P. L. Petersen, L. R. Schjerbeck, K. J. Schønning, C. C. W. Schultz og S. Winther.

Kaptajn V. Hein har modtaget Ansættelse som teknisk Underdirektør i „Det Forenede Dampskibsselskab“; efter Forlydende paatænkes det ogsaa at ansætte en merkantil Underdirektør i Selskabet. Kaptajn Heins Stilling som Ekspert ved de kjøbenhavnske Søassurance-Selskaber er besat med Kaptajn J. W. Fenger, Fører af S/S „Ficaria“, hvilken Stilling Kaptajn Fenger fratræder efter „Ficaria“s Ankomst her til i denne Uge.

Barkskib „Anna Marie Schwalbe“ af Nordby, Fanø, ført af Kapt. J. N. Brinck, der i Efteraaret ved Udgaende fra Port Hamlin kom paa Grund og blev beskadiget i Bunden, er nu, efter Losning af Ladningen, kondemneret og solgt ved Auktion for c. 5,050 Kr.

## Ugens Havarier.

Harald, Skonnert af Holbæk, ankom 15. ds. til Hjemstedet fra Charlestown med Kul. Skibet har haft meget haardt Vejr under Vejs og har erholdt en Del oven Bords Skade. Tre Mand af Besætningen maatte søge Lægehjælp.

Kolumbus, 3/m Skonnert af Riga, er 18. ds. indslæbt til Helsingør med Tab af Bogspryd, Anker og Kæde. Skibet har udfor Helsingør været i Kollision med en ubekendt Damper, der fortsatte Rejsen.

Erna, Dmpsk. af Nexø, strandede 15. ds. udfor Falsterbo og sank paa 18 Fod Vand. Passagerer og Mandskab reddedes

i Land i Skibets Baade. Bjærgningsdamperen Helios gør Forsøg paa at bjærg Skib og Ladning.

Ebro, Dmpsk. af Sunderland, der for et Par Uger siden strandede ved Lønstrup, er bragt flot og her til Kjøbenhavn af Svitzers. Hele Ladningen er kastet over Bord. Skibet reparerer hos Burmeister.

Anna Breum, Skonnertbrig af Odense, har 15. ds. under Skagen været i Kollision med et ukendt Skib og faaet en Del Skade.

Birgitte, Skonnertbrig af Odense, har 15. ds været i Kollision med Havnemølen i Frederikshavn.

## Østbornholmske Havneforhold.

Fra Østbornholm skrives til os:

Tillad mig, Hr. Redaktør, at faa Plads i Deres Blad for en kort Omtale af Havneforholdene paa Bornholms Østkyst.

Det er flere Gange bleven paapeget her i Bladet, hvor stor Trangen var til forbedrede Havneforhold paa denne Side af Øen, men hidindtil er det ikke bleven synderligt paaagtet, selv om samtidig flere Adresser, forsynede med mange danske Skibsføreres Underskrifter, ere indsendte til Regeringen og Rigsdagen for at henlede Opmærksomheden derpaa.

Med hvert Aar, der gaar, er det imidlertid gaaet mere og mere op for de søfarende, at en tidssvarende Havn skal og bør anlægges paa Østkysten af Bornholm, hvor Skibene kunne søge ind til under de vestlige Stormvinde; thi det holder alligevel ikke Stik længere, at hverken Sejl- eller Dampskibe i disse Tider med de daarligere Fragter søge Havn for Modvind og Storm, men kun under Havaritilfælde; thi i Øjeblikket er nemlig Nexø Havn ganske fuld af Vinddrivere og Havarister, og det er et stort Held, at de hertil fra England bestemte Skibe ikke endnu ere ankomne, for saa var Stillingen helt fortvivlet. Saavel danske som tyske og svenske Skibe have maattet ty hertil. Flere af dem have forlist Ankerne under Kysten; Dampere have ikke kunnet komme ind, thi dels var der ikke Plads til dem, og dels stak de for dybt til at søge den derværende Havn. Det er nu at haabe, at der maa blive taget alvorligt fat paa Afhjælpingen af Trangen til en Havn paa denne Side af Bornholm, thi det er næsten uforvarsomt, selv for en saa lille Nation som Danmark, længere at skyde denne Sag fra sig i en ubestemmelig Fremtid, fordi man hidtil ikke har kunnet blive enige om, hvor en saadan Havn skal anlægges. Der kan nu ikke længere være nogen Tvivl om, at det bedste og billigste Sted for Anlæg af en saadan Havn for hele Østkysten er Nexø, naar Udgifterne skal indskrænkes til det mindst mulige, thi der er netop det udmærkede Sandstenslag at arbejde i. Lad Nexø Kommune og Statskassen være halvt om Udgifterne ved et saadant Anlæg, thi det er ikke mere end rimeligt, at den By, der herigennem faar et Gode, ogsaa tager noget af Byrden paa sig.

Det vakte en Del Tilfredshed blandt Sagens Venner, at Folkethingsmand Trolle i Begyndelsen af indeværende Samling rørte ved denne Havnesag, thi der er dem, som baade ønske den død og begravet, fordi de ikke kan faa den udfor deres Dør, men hvorfor skal Sømanden lide herfor. Han har maattet føle Savnet af en Havn paa denne Side af Øen alt for længe. I de sidste 14 Dage har vi haft et stormende Vejr her under Bornholm fra Vest, saa Skibene har maattet flytte sig fra den ene Ankerplads til den anden. Det er paa den Maade, at de forlise deres Anker, thi det kommer af og til i Hægt for dem og saa springer Kæden.

G.

## Stormsignaler, som anvendes af forskellige maritime Stater.

Efter *Pilot-Chart* for November.

I det Følgende skal gives en Fortegnelse over Stormsignaler, der til Hjælp for Skibsfarten vises af forskellige Stater.

Storbritannien og Irland. Den sydlige Kegle (Spidsen pegende nedad) betegner, at Storm eller stiv Kuling kan ventes fra Syd (fra Sydost, gennem Syd til Nordvest). Antages det, at Stormen, der begynder mellem Vest og Nordvest, vil trække sig til Nord eller Nordøst, hejses den nordlige Kegle.

Den nordlige Kegle (Spidsen pegende opad) betegner, at Storm eller stiv Kuling kan ventes fra Nord (fra Nordvest, gennem Nord til Sydost). Antages det, at Stormen, der begynder mellem Øst og Sydost, vil trække sig til Syd og Sydvest, hejses den sydlige Kegle.

Vises Stormsignaler om Natten, bruges 3 Lys af samme Farve, hejst i Form af en Trekant. Vender Trekantens Spids opad, har det samme Betydning som den nordlige Kegle; vender Spidsen nedad, har det samme Betydning som den sydlige Kegle.

Frankrig. Signalerne gøres ved Hjælp af en Kegle og en Cylinder, som henholdsvis ser ud som en Trekant og en Firkant.

Peger Keglen nedad, betyder det, at stiv Kuling kan ventes fra Syd (skiftende fra Sydost gennem Syd til Nordvest).

Peger Keglen opad, betyder det, at stiv Kuling kan ventes fra Nord (skiftende fra Nordvest gennem Nord til Sydost).

Cylinder hejses sammen med Keglen, naar stærke sydlige eller nordlige Storme kan ventes (med sydlige Storme over Keglen, med nordlige Storme under Keglen). Cylinderen hejses kun sammen med Keglen.

For at betegne Vejrets Tilstand til Søs bruges undertiden et Flag (Farven ligegyldig, en Vimpel og en Stander; det første betyder tvivlsomt Vejr, faldende Barometer; den anden daarligt Vejr; den tredje bedre Vejr, stigende Barometer.

Tyskland. En Kegle med Spidsen nedad betegner Storm fra Syvest. En Kegle med Spidsen opad betegner Storm fra Nordvest. To Kegler med Spidsen nedad betegner Storm fra Sydost. To Kegler med Spidserne opad betegner Storm fra Nordost. Et Flag betyder, at Vinden sandsynligvis vil dreje sig til højre (N.-Ø.-S.-V.)

To Flag betyder, at Vinden sandsynligvis vil dreje sig til venstre (N.-V.-S.-Ø.)

En Kugle betegner atmosfæriske Forstyrrelser og anbefaler Forsigtighed.

Danmark. 1 Cylinder hejst alene betyder: Storm kan ventes, uvist fra hvad Kant. En Cylinder over en Kegle med Spidsen nedad betyder, at Storm kan ventes fra Syd. En Cylinder under en Kegle med Spidsen opad betyder, at Storm kan ventes fra Nord.

Sverrig. For Tiden vises ikke noget ensartet System af Stormsignaler.

Norge. Stormsignaler vises om Dagen ved Oxø Fyrtaarn.

Kegle, Spids ned — stiv Kuling fra Syd. Kegle, Spids op — stiv Kuling fra Nord. Cylinder over Kegle, Spids ned — meget stiv Kuling fra Syd. Cylinder under Kegle, Spids op — meget stiv Kuling fra Nord.

Rusland. Signalerne gøres om Dagen ved Hjælp af en Kegle og en Cylinder i Overensstemmelse med det franske System. Om Natten bruges 3 Lanterner som ved det engelske System.

Nederlandene. Stormvarsler gives ikke, men Forskellen i Barometer-Højden mellem to Steder vises ved Hjælp af „Aero-Clinoskopet“ i de vigtigste Havne. Apparatet bestaar af en Mast og en Tværstang, hvis ene Arm er hvid, den anden rød. Paa Nokken af den hvide Arm hænger en

rød og en hvid Kugle. Tværstangen kan drejes i alle Retninger. Forskellen i atmosfærisk Tryk mellem 2 Stationer angives af Tværstangens Heldning, idet den røde Arm peger mod den nordlige Station, den hvide mod den sydlige. Er den hvide Arm oppe, er Atmosfærens Tryk højere mod Syd og omvendt. En Heldning af 7° svarer til en Barometerforskel af 1  $\frac{m}{m}$  (0,04 inch); den største Heldning kan blive 49°.

I Overensstemmelse med Reglen, at Vinden sandsynligvis vil blæse i en Retning, lodret paa Linjen mellem det høje og det lave Tryk, og kommende fra venstre, naar man ser mod det lave Tryk, og at Vindstyrken afhænger af, hvor stor den barometriske Forskel er, kan Sømanden selv danne sig en Mening om Vejret efter „Aero-Clinoskopet“s forskellige Stillinger.

Spanien. Paa den spanske Kyst bruges intet ensartet Stormsignal-System.

Portugal. Forbigaaende Skibe kunne paa Forlangende faa Underretning om Vejrets Tilstand i Biscayabugten, Gibraltarstrædet og ved Madeira paa følgende Semafor Stationer: Nossa Senhora da Luz, Indløbet til Douro, Cap Carvoeiro, Peniche Halvøen, Oitavos, Vest for Guia Fyrtaarn, Indløbet til Tagus, Cap Espichel og Sagrespynten nær Cap St. Vincent.

Signalerne gøres i Almindelighed med Flag efter det internationale Signalsystem og kun med Semafor (Afstands-signaler) naar Flagenes Farver vanskelig kunne skelnes

Italien. Stormsignaler vises kun ved de vigtigste Havne.

En sort Cylinder angiver, at der sandsynligvis vil komme en Række pludselige Storme, uvis fra hvad Kant. En sort Kegle, Spids op, betegner, at pludselig Storm kan ventes fra Nord. En sort Kegle, Spids ned, betegner, at pludselig Storm kan ventes fra Syd. En sort Kegle, Spids op, over en sort Cylinder betegner, Storm kan ventes fra Nord. En sort Kegle, Spids ned, under en sort Cylinder betegner, Storm kan ventes fra Syd.

Indien. Hindustans Vestkyst — Følgende Stormsignal-System er oprettet ved Havnene paa Vestkysten af Hindustan:

1. En sort Cylinder betyder Storm i det arabiske Hav; enten nærmer den sig Havnen, eller den krydser en af Ruterne som Skibe, der forlade Havnen, maa tage.
2. En sort Kegle, Spids ned (om Dagen), eller 3 røde Lys, anbragt i en Trekant med Spidsen ned (om Natten), betyder, at en cyclonagtig Storm rimeligvis vil berøre Havnen, begyndende med stiv Kuling fra Syd.
3. En sort Kegle, Spids op (om Dagen), eller 3 røde Lys, anbragt i en Trekant med Spidsen op (om Natten), betyder, at en cyclonagtig Storm rimeligvis vil berøre Havnen, begyndende med stiv Kuling fra Nord.
4. En sort Cylinder over en sort Kegle med Spidsen ned (om Dagen), eller 4 røde Lys anbragt i Firkant (om Natten), betyder, at en stærk Cyclon nærmer sig Havnen, at Centret vil gaa over eller meget nær Havnen, at Vinden rimeligvis vil skifte pludselig, og at Vindstyrken vil blive meget stor.

I Havnene ved den bengalske Bugt er følgende System fremherskende:

Om Dagen betegner en Kugle, om Natten 3 Lys, anbragte over og under hverandre, at uroligt Vejr nærmer sig.

Om Dagen betegner en Cylinder og om Natten 2 Lys, anbragte over og under hverandre, at en Cyclon rimeligvis nærmer sig Havnen.

Hejses det sidste Signal, maa enhver Skibsfører tage de Forholdsregler, han anser nødvendige for Skibets Sikkerhed, idet Havneautoriteterne ikke giver yderligere Oplysninger om Forholdene. Er Skibet inde i Havnen, skal det straks gaa ud, uden at afvente Signal om at gøre det.

Hongkong. Meteorologiske Signaler hejses paa Masten ved Siden af Tidssignal Kuglen paa Kowloon Point.

En Cylinder betegner en Typhon øst for Kolonien, en Kugle en Typhon vest for; en Kegle med Spidsen op, en Typhon nord for; med Spidsen ned, en Typhon syd for. Røde Signaler bruges, naar Typhonens Centrum antages at

være over 300 Kml. borte; sorte Signaler, naar Afstanden antages mindre end 300 Kml.

Om Natten betegner 2 Lanterner daarligt Vejr.

Til lokal Underretning bruges en Kanon; et Skud betegner, at en stærk Storm ventes; to Skud, at en Typhon nærmer sig; tre Skud et pludseligt Vindskifte under Typhonen.

Shanghai. Stormsignaler vises fra Zikawei Observatoriet. Ti Flag og to Standere bruges i forskellige Kombinationer. Flagene ere ikke fra det internationale System.

Japan. En rød Kugle betyder „Truende Vejr ventes“. En rød Kegle med Spidsen op betyder „Storm ventes“. Om Natten bruges en rød Lanterne i Stedet for Kuglen og 2 røde Lanterner ved Siden af hinanden i Stedet for Keglen.

Nordamerika. Stormsignalet er et rødt Flag med en sort Spund i Midten. Det betegner, at en stærk Storm kan ventes.

Standeren, der vajer sammen med Flaget, angiver Vindens Retning — den røde østlig Vind (fra Nordost til Syd), og den hvide vestlig Vind (fra Sydvest til Nord). Standeren, hejst over Flaget, betegner, at Vinden kan ventes fra den nordlige Kvadrant, under, fra den sydlige Kvadrant.

Den røde Stander (Underretnings Signalet) viser, at det stedlige Kontor har modtaget Underretning fra Hovedkontoret om en Storm over et begrændset Areal, kun farlig for Skibe, der skulle sejle til visse bestemte Steder.

Signalet tjener som Efterretning til Skibsførerne om, at de kunne faa Underretning ved Henvendelse paa Stedet.

Orkansignalet bestaar af to røde Flag med sort Spund, det ene over det andet, og bruges baade for at angive, at en tropisk Orkan ventes at komme, og tillige om de yderst hæftige og farlige Storme, som nu og da hemsøger Søerne og den nordatlantiske Kyst.

Om Natten betegner et rødt Lys østlige Vinde; og et hvidt Lys over et rødt, vestlige Vinde. Natsignaler vises ikke paa Pacific Kysten.

Mexiko. Et rødt Flag betyder, at en Storm kan ventes fra Nord.

Chile. En hvid Stander med en rød Cirkel i Midten, hejst over en sort Kugle, betyder smukt Vejr.

En sort Kugle betyder Regn.

To sorte Kugler betyder, at en Storm ventes.

En sort Kugle, hejst over en hvid Stander med rød Cirkel midt i, betyder variabelt Vejr.

