



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

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

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

DANSK

SØFARTSTIDENDE.

SKIBSFARTENS ORGAN.

REDIGERET AF L. DRECHSEL.

I REDAKTIONEN: KAPT. JACOB HOLM.

5^{TE} AARGANG

1898.



KJØBENHAVN.

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

1898.

„DANSK SØFARTSTIDENDE“.

5. AARGANG 1898.

INDHOLD.

	Side	Side	
A.			
Administration, Vort Søværns	409	Damp- og Sejlskibsflaaden i de sidste 8 Aar	208
Advarsels-Signaler om Natten	64	Dampskibes Ballast	64
Afgifter i engelske Havne, Fritagelse for	96	Dampskibsrederi-Forbund, Dansk	231, 301, 309, 317
Afslutningen	118	Dampskibsruiter, De nyeste transatlantiske	319, 405
Afvist Fordring om Liggedagspenge	5	Danmarks Handelsflaade og Skibsfart i 1897	393
Agerup, J. V. Jeppesen, Strømbetjent ved Kjøbenhavns Havnevæsen	201	Dansk-Islandsk Fiskeri-Selskab	161
Albertsen, J. A., Kaptajn	356, 364	Dansk Sejlskibsrederi-Forening:	
— Letmatros af Marstal	380	Andragende til Folkethinget om Forhøjelse af Fyr- væsenets Konto	1
Allas-Strædet	206	Andragende til Generaldirektoratet for Skattevæsenet ang. Sejlskibes Inkvirering og Forsegling i Kjøben- havns Frihavn	186
„Amerika“, Dampskib	96	Andragende til Udenrigsministeriet om den franske Mæglerkurtag	372
Amerikanske Handelsflaade, Den	44, 428	Beretning for Aaret 1897	219
Andragendet om Ændringer i Sønæringsloven	95, 104, 113, 118, 119	Cirkulære ang. Udbetaling af Mandskabernes Hyre	278
Ansvar, Skibsrederens	386	Folkethingsvalgene, Forelæggelse af Spørgsmaal til Kandidaterne	102, 126, 133, 144
Antwerpen	5	Foreningsmeddelelser	6, 137, 225, 250, 266, 438
Archangel, Fra	325	Formanden, Konsul John Hintzes Død	22, 25
Archangel, Vort Konsulat i, og Skibsførerne	377	Forslag ang. Autorisations- og Viseringsafgifterne	341
Atlantehavsruterne for Dampskibe	85, 319, 405	Generalforsamling	229, 237
Atlantehavs Slæbedampere	159	Henvendelse til Landstingets Toldudvalg om Skibs- fartens Stilling til Toldlovforslaget	41
Autorisations- og Viseringsafgifterne	341, 364, 409	Opfordring til Skibsrederne i Foreningen	160
B.			
Ballast, Dampskibes	64	Resultat af Henvendelser til Regering og Rigsdag ang. Farvandenens Belysning	167
Batometer, Universal-, Rungs	353	Skrivelse ang. Strejke-Klausuler	277, 385, 412, 429
Bech, Peter Otto, Styrmand	310	Valg af Skibsreder D. Torm til Delegeret i Fælles- repræsentationen for dansk Skibsfart	30
Befragtere, Insolvente	346	Dansk Søfartstidende	436
Befragterens Stevedor	157	De danske Farvandes Belysning	1
Befragtningskommission under Tidscertepartier, Hvem skal betale	248	De tropiske, omdrejende Storme	261
Belysning, De danske Farvandes	1, 167	Doel, Stationen, Sundhedsvisitation ved	37
Bemanding, Utilstrækkelig, Tilbageholdelse af ikke-briti- ske Skibe paa Grund af	136	Domme:	
Bjærgeløn for Bjærgning af Damperen „Glengyle“	72	De forenede Staters Appellationsret: Fortolkning af Harter Loven	417
Bjærgningen af de spanske Krigsskibe	397	Den nordamerikanske Højesteret: Rederens Ret til Havarigrosse-Kontribution	253
Blish's Afstandsmaaler	149	Engelsk Søret: Et Skib erklæres for usødygtigt paa Grund af mangelfuld Kulbeholdning	198
Bolsaxen, „Dronningen“ og Forliset ved 157, 167, 173, 183, 288	135	Englands Admiralitetsret: Bugserbaades Ansvar over- for de Skibe, de bugsere	264
Bornholmske Fiskere, Opraab om Hjælp til	135	Kollision mellem Dampskibene „Loch Rannoch“ og „Dauntless“	214
Boye, H., Styrmand, Formand i Dansk Navigator-Forening	280	Kollision mellem Bugserdamper „Warrior“ og Damp- skib „Warsow“	88
Brasilien, Fyr- og Kajafgifter i	21	Kollision i Sundet mellem norsk Bark „Abyssinia“ og Damperen „Provencal“	70
Broch, Ove, Kaptajn	429	Englands Appelret: Betaling for Bjærgning	427
Brændevinshandelen paa Kjøbenhavns Red og om Bord i danske Dampere	1	Fransk Søret: Havari-Grosse	209
Brændsel, Et Skib med flydende	356	House of Lords: Ratata-Sagen	270
Buenos Aires, Havneudgifterne i	81	Højesteret: Om Skibsførerens Ansvar for beskadiget Last	69
— Konsulatet i	134, 255, 411	Lands-Overretten i Kjøbenhavn Søvejsreglernes § 17 b.	296
Bugserbaades Ansvar overfor de Skibe, de bugsere	264	Liverpool County Court: Tælling af Trælast	255
Bugserings- og Lodsningsforholdene paa Nakskov Fjord	167, 369, 418	Svendborg Købstads Søret: Mishandling af Mand- skabet om Bord	365
Burmeister, C. Chr., Etatsraad	421	Sveriges Højesteret: Bjærgningskontraktens Gyldighed Dispachspørgsmaal	189 197
Bønnelykke, N. E., Kaptajn	178	Havarisag	21
Børskurs, Kjøbenhavns	i hvert Nr.	Misligholdelse af Certeparti	189
C.			
Cement, Lastning af	34	Søfolks Hjemsendelsesret	189
Certeparti, Østersø-, Nyt for Trælast	17, 181, 182	Søforsikringens Omfang	190
Certepartier, Kul-, Nye for Sejlskibene	295, 385, 412, 429	Sø- og Handelsretten: Aug. Leffler & Søn ktr. Fabrikerne Lyneborg	253
China and Japan freight Conference	64		
Christensen, Alfred: Stopning af overlastede Skibe i Eng- land	327		
Claus, Briggen af Fanø	22		
Code-Signaler, Nye internationale	247		
D.			
Dagbogen og en Kaptajns Korrespondance, Uoverens- stemmelse mellem	263		

	Side
Dampskibsselskabet Kjøbenhavn, Hecksher & Søn, mod Schach Steenberg & Co.: Om-Kul, der ligge i Reservebunker, høre til Ladningen . . .	77
Dampskibsselskabet Thingvalla ktr. Handelsfirmaet Storm & Hirsch . . .	133
Fører af Dampskibet „Mount Park“ ktr. Indenrigsministeriet . . .	238
Godtgørelse for Overliggedage . . .	405
Kollision mellem Dampskibene „Maja“ og „Effective“ . . .	128
Kollision mellem Dampskibene „Ulriken“ og „Ancient Briton“ . . .	165
Kollision mellem Dampskibene „Kafemann“ og „Innesmoor“ . . .	333
Kreaturhandler Thiel i Horsens ktr. Det forenede Dampskibsselskab . . .	25
Overtrædelse af Sølovens § 298 . . .	285
Søretten i Hamburg: Kollision mellem Dampskib „Karnak“ og Jærnbark „Poncho“ . . .	93
Søretten i Marseille: En Skibsførers Myndighed overfor Passagererne . . .	257
Tysklands Højesteret: Om Bevisbyrden i en Kollisions-sag . . .	426
Om Time Charter . . .	418
Viborg Overret: Bøde for at have undladt at lodde .	168
Ærø Herreds Soret: Firmaet F. H. H. Koch i Hamburg ktr. Skipper L. F. Jørgensen af Marstal: Om „Sten“ i Certepartiet kan forstaas som „Kantsten“ . . .	142
Drikkeriet i danske Dampskibe . . . 1, 9, 13	13
„Dronningen“ og Forliset ved Bolsaxen 157, 167, 173, 183, 288	288

E.

Efterretninger for Søfarende . . . i hvert Nr.	
Engelske Koffardimarines relative Tilbagegang, Den . .	150
Ere Lynfyrr praktiske . . .	58
Erstatning for Ulykke om Bord . . .	245, 345
Esbjerg Havn, 1873—1898 . . .	402

F.

Faro og Olhao . . .	19
Fécamp Havn, Nægtet Erstatning for Havari i . . .	345
Finansloven og Skibsfarten . . .	341
Fiskeskipperskole i Frederikshavn . . .	280
Flydende Brændsel. Et Skib med . . .	356
Folkethinget, Sømandsstandens Repræsentation i 29, 37, 41	41
Folkethingetsvalgene . . . 102, 126, 133, 144	144
Forandring i den franske Havneafgift. Droits de Quai .	12
Fordeling af Havarigrosse . . .	425
Foreningsmeddelelser . . . 6, 137, 225, 250, 266, 438	438
Forlis i Nordøen af en ubekendt Damper efter Kollision med Jærnbark „British Princess“ . . .	94
Fra Sø og Land . . . omtrent i hvert Nr.	
Fra Søen . . .	150
Fragtmarkedet . . . omtrent i hvert Nr.	
Fragtrater, Gensidig Sikring imod Nedsættelse af, i Kina og Japan . . .	64
Fragttarif for mindre Sejlskibe . . .	34
Franske Mægleres Kurtage 61, 256, 281, 297, 321, 329, 336, 357, 372	372
Franske Søfartspræmier . . .	380, 437
Frederiksholms Kaj . . .	246
Frihavn, Kjøbenhavns, Forsegling af Skibe i . . .	35
— Inkvirering og Forsegling af Skibe i	186
Fritørens Beskæftigelse . . .	205
„Fyen“, Krydsfregatten, dens forestaaende Togt . . .	334
Fyrafgifter, De britiske . . .	215
Fyrafgifterne i Storbritannien . . .	293
Fyrbødernes Lønningsforhold . . .	178

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart:

Aarsberetning for 1897 . . .	125
Dansk Sejlskibsrederi-Forening, Valg af Delegeret . .	30

G.