---

*Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.*

---

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra New Orleans 21. Decbr., bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Reval 22. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Antwerpen, Holm, afg. fra Antwerpen 13. Dec., bestemt til Piræus. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Kbhvn. 19. Decbr., bestemt til Stettin. — Dagmar, Gade, afgik fra Messina 19. Decbr., bestemt til Malaga og Cadiz. — Douro, Brabrand, afgik fra Newcastle 15. Decbr., bestemt til Oporto. — Georgios I., Kihl, afgik fra Tunis 20. Dec., bestemt til Piræus. — I. C. Jacobsen, Bech, afg. fra Newcastle 15. Decbr., bestemt til Savona. — Kiew, Rabe, afgik fra Kbhvn. 20. Decbr., bestemt til Königsberg. — Kursk, Staal, ankom til Kbhvn. 20. Decbr., bestemt til Libau. — Leopold II, Kruse, afgik fra Kbhvn. 20. Decbr., bestemt til Hull. — Louisiana, Jensen, afgik fra New-Orleans 5. Decbr., bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Koch, afg. fra Novorossisk 16. Decbr. bestemt til Odessa. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Newport-News 6. Decbr., bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Kbhvn. 19. Decbr., bestemt til Reval. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Reval 21. Decbr., bestemt til Dunkerque — Tejo, Fenger, ankom til Danzig 17. Decbr., best. til Kbhvn. — Toms, Andersen, ankom til Antwerpen 16. Decbr., bestemt til Riga. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Rotterdam 8. Decbr., bestemt til

Newport-News. — Arkansas. Gøtsche, ankom til Newcastle 19. Decbr., bestemt til New Orleans. — Kentucky, Caroc, ankom til West-Hartlepool 20. Decbr., bestemt til New Orleans.

Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 19. Decbr., bestemt til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom til Riga 15. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Ceres, Corfitzon, ankom til London 12. Decbr., bestemt til Libau. — Charkow, Fischer, ankom til Libau 19. Decbr., bestemt til Hull. — Christian IX., Møllerup, ankom til London 19. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Bay Schmidt, afgik fra Trondhjem 17. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Frederik, Ørum, ankom til Hull 16. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Georg, Petersen, ankom til Libau 15. Decbr., bestemt til London. — Jolantha, Paasek, ankom til Libau 14. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Kasan, Thomsen, ankom til Pillau 20. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 20. Decbr. — Louise, Brabrand, ankom til Pillau 17. Decbr., bestemt til Hull. — Minsk, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 18. Decbr., bestemt til Manchester. — Morsø, Frisenette, ankom til Kbhvn. 18. Decbr., bestemt til Hamburg. — Moskov, Strubberg, ankom til Riga 18. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 18. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Sørensen, ankom til Kbhvn. 16. Decbr., bestemt til Riga. — Romny, Lind, ankom til Kbhvn. 20. Decbr., bestemt til Libau. — Thyra, Ryder, ankom til Kbhvn. 17. Decbr., bestemt til Stettin. — Valdemar, Johnsen, pass. Skagen 19. Decbr., bestemt til London. — Vendsyssel, Clauson-Kaas, afgik fra Antwerpen 19. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Vesta, Svensson, ankom til Kbhvn. 21. Decbr., bestemt til London. — Maja, Jacobæus, ankom til Kbhvn. 20. Decbr., bestemt til Danzig. — Ella, Erichsen, afgik fra Kbhvn. 20. Decbr., bestemt til Hamburg.

Ficaria, I. V. Fenger, afgik fra Newcastle 22. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, M. Kofoed, afgik fra Odense 23. Decbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 23. Decbr., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 21. Decbr., bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, H. Borries, afgik fra Newcastle 21. Decbr., bestemt til Odense. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Newcastle 21. Decbr., bestemt til Odense. — Storebælt, I. P. Bay, afgik fra Nakskov 22. Decbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 22. Decbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

**Carl, Skjold Gorm.** Gorm, Schmidt, afgik fra Riga 11. Decbr., ankom til Ghent 17. Decbr. — Frode, Wrisberg, afgik fra Amsterdam 21. Decbr., bestemt til Newcastle. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Riga 3. Decbr., ankom til Rouen 14. Decbr. — Knud, Hansen, afgik fra Boness 9. Decbr., ankom til Libau 16. Decbr. — Svend, Holst, afgik fra Rotterdam 21. Decbr., bestemt til Blyth. — Erik, Tøtte, afgik fra Methil 13. Decbr., ankom til Libau 19. Decbr. — Skjold, Schmidt, afgik fra Blyth 14. Decbr., ankom til Libau 20. Decbr. — Ragnar, Hveysel, afgik fra Rouen 17. Decbr., bestemt til Swansea. — Olaf, Jensen, afgik fra Swansea 17. Decbr., bestemt til Stettin. — Harald, Risøe, afgik fra Riga 16. Decbr., bestemt til Rouen. — Dan, Kraemer, afgik fra Blyth 9. Decbr., ankom til Libau 14. Decbr. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Riga 18. Decbr., bestemt til Dunkerque. — Volmer, Riber, afgik fra Sunderland 15. Decbr., ankom til Stettin 19. Decbr.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** A. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Ghent 21. Decbr., bestemt til Tyne. — J. Siem, F. Løffler, afgik fra Rotterdam 12. Decbr., ankom til Tyne 19. Decbr. — P. Andrejeff, L. Jensen, afgik fra Neapel 19. Decbr., bestemt til Baltimore. — Russ, Jensen, afgik fra Newcastle 20. Decbr., bestemt til Savona.

**Heimdal.** Anine, Møller, ankommet til Rouen. 15. Decbr. — Kamma, J. Risøe ankommet til Ghent. 20. Decbr.

**Urania.** Urania, Lund, ank. til Grangemouth 20. Dec. — Saturn, Hansen, ankom til Methil 18. Decbr. — Pallas, Christiansen, ankom til Kjøge 18. Decbr.

**Nordsøen.** England, Petersen, ankom til Kbhvn. 17. Decbr. — Finland, Schmidt, ankom til Libau 18. Decbr. — Rusland, Albrechtsen, ankom til Dunston 16. Decbr. — Skotland, ankom til Rochester 19. Decbr.

**Vesterhavet.** Nautik, Meinertz, ankom til Esbjerg 18. Decbr., afgik fra Esbjerg 21. Decbr., bestemt til Blyth. — Neptun, Jessen, afgik fra Korsør 17. Decbr., ankom til Kbhvn. 18. Decbr. — Nerma, Degn, ankom til Rensborg 20. Decbr. — Nordsøen, Schmidt, ankom til Warkworth 13. Decbr., afgik fra Warkworth 14. Decbr., ank. til Esbjerg 16. Decbr., afgik fra Esbjerg 18. Decbr., best. til Newcastle.

**Østersøen.** Yrsa, B. Larsen, afgik fra Kbhvn. 17. Decbr., ankom til Danzig 19. Decbr. — Rita, A. P. Skov, afgik fra Norrkøbing 15. Decbr., ankom til Memel 17. Decbr. — Patricia, C. Andersen, afgik fra Kbhvn. 13. Decbr., ankom til

Blyth 18. Decbr. — Cimbria, L. Storm-Hansen, afgik fra Newcastle 20. Decbr., bestemt til Baltimore.

**Union.** Olga, P. J. Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 16. Decbr., ankom til Reval 19. Decbr. — Anglia, Edw. E. Erichsen, afgik fra Tyne 9. Decbr., ankom til Aarhus 12. Decbr. — Frisia, N. N. Fisker, afgik fra Philippeville 10. Decbr., ankom til Marseille 12. Decbr. — Gallia, N. L. Nielsen, afgik fra Stettin 17. Decbr., ankom til Dunston 21. Decbr.

**Kjøbenhavn.** Jylland, H. Jensen, afgik fra Libau 11. Decbr., ankom til Rotterdam 17. Decbr. — Fyen, P. Hansen, afgik fra Libau 17. Decbr., bestemt til Rotterdam — Hafnia, H. E. Neergaard, afgik fra Kbhvn. 18. Decbr., ankom til Burntisland 21. Decbr. — Russia, A. Rasmussen, afgik fra West-Hartlepool 19. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Carl Hecksher, A. G. Starck, afgik fra Nicolajeff 13. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Dania, C. Troensegaard, afgik fra Leith 4. Decbr., bestemt til Baltimore. — Normannia, A. Rasmussen, afgik fra Tyne 2. Decbr., bestemt til Baltimore.

**Dannebrog.** Amalienborg, Schultz, afgik fra Kbhvn. 21. Decbr., bestemt til London — Christiansborg, Petersen, ankom til Memel 20. Decbr. — Frederiksborg, Kühl, ankom til Helsingør 20. Decbr. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Blyth 18. Decbr. — Uranienborg, Olsen, ankom til Riga 18. Decbr. — Rosenberg, Fischer, afgik fra Blyth 18. Decbr., bestemt til Stockholm. — Jomsborg, Schultz, afgik fra Newport 18. Decbr., bestemt til Marseilles. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Newcastle 20. Decbr.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Jægersborg, Andersen, ankom til Blyth 18. Decbr. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Boness 19. Decbr., bestemt til Kjøbenhavn. — Guldborg, Schmidt, ankom til Blyth 19. Decbr. — Skodsborg, Jensen, ankom til Helsingør 16. Decbr. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Lübeck 18. Decbr., bestemt til Blyth.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, ankom til Boness 19. Decbr. — Agnete, Jensen, afgik fra Kbhvn. 19. Decbr., bestemt til Burntisland. — Hermia, Sørensen, afgik fra Boness 16. Decbr., bestemt til Libau. — Alice, Kraemer, afgik fra Grimsby 16. Decbr., ankom til Korsør 20. Decbr. — Sjølland, Sonnichsen, afgik fra Newcastle 18. Decbr., bestemt til Libau. — Bornholm, Petersen, ankom til Kiel 17. Decbr., afgik fra Kiel 21. Decbr., bestemt til Grangemouth. — Ajax, Brorsen, ankom til Helsingør 18. Decbr. — Gøteborg, Madsen, ankom til Libau 17. Decbr. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Vejle 18. Decbr., ankom til Libau 21. Decbr. — Nauta, Steen, afgik fra Landskrona 18. Decbr., bestemt til Libau. — Rønne, Hintze, ankom til Malmø 20. Decbr. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Marstrand 18. Decbr., bestemt til Wolgast.

**Danmark.** Rolf, C. Madsen, ankom til Kbhvn. 20. Decbr. — Thorvaldsen, P. Skjødt, afgik fra Kbhvn. 21. Decbr., bestemt til Methil. — Absalon, Predbjørn, ankom til Blyth 17. Decbr. — Ansgar, Larsen, afgik fra Rouen 20. Decbr., bestemt til Grangemouth. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Libau 18. Decbr. — Hamlet, Sommer, ankom til Rotterdam 16. Decbr. — Helge, Matthiessen, ankom til Blyth 13. Decbr.

**Thingvalla.** Norge, Knudsen, afgik fra Kjøbenhavn 21. Decbr., bestemt til Svinemünde. — Hekla, Laub, afgik fra Kristiania 21. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Island, Skjødt, afgik fra Christiansand 3. Decbr., ankom til New-York 18. Decbr. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Christiansand 16. Decbr., bestemt til New-York.

## Sejlskibe.

**Fans. Nordby.** Anna & Emmy, Svarrer, ankom til Gibraltar 8. Decbr. fra Liverpool. — Rosa, Brinck, ankom til Rio Grande 14. Decbr. fra Cardiff. — Thor, Duysen, ankom til Greenock 13. Decbr. fra Ny Caledonien. — Maracaibo, Svarrer, sejlet fra Hamburg 15. Decbr. til Maracaibo, gik til Søs 16. Decbr. — Mary Jose, Ankersen, ankom til Port Elisabeth 16. Decbr. fra Hernøsand. — Gladstone, Christiansen, ankom 9. Decbr. til Delagoa Bay fra Port Elisabeth.

**Fans. Senderho.** Venner, Aarre, ankom 11. Decbr. til Buenos Ayres fra Cardiff, beordret til Rosario. — Eliza, Thomsen, ankom 13. Decbr. til Esbjerg fra Halmstad.

**Svendborg.** Concordia, Henriksen, ankom til Dysart 13. Decbr. — Vega, Rasmussen, ankom til Kbhvn 14. Decbr. — Flora, Nielsen, ankom til Lohals 14. Decbr. — Grethe, Brandt, ankom til Horsens 14. Decbr. — Christine, Rasmussen, ankom til Flensborg 14. Decbr. — Svend, Andersen, ankom til Dysart 14. Decbr. — Rasmus, Jensen, ankom til Nyborg 15. Decbr. — G. R. Berg, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 18. Decbr. — Insulaneren, Nakskov, ankom til Nakskov 16. Decbr. — Sophie, Petersen, ankom til Marseilles 17. Decbr. — Athene, Frederiksen, ankom til Kingslynn 15. Decbr. — Hansine, Hansen, ankom til Sunderland

15. Decbr. — Phønix, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 16. Decbr. — Brochenhuus Schack, Rasmussen, ankom til Plymouth 17. Decbr. — Ludvig, Larsen, ankom til Havre 19. Decbr. — Lilly, Rasmussen, ankom til South Alloa 20. Decbr. — Emmanuel ankom til Øreby 20 Decbr.

**Renne.** Kirstine, Petersen, ankom til Boness 13. Decbr. — Laurentine Emilie, Johnsen, ankom til Præstø 14. Decbr. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til København 17. Decbr.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich 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.

**Jyllands V.-Kyst. Ringebjerger og Kjærgaarde.** Den 15de December 1897 ere Fyrene ved *Ringebjerger* og *Kjærgaarde* Baaker slukkede for iaar.

**Limfjordens V.-lige Del. Lemvig.** Ved Yderenden af *Vinkel-Hage*, i Indløbet til *Lemvig*, er i 7 Fod Vand udsat en Ris-prik med rød Stage og Kost. 56° 33' 55" N. Br. 8° 18' 12" Ø. Lgd.

**Limfjordens Ø.-lige Del. Nibe.** Ø. for *Dragbanke*, ved Indløbet til *Nibe*, er i 9 Fod Vand udsat en Prik med rød og hvid stribet Stage med 1 Kost over 1 Halmvisk. 57° 1' 28" N. Br. 9° 39' 30" Ø. Lgd.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverig.** Fyret paa *Trelleborg* Ø.-lige Molehoved viser hvidt Lys fra S. 42° Ø. til S. 47° V.

**Südra Qvarnen.** Stangmærket paa *Riddarskäir* ved *Singö Sund*, 2 Kml. SV. for *Svartklubben*, er omblæst.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverig. Göteborg.** Det ydre Fyr ved *Carnegieska Bruken* i *Göteborg* er nu forandret til et Lynfyr, der hver 5 Sekunder viser Et-Lyn.

**Bohuslän.** Paa *Rösö* er oprettet en Lods-Station. Lodserne lodse til *Heddängen*. *Rösö* ligger paa 58° 52' N. Br. 11° 9' Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland.** Ved *Slesvigs V.-Kyst* er Vinterafmærkningen foretagen.

**Rothe Sand—Wangeroog.** Ved Telegraf-Kablet mellem *Rothe Sand* Fyrtaarn og *Wangeroog* ere de midlertidige Tønder nu ombyttede med permanente. Mellem Spidstønderne C og D ligge to, mærkede  $\frac{T}{A}$  og  $\frac{T}{B}$ , og tæt ved *Rothe Sand* Fyrtaarn to, mærkede  $\frac{T}{1}$  og  $\frac{T}{3}$ .

I *Weser* er Vinterafmærkningen foretagen. Mellem *Nordenham* og *Brake* ligge Baaketønden *Grossensiel*, 6 røde Stumpstønder og 8 sorte Spidstønder. Mellem *Brake* og *Vegesack* ligger Baaketønden ved *Hunte Munding*, 7 røde Stumpstønder og 8 sorte Spidstønder.

Naar Isgang indtræder, ombyttes Baaketønden ved *Rothe Sand* S.-Spids med en mindre Baaketønde. Lystønden ovenfor *Geeste Munding* ombyttes med en Spirtønde G., og mellem *Vegesack* og *Bremen* inddrages Tønderne, undtagen den sorte Baaketønde ved *Lesum Munding* og den røde Tønde ved det nedre Indløb til *Bürener Weser*.

**Weser.** Ved *Hoheweg* ligger et Vrag sunket tæt ved Tøndelinien. Det er afmærket med en grøn Vager med Cylinder.

**Holland. Schelde. Walsoorden og Groenendijk.** *Walsoorden* faste Fyr, 250 Alen inden for Molehovedet, viser nu hvidt Lys fra N. 78° Ø. gennem Ø. til S. 40° Ø. og fra S. 34½° Ø. gennem S. til S. 8° V., rødt Lys fra S. 40° Ø. til S. 34½° Ø. 51° 23' 37" N. Br. 4° 1' 57" Ø. Lgd.

Holdt overet med *Magere Merrie* Fyr i S. 51° Ø. leder det forbi Stumpstønde Nr. 21.

*Walsoorden* faste Fyr, 120 Alen inden for Molehovedet, viser nu hvidt Lys fra N. 30° V. gennem N. og Ø. til S. 67° Ø. og fra S. 46° Ø. op ad Floden, grønt Lys fra S. 67° Ø. til S. 46° Ø., c. 100 Alen fri af Stumpstønde Nr. 21. 51° 23' 38" N. Br. 4° 2' 0" Ø. Lgd.

*Groenendijk (Hontenisse)* faste Fyr viser nu rødt Lys fra S.-Kysten til c. 250 Alen fri af Ydermolens Hoved, hvidt Lys til tæt ved Stumpstønde Nr. 20, grønt Lys til tæt ved Stumpstønde Nr. 22, hvidt Lys op ad Floden. 51° 22' 24" N. Br. 4° 2' 36" Ø. Lgd.

Holdt overet med *Groenendijk* høje Fyr i N. 84° Ø. leder det langs *Konijnenschor* indtil *Nauw van Bat*.

**Frankrig. Dunkerque.** Vandstands-Signalerne ved *Dunkerque* gives fra 1ste Januar 1898 bestandig for hver ¼ Meter. Om Dagen fra Masten paa V.-Molen paa sædvanlig Maade med Balloner, Standere og Flag.

Om Natten ved Vandstands-Fyret paa samme Mole. Hvert rødt Blink betyder 1 Meter og hvert grønt Blink endvidere ¼ Meter. Naar Vandet stiger, vises kun een Formørkelse mellem disse Signaler, men naar Vandet falder, vises to Formørkelser mellem Signalerne.

### Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Paa *Dieppe* Ø.-Mole er tændt to hvide, faste Fyr lodret for hinanden. Flammens Højde: 34 og 29 Fod. Synsvidden: 6½ Kml.

Det øverste Fyr brænder hele Natten, det underste brænder kun, naar Vandstanden er mindst 2 Meter over Nulpunktet.

Det midlertidige Fyr er slukket.

**England. Southampton Water.** *Itchen* Fyrskib, som laa S. for Yderenden af Forlængelsen ved *Empress-Dock*, og de to røde Spidstønder *Itchen Spit* SØ. og *Itchen Spit* NV. ere inddragne.

Et rødt Fyr og et hvidt Fyr ere midlertidig tændte paa SV.-Hjørnet af Forlængelsen S. for *Empress-Dock*. 50° 53' 0" N. Br. 1° 23' 35" V. Lgd.

**Bristol Channel. Lundy Island.**

1. *Lundy North* Fyr er et hvidt Blinkfyr, der hver 20 Sekunder viser To-Blink; Blink ¾ S., Mørke 2 S., Blink ¾ S., Mørke 16¾ S. Flammens Højde: 160 Fod. Synsvidden: 19 Kml. Fyret lyser fra S. 10° V. gennem V., N. og Ø. til S. 74° Ø. Fyrtaarnet er hvidt, rundt, 54 Fod højt, og ligger ½ Kbl SSØ. fra Øens N.-Pynt. 51° 12' 0" N. Br. 4° 40' 30" V. Lgd.

Sirenen ved Fyrtaarnet giver hver 2 Minutter fire Stød, dyb Tone 2 S., Pause 2 S., høj Tone 2 S., Pause 2 S., dyb Tone 2 S., Pause 2 S., høj Tone 2 S., Pause 1 M. 46 S.

2. *Lundy South* Fyr er et hvidt Blinkfyr, der hver 1 Minut viser Et-Blink. Flammens Højde: 170 Fod. Synsvidden: 20 Kml. Fyret lyser fra N. 8° V. gennem N., Ø. og S. til S. 73° V. Fyrtaarnet er hvidt, rundt, 50 Fod højt og ligger paa Toppen af den lille Halv ved Øens SØ-Ende. 51° 9' 40" N. Br. 4° 39' 15" V. Lgd.

Taagesignal gives ved Fyrtaarnet med Et-Knald hver 10 Minutter.

Fyret paa Øens højeste Punkt er slukket, men Fyrtaarnet forbliver staaende, og Taagesignalet med Raket derfra gives ikke mere.

### Nordlige Atlanterhav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Block Island Sound. Point Judith SV.** Vraget af Skonnerten „*E. M. Mc Laughlin*“ er afmærket med en rød og sort vandret stribet Lystønde. Den ligger i 14 Fv. Vand tæt N. for Vraget, fra *Point Judith* Fyr i S. 56° V. og fra *Green Hill Point* i S. 28° Ø.

**New York. Long Island Sound. Stratford Shoal.** Ved *Stratford Point* Fyr gives Taagesignal nu med Klokke, hvorpaa hver ¼ Minut slaes Tre-Slag med Maskinkraft.

**New York. Fire Island Fyrskib SV.** Et Vrag ligger sunket i 18 Fv. Vand, fra *Fire Island* Fyr i S. 11° V. 17 Kml. og fra *Fire Island* Fyrskib i S. 34° V. Et Spir er over Vandet.

**North Carolina. Frying Pan Shoal Fyrskib SV.** Norsk Bark *Vasa* ligger sunken i 15 Fv. Vand, fra *Frying Pan Shoal* Fyrskib i S. 52° V., 32 Kml. Rejsningerne ere over Vandet. 33° 14' N. Br. 78° 19' V. Lgd.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italiens V.-Kyst.** Paa Øen *Formica Maggiore di Grosseto* er opført et rundt, 38 Fod højt Fyrtaarn, hvorfra skal vises et Fyr. 42° 34' 30" N. Br. 10° 53' 0" Ø. Lgd.

Nærmere Meddelelse senere.

**Grækenland.** Paa Toppen af *Prassouda*, mellem *Koumi* og *Skyros*, er tændt et hvidt Blinkfyr, der hver 5 Sekunder viser Et-Blink. Flammens Højde: 136 Fod. Synsvidden: 18 Kml. Fyret vises fra et rundt, c. 65 Fod højt Taarn. Fyret lyser Horizonten rundt. 38° 39' 32" N. Br. 24° 15' 16" Ø. Lgd.

Saavel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid. Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,  
Nordby, Fanø.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk.....	105 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	105	105 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Thingvalla.....	3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4
Danmark.....	92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	92	92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Norden.....		117 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	118
Kjøbenhavn.....	98	97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	98
Carl.....	61 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	61	61 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog.....	108	107 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	108
Skjold.....		76	76 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Helsingørs Dampsk.....	42 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	42 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	43
Østersøen.....	74 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	73 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	74
Nordsøen.....		81 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	85
Torm.....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		87	92
Dansk-russisk Dampsk.....		98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	107
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk.....	103	103 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	104
5% — — — — —		101	103
5% Thingvalla 1880.....		—	—
5% — — 1894.....		—	—
5% Norden.....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats.....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uopsig. Stats.....		100 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....		94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf.....		93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6 Ser.....		96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	97
4% — — — 6 —.....	97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3 —.....		95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	96
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		151 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	151 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Privatbank.....		126	126 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank.....		129	130
Handelsbank.....		127 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	128
Burm. & Wain.....	88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	88 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	89
Helsingørs Jernsk.....		101 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	102 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Sukkerfabr.....	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Bryggeri Aktier.....	112 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	112	112 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>

**Vekselkurser.**

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	89.10	88.90
London.....	18.14	18.11
Paris.....	72.00	—
Amsterdam.....	150.20	—

**Notering paa Berlins Børs d. 21. Decbr. 1897.**

Russiske Noter.....	216.40
4% Russiske Consols.....	—
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % — Boden Kredit.....	105 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
6% Mexikanske.....	97.10
5% Rumænske Stats.....	101.00
4% — — 1890.....	92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 40,000, „Thingvalla“ 2,000, „Danmark“ 8,000, „Carl“ 24,000, „Skjold“ 4,000, „Norden“ 2,000, „København“ 72,000, „Dannebrog“ 4,000.

**Møller & Rée,**

Bankforretning, Ved Stranden.

## Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.  
Produktets naturlige Holdbarhed gør det særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.  
Depôt: Toldbodgade 14.

**En brugt Damper**

til Fragtfart ønskes til Købs, af Ladæevne ca. 700 Tons d. w., Alder højst 6 Aar, Dybgaaende ca. 12 Fod. Den maa være vel vedligeholdt og fuldt udrustet til at gaa til Søs. Billet mrk. „D. 4478“ modtager Aug. J. Wolff & Co. Annonce Bureau, Kjøbenhavn K.

**HAVANNA-CIGARER.**

Vilh. Sunnerf

\*\* \* \* \* \*

11  
BREDGADE 11.

**Café van Zandt,**

St. Annæ Plads 6,  
Hjørnet af Strandstræde,  
Kjøbenhavn,  
anbefaler sin Restaurant fran-  
çais med alle Aarets  
Specialiteter.  
**H. J. Pedersen.**

**Skræderetablissement,**  
— 9, Rosenborggade 9, —  
anbefaler Uniformer for Sejlskibs-  
og Dampskibs-Marinen.  
P. JENSEN, Skrædermester.

**O. Larsen,**  
Kunstfyrværker & Illuminater,  
Istedgade 72.  
Kjøbenhavn V,  
anbefaler sig med Skibs-Signal,  
Lys, Raketter og Kanonslag,  
Festfyrværkerier og  
Illuminationer.

**Dr. med. Goldschmidt,**  
Klinik for  
Hud- og Kønssygdomme.  
Hovedvagtsgade 8, 1. Sal.  
Kl. 12—1 og 7—8.

**Metalspejlapparater,  
Havnesyr & Lanterner.**  
Fabrik:  
Læderstræde Nr. 9,  
Kjøbenhavn.  
Telefon Nr. 3681.  
**G. W. Frydenlund & Søn.**

**E. Husted & Co.**  
Merchants & Ship Brokers  
Newcastle on Tyne.  
Telegrams: H U S T E D.

**DENTIN** er en Tand-  
plombe;  
nogle faa  
Draaber i  
den hule  
Tand hin-  
drer Luftens Adgang og stiller  
derved de heftigste  
**Tandsmærter.**  
9, Kronprinsensgades nye  
Materialhandel.  
**CHR. V. MENDE,** cand. pharm.

**Einhorn-Apotheket**  
Hamburg (St. Pauli.)  
Langereihe 83.  
**Dansk Betjening.**  
Lægehjælp (ogsaa Specialister)  
anvises.

Sølvmedaille Stockholm 1897.



for gode Kompasser.

# Agentur

for udenlandske  
Søassurance-  
Selskaber.

Søforsikringselskabet

**ØRESUND,**

MALMØ,

tegner Forsikringer ved  
**BERGH & OWEN,**  
Kjøbenhavn K.,  
Holmens Kanal 20.  
Telefon 97.  
Telegram-Adr. „Tonny“.

**WM. R. SCHOU.**

31. HAVNEGADE.

KJØBENHAVN K.

Telegramsadresse: Rigstelefon:  
Willschou. Nr. 3876.

GENERALAGENT for  
„**POMERANIA**“,  
See- und Fluss-Versicherungs-  
Gesellschaft i Stettin.

## Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans-  
Förening.

Anti-magnetiske  
Ankergangs

Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chromometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og  
Barometere.

Regulering og Repara-  
tion af Søuhre

udføres samvittighedsfuldt.

**Palle Sørensen,**  
6, Sølvtorvet 6.

## Lange & Møllers

Bødkerværksted

i

Kjøbenhavns Frihavn

anbefaler sig med alt i  
Udearbejde samt alt færdigt  
Bødkerarbejde for Export  
Alt Arbejde udføres af solide  
og øvede Folk.

## LANDMANDSBANKEN

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

## Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik,  
Staal-, Jern- & Broncestøberi.

Dampskibe af hvilkensomhelst Størrelse.

Stationære Dampmaskiner.

Pumper & Muddermaskiner.

Doktagninger og Reparationer af Skibe.

Maskin- og Kedelreparationer.

Patenteret Hydro Pneumatiske Aske Ejector  
for Skibe.

Howaldts Metalpakning.

Støbemaal efter indsendte Tegninger eller Modeller,  
saasom: Skibsstævne, Skibsskruer, Ankere etc.

Repræsentant for Danmark

Ingeniør **CARL HOLTERMANN,**  
Østerbrogade 22, Kjøbenhavn Ø.

## HOLGER J. NIELSEN.

Lager af Værktøj, Metal & Isenkram for Metal-  
og Jærindustrien.

STUDIESTRÆDE 14.

Telefon 2597.

## Tug and Salvage Company Neptun at Cronstadt.

Post and telegraph:

Neptun—Cronstadt,

recommends its modern salvage steamers for the Gulf of  
Finland & Bothnia. Electric lights, largest pumping Capacity.

**Winterstations at Reval and Baltishport**

special telegraphic address:

Behr—Reval.

## Hud- og Kønssygdomme.

Læge Gantzel. Vesterbrogade 32. Ejendommen Figaro.

## DANCHELLS FABRIKER. LINOLEUM. VOXDUG.



Anker-Mærke

Enedsalg i Danmark for  
**DEL MENHORSTER  
LINOLEUMFABRIK.**

Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:  
Pilestræde 13 Matthæusg. 5.  
Telefon 545. Telefon 2680.  
Kjøbenhavn.

## CYPRESS OG GREENHEART.

Disse fortrinlige Træsorter  
anbefales danske Havneauthori-  
teter til Forsøg.

Bedste Vidnesbyrd foreligge.

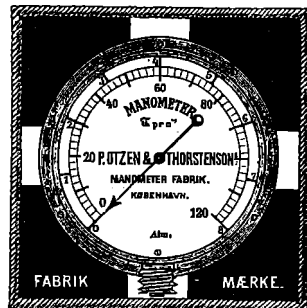
Lager hos

Emil Hammelev, St. Kongensg. 61.

\* Telefon 3338. \*

## P. Otzen & Thorstenson.

Manometre, Vacuummetre, Tællemaskiner.  
Reparationer udføres.  
Solvmedaille Stockholm 1897.



Solvmedaille Stockholm 1897.  
Eneforhandler af Vulcaniseret Fiber  
til Pumpeklapper etc.  
Lager af Materiel og elektriske Artikler.  
Gothersgade 24.

## P. A. Freilev,

Ølaffnapningsanstalt,

St. Kongensgade 101, Kjøbenhavn K,  
prisbelønnet Nakskov, Slagelse  
og senest Malmø 1896  
for god Aftapning,  
anbefaler Gl. Carlsberg Lagerøl, Pils-  
nerøl, Porter samt alle øvrige Øl-  
sorter. — Telefon 279.

## Læge H. C. Lund,

Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg.  
gennem Porten. Tr. 10-11, 7-8  
Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

### ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvarter, foruden Postpengene. Enkelte Numre  
20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil  
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.  
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Steder.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**

I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

### AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitline à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — 20 —

Moderation for

5 Gange	10 Gange	25 Gange
20 %	30 %	50 %
1/2 Side eller derover . . . .	10 %	20 %
Mindre end 1/2 Side . . . . .		40 %



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 52.

Kjøbenhavn, torsdag den 30. Decbr. 1897.

4. Aarg.

**INDHOLD:** 1897. — Andragendet om Ændringer i Søneringsloven. — Spørgsmaal og Svar. — Fragtmarkedet. — Sø- og Handelsrettsdom. — Fra Sø og Land. — Uforsvarlig Sikring af Ballast. — Majsledninger fra River Plate. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier  
anbefales fra Lager.  
John Forbæchs Eftf.,  
St. Annæ Plads 19 & 21.

Aut. Forhyringsagenter,  
Kjøbenhavn.  
F. Iepson, Nyhavn 23.  
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.  
A. C. Grell, Toldbodg. 16.

AKTIESELSKABET  
**DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI**  
BANGKOK—KØBENHAVN  
have altid paa Lager i Frihavnen  
— **TEAKTRÆ** —  
i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut  
1<sup>ma</sup> Kvalitet.  
Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.  
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.  
**TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.**

Som Repræsentant for forskellige 1ste Classes Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe, Varer** og **Frugt** til billige faste Præmier. **Subagenter** antages i forskellige Provinsbyer.