Generalforsamlinger:

Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri . . .	127
Dampskibsselskabet af 1896 . . .	103

	Side
Dampskibsselskabet Carl . . .	79
— Danmark . . .	88
— Dannebrog . . . 103, 319, 329	329
— Gorm . . .	80
— Heimdal . . .	80
— Kjøbenhavn . . . 72, 329	329
— Norden . . .	52
— Nordøen . . .	80
— Skjold . . .	80
— Thingvalla . . .	319
— Torm . . .	96
— Union . . .	79
— Urania . . . 102, 304	304
— Vesterhavet . . .	61
— Østersøen . . .	79
Dansk Navigator-Forening . . .	42
Dansk Sejlskibsrederi-Forening . . . 229, 237	237
— Afdeling for mindre Skibe . . .	34
— Kredsaafdeling for Fyen . . .	79
Den alm. danske Skibsfører-Forening af 1874 . . .	61, 71
Den nye Sømandskasse i Marstal . . .	21
Det dansk-russiske Dampskibsselskab . . .	103
Det forenede Dampskibsselskab . . . 120, 319	319
Det helsingørske Dampskibsselskab . . .	80
Det kgl. oktr. Søassurance-Kompagni . . .	80
Fanø Skibsreder-Forenings Invalidesfond . . .	51
Flensborg Skibsbygningsselskab . . .	345
Forening til Søfartens Fremme . . .	143
Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri . . .	344
Kjøbenhavns Skipper-Forening . . .	60
Marstal Skibsreders Sygeassurance . . .	20
— Skipper-Forening . . .	50
— Søassurance . . .	51
Nordby Skibsforsikrings-Forening . . .	12
Nordisk Lloyd, gensidig Søforsikrings-Forening . . .	329
Svendborg Søassurance . . .	51
— Toldstedts Forsikrings-Forening for Søfolks Ejendele . . .	52
Søassurance-Foreningen „Ærø“ . . .	50
Søforsikrings-Foreningen „Jylland“ for mindre Skibe	51
Sømands-Foreningen . . .	88
Sønderho Enkekasse . . .	80
Understøttelses-Foreningen for Skibsredere, Søfarende m. Fl. i Sønderho . . .	81
Vejle Sømands-Forening . . .	52
Ærøskjøbings Sømands-Forening . . .	21
Gibraltar, Havneafgifter i . . .	130

H.

Haagensen, H. R., Kaptajn . . .	437
Hals, Barreafgiften ved . . .	93
Hamburg, Stevedoring i . . .	412
Handelsmarinen, Orlogsmarinen og . . . 17, 26	26
Hansen, Frits, Kaptajn . . .	272
Hansen, H. J., Kaptajn . . .	437
Havarier, Ugens . . . omtrent i hvert Nr.	
Havarigrosse-Bidrag . . .	248
— Fordeling af . . .	425
Havneafgift, Forandring i den franske. Droits de Quai .	12
Havnetakterne i Kolding . . . 387, 396, 412	412
Hintze, John., Formand for Dansk Sejlskibsrederi-Forening . . .	22, 25
Holm, Jacob, Formand i Den alm. danske Skibsfører-Forening . . .	95
Holmberg, Fører af Dampskibet „Gylfe“ . . .	144
Hospitaler i Tramps . . .	225
Hyre, Mandskabernes, Udbetalingen af . . .	273
Højesteretsdomme . . . se Domme	

J.

Jantzen, Johs., Bestyrer i Nordisk Skibsreder-Forening .	379
Jensen, Axel, Kok af Kjøbenhavn . . .	380
Jessen, H., P., Styrmand . . .	364
Ingerslev, J., Kaptajn . . .	102
Insolvente Befragtere . . .	346

	Side
Internationale Søfartskongres, Den	344
Irrawaddy-Sagen	253
Island, Fra 63, 136, 144, 158, 192, 208, 247, 273,	304
— Thingvalla-Dampskibet, dets 100de Rejse	249
Jubilæum, Marstal Skipper-Forenings	53
— , Maskinmestrenes Forenings	120
Jørgensen, Th., Kaptajn	412

K.

„Kaiser Wilhelm der Grosse“	183
Kemi, Forholdene i	356
King's Lynn	10
Kjøbenhavns Børskurs i hvert Nr.	
— Frihavn, Inkvirering og Forsegling af Skibe i	186, 361
— Havn, Forandring i Reglement for	257
— Lodseri	2
Klidladninger	435
Knudsen, Christian Emil, Styrmand	310
Koch, Theo., Grosserer, Kaptajn	108
Koffardimarines relative Tilbagegang, Den engelske	150
Kolding, Havnetaksterne i	387, 396, 412
Kollision mellem Galeasen „Egen“ og Lappegrundens Fyrskib	168
Kollisionssager, Den københavnske Voldgiftskommis- sion i	89, 175
Kommission ang. nye Bestemmelser for danske Damp- skibes og lignende Fartøjers Indretning og Udrust- ning samt Tilsynet med dem	6
Kommission, Mæglerens Ret til	403
Kompasser, deres Undersøgelse paa Orlogsværftet	193
— og deres Installation i Dampskibe, Om 101, 213, 241, 294, 370, 433	
Konsulatafgiften i Sverrig	379, 385
Konsulatafgifterne	385
Konsulaters Kontortid	193
Konsulatet i Buenos Aires	134
— i Rio de Janeiro	335
Kontinentet, Hvad forstaas ved Ordet	151
Kortene, Styrmandenes Adgang til	296
Krigen og Skibsfarten	141, 177
Krigsskat, Den spanske	85
Krigsskuepladsen, Fra	206
Kroman, L. C., Kaptajn	437
Kromann, Chr., Kaptajn	413
Kronstadt, Sejlskibes Toldklarering i	182
Kronstadts Skibsfart i 1897	4
Kruse, Gunder, Fhv. Skibsfører	397
Kul-Certepartier for Sejlskibene, Nye	295, 385, 412, 429
Købke, Johan Peter, Generalmajor	273

L.

„La Bourgogne“s Forlis	242, 281
Larsen, L. P., Kaptajn	413
Lastelinje-Spørgsmaalet i England	353
Lastning i Tørn	35, 49
— i Wasa Distrikt	88
— og Losning af Trælaut	371
Laub, S., Kaptajn: To Topplanterner	174
Leffers, J., Kaptajn	289
Lidt om Kompasserne i Jærnskibe	433
Liggedagspenge, Afvist Fordring om	5
— for Søndagen	312
Limfjorden, Besejlingsforholdene i	36, 93
— Lodsudgifterne i	93

Literatur:

C. D. Bloch, Premierløjtnant: Fyrvæsen	411
Claussens Shipping Guide	96
Den islandske Lods	96
Hjalmar Johansen: Selv-Anden paa 86° 14'	129
J. A. D. Jensen: Nautisk Almanak for 1899	270
— Tillæg til Uddrag af danske Søfartslove	209
P. Jensen, Dampskibsfører: Vink til unge Førere og Styr- mænd i Dampskibsfarten	401
Maskinmestrenes Forening: Festskrift i Anledning af 25 Aars Jubilæum	136

Side

Søkort-Arkivet: Fortegnelse over Fyr- og Taage- signalstationer i Danmark med Bilande	4
Søkort-Arkivet: Kort over islandske Farvande	130
— Kort over Nordøen	270
Tidsskrift for Søvæsen	209, 388
Lodsafgiften paa Weseren	53
Lodseri, Kjøbenhavns	2
Lodsers Indtægter, De engelske	277
Lodsforordning, Den svenske, Forstaaelsen af	44
Lodslov, Den engelske	213
Losning af Sækkegods	152, 177, 181, 225
Lund, Chr. N., Kaptajn	280
Lynfyr, Ere de praktiske	58
Lyngbye, H. P., Etatsraad	96
Lysegrundens Fyr	279, 289
Lønningsforhold, Skibsførernes	335
— Søfyrbødernes	173

M.

Mandskabet, Sølovene og	354
Mandskabs Søfart, Det indkaldte befarne	199
Marstal Skipper-Forenings Jubilæum	53
Maskinmestrenes Forening	120, 136
Matthiessen, D. G., Kaptajn	354
Modtager, Reder og	369
„Mohegan“s Undergang, Dampskibet	362, 378, 418
Molukkerne, En Rundrejse i	239
Mæglerens Ret til Kommission	403
Mæglerkurtag, Den franske, 61, 256, 281, 297, 321, 329, 336, 357, 372	

N.

Nakskov Fjord, Bugserings- og Lodsningforholdene paa	167, 369, 418
Nattevagt i D. F. D. S. Skibe	197
Navigation, Forsømmelig	246
Navigering, Uforsigtig	372
Neergaard, C. D., Forstander for Kjøbenhavns Naviga- tionsskole	433
Nordisk Skibsreder-Forening	181, 419, 437
Nord-Østersø-Kanalen	13
Nyt Østersø-Certeparti for Trælaut	17
Nægtet Erstatning for Havari i Fécamp Havn	345
Nødsignaler, Skibes	288, 312

O.