**Alfred Christensen,**  
Assurance-Afdeling,  
Amaliegade 24.

## Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **18 Fod** (dansk Maal.)

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt **Ledefyr**, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Af Skibe, som passere Hals for indgaaende, og som have et Dybgaaende af over 12 Fod (engelsk Maal) opkræves der en Afgift af fra 20 til 30 Øre pr. Ton, men det bemærkes, at **Skibe**, som losse i Aalborg og som have betalt den nævnte Afgift, ere fritagne for at betale Havnepengene, som udgør 20 Øre pr. Ton (nemlig 10 Øre saavel for indgaaende som for udgaaende.)

Aalborg, den 12. Novbr. 1897.

Udvalget for Havnevæsenet.

## J. H. Fechtenburg & Co.,

St. Thomas,

anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering henhørende.

## Den anerkendte Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nisson.**

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Forlang altid

## Otto Mønsted's Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

**Holdbar**

**Fortrinlig Kvalitet**

**Smørfarvet**

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabriken

**SOUTHALL**

near LONDON.

Overretssagfører **J. WESTENGAARD,**

Vestervoldgade 2, Kjøbenhavn V. Telefon 3424.

## Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS.

CARDIFF.

**Norsk MARGARINE**

fra **Aug. Pellerin fils & Co.** i Christiania  
faas hos D'Herrer Handlende og fra Agenturet

**Ladegaardsvej 13.**

# HAMBURG

**PRIMA BUNKER-KUL.**

**BD BLUMENFELD.**

**HAMBURG.**

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads:      Telephon:  
**FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.**

**W. B. Dick & Co. L<sup>d</sup>.**

eneste Fabrikanten af  
**Dicks** bekendte **Maskin-** og **Cylinder-Olier**  
 samt

**Patentfarver for Skibsbunde.**

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

**Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:**

Alte Gröningerstrasse 12 1.

Telegr.-Adr.: Dicotto.   Telefon: 8999.

Agent for Danmark:

**ANDREAS HANSEN, Kjøbenhavn. Nørrebrogade 18 A, 2. N.**

**EMIL G. v. HÖVELING. HAMBURG.**

(TELEGR. -ADR.: COMPOST.)

**PATENTFARVE**

for Skibsbunde og Jærnkonstruktioner imod Rust og imod Bevoksning. Leve-  
 rander til mange af de største Damp- og Sejlskibsrederier, Ene-Leverander  
 til den kejserlige tyske Marine.

NB. For Træskibsbunde særlig virksom Patentfarve imod Bevoksning og  
 imod Orm, strygefærdig til umiddelbar Brug.

Agenter og Lagre i: Bergen, Bremerhavn, Elsfæth, Flensborg, Stettin, Rotter-  
 dam, Antwerpen, Dinkirchen, Genua etc.

Agent for Kjøbenhavn, Helsingør og Helsingborg:

Kapt. CARL HAVEMANN, Kjøbenhavn, Amaliegade 31.

i England under Firma British Antiføding Composition and Paint  
 Company Ld. 32 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik i Barking ved London.

Agenter og Lagre i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull,  
 Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama,  
 Hiogo, Hongkong, Shanghai, Calcutta, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sydney,  
 Mauritius etc.

**KNÖHR & BURCHARD Nfl.**

Telegram-Adr.:  
 KNÖHRHARD.

**HAMBURG.**

Telephon  
 287.

**DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.**

**KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.**

**SPECIEL AFDELING**

FOR

**ASSURANCE & HAVARISAGER.**

**RÖNSTRÖM & MALMQUIST**

Skibsmæglere.

Speditører & Befragtningsagenter.

Malmö.

Telegrafadresse:  
 Rönström, Malmö.

**EM. Z. SVITZER'S**

**SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.**

Founded 1833.

Telegraphic address "SVITZER".

Agents for  
 Great Britain.

O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,  
 Newcastle o/Tyne.  
 telegraphic address: "Jürgenson".

R. W. SHEPARD & Co.  
 London E. C. 70 Cornhill.  
 telegraphic address: "Hobdell".

The company maintains stations at the following  
 ports, where a salvage boat will be stationed, always  
 ready to leave at short notice.

<b>COPENHAGEN</b> . . . . .	"SVITZER".
<b>KASTRUP</b> . . . . .	"HØYER".
<b>ELSINØRE</b> . . . . .	"SWITZERGOTTLIEB".
<b>KORSØR</b> . . . . .	"JÜRGENSEN".
<b>ALBUEN (LAALAND)</b> . . . . .	"GUNNERSEN".
<b>FREDERIKSHAVN</b> . . . . .	"SVITZERLUND".
<b>GOTHENBURG (SWEDEN)</b> . . . . .	"ELFVERSSON".
<b>GREIFSWALD (GERMANY)</b> . . . . .	"SPRUTH".

The company's boat "Em. Z. Svitzer" — in conjunc-  
 tion with the boats belonging to the Northern Salvage  
 Company of Hamburg, vis s/s "Berthilde", s/s "Bergor  
 Wilhelm" and s/s "Neva" — operates in the Mediter-  
 ranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea &  
 Red-sea).

**NEXØ TØRDOK,**

**Bornholm,**

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde.

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

**Staalskibsbyggeri.**

Aktieselskabet

Bornholms Maskinfabriks Skibsbyggeri i Rønne

paatager sig Bygning af Sejlskibe i alle Størrelser til  
 „Veritas“ højeste Klasse.

● Større Skibe bygges billigere af Staal ●  
 end af Egetræ.

Telegramadresse:

Telefon 297.   Seifert, Regnegade.   Telefon 297.

**C. L. Seifert,**

**St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.**

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

**elegante Uniformshuer.**

**Direkte Import**  
 en gros af **amerikanske Træsorter.**

Nød, Whitewood samt Eg ogsaa i spejlskaaren Vare,  
 Mahogni i alle Dimensioner anbefales Forbrugere. Varerne  
 ere prima og damptrerede og Priserne de billigste.

Telefon 3338.

**EMIL HAMMELEV, Store Kongensgade 81, Bagb.**

**Holm & Collerup,**

**Skibssmedie og Maskinfabrikker.**

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

**Jærnskibs- og Maskinreparationer**

udføres solidt, hurtigt og billigt.

# 1897.

Det Øjeblik, da det gamle Aar afløses af et nyt, er ikke det rette til indgaaende at skildre de Vilkaar, under hvilke Skibsfarten har arbejdet i det forløbne Aar, eller de Resultater, der ere naaede; dette kan først gøres paa et senere Stadium, naar Detaillerne i Aarets Virksomhed paa Skibsfartens forskellige Omraader foreligge. Men det er naturligt ved Aarsskiftet med nogle Ord at mindes det gamle Aar og de mere fremtrædende Begivenheder i dette; ligesom vi andetsteds i Bladet gøre dette for Fragtmarkedets Vedkommende, skulle vi her fremdrage nogle af de Begivenheder, der for Skibsfartens Vedkommende særlig karakterisere 1897.

Det, der bør nævnes først i en saadan Oversigt, er den Udvikling af Sømandsstandens Organisationer, der har fundet Sted i det gamle Aar. Vi minde om, at der paa et Møde i Odense d. 2. Marts oprettedes en Rederi-Forening for mindre Sejlskibe, der indtraadte som en Afdeling af „Dansk Sejlskibsrederi-Forening,“ og som i Aarets Løb har haft stadig og stærk Tilgang. Uden Tvivl vil denne ny Sammenslutning faa stor Betydning for de mindre Skibsredere, og de Fordele, den allerede har bragt dem, turde være saa indlysende, at Afdelingen maa kunne haabe i det ny Aar at samle den største Del af denne talrige Klasse af vor Sømandsstand om sig, saaledes at den med forøget Kraft kan fortsætte Arbejdet for Reformen, der kan komme den til Gode og ophjælpe den. — I Februar Maaned vedtoges paa „Den almindelige danske Skibsfører-Forenings“ Generalforsamling en Lovændring, der gav de Styrmande, der opfyldte Sønæringslovens Krav til at faa Bevis som Skibsfører, Adgang til Foreningen, og som derved banede Vejen for et nøjere Samarbejde mellem Skibsførere og Styrmande for fælles Interesser. — I samme Maaned stiftedes her i Byen „Dansk Navigator-Forening“, væsentlig med det Formaal at danne en Organisation for Styrmande; den har i den korte Tid, den har bestaaet, haft god Tilgang, og det synes, at den vil afhjælpe den Mangel af en Organisation for Styrmandene, der hidtil var til Stede. — Endelig oprettedes d. 9. Juni „Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart“, i hvilken syv af Landets betydeligste Søfarts-Foreninger ere repræsenterede; dens Arbejde i den korte Tid, den har bestaaet, foreligger endnu kun i ringe Grad for Offentligheden. saa der er ikke Anledning til her at omtale det; men dens Program peger paa Opgaver og paa et Arbejde, der er af saa fremtrædende Interesse, at der er god Grund til at antage, at denne Institution vil faa stor Betydning for de Foreninger, der have sluttet sig til

den, og derigennem for Skibsfarten og Sømandsstanden.

Den 1. Juli traadte de ny Søvejsregler i Kraft, modtagne med blandede Følelser af de, der skulle anvende dem i Praksis. Om de nu have svaret til deres Forventninger, der ansaa dem for at betegne et Fremskridt, eller om de have bragt de Skuffelser, man fra anden Side ventede af dem — derom er det endnu meget for tidligt at dømme.

I de tre første Dage af Juli afholdtes det 4de nordiske Søfartsmøde i Stockholm. Det behandlede en Mængde — vistnok for mange — Æmner, og det vedtog en Del Resolutioner, om hvis praktiske Betydning det endnu er umuligt at sige noget. Mon ikke Mødets Forhandlinger bekræftede, hvad vi udtalte før dets Afholdelse: at Søfartsmøderne bør koncentrere deres Arbejde paa enkelte Opgaver, der ere af fremtrædende og af fælles Interesse for de nordiske Rigers Skibsfart.

Den 10. Juli afholdt Dansk Sejlskibsrederi-Forening sin aarlige Generalforsamling i Marstal. Bestyrelsens Beretning for det forløbne Aar viste, at Foreningen har stillet sig Opgaver, hvis Gennemførelse er af overordentlig Betydning for den største Del af vor Sømandsstand, og at det er lykkedes den at føre flere Sager, der har stor Interesse for Sejlskibsrederierne, frem til et Resultat. Den meget store Tilgang, Foreningen har haft i 1897, maa opmuntre dens Medlemmer til nu ved Aarsskiftet at agitere for ny Tilgang, saaledes at Foreningen med endnu større Kraft kan arbejde for de Opgaver, den under saa stor Tilslutning har stillet sig, og som den vel skal vide at gennemføre, naar den finder al den Støtte, den har Krav paa.

Den 6. August stadfæstedes i England en Parlementsakt, hvorefter fremmede Skibe kunne tilbageholdes i britisk Havn, naar de befindes at være utilstrækkelig bemandede.

For Fuldstændigheds Skyld minde vi endelig om den sidste Tids Bevægelse i Skibsfører- og Styrmandsstanden for at faa Sønæringsloven ændret; de herhen hørende Begivenheder ligge os saa nær, at vi ikke behøve at omtale dem nærmere.

Vi slutte denne ganske kortfattede Oversigt med at bringe Bladets Læsere vor Tak for den Tilslutning, der i 1897 i højere Grad end i noget andet Aar er blevet „Dansk Søfartstidende“ til Del, saaledes at vi tør vente, at denne Tilslutning vil give vort Arbejde forøget Kraft og Vægt i det nye Aar. Gid dette maa bringe Lykke og Fremgang for den danske Skibsfart og dens Udøvere!

## Andragendet om Ændringer i Sønæringsloven.

Af Kaptajn Jakob Holm, Formand i den almindelige danske Skibsførerforening.

Efterat Premierløjtnant Gardes Artikel i sin Tid gav mig Anledning til at udtale mig om de Anskuelser, der næres af Skibsførerne om ovennævnte Spørgsmaal,

giver en „Jurist“s Artikel i Bladets Nr. 50 mig ligeledes Anledning til at udtale mig, dels om den af flere maritime Foreninger indsendte Adresse til Regering og Rigs-

dag, dels om de fra en „Jurist“ forekomne Udtalelser om at udelukke Koffardiofficererne fra at gøre Tjeneste i de af Staten ejede Koffardiskibe.

I Adressen udtales Ønsket om en Ændring i Søneringsloven, der vil medføre, at Søofficerer, for at kunne faa Bevis som Skibsførere, først skulle have gjort Tjeneste som Styrmand, og for at kunne faa Bevis som Styrmand, først skulle have gjort Tjeneste i Koffardiskibe, og disse meget naturlige Ønsker have vakt en Indignation, der, f. Eks. hos Prl. G., finder sit Udtryk ved at kaldes: „Et smukt Tillidsvotum til den danske Søofficersstand“, og som virkelig var en bedre Sag værdig. Hvis en Jurist imidlertid, som „uinteresseret Trædjemand“, havde søgt Oplysninger hos begge Parter i Sagen inden han skrev sin Artikel, saa var denne vist næppe fremkommet, men, uinteresseret som han er, synes han dog kun at have søgt den ene Part.

Hvis han nemlig havde søgt Oplysninger hos Skibsførerne, saa vilde disse have sagt ham, at det ingenlunde er noget nyt eller uhørt, at det anses som nødvendigt, at en Søofficer, for at kunne faa Bevis som Skibsfører, først maa have gjort Tjeneste som Styrmand, thi i det Forslag til en Søneringslov, der i sin Tid blev udarbejdet af en Kommission, i hvilken bl. a. de nuværende Kommandører, N. I. Jespersen og C. F. Wandel, havde Sæde, og hvor Juraen repræsenteredes af nuværende Stiftamtmand Ahnfeldt, lød § 9 i det udarbejdede Forslag saaledes:

#### § 9.

- „Til Erhvervelse af Bevis som Skibsfører udkræves:
- at Vedkommende har bestaaet den almindelige Styrmandseksamen (jfr. § 21), eller at han har modtaget Søofficersskolens Bevis for at have bestaaet denne Eksamen, eller at han har taget Afgangseksamen ved Søofficerskolen.
  - at han derefter har faret mindst 2 Aar til Søs, hvoraf mindst 1 Aar som første eller eneste Styrmand i søgaaende Skibe udenfor den indskrænkede Fart eller paa Dampskibe af over 100 Tons i bemeldte Fart eller som Fører i Sætteskipperfart;
  - at han er i Besiddelse af dansk Indfødsret;
  - at han er fuldmyndig, samt
  - at han ikke ved Dom er funden skyldig i en i den offentlige Mening vanærende Handling.“

I Bemærkningerne til denne Paragraf findes bl. a. følgende:

„Efter nysnævnte Lovs § 6 \*) udkræves for Koffardimarinens Vedkommende mindst 1 Aars Fart som Styrmand paa de i § 5 nævnte Farvande eller som Fører i Sætteskipperfart, medens der for Søofficerernes Vedkommende er foreskrevet noget forskelligartede Betingelser, ligesom der i Lov af 20. November 1876 § 3 for Dampskibsførernes Vedkommende er forlangt nogen Dampskibsfart eller længere Tids Sejlskibsfart. Kommissionen, der lægger den største Vægt paa vore Koffardibefalingsmænds praktiske Uddannelse, har derimod foreslaaet, at Vedkommende efter bestaaet Eksamen, og det hvad enten det er den almindelige Styrmandseksamen eller Afgangseksamen ved Søofficerskolen, skal have faret mindst 2 Aar til Søs, hvoraf mindst 1 Aar som 1ste eller eneste Styrmand i søgaaende Skibe udenfor den indskrænkede Fart eller paa Dampskibe af over 100 Tons i bemeldte Fart eller som Fører i Sætteskipperfart. Fartsbetingelserne maa Vedkommende selvfølgelig have Adgang til at erhverve ogsaa i fremmede Mariner.“

Som det fremgaar af denne Betænkning, mente Kommissionen altsaa, at det var nødvendigt, at vedkommende havde gjort Tjeneste i de underordnede Grader, inden han kunde faa Bevis som Skibsfører, og de Forænder, der have underskrevet Adressen, ere af ganske den samme Mening, eller, for at bruge et gammelt Ord, de mene, at det ikke er heldigt for Tjenesten i Koffardi-

skibene, om Føreren „kan springe ind gennem Kahytsvinduerne“.