Olhao, Faro og	19
Olsen, C. P., Styrmand	397
One, two or more Danish ports	3, 11
Open Letter to A. G. Findlay Esq., London	387
Or so near thereunto as the ship may safely get	325
Orlogsmarinen og Handelsmarinen	17, 26, 62
Overliggedagspenge i Spanien	81

P.

Panik i Passagerskibe, Forholdsregler mod	279
Para	436
Pedersen, Niels, Kaptajn	356
Pensacola, Bortfragtning i	403
Pernambuco, Udgifterne i	372
Petersen, C. M., Kaptajn	289
Philippsen, Ernst, Skibsreder i Antwerpen	163
Pjastrens Værdi i Konstantinopel	389
Plimsoll, Samuel	215

R.

Rasmussen, R., Kaptajn	96
Ratata-Sagen	270
Reder og Modtager	369
Redningsvæsenet, Strandvagten paa Jyllands Vestkyst og	33
Redningsvæsenets Historie i 50 Aar, Uddrag af	193
Reservelejtnants-Institutionen	11
Rigsdagsvalgene, Semandstanden og	57
Rio de Janeiro, Konsulatet i	335
Rouen	388
Royal Human Societys, The, Medaille	96
Rungs Universal-Batometer	353

	Side		Side
Ruslands Skibsbygning	245	Søulykker i 1896, Statistisk Oversigt over	63
Russiske Havne, Sundhedsattester for Skibe til	342	Søvejsreglernes Art. 16 og 15 b	262
— — Tonnageafgiften i	263	— § 17 b	296
Rømningspørgsmaal, Et	287	Søvæsens Administration, Vort	409
S.		T.	
Salg af britiske Skibe til Udlændinge	205	Taagesignaler i Store Belt	141
St. Petersborgs Skibsfart i 1897	4	Telegrafering uden Traad	348, 429
St. Petersborg, Kajpladser og Tørn i	81	Telegrafforbindelse mellem Fyrskibe og Land, Om	159
Schmidt, N. W., Fører af Dampskibet „Gorm“	9	Thyboren-Kanalen	10
Sejlskibsrederi-Forening, Dansk se D		Tidevandssignaler paa den franske Kyst	69
Sejlskibstørn, Lastning i	35	Tidscertepartier, Befragtningskommissionen under, Hvem skal betale	248
Siam, Det Østasiatiske Kompagnis første Damper	72	Time Charter, Tysk Højesteretsdom om	418
Skibsdagbogens Autorisation	36	To Dødsfald	310
Skibsdagbøgerne	409	Toldbod-Anordninger i Storbritannien	371
Skibsefterretninger i hvert Nr.		Tolddiæter i danske Havne	401
Skibsfart paa Østasien, Vor	334	Toldreformen, Skibsfarten og	41
Skibsfarten mellem Evropa og Østasien	269	Toldvæsenet og Skibsfarten	361, 379
— og Toldreformen	41	Tonnageafgiften i russiske Havne	263, 286
— , Toldvæsenet og	361, 379	Topplanterne paa Fok og Stormast i danske Farvande, Er det praktisk at føre	86
Skibsfartens Fremtidsudsigter	427	Topplanterne, To	174
Skibsførerens Myndighed overfor Passagererne	257	Transatlantiske Dampskibsruiter, De nyeste	319, 405
Skibsfører-Forening, Den alm. danske, af 1874	174, 191	Trælast-Certepartier, De ny	17, 181, 182
Skibsførernes Lønningsforhold	335	Trælast, Lastning og Losning af	371
Skibsrederens Ansvar	386	Tuborg Havn, Afgifterne i	278
Skibstype, Ny	346	„Turbinia“ og dens Fremtid	326
Slæbedampere, Atlanterhavs	159	Tysk Skibsfart og Skibsbygning	192
Spanien, Overliggedagspenge i	81	Tælling af Trælast i London	435
Spanske Krigsskat, Den	85	Tørn, Lastning i	35, 49
— Krigaskibe, Bjærgningen af de	397		
Spørgsmaal og Svar 61, 151, 279, 327, 370,	396	U.	
Stevedor, Befragterens	157	Uansvarlighed overfor havareret Ladning	417
Stevedoring i Hamburg	412	Ugens Havarier i omtrent hvert Nr.	
Store Bælt, Taagesignaler i	141	Ulykke om Bord, Erstatning for	245, 345
Storme, De tropiske, omdrejende	261	Uoverensstemmelser mellem Dagbogen og en Kaptajns Korrespondance	263
Stopning af overlastede Skibe i England	327		
Strandvagten paa den jyske Vestkyst, Er den forsvarlig ordnet	9	V.	
— paa Jyllands Vestkyst og Redningsvæsenet	33	Vengeance Grunden, Bøjen paa	136
Strøjen i Wales	277	Vestkysten, Bugser- og Redningsdamperen, dens Virksomhed i 1897	161
Strømsætningerne i Nordsøen i Forbindelse med Fiskeriet	272	Vestkystens Bevogtning, Andragende om kraftigere Forholdsregler med Hensyn til	65
Styreledninger, Om	4	Voldgift i Kollisionssager	143
Styrmændenes Adgang til Kortene	296	Voldgiftskommission for Kollisionssager i Kbhvn., En, 89, 175	
Submarine Skibsdele, Nogle Bemærkninger om Farve til	152	Vægtgaranti for mindre Skibe fra Tyskland	191
Sundhedsattester for Skibe til russiske Havne	342	Værnepligtsloven af 6. Marts 1869, Forslag om Tillæg til 65, 81	
Sundhedsvisitation ved Doel	37		
Sveriges Skibsfart	362	W.	
Synsprøver for Søfolk	425	Wasa Distrikt, Lastning i	88
Sækkegoods, Losning af 152, 177, 181, 225			
Sø- og Handelsretsdomme se Domme		Ø.	
Søfart, Det indkaldte, befarne Mandskabs	199	Østasiatiske Kompagni, Det	119, 207
Søfartskongres, Den internationale	344	— — , dets første Damper „Siam“	72
Søfartspræmier, De franske	380, 437	Østasien, Skibsfarten mellem Evropa og	269
Søforhør: „Dronningen“ og Forliset ved Bolsaxen 173, 183		— Vor Skibsfart paa	334
Sølovene og Mandskabet	354	Østersø-Carteparti, Nyt, for Trælast	17
Sømandsstanden og Rigsdagsvalgene	57	Østersø-Sortehavs-Kanalen	89
Sømandsstandens Repræsentation i Folkethinget 29, 37, 41			
Sønæringsloven, Andragendet om Ændringer i 95, 104, 113, 118, 119			
Søofficerers Ret til at føre Handelsskibe	344		

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 1.

Kjøbenhavn, Torsdag den 6. Januar 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Brændevinshandelen paa Kjøbenhavns Red. — De danske Farvandes Belysning. — Kjøbenhavns Lodseri. — Fragtmarkedet. — One two or more Danish ports. — St. Petersborg og Kronstadts Skibsfart. — Literatur. — Styreledninger. — Afvist Fordring om Liggedagspenge. — Antwerpen. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Foreningsmeddelelser. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfærende. — Kjøbenhavns Børskurs.

SKIBSDAGBØGER

$\frac{1}{1}$ Aars & $\frac{1}{2}$ Aars
MED TRYKT BRUGSANVISNING
til Forbrug & Forhandling
billigst hos
S. FRIEDLÆNDER,
VED STRANDEN 14.
KJØBENHAVN.

HAVANNA-
CIGARER.

Vilh. Sunnert

11
BREDGADE II.

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.

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.
Videreforsalning: S. JOHANNESSEN, Hauserpl. 32.

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.

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.

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 Ladéapparater, 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 Nisson.

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

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, 11., 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^{d.}

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:

V. 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. Leverandører 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, 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.

Telephoo
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 1834. Telegraphic address "SVITZER".

Agents for Great Britain.

{	<p>O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street, Newcastle o/Tyne. telegraphic address: „Jürgenson“.</p> <p>R. W. SHEPARD & Co. London E. C. 70-Cornhill. telegraphic address: „Hobdell“.</p>
---	---

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“.
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).

Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

Telefon 297. Telegramadresse: Telefon 297.
Seifert, Regnegade.

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

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.

C. P. Lauritzen & Co.,

Etablissement for

UNIFORMER, UNIFORMEFFEKTER og ORDENSBAAND,

samt de nye, af Krigsministeriet approberede, vandtætte Officers-Havelocks,
saa vel som for alt civilt Skræderarbejde.

Vesterbrogade Nr. 30. Kjøbenhavn V.

Brændevinshandelen paa Københavns Red og om Bord i danske Dampere.

De fleste Dampskibsførere kende vist af Erfaring Følgerne af ovennævnte Onde. Aldrig saa snart er en Dampner til Ankers paa Reden, før der er Brændevinshandler langs Siden og falbyder, ikke Brændevin, men Tobak; under denne Maske foregaar Forretningen med Mandskabet, og det er da særlig Fyrbøderne, som gøre de største Indkøb, og med hvem man bag efter ogsaa har de fleste Bryderier. Til Eksempel kan anføres, at jeg engang sidste Sommer, efter at være gaaet fra Reden, ikke havde én ædru Fyrbøder om Bord, og at dette varede ved i to samfulde Etmaal. Da de ikke kunde udføre deres Arbejde tilfredsstillende, kom jeg en Dag senere til Kronstadt end ellers vilde have været Tilfældet og mistede min Tørn til at komme i Havn, saa der gik endnu en Dag spildt. Da jeg nu har den samme Historie igen, er det Grunden til, at jeg igennem Deres ærede Blad har bestemt mig til at henlede Opmærksomheden paa Brændevinshandelens skadelige Følger. For ca. 30 Timer siden forlod jeg Reden, og først nu ere Fyrbøderne ædru, trods det at Lukafet blev omhyggeligt eftersøgt ved Afgangen og al Brændevin konfiskeret; men om Bord i en stor Dampner er der jo Steder nok, hvor nogle Flasker Brændevin kan stuves af Vejen. Folkene ere ellers flinke og dygtige og ville, naar Brændevinsdunsterne ere forsvundne, sikkert fortryde deres Fejltrin; jeg kan naturligvis straffe dem derfor ved Tilbageholdelse af deres Gage, men derved rammer man jo mere deres uskyldige Hustruer og Børn end dem selv.

Med det samme vil jeg henlede Opmærksomheden paa det efter min Mening urigtige i, at der i mange danske Dampskibe gives Tilladelse til at sælge Drikkevarer, hvad enten det er til Skibets Besætning eller til Folk i Land; ogsaa her vil jeg fremføre et Eksempel ud af saa mange som Bevis for, hvilke Ulemper Brændevinshandelen medfører: Paa Siden af det Skib, hvori jeg var Styrmand for nogle Aar siden, laa et engelsk Dampskib; det var Helligdag, alle havde fri. Omtrent Kl. 11 Fm. hørtes Støj og høje Raab om Bord i Engelskmanden, og da jeg kom ud paa Dækket, blev jeg Vidne til et af de blodigste Slagsmaal, jeg nogensinde har set. Fyrbøderne og Dæksfolkene havde købt Brændevin af vor Hovmester og vare nu komne i Totterne paa hinanden; hverken Officerer eller Kaptajn kunde bringe Folkene til Fornuft, hvorfor der maatte sendes Bud i Land efter Politi. En Patrouille paa 8 Betjente hentede hele Besætningen, 11 Mand, i Land. Den engelske Kaptajn kom derpaa over til mig, som stod paa Dækket, og foreholdt mig i alt andet end blide Ord det urigtige

i, at Hovmesteren i vort Skib havde solgt Brændevin til hans Folk. Jeg beklagede det skete og bad ham henvende sig til min Kaptajn desangaaende, da jeg var sikker paa, at det var sket uden dennes Vidende og Vilje. Dertil gav han mig et Svar, som jeg endnu ikke har glemt og vist aldrig glemmer; det lød som følger: „You are all in company, Captain, Officers and the steward, it is no use to speak to your Captain about the matter, but I shall complain to your owners. Your ship is like the rest of Danish steamers, they are floating grogshops,“ og derpaa gik han meget ophidset fra Borde. Jeg kunde ikke give ham noget Svar; thi jeg følte med Skam, at han for den sidste Bemærknings Vedkommende til Dels havde Ret; men er det ikke en Skam for den danske Sømandsstand, ja for den danske Nation, at dens Skibe blive kaldt flydende Værtshuse. Naar der saa spørges: Ja, hvad skal der gøres for at faa Ende paa disse Onder, da tillader jeg mig at henvende til samtlige Redere, om der fra deres Side ikke kan udvirke hos Havnekaptajnen, at det fra Havnevæsenets Side paases, at ingen Baade paa Reden handler med Drikkevarer; eventuelt hos Toldvæsenet, at Vagten ved Jærnporten saa vidt muligt fører Tilsyn med, at ingen Drikkevarer (Spiritus) udføres uden vedlagt Rekvizition, undertegnet af Føreren eller en af Officererne i det Skib, hvortil Varerne er bestemt. Forholdet om Bord kan derimod meget let ordnes, naar alle Rederne vilde udstede Forbud mod Handel med Drikkevarer i deres Skibe; der findes vist ikke én Fører ud af tyve, som ikke vilde modtage det og sørge for dets Overholdelse med Glæde. Rederne vilde derved tjene deres egne Interesser og fri Kaptajnen og Officererne for mange Bryderier med deres Besætninger og med Toldvæsenet i fremmede Havne. Vi Danske holde jo meget af at se efter og gøre, som andre Nationer bære sig ad; kunde der da i dette Stykke ikke tages noget op efter Engländerne, hvor al Spiritushandel er forbudt; ja, der findes endogsaa mange Skibe, hvor det af Rederen er forbudt Kaptajnen at have en Flaske Whisky eller et Dusin Flasker Øl om Bord.

Takkende for Optagelsen tegner

Ærbødigst

T. m.

E. S. Efter at ovenstaaende er skrevet, har jeg læst H's Indlæg i dette Blads Nr. 51 om Drikkeriet i danske Handelsskibe. Det glæder mig at se, at der er andre, som mener det paa Tide at skride ind imod dette Onde.

De danske Farvandes Belysning.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Andragende til Rigsdagen.

Som vi tidligere have meddelt, har Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening til Folkethinget indgivet et Andragende om en Forhøjelse af Fyrvæsenets Konto og i første Række en forbedret Belysning af Lille-Bælt. Dette Andragende lyder i sin Helhed saaledes:

Efter at Bestyrelsen i Januar Maaned d. A. har rettet en Henvendelse til Marineministeriet om at søge tilvejebragt en Forbedring af Fyrforholdene i Lille-Bælt og tilstødende Farvande, har den fra Ministeriet mod-

taget Meddelelse om, at de Foranstaltninger i saa Henseende, som Bestyrelsen i nævnte Skrivelse havde fremsat som ønskelige, 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 kunne blive bevilgede, 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.

Paa det Forslag til Finanslov for Finansaaret 1898—99, der for Tiden behandles af det høje Folkething, findes ikke opført noget Forslag til at afhjælpe Manglerne ved Belysningen af Lille-Bælt, og i Henhold til ovennævnte Meddelelse fra Marineministeriet maa Bestyrelsen gaa ud fra, at Aarsagen hertil er det af Folkethingets Finansudvalg i Fjor fremsatte Ønske om at holde Bevillingen til Nybygninger under Fyrvæsenet indenfor et Beløb af 200,000 Kr. Bestyrelsen tillader sig i denne Anledning at henlede det høje Folkethings Opmærksomhed paa Ønskeligheden af, at vort Fyrvæsen undergaar en hurtigere Udvikling, end en Bevilling af denne Størrelse tillader. Bestyrelsen maa i høj Grad paaskønne, at Regering og Rigsdag i de forløbne Aar have vist en Interesse for vort Fyrvæsens Udvikling og hertil har ydet saa rundelige Bevillinger, at Belysningen af de danske Farvande nu maa siges at være vidt fremskredet. Imidlertid er det dog utvivlsomt, at endnu en Række Foranstaltninger ville være nødvendige, forinden vore Farvande have faaet en saa fuldstændig og forsvarlig Belysning, som Hensynet til den internationale Trafik og til den størst mulige Sikkerhed for Skibsfarten i vore Farvande kræver. Det vil sikkert være god Økonomi, om disse Foranstaltninger gennemføres saa hurtigt, som Lovgivningsmagten af finansielle Hensyn anser for forsvarligt, og Bestyrelsen tillader sig derfor i største Ærbødighed at andrage det høje Folkething om at forhøje den aarlige Bevilling til Nybygninger under Fyrvæsenet saa meget, at de mest paatrængende af disse Foranstaltninger kunne blive paabegyndte i næste Finansaar. Blandt disse maa i første Række nævnes Belysningen af Lille-Bælt, der nu er temmelig mangelfuld, og hvis Forbedring vilde have stor Betydning for den stedse tiltagende Trafik paa Østjyllands sydlige Fjorde, samt for den gennemgaaende Trafik.

Bestyrelsen tillader sig i Korthed at angive de Foranstaltninger, der formentlig ere mest ønskelige for at afhjælpe de paa pegede Mangler:

1) Paa Samsø's Sydspids, hvor Lushage skyder ud Kattegat, bør bygges et mindre Fyrtaarn, der kan advare Skibsførerne mod at komme for nær til de farlige Grunde: begge Bolsaxerne og Paludans Flak;

2) Æbelø Fyr bør udvides til et 1ste Klasse's Fyr, for bedre at vejlede de Skibe, der ere bestemte til Horsens Fjord, Vejle Fjord og Lille-Bælt;

3) Lille Bælt, der har mange Krumninger, bør forsynes med flere mindre Fyr, saaledes at Sejladsen i Bæltet uden Fare kan finde Sted ogsaa om Natten.

Saa fremt det høje Folkething, ved at forøge den paa Finanslovsforslaget for Finansaaret 1898—99 opførte Bevilling til Nybygninger under Fyrvæsenet, vilde gøre det muligt, at disse Foranstaltninger bleve paabegyndte, vilde Mangler, der føles stærkt af de mange Skibe, der passere disse Farvande, blive afhjulpne, og Bestyrelsen udtaler derfor Haabet om, at det høje Ting vil stille sig imødekommende overfor dette dens ærbødige Andragende.