Efter at Kommissionen havde indgivet sit Forslag i 1889, traadte senere i 1893 den nuværende Sølov i Kraft, og da denne, foruden at kaste hele Byrden med Hensyn til Skibets Sødygtighed over paa Skibsføreren, tillige indeholdt den famøse § 59, ifølge hvilken han er pligtig til at erstatte al Skade, der af hans Undergivne forvoldes ved Fejl eller Forsømmelse i Tjenesten, saa maa „en Jurist“ dog vist indrømme, at naar Staten bebyrder Skibsførerne med et saadant Erstatningsansvar, saa er det logisk rigtigt, naar disse paa deres Side forlanger, at der fra Statens Side kræves Kauteler for, at den, hvem der tildeles Bevis som Styrmand, ogsaa er fortrolig med den Tjeneste, i hvilken han, som det saa smukt er udtrykt i § 79, skal „gaa Skipperen til Haande.“

Hvis en Jurist i denne Anledning vil henvisse til § 25, ifølge hvilken Skibsføreren selv antager Styrmandene, saa skal jeg dertil bemærke, at denne Paragraf saavel som adskillige andre aldeles ikke er tidssvarende, idet det af forskellige Grunde, som det vilde føre for vidt at komme ind paa her, kun kan blive Rederiet, der har den afgørende Stemme.

Med Hensyn til Besættelsen af Posterne i de af Staten ejede Koffardiskibe, saa er det en ret ejendommelig Tankegang, der her gør sig gældende hos „en Jurist“, naar han synes at mene, at disse Poster selvfølgelig maatte høre Søetaten til, hvis denne kunde afse det dertil fornødne Personal. Saa vidt mig bekendt have nogle af Statsbanernes Skibsførere kgl. Udnævnelse, medens de andre have ministeriel, og jeg kan ikke indse, af hvilken Grund Søofficererne skulde have større Ret til disse Poster, end f. Eks. Landofficererne til Posterne som Postmestre, Toldforvaltere etc. Vil man sige, at Søofficererne have givet Bevis for, at de ere i Stand til at bestride disse Poster paa en tilfredsstillende Maade, saa kunne vel Landofficererne sige det samme om de andre Poster.

Naar en Jurist endelig mener, at det er Skibsførernes Sag at føre Bevis for, at deres specielle Uddannelse staar over Søofficerernes, naar er der Tale om at føre Koffardiskibe, saa mener jeg rigtignok, at han som Jurist lægger Bevisbyrden paa den fejle Part, særlig naar der er Tale om en Stand, der har eksisteret i Aarhundreder før der var Tale om en kgl. Marine. Men der er jo iøvrigt et Eksempel, der ligger meget nær ved Haanden. Søetaten besætter jo ifølge Traditionen tre af Førerposterne i Statsbanernes Skibe, og naar Etaten nu kan afse Personal til at gøre Tjeneste i det Østasiatiske Kompagnis Skibe, saa er det vel kun rimeligt at antage, at den ogsaa kunde have afset saadant Personal, hvis Statsbanerne havde ønsket at lade endnu flere af deres Skibe føre af Søofficerer. Naar dette imidlertid ikke er sket, saa kan det vist kun forklares derved, at man har været vel tilfreds med Koffardiofficerernes Tjeneste, hvilket jo ogsaa har fundet sit Udtryk deri, at den øverste Stilling, som Chef for Søfartsafdelingen, er bleven betruet en Koffardiofficer.

Hvad enten man imidlertid tager en Jurist, eller andre, der have udtalt sig om det foreliggende Spørgsmaal, som f. Eks. B. i „Nationaltidende“, saa er det ret ejendommeligt, at der altid kun er Tale om Skibsførerposter, som om Sømandskab ikke kunde læres eller vedligeholdes ved at gøre Tjeneste som Styrmand. Jeg — eller, da jeg søger at gøre mig til Tolk for Skibsførernes Anskuelser, vil jeg hellere sige vi — vægre os imidlertid ved at tro, at det Spørgsmaal, der staar Søofficererne og os imellem, skulde være et blot og bart Portemonnaie-Spørgsmaal, og jeg skal derfor tillade mig — jeg vilde ønske, jeg kunde sige at foreslaa — men da jeg ikke kan det, saa vil jeg søge at paapege en Løsning af Spørgsmaalet, der har den Fordel, at den utvivlsomt vilde vedligeholde det nuværende gode Forhold imellem

\*) Den da gældende Søneringslov.

Krigsmarinen og Koffardimarinen, men som samtidig vil kræve Rederiernes Sanktion.

Søofficererne faa ikke saa megen Søfart, som de kunne ønske, men behøver ikke at tage Hensyn til Pengespørgsmaalet; Skibsførerne derimod have mere Søfart, end de ønske, og maa i allerhøjeste Grad tage Pengespørgsmaalet i Betragtning. Disse sidste kunne, særlig naar de have stiftet Familie, nok ønske en Gang imellem at have en Ferie for at tilbringe nogen Tid i Ro og Fred hos deres Familie, men da de maa søge paa en eller anden Maade at sikre deres Alderdom, eller deres eventuelle Enke, saa kunne de daarligt afse deres Gage, medens de tage en saadan Ferie. Her kunde Søofficererne imidlertid træde hjælpende til ved i saadant Tilfælde, efter Overenskomst med Rederen, at føre Skibet uden at gøre Fordring paa Gage. Begge Parter ville i saadant Tilfælde blive hjulpsne, og det vilde utvivlsomt fæstne det Baand, der dog, naar alt kommer til alt, binder de to Mariner sammen, og jeg haaber derfor, at en saadan Løsning af Spørgsmaalet maa blive taget under velvillig Overvejelse af de deri interesserede Parter.

### Spørgsmaal og Svar.

1. Er et Skib, (saavel Damp- som Sejlskib), ikke forpligtet til, naar Modtageren af Lasten forlanger det, at losse paa to Steder i Havnen?

2. Kan Kaptajnen, naar jeg stiller Bugserdamper, Lods og Trossefører til hans Raadighed eller giver ham Tilladelse til for min Regning selv at engagere den Assistance, der er fornøden til Forhalingen, yderligere forlange, at jeg skal hæfte for den Skade, der kunde ske under Forhalingen, det være sig paa selve det forhalende Skib, andre Fartøjer eller Havneværkerne.

ad 1. Jo! Kun fordrer Søloven, at den Lastsplads i Havnen, hvortil Skibet forhales, skal være „bekvem Lastsplads“.

ad 2. Modtageren skal betale samtlige med Forhalingen forbundne Omkostninger, og det Ophold, der forårsages ved Skibets Forhaling til anden Lastsplads i Havnen, medregnes til Liggedagene. Ud over dette kan Kaptajnen intet forlange.

I Fortegnelse over Sømærker i de danske Farvande meddeles: Ethvert Mærkeskib, som udlægges ved Vrag, viser 3 sorte Balloner fra en Raa 20 Fod over Vandet, nemlig 2 lodret over og under hinanden fra den ene Raanok og 1 fra den anden. Mærkeskibet skal passeres paa den Side, fra hvilken de to Balloner vises. Er det Redaktionen bekendt, hvilket Signal, der vises fra disse Mærkeskibe om Natten.

*Skpr.*

Sv.: Om Natten vises 3 Lanterner med hvidt, fast Lys, anbragte ganske som Ballonerne. Mærkeskibet skal passeres paa den Side, fra hvilken de 2 Lanterner vises.

1. Naar en Sømænd, paamønstret dansk Skib, ved Forbisejling afmønstres og ilandbringes fra Kjøbenhavns Red til Hospital (Øresunds) i Kjøbenhavn for at lægges under Kur og Pleje for en i Skibets Tjeneste paadraget, ikke selvforskyldt, Sygdom (Brystkatarr), kan han da fordrø at henligge mere end 4 Uger for Skibets Regning? (Sølovens § 90.)

2. Naar nævnte Sømænd dør af Sygdommen paa 6te Uge efter Indlæggelsen, hvem skal da betale de udover de

4 Uger paaløbne Hospitalsomkostninger samt Begravelsesomkostningerne, naar Sømænd ikke efterlader sig tilstrækkelige Midler?

Det bemærkes, at Sømændens Familie bor i en Provinsby, og at Liget blev sendt dertil for at begraves der ifølge Familiens Ønske. Den Afdøde var Medlem af en Begravelseskasse, som delvis har tilskudt Begravelsesomkostningerne.

ad 1. Nej.

ad 2. Det Offentlige; dog kan Familien have fremsat Ønsket om et bestemt Begravelsessted paa en saadan Maade, at den derved maa have overtaget Begravelsesomkostningerne.

### Fragtmarkedet.

Det gamle Aar har mistet Livet. Et Aar, som vi har slidt paa Dag efter Dag, men hvorfra vi alligevel har hentet den nødvendige Næring til Livets Ophold. Skaanselsløst sænker vi det nu i Havet, fordi Naturloven byder det; et nyt har meldt sig — om det bliver vor Herre eller Tjener, vil Fremtiden vise, men forinden vi underskriver Kontrakten med vor ny Ven, føler vi det som vor Pligt at give det gamle Aar en „hæderlig Omtale“, thi den er fortjent. Vi skulle da i nogle Artikler rette Blikket tilbage paa den svundne Tid, medens Fremtiden, det ny Aar, endnu slummer i Svøbet.

Behandlingen af Fragtmarkedet Uge efter Uge er som at avancere Skridt for Skridt. Otte Dage mellem hver Artikel aabner ikke Muligheden for en større Oversigt; dette maa staa alle klart, og dette tjener til Undskyldning i Fald vi til Tider have været trættende og ensformige. Vi have selv følt, hvor vanskeligt det er at fralukke det samme Æmne nogen Interesse ved stadig at angribe det med saa smaa Mellemrum. Det kan være som en trælsom Marsch ud ad den kedelige, slagne Landevej, og man kan ofte føle Lyst til at antage vore salig Forfædres Tro paa, at Jorden er flak som en Pandekage! Det føles derimod lettere, naar vi, som nu, ved Behandlingen af hele Aaret stiller os udenfor Døgnetts korte, snævre Syn paa Forholdene, fordi vi fra Toppen ser ned over større Vidder og opfanger under ét alle Strømningerne, der gaar igennem et langt, smukt Kapitel af vort Forretningslivs ikke uinteressante Roman.

— 1897. —

Foran os ligger Verdenskortet udbredt. Et flygtigt Blik derpaa vil hurtigt sige os, hvilken Verdensdel, der blev den dominerende. Omskyldt af det store Hav, aabnede sig i de utallige Havne og Eksportpladser, maa den nødvendig i en sund Periode være Kæmpen i Sammenligning med alle andre Verdensdele. Det er Amerika, der har indskrevet sit Navn først paa Listen, naar vi ser tilbage paa det svundne Aar. Under Stjernebanneret er det selv blevet en Stjerne, der har ledet os i alle vore Dispositioner, og som har øvet sin ubestridelige Indflydelse paa hele Evropeas Forretningsliv. Vi begyndte beskedent Januar i Fjor var, Traditionen tro, meget mat; man fragtede f. Eks.  $2/7\frac{1}{2}$  til danske Havne fra „Northern range“, men man fragtede alligevel, skønt Lasterne ventede derovre i stor Mængde, og fordi man selv i den tarvelige Begyndelse havde Følelsen af, at her laa Tyngdepunktet. Saa kom den naturlige stille Periode, hvor Evropa først skulde fordøje alt det importerede Korn; men La Platas Degeneration, Østens Stilhed i Forbindelse med Indiens Hungersnød, alt bevirkede, at man ikke lod Nordamerika i Fred, og jævnt og roligt gled Damper paa Damper derfra fuldt lastede.

I Foraarsmaanederne og Forsommeren vare Raterne acceptable, men ikke pralende, selv om der sporedes noget mere Liv. Allerede da havde vore danske Redere faaet Øjnene op for, hvilken Indtægt der skjulte sig derovre, og vore ny store „tramps“ vare i uafbrudt Beskæftigelse i den transatlantiske Fart. Dette skal først og fremmest siges til Ros for vore Rederier; de greb alle heldigt ind i Markedet, og det var som om alle, fra den største til den mindste, handlede efter en usynlig fælles Lovparagraf. Man konkurrerede ikke, dertil var Markedet for stort, man delte blot broderligt imellem hverandre. Men det skal derefter udtales her, at vi havde glimrende Allierede i vore største kjøbenhavnske Købmænd. Der er fablet saa urimelig meget om „Majsen“. Dagspressen har ugenert spillet med Millioners Tab, og Brødnid og Konkurrence har forstaaet at skubbe til Læsset, om det virkelig har været nær ved at vælte. Imidlertid, de, der ernære sig paa og af Søen, maa bringe den bedste Tak til de store danske Grossister, der gav os Opgaver at løse, der fyldte vore Skibe i fortsat Række og som indførte paa Verdensmarkedet Navnet „Danmark“ som en betydningsfuld Konsument. Thi vi ere med her hjemme nu, og vort lille Land figurerer sikkert nu i ethvert Korncerteparti, der bliver udstedt enten i London eller New York til Nordeuropa, med Ordene „Option one or two danish ports“. Vi have saa meget desto mere Grund til at være tilfredse hermed, som den kolossale Import gav alle vore Smaasejlere Brødet Aaret ud. Spørg en mindre Sejlskibskaptajn, og han vil erkende, at af Lasterne, han har haft paa Kølen, vare de 90 % Mais fra Amerika. Det er ikke vor Sag at kritisere Købmændenes Køb og Salg og at diskutere Tab eller Gevinst; vi tager blot imod, og den store saa vel som den lille Sejlskib har faktisk for en væsentlig Grad levet højt paa vor Import fra Amerika. Derfor har Amerika gavnet os dobbelt her hjemme sidste Aar.

Sommermaanederne blev trættende; det var i de lange Dage, og en Slaphed indtraf naturligt overalt, forinden Høstens Resultater forelaa. I den Periode syntes Amerika at skuffe enhver. Blikket var ret naturligt vendt imod Sortehavet, der syntes at love en Del, lige forinden Forviklingerne paa Kreta udartede til den usømmelige Parodi paa Krig, som Grækenland spillede for Evropas Øjne; vi kommer tilbage hertil senere; der gik imidlertid en noget for lang Periode hen i gold Ørkesløshed, og mange Redere bleve ængstelige og engagerede sig Aaret ud til lave Rater. Vi erindrer fra en af vore Artikler i den Tid at have sammenlignet Fragtmarkedet med „en Vandring i Ørkenen“; vi optager det samme Billede paany, thi vi kom netop fra Ørkenen ind i det „forjættede Land“, og Efteraaret har vist sig at overtrumfe alle vore dristigste Forhaabninger. Amerika har været glimrende til det sidste Aaret ud.

(Fortsættes).

## Sø- og Handelsretsdom.

Aktieselskabet Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise mod Grosserer Alfred Christensen.

Natten mellem d. 17. og 18. Februar d. A. blev den i Greenock hjemmehørende Damper „Mount Park“, ført af Kaptajn Edw. Jones, der var bestemt til Masnedsund med en Ladning Kul, tæt ud for Korsør paa sejlet af Dampfærgen „Nyborg“, der ramte „Mount Park“ ved Styrbords Storrøst, og blev den, da det befrygtedes, at den skulde synke som Følge af den Skade, den havde taget, derpaa under Ledelse af en om Bord værende

Lods landsat c. 1000 Alen fra Korsør Havn, paa Nord-siden af denne, c. 300 Alen ud fra Land, paa c. 12 Fod Vand og paa et Sted, der efter Lodsens Formening særligt egnede sig dertil, da der var Sandbund til Siderne, og efter hvad han troede at vide, ingen større Sten i Nærheden.