Kjøbenhavns Lodseri

havde i Lørdags, Nytaarsdag, bestaaet i 100 Aar. Den store Betydning, som det har haft for Trafiken gennem Øresund, er vel kendt for Læserne af dette Blad, saa at vi kun behøve at minde om den. I gamle Dage, da Sejlskibsfarten var den dominerende, og da Farvandenes Afmærkning og Belysning ikke havde

naaet Nutidens Udvikling, var Lodseriernes Gerning jo betydningsfuldere og mere omfattende end i vore Dage. Men Lodsvæsenets Betydning for Nutidens Skibsfart er, trods dette, meget stor, og det vil altid være af stor Interesse for vort Land at bevare et Lodsvæsen, til hvem ikke alene vore egne Søfarende se hen med Tillid, men som ogsaa er anset blandt de mange Søfarende af andre Nationer, der trafikere de danske Farvande. Selv om man kan mene — og denne Anskuelse er af og til kommet til Orde fra de Søfarendes Side, — at de danske Lodserier i Foretagsomhed og Iver for at tilbyde Skibene deres Tjeneste i Søen, ikke staa paa Højde med de Forhold, Skibsførerne jævnligt træffe i Udlandet, skal det erkendes, at vore Lodserier, og blandt dem ikke mindst Kjøbenhavns, have vundet sig et smukt Navn for den Dygtighed og Omhu, med hvilken de have betjent Skibsfarten.

Da Kjøbenhavns Lodseri oprettedes i 1798 raadede det kun over en Sejlbaad og en Robaad, og Lodsernes Antal var 7. Efterhaanden udvidedes Lodseriet, saa at det i 1877 talte 28 Lodser og 3 Lodsaspiranter; siden da er det ikke udvidet. Lodsstationen paa Trekroner oprettedes i 1877. I 1896 anskaffede Lodseriet Damperen „Lodsen“, og dette betegnede et væsentligt Fremskridt; den er hele Døgnet igennem stationeret mellem Trekroner og Middelgrunden. — Af Lodseriets nuværende Embedsmænd nævne vi dets Chef, Kommandør Holbøll og det ældste Lods, J. Svendsen. Lodseriet hører under det østlige Overlodsdistrikt, hvis Chef er Admiral Lund.

Vi bringe Lodseriet, dets Embedsmænd og Funktionærer, vor bedste Lykønskning.

Fragtmarkedet.

1897.

(Fortsat.)

Det er vanskeligt eller rettere umuligt at analysere, hvilke Aarsagerne ere, der skabe en god Fragtkonjunktur. Som oftest kommer den bag paa alle uden at være meldt eller ventet; men har den først faaet Foden indenfor Døren, blot med en lille Stigning af Raterne, er det interessant at iagttage, med hvilken Fart den som Regel breder sig og vokser sig stor. Om saa Besøget bliver af kortere eller længere Varighed baseres paa mange andre Faktorer, men her har Rederen det delvis i sin Magt at holde fast paa den kærkomne Gæst; her kan i hvert Fald udrettes betydeligt. Da Amerika i Efter sommeren vaagnede af sin Dvale, og Raterne steg hver Uge eller specielt efter hver Maanedes Afskibningstermin — saaledes sluttedes September 3/6, Oktober 3/9 à 4/, November 4/3 à 4/6 northern range C. f. O., — da holdt den store Majoritet af Redere igen og engagerede sig kun Rejse efter Rejse. Et Pres øvedes derved paa Befragterne og hjalp til, at Konjunkturerne fik en saa lang Periode. Man kan naturligvis kun rose Rederne for denne Opræden, men det højst usædvanlige Sammenhold har sikkert sin Grund i det foregaaende Aars aldeles parallelle Situation. Man erindrer muligt den rivende

Stigning i de amerikanske Fragter sidste Saison; den Gang lærte desværre mange Redere, hvor grundigt de havde forregnet sig ved at dække Tonnagen langt ind i Fremtiden til lave Rater; den alt for korte, om end glimrende Periode gik deres Næse forbi; Ærgrelsen herover har sikkert i Aar været dem en gavnlige Hjælper bort fra den vel kendte Nervøsitet efter at dække og dække kritikløst, blot Udsigten var der for en tarvelig Gevinst.

Medens Haussen altsaa i Fjor var af kort Varighed, og Rederne stod skuffede og nedslaaede ved Aarets Udgang, hævdede den nuværende Konjunktur sin Stilling støt og urokkelig lige til det sidste. En Hjælper blev endnu Østen, der efter en skandaløs slet Konjunktur den største Del af Aaret — baade hvad de udgaaende Kulfragter og Returlasterne angaar — pludselig skød i Vejret og satte en Rekord, som kom ligesaa overraskende som velgørende. En Række større Dampere fandt lønnende Beskæftigelse i dette Marked, og den store Tonnage spredte sig over de store Vandarealer.

Haussen paa United states trak Raterne paa Golfhavnene med sig. Eksporten fra Galveston og New Orleans voksede daglig i Efteraarsmaanederne med stigende Fragter; vi have været oppe paa 18/ nett. charter New Orleans Danmark, og vi ere endnu i Vejret. Forøvrigt begyndte vi i Januar med 14/6, Februar 13/9 à 14/, Marts 12/9 à 13/, indtil vi i Maj nominelt noterede 11/6 à 11, men da vare vi ogsaa stoppede til Hanebjælkerne i vore Pakhuse. Standsningen af Trafikken skyldtes yderligere Aarstiden og den slette Forfatning, hvori Lasterne kom frem. Vore Befragtere regulerede endog flere Laster tilbage og tog Tabet paa én Gang, fremfor at vente paa et muligt endnu større, naar Baaden fortøjede ved Bolværket her hjemme og Lasten var forbrændt. Man hørte da saa godt som intet til denne Branche, førend den ny Høst gled gennem de store Elevatorer og fyldte Damperne paany — og nu følger, som sagt, den samme Udvikling som fra northern ports. Signalskudet til Fremgang fra New York tonede ud over hele Atlanten og rystede ogsaa Golfen ud af sin Sløvhed.

Phosphat-Fragterne fra Tampa Fernandina etc. og Pitch Pine Lasterne have ikke undergaaet saa store Svingninger Aaret igennem, selv om man selvfølgelig maa drage Parallellen med de andre Brancher. Fra Tampa sluttedes saaledes i Begyndelsen af Aaret 18/6 Stettin; Fernandina Kjøbenhavn eller Kastrup gav 16/6 à 17/. Saa gled vi noget tilbage for endelig efter den døde Periode i November at fragte Tampa 19/ à 20/ til Kontinentet; nu er der pr. December sluttet 19/6 Stettin. Pitchpine Lasterne begyndte Aaret med 102/, gled saa ned til 97/6 à 95/, for at sætte en flot Rate i November à 122/6. Pladsmangel forbyder os desværre at fordybe os yderligere i disse Brancher, skønt der skjuler sig mange interessante Detailler i dem, men vi gaar ud fra, at vor hjemlige Flaade ikke har været saa engageret her, og vi benytte Lejligheden til at udtale, at det ikke er en Oversigt over hele Verdensmarkedet, vi have villet give, kun et kort Rids over de vigtigste Felter, hvor det danske Flag har vist sig hyppigst i det svundne Aar.

Med faa Ord skal vi da blot omtale River Plate, inden vi sætter Kursen mod Evropa. Dette Marked har i sin Helhed været slet. Januar begyndte med ganske faa Befragninger fra Øvre Floden til 14/ ÷ de sædvanlige 5/; omtrent samtidig indløb meget ugustige Meddelelser vedrørende Udsigterne for Høsten i sin Helhed, og Tilstanden forværredes med hver Dag. Desværre gik det ud over mange Redere, der, fristede af de usædvanlig høje Kulfragter — Cardiff Buenos Aires gav 17/3 à 17/9 —, glemte at sikre Returfragten samtidig med, at de engagerede sig for udgaaende; mange Baade maatte gaa ballastede bort og løbe den lange kostbare Vej til United States for derfra at finde nødvendig Beskæftigelse, men de dyre Bunkerkul slutte selvfølgelig alt, og Navnet

River Plate figurerede i en betænkelig Grad paa den forkerte Side af Hovedbogen. Misæren fortsattes. Yderligere meldtes om store Arealers Ødelæggelse af Græshopper og slet Vejrlig, Raterne dalede, men samtidig blev Kulfragterne naturligt endnu fastere; det gjaldt jo om at holde nogenlunde Balance mellem „out & home“. I Februar Marts sluttedes derude fra 9/6 à 10/, med Dækslast af Kvæg til 5 Pund og Faar til 9/ à 9/6 pr. Hoved til U. K. Continent. Nogle Baade, der vare særlig egnede til disse kombinerede Laster, slap nogenlunde helskindet fra Eksperimentet, men som Bevis for, hvor ringe Eksporten af Korn var i Aarets 2 første Maaneder, skal vi blot anføre, at der af Hvede kun eksporteredes 50,000 quarters imod 350,000 quarters i 1896 i samme Tidsrum. Saaledes laa da denne Branche uden Interesse for den større Tonnage, og vi finde ikke Anledning til at gaa i Detailler med den senere Udvikling; vi have blot ønsket at omtale kort Situationen i Aarets første og vigtigste Maaneder.

Naar vi da nu styrer hjemefter, for at undersøge Forholdene i vore nærmere Farvande, ville vi, idet vi slutter Kapitlet om Amerika, rette Blikket en Smule mod Fremtiden, og vi gøre dette med saa megen større Glæde, fordi den for os viser sig lovende.

Vi kunne allerede se ind over det ny Aars første Kvartal, thi Befragningerne have været meget livlige, baade fra Northern—range og Golfen til lønnende Rater, og mange Dampere kan allerede saa omtrent udregne Gevinsten for denne Periode, om ellers alt gaar vel. Samtidig lyder Efterretningerne fra River Plate meget gunstige. Kornet siges at staa fortrinligt, og Græshopperne synes for en Gang at være skaansomme i deres lumskede Angreb; alt tyder paa en god Konjunktur. Købmændene ere stadig ude efter Tonnage, et vigtigt Himmeltegn! Vi tro da, at Amerika paany vil tage Hovedledelsen i sin mægtige Haand til Gavn for hele Verdensmarkedet, i hvert Fald godt begyndt er jo halvt fuldendt, og vi ere begyndte langt heldigere end i sidste Saison og under de bedste Auspicier.

(Fortsættes.)

One, two or more Danish ports.

Maa det være Undertegnede tilladt at fremsætte en lille Ændring, ikke nogen Kritik, til Tidendens sidste „Fragtmarkedet“. Ændringen gælder Majsen og vor Import heraf. „Fragtmarkedet“ udtaler: „at vi havde glimrende Allierede i vore største kjøbenhavnske*) Købmænd“. Kunde eller skulde man ikke rettere sige alene: vore største Købmænd. De kjøbenhavnske Købmænd kunne oplyse om, at Aarhus, Aalborg og andre Havne her hjemme ikke have ladet sig sejle agter ud, hvad angaar at tage Majs hjem; Aarhus fører an, og andre Havne, Aalborg f. Eks., følge smukt efter. Lad os dog en Gang komme bort fra, at Kjøbenhavn alene er Danmark. Det er saa smaatskaaret gammeldags stadig ikke at kunne se længere end fra Langelinje til Trekroner. „Fragtmarkedet“ giver ogsaa en Antydning af, at Kjøbenhavn ikke har været alene om Majsen, derved, at Korncertepartierne forventes fremtidig udstedte med Ordene: „Option one or two Danish ports“; maaske bliver det endog saaledes, Klausulen kommer til at hedde: „one, two or more Danish ports“.

Ikke-Købmand.

*) Fremhævet af Indsenderen.

St. Petersborgs og Kronstadts Skibsfart i 1897.

Skibsfarten aabnedes af det norske Sejlskib „Gogla“, der kom med Farvetræ fra Savannah. Den 13/25. November afgik som sidste Skib engelsk Damper „Kirk-stall“, i Ballast til Libau.

Den 3/15. April sattes Isen paa Nevaen i Bevægelse og den direkte Skibsfart paa St. Petersborg aabnedes d. 14/26. April. Den 6/18. November lukkedes Nevaen.

NATION.	1897.				1896.			
	Dampskibe.	Reg. Tons.	Sejlskibe.	Reg. Tons.	Dampskibe.	Reg. Tons.	Sejlskibe.	Reg. Tons.
Engelske.....	627	659239	6	766	679	684085	5	2719
Tyske.....	251	160346	20	4001	234	148097	13	8075
Norske.....	132	109086	52	18894	131	96096	65	26635
Svenske.....	157	49419	30	7855	179	60688	31	9330
Danske.....	186	177775	122	17652	209	184186	131	19028
Russiske.....	61	58600	67	14667	54	50769	70	16467
Hollandske.....	25	15979	14	8065	24	14753	17	12655
Franske.....	10	10041	—	—	3	2134	—	—
Belgiske.....	3	3079	—	—	6	4246	—	—
Spanske.....	6	6419	—	—	5	5755	—	—
Italenske.....	1	1321	2	1548	—	—	3	1429
Østerriigske.....	2	1428	3	2958	2	2400	2	1509
Amerikanske.....	2	2295	—	—	1	2072	—	—
Græske.....	1	1209	—	—	—	—	—	—
Sum.....	1464	1250135	316	75836	1527	1254226	387	92737
	Ialt: 1780 Skibe med 1925971 Reg. Tons.				Ialt: 1864 Skibe med 1346963 Reg. Tons.			

De i 1897 ankomne Skibes Tonnage, sammenlignet med 1896, var følgende:

Literatur.

Fra Søkort-Arkivet er udgaaet en ny Fortegnelse over Fyr- og Taagesignalstationer i Danmark med Bilande, afsluttet d. 1. Januar 1898. Denne Fortegnelse er ordnet ganske efter samme System som dens Forgængere, af hvilke den sidste udkom i 1896. Den hører til de Bøger, der bør være uundværlige i ethvert Skib, idet man her finder samlet under et alle Oplysninger, der angaa Fyr, Lystønder, Taagesignaler, Signaler for Is samt for Fyrskibes og Lystønders Fraværelse fra Station, og finder dem ordnede paa en praktisk og let overskuelig Maade. Det er selvfølgelig af megen Betydning, at man i Praksis altid anvender de nyeste Udgaver af Bøger som denne, og vi anbefale derfor den nu udkomne paa det bedste til dHrr. Navigatører.

Om Styreledninger.

Et Medlem af Marine Engineers Institut har i „Fair-play“ paavist det uheldige i at have Damp-Styreapparatet anbragt midtskibs, thi, hvad enten det er i Maskinen eller i et Dækshus, udfordres der lange Styreledninger til at forbinde Apparatet med Roret, og disse Ledninger ere altid udsatte for Brud. Det er navnlig det engelske P. & O. Kompagni, hvis Damper „Clyde“ paa en Rejse fra London til Malta i en Orkan fik Brud paa Rorledningen, faldt tværs i Søen og var Undergang nær, der er Genstand for Kritik, især fordi det har forsynet to nye Dampere „India“ og „China“ med lignende Styreapparater, i Stedet for at Ledningerne burde undgaas derved, at Dampapparatet virkede direkte paa Arme, anbragte paa Rorhovedet. Alle de større udenlandske Selskaber har allerede i flere Aar benyttet det sidstnævnte System i deres Dampere, og der er ikke Spørgsmaal om, at det er det eneste rigtige.

For et Dampskib er Ror og Maskine omtrent to lige vigtige Faktorer; et Havari paa det ene kan være lige saa skæbnesvangert som et Havari paa det andet, derfor bør alt muligt gøres for at forhindre et saadant, hvad enten saa Skibet er en stor transatlantisk Passagerdamper eller en almindelig Lastdamper. Spørges der nu, om de i saa godt som alle Lastdampere brugte Rorledninger ere farlige, maa Svaret absolut blive bekræftende; thi den Dampskibsfører eksisterer vist ikke, der ikke flere Gange under sin Virksomhed har oplevet Tilfælde, i hvilke Rorledningerne er gaaet itu, og Skibet i kortere eller længere Tid har ligget hjælpeløst, til Skaden er bleven repareret eller Hjælpe-styreapparatet sat i Forbindelse med Roret. Indvendes der nu, at Faren ved et saadant Brud ikke er stor, da Skibet som Regel kommer godt derfra, maa dette mere betragtes som et Held. Ligesaa lidt som nogen kan se, hvad en Jærnkæde kan taale, eller hvilket Øjeblik den burde fornyes, ligesaa umuligt er det at forudsige, om den vil springe en Dag, naar Skibet f. Eks. sejler op ad Themsen mellem Masser af Sejlere eller ude i rum Sø, naar det ligger op imod en Storm. I første Tilfælde kan Følgerne blive en Kollision eller Grundstødning, før man faar Haandstyreapparatet samlet, i sidste Tilfælde falder Skibet tværs i Søen, ruller voldsomt, tager Masser af Vand over, og er det kornladet, slipper det maaske med at forskyde Ladingen, dersom intet værre indtræffer. Er Skibet lastet med Træ og har høj Dækslast, er Forholdene endnu værre, da man i 9 à 10 Tilfælde ikke kan komme til at repa-

Det fremgaar af denne Oversigt, at den danske Skibsfart paa St. Petersborg og Kronstadt i 1897 har været noget mindre end i 1896, nemlig 7,737 Tons, der fordeler sig med 6,361 Tons paa Dampskibene og 1,376 Tons paa Sejlskibene.

rere Lødningen, og det fra Haand-Styreapparatet agter næsten er umuligt at styre, da man derfra hverken kan se den Kommanderende eller Skibets Bov. Og hvad dur saa et saadant Haandapparat til, naar det endelig efter store Anstrængelser, og efter at Roret har slaet fra Borde til Borde med Fare for at beskadiges, bliver samlet? Som oftest er det i større Skibe for svagt og gaar som Følge deraf itu; er det solidt og stærkt nok, udfordres der en Kraft til at bruge det, som sjældent kan tilvejebringes i en almindelig „Tramp“. Om Styringen efter det Kompas, der staar anbragt agter, er det knapt værdt at tale; Navigeringen træder under saadanne Forhold, hvor det gælder om at redde Skibet, dog i 2den eller 3die Række.

Meget vilde være vunden i Retning af Sikkerhed, dersom Dampskibene i Fremtiden bleve forsynede med Damp-Styremaskiner, der virkede direkte paa Roret, og mangt et farefuldt Arbejde i stormfulde Nætter med at samle Rorgrejer vilde derved undgaas. Det vanskelige Punkt er en sikker og god Anbringelse af Dampledningen til et saadant Styreapparat; i en Passagerdamper er det en let Sag, der er Ledningens Plads paa Forhaand anvist til at være under Dækket, hvor det er ulige vanskeligere at have den i en Lastdamper, da det næsten er uundgaeligt derved at forhindre varm Last; dog er dette Spørgsmaal vel ikke uoverkommeligt, og Nutidens Skibsbyggere med deres mange Hjælpe midler ville sikkert komme over det, naar blot Viljen dertil er til Stede.

F.

Afvist Fordring om Liggedagspenge.