Klokken 5 $\frac{1}{2}$  om Morgenen d. 18. Februar kom Svitzers Bjærgningsdamper „Hertha“, Kapt. Christopheren, ud og lagde sig paa Siden af „Mount Park“. Det var da tæt Taage, VSV. Vind, laber Kuling og ingen Sø, hvorimod der fandtes Drivis i Farvandet. Herthas Dykker gik ned for at undersøge „Mount Parks“ Skade, der strakte sig fra Dækket c. 11 Fod nedefter, og paa det bredeste Sted havde en Udstrækning af c. 2 $\frac{1}{4}$  Fod. „Mount Parks“ Fører ønskede dog ikke at modtage „Herthas“ Tilbud om Assistance, før han selv havde været i Land, og han afgik derfor c. Kl. 8 Form. med „Hertha“ til Korsør, hvor der derpaa blev indgaaet en skriftlig Overenskomst mellem ham og „Herthas“ Fører paa Svitzers Entreprises Vegne, hvorefter „Hertha“ skulde bjærge „Mount Park“ og bringe dette Skib til Korsør, hvor Bjærgelønnen skulde være fortjent, naar den Del af Ladningen, der maatte losses, igen var leveret til Skibets Ræling, medens alle Udgifterne ved derefter at konservere det bjærgede skulde være „Hertha“ uvedkommende, ligesom det ogsaa skulde være „Hertha“ uvedkommende, hvis „Mount Park“ eller nogen Del af dets Ladning beskadigedes eller gik tabt under Bjærgningen, hvorimod det omvendt skulde være „Mount Park“ uvedkommende, om „Hertha“ under Bjærgningen led Tab af Materiel eller Tilbehør. „Hertha“ skulde være berettiget til at benytte „Mount Parks“ Materiel uden Udgift og til at opgive Bjærgningen, naar det fandtes rigtigt, i hvilket Tilfælde der intet blev at betale. Endelig fastsattes det, at der for den fuldførte Bjærgning skulde betales den Bjærgeløn, der tilkendtes „Hertha“ af den af de danske Assurandører i Kjøbenhavn oprettede permanente Voldgiftskommission, samt at alle Spørgsmaal om Overenskomstens Fortolkning bleve at afgøre efter dansk Lov.

Kl. 10 $\frac{1}{2}$  samme Formiddag gik „Hertha“ atter ud til „Mount Park“, medtagende 2 Dykkere fra en anden af Entreprisens Dampere og 30 Medlemmer af Korsør Bjærgelav, som „Hertha“ havde at betale. Dykkerne gik, uanset Isen, i Gang med Tætningsarbejdet, og Bjærgningsmandskabet arbejdede med at sætte „Herthas“ transportable Damppumpe med Tilbehør om Bord i „Mount Park“ og fyrede op paa Dampkedlen. Kl. 2 $\frac{1}{2}$  begyndte Pumpningen med al Kraft, idet Bjærgningsfolkene samtidig læmpede Kul i Lasten for at naa længere ned med Slangerne. Kl. 4 $\frac{1}{2}$  E. M. begyndte Hertha at trække paa „Mount Park“, men forgæves, og da Vandstanden efterhaanden faldt, og „Mount Parks“ Kaptajn ikke ønskede nogen Del af Ladningen kastet over Bord, maatte Arbejdet med Trækningen stanses for at afvente Højvande, hvorfor Maskinen stoppedes Kl. 6 $\frac{1}{2}$  E. M., medens Pumpningen fortsattes uafbrudt med al Kraft. Kl. 12 om Natten d. 19. Februar begyndte man atter at trække paa „Mount Park“, hvorved det lykkedes at faa den flot. „Hertha“ fortøjedes paa „Mount Parks“ Styrbordsside under Indsejlingen i Korsør Havn, hvor „Mount Park“, hvis egen Maskine havde hjulpet med, blev fortøjet Kl. 1 $\frac{1}{2}$  Morgen, idet Skibet derefter hele d. 19. og en Del af d. 20. Februar blev holdt læns ved Dampumpen, hvorhos 8 af Korsør Bjærgelaug forbleve om Bord. Den 20. op paa Dagen begyndte Losningen af Ladningen i Agterlasten ved Folk fra Land og holdtes Skibet derpaa læns ved Haandpumpen, medens der dog endnu var 8 Bjærgere om Bord, hvorimod der d. 21. og 22. Februar kun var 4 Bjærgere om Bord, idet Haandpumpen fremdeles benyttedes uafbrudt indtil Tirsdag d. 23. Februar, fra hvilken Tid Skibet først kunde holdes læns ved sine egne Pumper og alle Bjærgerne afsiges. Dykkeren kunde dog først noget efter paa Grund af

Vandets Uklarhed afgive endelig Erklæring og „Herthas“ Damppumpe bortfjernes fra „Mount Park“, hvor den indtil da havde befundet sig med bakkede Fyr, og først d. 25. Februar forsynede Kapt. Jones Kontrakten med Paategning om, at den var fuldkommen opfyldt fra Svitzers Entreprenes Side, hvorhos Grosserer Alfred Christensen afgav Erklæring om, at han som Selvskyldnerkavtionist for Kapt. Jones som „Mount Parks“ Fører indestod for Betalingen af den Entreprisen tilkommende Bjærgeløn.

Senere blev det overensstemmende med Sølovens § 227 meddelt Entreprisen, at Bjærgelønnen dog ikke ønskedes fastsat ved den i Kontrakten nævnte Voldgiftskommission, og da Enighed om Bjærgelønnens Størrelse ikke kunde opnaas ved derpaa stedfunden Forhandling, idet „Mount Parks“ Repræsentant fandt den for Skib og Ladning forlangte Bjærgeløn af 700 £ for høj, har Svitzers Entreprisen anlagt nærværende Sag mod Grosserer Alfred Christensen og paastaat ham som Repræsentant for „Mount Park“ dømt til at betale Entreprisen ovennævnte Sum eller 12,600 Kr.

Efter det under Sagen fremkomne maa „Mount Park“ i beskadiget Tilstand antages at have haft en Værdi af c. 50,000 Kr. (dets Reparation ansloges til 11,000 Kr.), medens den om Bord værende Kulladning blev solgt i Korsør for c. 6150 Kr. „Hertha“, der var 20 Aar gammel, maalte 98 Register Tons og havde en Maskine paa 330 Hestes Kraft, var bogført for 100,000 Kr., derunder dens transportable Damppumpe for 15,000 Kr.

Det kan nu vel efter det foreliggende ikke antages, at den her omhandlede Bjærgning har været forbunden med stort Besvær eller nogen videre Fare for det bjærgende Fartøj, eller at „Mount Park“ paa det Tidspunkt, da Bjærgningen skete, var udsat for nogen saadan Fare, men naar henses til, 1) at denne Fare let, hvis Bjærgningsdamperen ikke havde været i Nærheden, havde kunnet blive betydelig forøget ved Omslag i Vejret, 2) den med Opretholdelsen af en saadan Bjærgningsinstitution forbundne store Bekostning og Risiko samt 3) at der intet blev at betale, hvis Bjærgningen ikke lykkedes, foruden til de øvrige i Sølovens § 225 nævnte Momenter, findes Bjærgelønnen i nærværende Tilfælde, jfr. Sølovens § 226, passende at kunne fastsættes til omtrent en Femtedel af det bjærgede Skibs og Ladnings samlede Værdi af c. 56,150 Kr. eller til 11,000 Kr., som Indstævnte altsaa vil have at betale med Rentér samt 300 Kr. i Sagsomkostninger.

## Fra Sø og Land.

Styrmandseksamen. Til Styrmandseksamen i Aarets 3. Termin bestod i alt følgende Antal Elever:

1ste Afdeling 49, afvist 3.

2den Afdeling: i Navigation 34, afvist 1, i Geografi og Vejrlære 34, i Engelsk 24, afvist 1, i Søret og Handelsvidenskab 33.

I Aarets Løb bestode endvidere til Sætteskipperprøven 35, til Fiskeskipperprøven 34; heraf 19 paa Færøerne.

Kjøbenhavns Navigationsskole. Skolen har i 3dje Termin, som nu er afsluttet, indstillet 10 Elever til den almindelige Styrmandseksamen; til Styrmandseksamens anden Afdeling: 8 i Navigation, 8 i Geografi & Vejrlære, 7 i Engelsk og 6 i Søret og Handelsvidenskab samt 1 Elev til Fiskeskipperprøven. Med Undtagelse af, at en enkelt blev afvist i Engelsk, bestode alle. Skolen forbereder til alle Eksaminerne, og nye Elever optages til enhver Tid. Uformuende Elever faa Statsunderstøttelse som ved Landets øvrige godkendte Navigationsskoler. Skolens Program og alle Oplysninger faas ved Henvendelse til Skolen, Holmens Kanal Nr. 18.

Fra Flensburger Schiffsbau-Gesellschafts Værft blev den 23. ds. med den der byggede nye Damper „Tertia“ foretaget Prøvetur, som i enhver Henseende forløb tilfredsstillende. „Tertia“ tilhører Flensburger Dampschiffahrts Gesellschaft af 1869 og har følgende Dimensioner: 286' 3" × 39' 8" × 19' 9 1/2".

Gravningen af en ny Kanal, der skal forbinde Østersøen med Sortehavet, vil blive paabegyndt næste Foraar. Kanalen skal begynde ved Riga og fortsættes ned til Kher-son. i Nærheden af Dniepers Udlob i Sortehavet. Længden bliver c. 1000 Kml., Bredden 217' i Overfladen, 117' i Bunden og Dybden 28 1/2'. Det vil blive tilladt store Dampere at gaa igennem den med 6 Knobs Fart. Kanalen vil helt igennem blive oplyst med elektrisk Lys, og alle Omkostningerne ved dens Udgravning er anslaaet til 20 1/2 Million Pund Sterling.

*Fairplay.*

## Uforsvarlig Sikring af Ballast.

Vi have modtaget følgende:

Efter for nylig at have overværet en Søretsforhandling angaaende et med kappet Rigning indbragt Skib, kan jeg ikke undlade at bede om Plads for et Par Bemærkninger i Deres ærede Blad.

At der omgaaes letsindigt med Ballastens Sikring, har vist de fleste Søfolk bragt i Erfaring; men naar det gaa godt, tænkes der ikke mere derpaa. Nedskriveren heraf havde fareet mindst et Par Aar til Søs uden at vide, at der var noget, som kaldtes Langskod i Ballast. Farten var paa Nord- og Østersøen, og som oftest i Ballast en Gang hver Rejse. Det gik for mit Vedkommende godt, men et af samme Rederis Skibe gik i Land nord for Tyne, hvor Mandskabet med Nød blev reddet. Skibet fik en paalands Storm og skulde klare Kysten, hvilket det ogsaa kunde have gjort, da det var en fortrinlig Sejler, hvis ikke Ballasten havde vendt regelmæssigt samtidig med Skibet; Resultatet blev, at Skibet drev i Land og blev Vrag.

Men tilbage til Begyndelsen. Det var et Skib paa ca. 350 Register-Tons, ballastet fra en Kanalstation til Øst-Norge. Ballasten bestod — saa vidt erindres — af 60 Tons Singels og 20 Tons Sand ovenpaa. Denne farlige Ballast var kun sikret med en 6 × 3 Tomme Planké paa hver Side af Dækstøtterne i Lugekarmen, og denne var anbragt i Overkant af Ballasten, samt nogle løse Brædestumper stukket ned til Kølsvinet hist og her. Ved Besigtelsen laa Plankerne brækkede og Brædestumperne kastet om i Ballasten, og denne havde forskudt sig over Dæksbjælkerne i Læ.

Rejsen var gaaet godt til Skibet kom i Skagerak, hvor det mødtes af de heftige østlige Storme, som den Gang rasede i Slutningen af November. Søen var voldsom og Skibet laa tværs i den, hvilket havde til Følge, at Ballasten arbejdede sig ned i Læ. Der forsøgtes at læmpe den tilbage, men derved gjordes ondt kun værre, og da Skibet var kastet paa Siden laa det helt hjælpe-løst. Der var da intet andet at gøre end at kappe Rigningen. Snart laa alle tre Master langs Siden, og dermed var et helt Livs Arbejde spildt for Kaptajnens Vedkommende, der selv ejede Halvparten af Skibet, som ikke var assureret, saa baade hans Stilling og Ejendom gik tabt. En forbisejlende Damper bragte Vraget i Havn. Alt dette skete, fordi der var sparet et Par Tylter Planker med tilsvarende Støtter, thi Skibet var stift nok, naar Ballasten laa fast.

Ballast bør aldrig tages om Bord, uden at der er et solidt Plankeskod paa hver Side af Støtterne, fra Bunden af og godt over Ballasten, helst helt op til Mellemdækket. Paa 2 à 3 Steder fastslaas opretstaaende Planker paa Ydersiden af Skoddet, et solidt Træstykké anbringes

mellem Skodderne og der sættes Støtter ud til Siden baade forneden og foroven, fastgjorte ved begge Ender med stærke Klamper, saa intet kan rokke dem.

Er Ballasten Singels eller lignende, maa der sættes et Tværskod foran den, for at forhindre, at den under daarligt Vejr skal gaa forefter.

Under Ballast-Sejlads er det lige saa nødvendigt at have sin Opmærksomhed henvendt paa Pumperne som paa Skodderne; det kan være meget vanskeligt at pumpe ordentlig læns under Skibets Krængning og lette Bevægelser, især naar det under Sejlads presses ned med Forskibet, saa Vandet ikke kan naa til Pumperne. Er Garnering og Sandspor ikke aldeles tætte, slikkes Sandet stadigt ned, og Pumperne blive uklare. Er Ballasten klæbrig eller lerholdig, er den, før man tænker derpaa, arbejdet til en jævn Vælling og det hele sat i en Bevægelse, over for hvilken man staar aldeles hjælpeløs.

At sejle i Ballast er en ikke mindre alvorlig Sag end at sejle med Last. Dette glemmes altfor ofte, naar det gaar godt den ene Gang efter den anden, men er Ulykken en Gang sket, da er det for silde at sige: „Havde vi bare baaret os anderledes ad.“

Det oven for omtalte Skib havde sejlet i mange Aar og maaske aldrig haft Ballasten sikret bedre, men Ulykken kom tilsidst, ligesom den er kommen til saa mange før, og derfor vil jeg gerne ved disse Linier advare imod at stole paa Lykken eller Tilfældet, men indtrængende bede enhver at sørge for, altid at være paa den sikre Side, hvad aldrig fortrydes.

*En ældre Skibsfører.*

## Majsladninger fra River Plate.

The North of England Protecting and Indemnity Association har udsendt et Cirkulære til sine Medlemmer, i hvilket Selskabet paaviser flere Tilfælde, hvor det i det forløbne Aar har maattet betale beskadigede Majsladninger paa Grund af mangelfuld Ventilation; ligeledes har det maattet betale for kappede Sække. Selskabet anbefaler derfor, altid at benytte Ventilatorerne, naar Vejret tillader det, og meddeler en af de afsagte Domme, for derved yderligere at belyse Spørgsmaalet.

I September 1896 bragte Dampskibet „Bellasco“ en Ladning Majs fra River Plate til Liverpool; Majsens stammede fra en Høst, der var bekendt for sin daarlige Kvalitet, og fra hvilken meget faa Ladninger kom ubeskadigede frem til Bestemmelsesstedet. Købmændene vare fuldstændig paa det rene med Høstens Beskaffenhed, og fordrede derfor i 1896 meget sjældent Godtgørelse af Skibene for beskadiget Last. Om „Bellasco“ fik de imidlertid at vide, at Hætterne ikke havde været paasat alle Ventilatorerne paa Hjemrejsen, og de benyttede sig straks deraf til at sagsøge Rederiet. Skønt det bevistes, at Majsens, da den blev indladet, ikke var god, lød Dommen dog paa, at „Bellasco“s Redere skulde godtgøre Modtagerne  $\frac{1}{3}$  af den forlangte Erstatning, fordi Hætterne til Ventilatorerne ikke havde været brugt alle Steder paa Hjemrejsen.

Garnering. De franske Domstole har for nyligt gjort et Skib ansvarlig for den Skade, en Ladning Majs — indtaget under lignende Forhold som „Bellasco“s — havde lidt paa Rejsen, fordi Kaptajnen ikke havde forsynet Siderne, Skodderne og forskellige andre Jærndelev med Garnering.

Kapning af Sække. En anden Sag, der ligeledes drejede sig om Ventilationen af en Majsladning, indtaget i „The Scottish Hero“, tabte Rederiet ogsaa, fordi et større Parti af Sækkene, under Indlastningen i La Plata, med Vilje vare blevne kappede og Sæden tømt løst ud imellem de andre Sække i Lasten, hvilket Dommerne paastode havde været til Hinder for Ventila-

tionen mellem disse og derved bidraget til Varme i Ladningen.