I Nord. Skibsrederforenings Cirkl. læses:

Dommen i denne Sag er afsagt af Amtsretten i Danzig, og Sagens Faktum fremstilles i Dommen saaledes:

Det er ubestridt, at Skibet Activ ved Certeparti, dateret Kjøbenhavn 15. Septbr. 1896, overtog Transporten af ca. 2000 Centner Kaolin fra Rønne til Danzig. Certepartiets Klausul 5 lyder som følger: „Lastningen og Losningen foregaar uden Ophold efter regelmæssig Tørn, naar Vejret tillader det. Til Losningen i Danzig er der stipuleret 4 Arbejdsdage. Bliver Skibet opholdt udover denne Tid, erholder det for hver Overliggedag Mk. 30, at betale Dag for Dag.

Det er endvidere ubestridt, at Activ ankom til Danzig Fredag den 25. Septbr. Samme Dag erholdt og accepterede Indstævnte, der ved Konnossement, dateret Rønne den 22. Septbr., legitimerede sig som Ladningsmodtager, Notice, at Skibet var rede til at losse.

Paastaaende at Activ først den 1. Oktbr. 1896 var udlosset af Indstævnte, uagtet Losningen efter Overenskomsten, med Hensyntagen til den mellemkommende Søndag, allerede skulde have været fuldført den 30. Septbr. 1896, og Skibets forsinkede Udlosning skulde være foraarsaget af Indstævnte, der trods gentagne Paamendelser først den 2den Dags Aften begyndte Activs Losning, har Klageren forlangt Betaling for en Overliggedag, Mk. 30 med Renter 6% p. A. og Sagens Omkostninger.

Indstævnte har forlangt Klagens Afvisning, idet han paastaar, at den opstaaede Overliggedag alene var foraarsaget af Klageren. Den 30. Septbr. 1896 henimod Kl. 6 om Eftermiddagen var der kun tilbage i Skibet et ringe Antal Centner Kaolin, som i Løbet af en halv Time kunde have været udlosset. Da erklærede Klageren Kl. 6, at han ikke vilde losse mere den Dag. Han vilde have Liggedagspenge, hvorfor han befalede sine

Folk at slutte Lossearbejdet. Klageren lod det blive derved, skønt det blev tilbudt ham, at hans Folk for den endnu paakrævede halve Times Arbejde skulde erholde høj Ekstrabetaling. Den næste Dag blev den lille Rest Kaolin udlosset i Løbet af en halv Time.

Endvidere anfører Indstævnte, at Klageren ingen Ret havde til at slutte med Arbejdet Kl. 6, da der ingen lovlige Forskrift gives for, at Arbejdsdagen i September slutter Kl. 6.

Klageren har derpaa bestridt, at kun en halv Times Arbejde skulde have været tilstrækkeligt til at fuldende Losningen af Kaolinen den 3. Septbr. 1896, og at hans Folk blev tilbudt Ekstraløn for deres Arbejde efter Kl. 6, og har paastaaet, at Arbejdsdagen om Bord i Skibet var tilende Kl. 6, fordi Skibsmandskabet kun var forhyret for en Arbejdstid fra Kl. 6 om Morgenen til Kl. 6 om Aftenen.

Ved det troværdige edelige Vidnesbyrd af Speditør M. og Formand B. er Sandheden af Indstævnets Paastand bevist, og dermed er det fastslaaet, at Skibet Activs Overliggedag er opstaaet ved Klagerens ubegrundede Paabud om at ophøre med Losningen Kl. 6 om Aftenen. Klageren kan saaledes ikke forlange Liggedagspenge, og hans Klage maa derfor afvises.

Sagens Omkostninger har Klageren at bære.

Antwerpen.

(Nord. Skibsrederf. Cir.)

Foranlediget ved Bemærkninger i Cirkulære Nr. 62 om de lange Ophold, trælastede Skibe har været udsat for i Antwerpen i den senere Tid, har Mæglerfirmaet Sasse & Gittens sendt Foreningen en udførlig Redegørelse for de Planer, der ere vedtagne for at raade Bod paa de forhaandenværende Vanskeligheder, der skyldes Mangel paa passende Plads til Anbringelse af Trælasten i Land indtil den bliver solgt. Efter hvad der meddeles os, har Kommunestyrelsen den 11. Oktbr. besluttet at udgive Frs. 1,160,000 i det Øjemed at tilvejebringe de nødvendige Oplagssteder for Lasten, saa at man forhaabentlig, naar Planerne ere bragte til Udførelse, ikke mere vil risikere saa utaalelige Tilstande, som i den sidste Tid har givet Anledning til de mange berettigede Klagemaal. En af Cheferne for det nævnte Firma er selv Medlem af Kommunalbestyrelsen, og i denne Egenskab benyttede han vort sidste Cirkulære til at drive Sagen igennem i Styrelsen. Det ser ud, som om Autoriteterne i Antwerpen nu har faaet Øjnene op for, at Udbedringer og Udvidelser ere nødvendige, og saafremt Planerne hertil realiseres lige saa hurtigt og energisk, som man har fattet dem, vil man forbaabentlig i Fremtiden være sikret en prompt Ekspedition af Skibene.

Fra Sø og Land.

Bogø Navigationsskole. I den nu afsluttede tredje og sidste Eksamenstermin af 1897 indstillede sig til den almindelige Styrmandseksamen 7 af Skolens Elever, af hvilke 1 ikke bestod Prøven. Til Eksamens anden Afdeling indstillede

sig 5 i Navigation, 5 i Søret og Handelsvidenskab, 5 i Geografi og Vejrlære, samt 3 i Engelsk, hvilke alle bestode. Desuden underkastede 2 Elever sig Sætteskipprøven. Elever optages fremdeles til enhver Tid; uformuende Elever, der vise Flid og god Opførsel, kunne forvente Statsunderstøttelse. Skolens Lærere ere som hidtil O. Mathiasen og A. Landt, samt Forstanderen cand. mag. S. Svendsen, der paa Forlangende sender Program og giver nærmere Oplysning.

Den af os tidligere omtalte Kommission, der skal overveje, hvorvidt der bør tilvejebringes nye Bestemmelser vedrørende danske Dampskibes og lignende Fartøyers Indretning og Udrustning samt Tilsynet med dem, er nu nedsat af Justitsministeriet og bestaar af: Underdirektør ved Orlogsværftet A. H. M. Rasmussen som Formand, Professor Dr. jur. V. Bentzon, Skibsreder D. Torm, Underdirektør, Kaptajn V. Hein, Kaptajn I. Fenger, Skibskonstruktør Chr. Olsen og Maskinmester Davidsen.

Til Reservelejtantsskolen ved Søværnet i 1898 er foruden de i dette Blads Nr. 51 nævnte endvidere antagne som Elever Styrmandene Oluf Emil Becker og Otto Schroll.

I Efteraaret er i Esbjerg startet et Aktieselskab „Frem“, som agter at drive Fiskeri fra Esbjerg. En Damp og en større Kutter er allerede paa Fiskeri for Aktieselskabet, og 4 Kuttere vil blive købt i Foraaret.

Fisker Andr. Andersen i Esbjerg har i Lørdags købt Fiskekutter „Debora“ fra Grenaa for 7,200 Kr.

Almindelig dansk Vare- og Industrilotteris 4. Trækning begynder Onsdag den 12. Januar. 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 stædse stigende Skala erholde Gevinst i hver Trækning, hvorom, for 4. 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.

Gudrun, Dpsk. af Trondhjem, fra Stettin til Bergen, kom d. 29. Decbr. for indgaende til Frederikshavn paa Grund. Flot uden at have taget Skade. Fortsætter Rejsen, naar Ladningen atter er indtaget.

Trust, Brig af Ystad, fra St. Ubes til Hjemstedet med Salt, strandede Natten mellem 30. og 31. Decbr. ved Taarnby Strand. Hele Besætningen, 9 Mand, druknede, Skibet senderslaet.

Hansine, Skonnert, fra Gøteborg med tomme Flasker, er d. 31. Decbr. indløben læk til Christianssand og maa losse og reparere.

Kiana, Skonnertbrig af Marstal, er ankommet d. 30. Decbr. til Lorient med Skade paa Takkelagen. Skibet har haft meget haardt Vejr.

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	<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....	Højesteretssagfører	<i>Ludvig Arntzen.</i>
Kolding.....	Overretssagfører	<i>H. C. Bennetzen.</i>
Marstal.....	Sagfører	<i>H. P. Nielsen.</i>
Middelfart.....	—	<i>Philip Hansen.</i>
Nexø.....	—	<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>

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, ankom til Antwerpen 31. Decbr., bestemt til Kbhvn. og Reval. — Antwerpen, Holm, afg. fra Antwerpen 2. Jan., bestemt til Piræus, Konstantinopel, Batoum, Novorossisk og Odessa. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Reval 3. Jan., bestemt til Arbroath og Montrose. — Dagmar, Gade, afgik fra Cadiz 31. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Douro, Brabrand, ankom til Oporto 22. Decbr., bestemt til Lissabon. — Georgios I., Kihl, ankom til Batoum 1. Jan., bestemt til Novorossisk og Odessa. — I. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Savona 1. Jan., bestemt til Livorno, Messina, Cadiz og Malaga. — Kiew, Rabe, pass. Ouessant 3. Jan., bestemt til Nantes og Bordeaux. — Leopold II, Kruse, afgik fra Hull 4. Jan., bestemt til Newcastle. — Louisiana, Jensen, ank. til Kbhvn. 30. Decbr., bestemt til New-Orleans. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Smyrna 2. Jan., bestemt til Antwerpen. — Nicolai II, Jespersen, ank. til Kbhvn. 28. Dec., bestemt til Newport-News. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Kbhvn. 3. Januar, bestemt til Montrose og Dundee. — Omsk, Rasmussen, ankom til Dunkirk 1. Jan., bestemt til Newcastle. — Tejo, Borries, afgik fra Kbhvn. 30. Decbr., bestemt til Oporto og Lissabon. — Vesuv, Norden, ankom til Newcastle 3. Jan., bestemt til Valencia. — Xenia, Ingerslöv, 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., bestemt til New Orleans.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Libau 3. Jan., bestemt til Hull. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Trondhjem 3. Jan., bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Antwerpen 3. Jan., bestemt til Kbhvn. — Ceres, Corfitzon, ankom til Kbhvn. 3. Jan., bestemt til London. — Charkow, Fischer, ankom til Hull 3. Jan., bestemt til Kbhvn. — Christian IX., Møllerup, afgik fra Kbhvn. 3. Jan., bestemt til Kongsberg. — Christianssund, Bay Schmidt, ankom til Kbhvn. 1. Jan., bestemt til Vestnorge. — Constantin, Bloch, ankom til Libau 3. Jan., best. til London.