Selskabet gør opmærksom paa, at „Bellasco“s Dom ikke udelukkende gælder for Kornladninger, men har Betydning for alle Skibe, der føre Ladninger, som behøve Ventilation.

Det opfordrer dernæst til, at der paases:

- 1) At Hætterne til Ventilatorerne blive benyttede altid, naar Vejret tillader det; at Hætterne altid ere ovenover og klar af al Dækslast; og at Lugerne blive aabnede saa ofte som muligt, dersom Ladningen viser Tegn til Varme.
- 2) At Siderne, Skodderne og alt Jærn i Lasten, der er uden Beklædning, bliver tilstrækkeligt forsynet med Garnering.
- 3) At Kapning af Sække forbydes; samt at det ikke tillades, at Korn fra Sække, der er gaet itu, kommer løst i Lasten, men derimod fyldes i andre Sække.

Til Slut anmodes Kaptajner og Styrmand om at være omhyggelige med at notere Sækkens Antal og Kvalitet, og give alle Kvitteringer og Konnossementer en Paategning, dersom Sækkene ere daarlige eller beskadigede, samtidig med, at man fraskriver sig Ansvar for varm Last. Bliver Kaptajnen tvungen til at indlade en Vare, som han har Grund til at antage for bedærvet, bør han protestere og fremlægge sin Protest for Afladerne før Konnossementerne underskrives.

*Fairplay.*

## Ugens Havarier.

Dan, Barkskib af Nexø, fra Newcastle til Rønne med Kul, er indkommen til Hølen (Laurvig) med Tab af Sejl og en Baad, brækket Ror og oven Bords Skade. Skaden udbedres i Laurvig.

Magnus, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 23. ds. for Indgaende til Dunkerque været i Kollision med engl. Dpsk. Sunlight og kom senere paa Grund. Magnus kom flot og i Dok uden Assistance.

Bertha, 3/m. Skonnert af Esbjerg, der, som tidligere meddelt grundstødte ved Scharhorn, er nu bragt flot og til Hamburg for der at repareres. Skibet er tæt.

*Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.*

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra New Orleans 22. Decbr., bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Kbhvn. 25. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Antwerpen, Holm, ankom til Antwerpen 13. Dec., bestemt til Piræus. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Stettin 24. Decbr., bestemt til Reval. — Dagmar, Gade, afgik fra Denia 24. Decbr., bestemt til Malaga og Cadiz. — Douro, Brabrand, afgik fra Oporto 28. Decbr., bestemt til Lissabon. — Georgios I., Kihl, afgik fra Piræus 27. Dec., bestemt til Konstantinopel. — I. C. Jacobsen, Bech, afg. fra Newcastle 15. Decbr., bestemt til Genoa. — Kiew, Rabe, afgik fra Kbhvn. 26. Decbr., bestemt til Nantes. — Kursk, Staal, ankom til Libau 27. Decbr., bestemt til Liverpool. — Leopold II, Kruse, ankom til Hull 22. Decbr., bestemt til Newcastle. — Louisiana, Jensen, afgik fra New-Orleans 5. Decbr., bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Odessa 18. Decbr. bestemt til Smyrna. — Nicolai II, Jespersen, ankom til Kbhvn. 28. Decbr. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Reval 22. Decbr., bestemt til Montrose og Dundee. — Om sk, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 25. Decbr., bestemt til Dunkerque. — Tejo, Fenger, ankom til Kbhvn. 23. Decbr., bestemt til Oporto. — Tomask, Andersen, afgik fra Kbhvn. 25. Decbr., bestemt til Riga. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Rotterdam 8. Decbr., bestemt til Newport-News. — Kentucky, Caroc, afgik fra West-Hartlepool 21. Decbr., bestemt til New Orleans. — Arkansas, Gøtsche, afgik fra Newcastle 21. Decbr., best. til St. Thomas.



Anglo Dane, Olsen, ankom til Antwerpen 2. Decbr., bestemt til Kbhvn. og Libau. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Arendal 23. Decbr., bestemt til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom til Kbhvn. 28. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Ceres, Corfitzon, ankom til Libau 26. Decbr., bestemt til Kbhvn. og London. — Charkow, Fischer, afgik fra Libau 26. Decbr., bestemt til Kbhvn. og Hull. — Christian IX., Møllerup, ankom til London 20. Decbr., bestemt til Kbhvn. og Königsberg. — Christiansund, Bay Schmidt, ankom til Stettin 28. Decbr., bestemt til Kbhvn. og Vestnorge. — Frederik, Ørum, afgik fra Kbhvn. 28. Decbr., bestemt til Königsberg. — Georg, Petersen, ankom til London 25. Decbr., bestemt til Hull. — Jolantha, Paaske, afgik fra Kbhvn. 24. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Kasan, Thomsen, ankom til Kbhvn. 26. Dec., bestemt til London. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 20. Decbr., bestemt til Leith, Færøerne og Island. — Louise, Brabrand, passerede Hanstholm 26. Decbr., bestemt til Hull. — Minsk, Jørgensen, ankom til Manchester 24. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, ankom til Hamburg 27. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Moskov, Petersen, ankom til Riga 18. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 18. Decbr., bestemt til Kbhvn. og Riga. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Riga 27. Decbr., bestemt til Libau. — Romny, Lind, ankom til Libau 26. Decbr., bestemt til Hull. — Thyra, Ryder, ankom til Stettin 22. Decbr., bestemt til Kbhvn. og Manchester. — Valdemar, Johnsen, afgik fra Gravesend 26. Decbr., bestemt til Havre. — Vendsyssel, Clauson-Kaas, afgik fra Kbhvn. 28. Dec., bestemt til Esbjerg. — Vesta, Godfredson, ankom til London 26. Decbr., bestemt til Kbhvn. og Libau. — Ella, Erichsen, passerede Holtenau 28. Decbr., bestemt til Kbhvn. og Danzig. — Maja, Blom, ankom til Danzig 25. Decbr., bestemt til Kbhvn. og Hamburg.

Ficaria, I. V. Fenger, afgik fra Kbhvn. 30. Decbr., bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, M. Kofoed, afgik fra Newcastle 28. Decbr., bestemt til Odense. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 29. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Knuthjenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 29. Decbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, Gjertsen, afgik fra Odense 30. Decbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 29. Decbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebælt, I. P. Bay, afgik fra Newcastle 28. Decbr., bestemt til Nakskov. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 28. Decbr., bestemt til Odense.

**Carl, Skjold Gorm.** Gorm, Schmidt, afgik fra Ghent 21. Decbr., ankom til Blyth 23. Decbr. — Frode, Wrisberg, afgik fra Amsterdam 21. Decbr., ankom til Newcastle 23. Decbr. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Rouen 25. Decbr., bestemt til Blyth. — Svend, Holst, afgik fra Rotterdam 21. Decbr., ankom til Blyth 23. Decbr. — Erik, Tofte, afgik fra Methil 13. Decbr., ankom til Libau 19. Decbr. — Skjold, Schmidt, afgik fra Blyth 14. Decbr., ankom til Libau 20. Decbr. — Ragnar, Hveysel, afgik fra Swansea 25. Decbr., bestemt til Stettin. Danmark, Heintzelmann, afgik fra Anvers 26. Decbr., ankom til W.-Hartlepool 28. Decbr. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Riga 18. Decbr., ankom til Dunkerque 24. Decbr. — Volmer, M. Riber, afg. fra Stettin 23. Decbr., ankom til Riga 26. Decbr. — Olaf, Jensen, afgik fra Swansea 17. Decbr., ankom til Stettin 24. Decbr. — Harald Risøe, afgik fra Riga 16. Decbr., ankom til Rouen 24. Decbr.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** A. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Ghent 21. Decbr., ankom til Tyne 23. Decbr. — J. Siem, F. Løffler, afgik fra Newcastle 25. Decbr., bestemt til Livorno.

**Heimdal.** Anine, Møller, ankom til Sunderland 24. Decbr. — Kamma, J. Risøe ankom til Methil 27. Decbr. — Martha, B. Chr. Jørgensen, afgik 22. December, bestemt til Rouen.

**Urania.** Urania, Lund, ankom til Kbhvn. 26. Decbr. — Saturn, Hansen, ankom til Aarhus 26. Decbr. — Pallas, Degn, ankom til Grangemouth 26. Decbr.

**Nordsøen.** Swarland, Andresen, ankom til Korsør 25. Decbr. — Rusland, Albrechtsen, ankom til Kbhvn. 25. Decbr. — Holland, Jørgensen, ankom til Kjøge 26. Decbr. — Skotland, Branth, ankom til Warkworth 26. Decbr.

**Vesterhavet.** Nautik, Meinertz, afg. fra Blyth 25. Dec., bestemt til Svendborg. — Neptun, Jessen, afgik fra Kbhvn. 28. Decbr., bestemt til Stralsund. — Nerma, Degn, ankom til Boness 24. Decbr. — Nordsøen, Schmidt, afg. fra Newcastle 22. Decbr., ankom til Esbjerg 24. Decbr.

**Østersøen.** Yrsa, B. Larsen, afgik fra Danzig 23. Decbr., ankom til Kbhvn. 25. Decbr. — Rita, A. P. Skov, afgik fra Memel 20. Decbr., ankom til Hægholmen 25. Decbr. — Patria, C. Andersen, afgik fra Blyth 22. Decbr., ank. til Kbhvn. 25. Decbr. — Cimbria, L. Storm-Hansen, afgik fra Tyne 20. Decbr., bestemt til Baltimore.

**Union.** Olga, P. J. Jørgensen, afgik fra Reval 21. Dec., ankom til Ystad 24. Decbr. — Anglia, Edw. E. Erichsen, afgik fra Aarhus 21. Decbr., ankom til Tyne 24. Decbr. — Frisia, N. N. Fisker, afgik fra Marseille 23. Decbr., ankom til Almeria 26. Decbr. — Gallia, N. L. Nielsen, afgik fra Stettin 17. Decbr., ankom til Dunston 21. Decbr.

**Kjøbenhavn.** Jylland, H. Jensen, afgik fra Rotterdam 22. Decbr., ank. til Sunderland 24. Decbr. — Fyen, P. Hansen, afgik fra Rotterdam 25. Decbr., ankom til Dunston 26. Dec. — Hafnia, H. E. Neergaard, afgik fra Burntisland 27. Dec., best. til Kbhvn. — Russia, A. Rasmussen, afgik fra West-Hartlepool 19. Decbr., ankom til Kbhvn. 23. Decbr. — Carl Hecksher, A. G. Starck, afgik fra Nicolajeff 13. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Dania, C. Troensegaard, afgik fra Leith 4. Decbr., bestemt til Baltimore. — Normannia, A. Rasmussen, afgik fra Tyne 2. Decbr., ankom til Baltimore 23. Decbr.

**Dannebrog.** Amalienborg, Schultz, ankom til London 25. Dec., bestemt til Blyth. — Christiansborg, Petersen, afgik fra Danzig 25. Decbr., bestemt til London. — Frederiksberg, Kühl, afgik fra Helsingør 28. Decbr., bestemt til Memel. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Blyth 24. Decbr., bestemt til Lübeck. — Jomsborg, Schultz, afg. fra Newport 18. Decbr., best. til Marseilles. — Rosenberg, Fischer, ankom til Stockholm 23. Decbr., bestemt til Riga. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Newcastle 21. Decbr., bestemt til Lewes Delavara. — Uranienborg, Olsen, afg. fra Riga 27. Decbr., bestemt til Rouen.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Schmidt, ank. til Blyth 19. Decbr., bestemt til Lübeck. — Skodsborg, Jensen, ankom til Helsingør 25. Decbr., bestemt til Grangemouth. — Tuborg, Hveissel, ank. til Swinemünde 28. Dec.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, afgik fra Boness 22. Decbr., ankom til Kbhvn. 26. Decbr. — Agnete, Jensen, ankom til Burntisland 22. Decbr. — Hermia, Sørensen, ankom til Libau 22. Decbr. — Alice, Kraemer, afg. fra Korsør 25. Decbr., best. til Grangemouth — Sjølland, Sonnichsen, ankom til Libau 23. Decbr. — Bornholm, Petersen, ank. til Grangemouth 25. Decbr. — Ajax, Brorsen, ankom til Methil 25. Decbr. — Gøteborg, Madsen, ankom til Aalborg 25. Decbr. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Kolding 26. Decbr. — Nauta, Steen, afgik fra Libau. 22. Decbr., ankom til Karlskrona 23. Decbr. — Rønne, Hintze, afgik fra Malmø 23. Decbr., ankom til Libau 25. Decbr. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Swinemünde 27. Decbr., bestemt til Marstrand.

**Danmark.** Rolf, C. Madsen, afgik fra Kbhvn. 25. Decbr. bestemt til Grangemouth. — Thorvaldsen, P. Skjødt, ankom til Methil 24. Decbr. — Absalon, Predbjørn, afgik fra Blyth 28. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Ansgar, Larsen, ankom til Kbhvn. 28. Decbr. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Libau 28. Decbr., bestemt til Dunkerque. — Hamlet, Sommer, ankom til Newcastle 22. Decbr. — Helge, Matthiessen, afgik fra Blyth 23. Decbr., bestemt til Alexandria.

**Thingvalla.** Hekla, Laub, afgik fra New-York 4. Decbr., ankom til Kjøbenhavn 22. Decbr. — Norge, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 28. Decbr., bestemt til New-York. — Island, Skjødt, afgik fra New-York 25. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Christiansand 16. Decbr., bestemt til New-York.

## Sejlskibe.

**Fane, Nordby.** H. Grohmann, Nielsen, ankom til London 21. Decbr. fra Memel. — Embla, Jepsen, passeret St. Cathrin Pt. 18. Decbr. fra Ponapi til Hamburg. — Maracaibo, Svarrer, passeret Lizard 21. Decbr. fra Hamburg til Maracaibo. — Nor Wester, Nielsen, ankom til Port Chalmers 7. Novbr. fra Maldon Island. — Anna, Clausen, ankom til Bahia 23. Decbr. fra Hamburg. — Nanna, Warrer, sejlet fra Gorontala 5. Novbr. til Rotterdam.

**Fane, Sanderho.** Merida, Pedersen, afgik 17. Decbr. fra Newport til Paysanda. — Anne Jenssine, Pedersen, ankom 20. Decbr. til Port Elisabeth fra Kjøbenhavn. — Anna, Mortensen, ankom 22. Decbr. til Gravesend fra Arendal.

**Svendborg.** Ellen Kirstine, Petersen, ankom til Caen 21. Decbr. — Elise, Petersen, ankom til Rotterdam 20. Decbr. — Lilly, Rasmussen, ankom til South Alloa 20. Dec. — Venus, Jensen, ankom til Exeter 21. Decbr. — Pomona, Nielsen, ankom til Poole 22. Decbr. — Adonis ankom til Grønningen 23. Decbr. — Erik, Hansen, ankom til Briseham 24. Decbr. — Agnete, Møller, ankom til Aalborg 27. Decbr. — Niels, Hansen, ankom til Leith 27. Decbr. — Concordia, Henriksen, ankom til Svendborg 26. Decbr.

**Rønne.** Thor, Jensen ank. til Hull 19. Decbr. — Erik, Sonne, ankom til Lowestoft 20. Decbr.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich 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 Kvarmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

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

**Limfjorden. Jyllands V.-Kyst.** I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Højvandsstid:  
Paa *Havrevlen* 11 Fod.  
I *Kanalen* 9 Fod.  
Paa *Fjordgrunden* 11 Fod.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverig.** Den 21de December 1897 er Fyrskibet „*Alma-grundet*“, uden for *Sandhamn*, inddraget.  
Fyrskibet „*Grundkallen*“ inddrages senest den 29de December 1897.

**Trelleborg.** Anduvnings-Tønden uden for Indløbet til *Trelleborg* er ombyttet med en rød Klokketønde, mærket *Trelleborg Inre*, med rød Ballon. Den ligger i 19 Fod Vand paa 55° 21' 22" N. Br. 13° 9' 6" Ø. Lgd.

Den ydre Klokketønde er sort og ligger  $\frac{3}{4}$  Kml. S.  $\frac{3}{4}$  V. fra den indre Klokketønde. 55° 20' 37" N. Br. 13° 8' 56" Ø. Lgd.

**Tydskland.** I *Frisches Haff* ere Lystønderne nu ombyttede med Vintersømærkerne.

**Darsørort.** Tønden *Prerow S.*, som laa paa *Prerow Bank SØ.-Kant*, er flyttet saa langt S. hen, at der S. for den er 19 Fod Vand. 54° 29' 0" N. Br. 12° 36' 40" Ø. Lgd.

### Kattegat og Skagerrak.

**Norge. Rødtangen.** Den 1ste Januar 1898 slukkes *Rødtangen* Fyr. 59° 31' 25" N. Br. 10° 25' 50" Ø. Lgd.

Samtidig tændes *Rødtangen* Fyrlampe. Den viser Fyr med Formærkelser fra S. 35° Ø., fri V. om *Mølen*, gennem S. og V. til N. 13° V. ind paa Ankerpladsen ved *Krog*. Lyset er rødt fra S. 6° V., fri Ø. om *Lange*, til S. 47° V., fri V. om *Lange* og *Langegrund*, grønt fra S. 51° V., fri S. om *Birkeskjærgrunden* og fri N. om *Hagen (Holmestrand Havn)* gennem V. til N. 59° V., fri N. om *Blindesand*, forøvrigt hvidt. Flammens Højde: 26 Fod. Lille, hvidt Fyrhus. Brændetid: 15de Juli—31te Maj. 59° 31' 45" N. Br. 10° 25' 30" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordsøen.** Den 15de December. 57° 7' N. Br. 8° 36' Ø. Lgd. Vrag, hvoraf to Master ragede op over Vandet.

Den 8de December. 52° 9' N. Br. 3° 31' Ø. Lgd. En Jærnmast c. 3 Fod over Vandet.

Den 1ste December. 51° 20' N. Br. 2° 15' Ø. Lgd. En sunken Bark, hvoraf to Master vare over Vandet.

**Norge. Stavanger.** Paa *Græsholmen*, ved *Stavanger Ø.-lige* Indløb, er tændt en Fyrlampe, der viser Fyr med Formærkelser fra N. 20° Ø. gennem Ø., S. og V. til N. 80° V. Lyset er rødt fra N. 20° Ø. til N. 64° Ø., fri S. om *Vadsøkalven*, fra S. 61° Ø., fri N. om *Strømstenen* og *Kjerringgrunden* til S., og fra V. fri S. om *Plentinggrunden*, til N. 80° V., forøvrigt hvidt. Flammens Højde: 24 Fod. Lille, hvidt Fyrhus. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 58° 58' 30" N. Br. 5° 45' 20" Ø. Lgd.

**Flaavør og Sandshavn.** Mærkestagerne paa *Lille Godøfluen* ved *Flaavør*, og paa *Klevestruen* ved *Sandshavn* ere inddragne.

**Tydskland. Weser. Geestemünde.** I Begyndelsen af Januar 1898 forandres det grønne, fæste Fyr ved *Geestemünde* Forhavn saaledes:

Det bliver et grønt, fast Fyr, der lyser fra N. 52° Ø., gennem N. V. og S. 38° Ø. Flammens Højde: 31 Fod. Synsvidden: 7 Kml. Linseapparat af 4de Orden. Fyret vises fra en graa, 30 Fod høj Baake med grønt Tag.

I Baaken er anbragt en Klokke, med hvilken Taage-signal kan gives ved Kimen, hver Gang efterfulgt af Fire-Slag.

Beliggenhed: 53° 32' 13" N. Br. 8° 34' 57" Ø. Lgd.

**England. Medway. Garrison Point.** En Læster ligger sunken i 9 Fv. Vand, fra *Garrison Point* i NV.  $\frac{1}{2}$  N.,  $\frac{3}{4}$  Kbl. Vraget er afmærket med et Vragfyrskib og en Vragtønde. 51° 27' 5" N. Br. 0° 44' 25" Ø. Lgd.

**Bridlington Bay.** Et Vrag, hvoraf to Master ere over Vandet, ligger sunket paa V.-Enden af *Smithic Sand*. En grøn Spidstønde er i 25 Fod Vand udlagt tæt V. for Vraget, fra *Lamborough* Fyr i S. 25° V.  $\frac{2}{3}$  Kml. 54° 4' N. Br. 0° 6' V. Lgd.

I *Tee* Indløb ligger Bugserdamperen „*Victory*“ sunken i 4 Fv. Vand, fra *South Gare* Fyr i ØNØ.,  $\frac{2}{3}$  Kbl. 54° 38' 50" N. Br. 1° 7' 45" V. Lgd.

**Skotland.** Paa *Tod Head* mellem *Montrose* og *Stonehaven* skal tændes et hvidt Blinkfyr, der hver  $\frac{1}{2}$  Minut viser Sex-

Blink i 15 Sekunder, fulgt af 15 Sekunder Mørke. Flammens Højde: 131 Fod. Synsvidden: 17 Kml. Fyret lyser fra N. 20° Ø. gennem Ø. og S. til S. 25° V., men er i Bugten umiddelbart N. for *Tod Head* synligt mellem N. 20° Ø. og Land. Fyrtaarnet er hvidt, rundt, 40 Fod højt.

I Nærheden af Fyrtaarnet skal med Sirene gives Taage-signal.

Beliggenhed: 56° 52' 55" N. Br. 2° 12' 40" V. Lgd.

### Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

**Frankrig N.-Kyst. Guernsey.** Fløjtetønden, som ligger 5 Kbl. N. 40° V. fra *Grand Etacré* paa *Guernsey* NV.-Kyst er bortdrevet. Det er usikkert, naar den igjen udlægges. 49° 28' N. Br. 2° 41' V. Lgd.

**Skotland.** I *Scourie Bay* ere følgende Grunde fundne:  
En Klippe, der falder tør ved Lavvande, paa S.-Siden af *Farvandet*,  $\frac{3}{4}$  Kbl. V. fra Faktorens Hus. 58° 21' 15" N. Br. 5° 9' 50" V. Lgd.

En lille Klippegrund, tæt ved N.-Kysten,  $\frac{2}{3}$  Kbl. V.  $\frac{1}{4}$  N. fra Faktorens Hus.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Gironde. Demi Banc.** Et Vrag ligger sunket tæt ved Lystønden SV. for *Demi Banc*. Vraget er afmærket med en grøn Vragtønde. 45° 41' 27" N. Br. 1° 18' 26" V. Lgd.

**Gironde. Pauillac.** Paa begge Yderender af Anlægspladsen ved *Pauillac* er tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 51 Fod. Synsvidden:  $\frac{3}{4}$  Kml. Fyrene vises fra Pæle. Det N.-lige Fyr ligger paa 45° 13' 17" N. Br. 0° 44' 47" V. Lgd.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Frankrig. Cannes.** Paa Klippen *Lièrre*, der ligger 4 Kbl. S. 11° Ø. fra Fyret paa *Cannes Mole*, er der kun 27 Fod Vand.

**Rumænien. Mangalia og Kap Tuzla.** Ved *Mangalia* skal tændes et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 49 Fod. Synsvidden: 10 Kml. 43° 48' 44" N. Br. 28° 35' 28" Ø. Lgd.

Paa *Kap Tuzla* skal tændes et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 44 Fod. Synsvidden: 4 Kml. 43° 59' 35" N. Br. 28° 39' 32" Ø. Lgd.

**Rusland. Ghelenjik Bugt.** En rød Spirtønde er udlagt ved NV.-Siden af Indløbet, fra *Ghelenjik Kirke* i S. 85° V.,  $\frac{2}{3}$  Kml. 44° 33' 25" N. Br. 38° 2' 0" Ø. Lgd.

En sort Spirtønde er udlagt ved SØ.-Siden af Indløbet, fra *Ghelenjik Kirke* i S. 70° V.,  $\frac{1}{3}$  Kml.

En rød Spirtønde er udlagt ved Grunden paa Bugtens V.-Side, fra *Ghelenjik Kirke* i N. 73° V.,  $\frac{1}{3}$  Kml.

En korstornet Baake er opført, fra *Ghelenjik Kirke* i N. 27° V., c. 1 Kml. Fra Baaken kan vises et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 58 Fod.

En Baake, bestaaende af en Pæl med en Arm, er opført fra *Ghelenjik Kirke* i N. 3° V., c.  $\frac{1}{4}$  Kml. Fra Baaken kan vises et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 153 Fod.

Baakerne overet lede i N. 46° Ø. i Indløbet, nærmest til SØ.-Siden.

**Tunis. Sfax.** Den røde Spirtønde med Ballon, der laa i  $17\frac{1}{2}$  Fod Vand paa *Sfax Red*, inddrages den 1ste Januar 1898.

### Karantænebestemmelser.

**Spanien.** — *Limon* i *Costa-Rica* og 90 Kml. Omkreds er erklæret fri for gul Feber.

## CARL KRARUP,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“, „J. P. Dillberg“,  
og „Falken“ i Farten

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationerne samt

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

## C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksborggade Nr. 1.

Telefon 3669.

(Kunstindustri-Museum):

Lager af amerik., engelske, franske og tyske Værktøjmaskiner, Værktøj, File, engl., svensk og tysk Staal. File ophugges.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

**Astronomisk Navigation**

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjærnekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.

I Kommission hos Tillges Boghandel.

**PETERSEN, MØLLER & HOPPE.**

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg,

regular line of steamers between Brazil and Copenhagen & vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean

Portugal and Copenhagen & vice versa.

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“.

Flensborgs

**Skibbygning Selskab**

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

**N. Rustads Efterfølger,**

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

**TH. SIMONSEN,**

NYHAVN 57.

SÖLVMEDAILLE I MALMÖ

OG STOCKHOLM.

FOR LANTERNER.

**Mahogni, Nøddetræ, Teaktræ, Whitewood**

samt andre fremmede saa vel som danske TRÆSORTER forefindes i stort Udvalg i tørre Varer.

M. H. Krause, Kjøbenhavn, Niels Ebbesenvej 6. V. Telefon 3205.

**Einhorn-Apotheket**

Hamburg (St. Pauli.)

Langereihe 85.

Dansk Betjening.

Lægehjælp (ogsaa Specialister) anvises.

**CYPRESS OG GREENHEART.**

Disse fortrinlige Træsorter anbefales danske Havneautoriteter til Forsøg.

Bedste Vidnesbyrd foreligge.

Lager hos Emil Hammelev, St. Kongensg. 61.

\* Telefon 3338. \*

**J. A. Thiesson,**

Smør-, Æg- & Osteforretning.

Leverandør i Skibsproviant.

Oprettet 1814.

Raadhusstræde Nr. 2 B,

Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),

Kjøbenhavn K.

**S. Lerche,**

50 — Nørrebrogade — 50

Værksted

for gode, solide og billige

Modeller.

**Læge H. C. Lund,**

Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1.S. Opg.

gennem Porten. Tr. 10-11, 7-8

Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
<b>Dampskibe Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk.....	105	104 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	105
Danmark.....	92	91 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	92
Norden.....		117 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	118
Kjøbenhavn.....		97	97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Carl.....	60 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	60 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	61
Dannebrog.....		107 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	108 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Skjold.....	75 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	75 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	75 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Dampsk.....	42 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	42 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	43
Østersøen.....	73 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	72 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	74
Nordøen.....		82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	85
Torm.....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	92
Dansk-russisk Dampsk.....		97	101
<b>Dampskibe Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk.....		103	105
5% — —.....		101 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	103
5% Thingvalla 1880.....		—	—
5% — 1894.....		—	—
5% Norden.....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats.....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uopsig. Stats.....		100 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....		94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf.....	93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	94
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6 Ser.....		96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	97
4% — — 6 —.....		97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3 —.....		99	100
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		151 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	151 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Privatbank.....	126 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	126 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	126 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank.....		129	129 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Handelsbank.....		127 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	128 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Burm. & Wain.....		88	89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Helsingørs Jernsk.....	101	100 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	100
Sukkerfabr.....		96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Bryggeri Aktier.....	112 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	112 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	112 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

**Vekselkurser.**

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	89.15	88.95
London.....	18.17	18.14
Paris.....	72.10	—
Amsterdam.....	150.30	—

Notering paa Berlins Børs d. 27. Decbr. 1897.

Russiske Noter.....	216.40
4% Russiske Consols.....	—
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % — Boden Kredit.....	105.20
6% Mexikanske.....	97.10
5% Rumænske Stats.....	101.00
4% — — 1890.....	92.60

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 6,000, „Danmark“ 16,000, „Norden“ 2,000, „Carl“ 10,000, „Skjold“ 6,000.

**Møller & Rée,**

Bankforretning, Ved Stranden.

**Agentur**  
for udenlandske  
Søassurance-  
Selskaber.

Søforsikringsselskabet  
**ØRESUND,**  
MALMØ,  
tegner Forsikringer ved  
**BERGH & OWEN,**  
Kjøbenhavn K.,  
Holmens Kanal 20.  
Telefon 97.  
Telegram-Adr. „Tonny“.

**WM. R. SCHOU.**  
31. HAVNEGADE.  
KJØBENHAVN K.  
Telegramadresse: Rigstelefon:  
Willschou. Nr. 3876.  
GENERALAGENT for  
„**POMERANIA**“,  
See- und Fluss-Versicherungs-  
Gesellschaft i Stettin.

**Bjerre & Rømer,**  
Skibsmæglere.  
Agenter for  
Kullens Enskilda Assurans-  
Förening.

Hovedforhandler **PETER BUCH,** Vinhandel, Helmerhus 13.



**E. ZUSCHLAG.** Aquavit, Kjøbenhavn N.

**LANDMANDSBANKEN**

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

**DANSK ARBEJDERBANK,**

Kjøbenhavn,  
modtager Indskud i Sparekasseafdelingen  
og i Forsørgelseskassen.  
Hovedkontor Hjørnet af Walkendorfs-  
gade 16.

**Margarine.**

En fortrinlig velsmagende og holdbar Margarine,  
særlig tilvirket for Skibsbrug, leveres saavel i Træ- som  
Blikemballage til Dagens billigste Notering. Paa Lager  
føres i holdbare Kvaliteter saavel dansk som fremmede  
Smørarter til billigste Noteringer fra

**Th. Klokke & Co.,**  
Nyhavn 4.

**Ludvig Lund.**

Mekanisk og elektroteknisk Etablissement.

Enerepræsentant

for Elektrizitäts-Aktiengesellschaft

vorm. **Schuckert & Co.**

Autoriseret Installatør af elektriske Belysnings- og  
Kraftoverdragningsanlæg. Elektromotorer og Dynamoer.  
Elektriske Elevatorer, Hejseapparater og Ventilatorer.  
Galvanoplastiske Anlæg.

St. Regnegade 26. Kjøbenhavn K. Telefon Nr. 991.

**Kunstfyrværker Fritz Busch**

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber  
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Valdemarsg. 24. V.

**Fanø praktiske Sømandsskole.**

Saavel Begyndere som unge Sømand optages til enhver  
Tid. Nærmere Oplysninger ved

**P. H. Clausen,**  
Nordby, Fanø.

**DANCHELLS  
FABRIKER.  
LINOLEUM.  
VOXDUG.**



Anker - Marke

Enudsalg i Danmark for  
**DELMEHORSTER  
LINOLEUMFABRIK.**  
Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:  
Pilestræde 13 Matthæusg. 5.  
Telefon 545. Telefon 2680.  
Kjøbenhavn.

**J.S.V. WEILBACH**  
& Vimpler. Börsq. 52. K.

**N. CHR. RØNNES**  
SKIBSSNEDKERI.  
TELEFONNUMMER C 1766.  
ST. ANNÆGADE 3.  
KJØBENHAVN C.

**Café van Zandt,**

St. Annæ Plads 6,  
Hjørnet af Strandstræde,  
Kjøbenhavn,

anbefaler sin Restaurant fran-  
çais med alle Aarets  
Specialiteter.

**H. J. Pedersen.**

**Dr. med. Goldschmidt,**

Klinik for  
Kud- og Kønssygdomme.  
Hovedvagtsgade 8, 1. Sal.  
Kl. 12-1 og 7-8.

**OST · OST**

3 ST. KIRKESTRÆDE 3  
**VICTOR PETERSEN**  
(LUDV. AAGAARDS EFTF.)

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

**ABONNEMENTSPRISEN**

er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre  
20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil  
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.  
Bladet omdes ved Postvæsenets Foranstaltning.

**AVERTISSEMENTSPRIS:**

Første Side pr. Petitline à 45 mm Bredde 25 Øre.  
De øvrige Sider — — — — — 20 —  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange  
20 % 30 % 50 %  
Mindre end 1/2 Side . . . . . 10 % 20 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Steder.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**

I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**