— Frederik, Ørum, ankom til Königsberg 31. Decbr., best. til Hull. — Georg, Petersen, ankom til Hull 2. Jan., best. til Kbhvn. — Jolantha, Paaake, ankom til Antwerpen 30. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Kasan, Thomsen, ankom til London 3. Jan., bestemt til Kbhvn. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 20. Decbr., bestemt til Island. — Louise, Brabrand, ankom til Hull 30. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Minsk, Jørgensen, ankom til Liverpool 1. Jan., bestemt til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, ankom til Kbhvn. 1. Jan. — Moskov, Strubberg, afgik fra Riga 2. Jan., bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Kbhvn. 3. Jan., bestemt til Riga. — Nordjylland, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 3. Jan., bestemt til London. — Romny, Lind, afgik fra Libau 2. Jan., bestemt til Hull. — Thyra, Madsen, afgik fra Kbhvn. 30. Decbr., bestemt til Manchester. — Valdemar, Johnsen, ankom til Kbhvn. 3. Decbr., bestemt til Libau. — Vesta, Gottfredson, afgik fra London 2. Jan., bestemt til Hamburg. — Maja, Blom, ankom til Kbhvn. 1. Jan., bestemt til Hamburg. — Ella, Erichsen, ankom til Danzig 31. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Viking, Jørgensen, ankom til Libau 31. Decbr., bestemt til Hull.

Ficaria, F. Fenger, afgik fra Newcastle 5. Jan., bcst. til Kbhvn. — Esbern Snare, M. Kofoed, afgik fra Odense 6. Jan., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 6. Jan., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 4. Jan., bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, Gjertsen, afgik fra Newcastle 4. Jan., bestemt til Odense. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 4. Jan., bestemt til Odense. — Storebælt, I. P. Bay, afgik fra Nakskov 5. Jan., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 5. Jan., best. til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 28. Decbr., ankom til Libau 3. Jan. — Frode, Wrisberg, afg. fra Newcastle 4. Jan., bestemt til Spezzia. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Blyth 31. Decbr., best. til Genua. — Knud, Hansen, afgik fra Libau 30. Decbr., bestemt til Hnll. — Svend, Holst, afgik fra Blyth 29. Decbr., ankom til Kbhvn. 2. Jan. — Erik, Tofte, afgik fra Libau 4. Jan., bestemt til Ghent. — Skjold, Schmidt, afgik fra Libau 1. Jan., bestemt til Ghent. — Ragnar, Hveysel, afgik fra Swansea 25. Decbr., ankom til Stettin 2. Jan. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra W.-Hartlepool 31. Decbr., bestemt til Delaware. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Dunkerque 1. Jan., ankom til Blyth 3. Jan. — Dan, Kraemer, afgik fra Libau 30. Decbr., ankom til Rotterdam 4. Jan. — Volmer, M. Riber, afgik fra Riga 30. Decbr., bestemt til Dunkerque. — Olaf, Jensen, afgik fra Stettin 30. Decbr., ankom til Riga 2. Jan.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. A. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Newcastle 1. Decbr., bestemt til Genoa. — P. Andrejeff, Jensen, afgik fra Neapel 9. Decbr., ank. til Baltimore 4. Jan. — H. Klitgaard, Rasmussen, ankom til Konstantinopel 4. Jan. — Russ, Jensen, afgik fra Newcastle 20. Decbr., ankom til Savona 1. Jan.

Heimdal. Martha, B. Chr. Jørgensen, ankom til Rouen 2. Jan.

Urania. Sirius, Nielsen, ankom til Hampton R. 4. Jan. — Urania, Lund, ank. til Shields 3. Jan. — Pallas, Degn, ankom til Kbhvn. 3. Jan.

Nordsøen. Swarland, Andresen, ankom til Riga 2. Jan. — Holland, Jørgensen, ankom til Newcastle 4. Jan. — Skotland, Branth, ank. til Dover 31. Decbr. — Tydskland, Møller, ankom til Hamburg 30. Decbr. — Venus, Lund, ankom til Kbhvn. 27. Decbr.

Vesterhavet. Nautik, Meinertz, ankom til Svendborg 29. Decbr. — Neptun, Jessen, ankom til Stralsund 29. Decbr., afgik fra Stralsund 3. Jan., bestemt til Liverpool. — Nerma, Degn, afgik fra Esbjerg 4. Jan., bnstemt til Blyth. — Nordsøen, Schmidt, afgik fra Esbjerg 29. Decbr., ankom til Warkworth 31. Decbr.

Østersøen. Yrsa, B. Larsen, afgik fra Libau 4. Jan., bestemt til Frederikshavn. — Rita, A. P. Skov, afg. fra Kristiania 30. Decbr., ankom til Porsgrund 30. Decbr. — Patria, C. Andersen, afgik fra Blyth 22. Decbr., ankom til Kbhvn. 25. Decbr. — Cimbria, L. Storm-Hansen, afgik fra Newcastle 20. Decbr., bestemt til Delaware.

Union. Olga, P. J. Jørgensen, afg. fra Horsens 1. Jan., ankom til Libau 3. Jan. — Anglia, Edw. E. Erichsen, afg. fra Tyne 31. Decbr., bestemt til Konstantinopel. — Frisia, N. N. Fisker, afgik fra Almeria 29. Decbr., bestemt til Cardiff. — Gallia, N. L. Nielsen, afgik fra Tyne 29. Decbr., bestemt til Venedig.

Kjøbenhavn. Jylland, H. Jensen, afgik fra Sunderland 31. Decbr., ankom til Kbhvn. 5. Jan. — Fyen, P. Hansen, afgik fra Dunston 1. Jan., ankom til Kbhvn. 4. Jan. — Hafnia, H. E. Neergaard, afgik fra Burntisland 27. Decbr., ank.

til Kbhvn. 31. Decbr. — Russia, A. Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 30. Decbr., ankom til Memel 1. Jan. — Carl Heckscher, A. G. Starck, afgik fra Nicolajeff 13. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Dania, C. Troensegaard, afgik fra Baltimore 31. Decbr., bestemt til Aarhus. — Normannia, A. Rasmussen, afgik fra Baltimore 29. Decbr., bestemt til Aarhus.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, ankom til London 25. Dec. — Christiansborg, Petersen, ankom til London 31. Decbr. — Frederiksborg, Kühl, ankom til Memel 30. Decbr. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Lübeck 28. Decbr. — Rosenborg, Fischer, ankom til Riga 3. Jan. — Uranienborg, Olsen, afg. fra Kbhvn. 1. Jan., bestemt til Rouen. — Jomsborg, Schultz, ankom til Marseille 31. Dec. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Newcastle 21. Decbr., bestemt til Delawar.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Andersen, ankom til Riga 3. Jan. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Kbhvn. 22. Decbr. — Skodsborg, Jensen, ankom til Grangemouth 3. Jan. — Guldborg, Schmidt, ankom til Lübeck 2. Jan. — Tuborg, Hveysel, ank. til Memel 31. Dec.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Kbhvn. 26. Decbr. — Agnete, Jensen, afgik fra Burntisland 29. Decbr., ankom til Kiel 3. Jan. — Hermia, Sørensen, afgik fra Libau 2. Jan., bestemt til Rotterdam. — Alice, Kraemer, afg. fra Grangemouth 4. Jan., best. til Kbhvn. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Libau 23. Decbr. — Bornholm, Petersen, afgik fra Grangemouth 28. Decbr., ank. til Kbhvn. 1. Jan. — Ajax, Brorsen, afgik fra Methil 31. Decbr., ankom til Masned Sund 4. Januar. — Göteborg, Madsen, ankom til Kbhvn 31. Decbr. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Libau 2. Jan. — Nauta, Steen, afgik fra Libau 4. Januar, bestemt til Køge. — Rønne, Hintze, afgik fra Libau 28. Decbr., ankom til Aalborg 2. Jan. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Swinemünde 3. Jan., bestemt til Marstrand.

Danmark. Rolf, C. Madsen, ankom til Grangemouth 3. Jan. — Thorvaldsen, P. Skjødt, ankom til Kbhvn. 1. Jan. — Absalon, Predbjørn, ankom til Kbhvn. 1. Januar. — Ansgar, Larsen, ankom til Kbhvn. 28. Decbr. — J. N. Madvig, Olsen, Dunkirk 3. Jan. — Hamlet, Sommer, ank. om til Kbhvn. 1. Jan. — Helge, Matthiessen, afgik fra Blyth 23. Decbr., bestemt til Alexandria.

Thingvalla. Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 31. Decbr., bestemt til New-York. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Christiansand 16. Decbr., ankom til New-York 1. Jan. — Island, Skjødt, afgik fra New-York 25. Decbr., bestemt til Kbhvn.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. H. Grohmann, Nielsen, ankom til London 28. Decbr. fra Memel. — Maracaibo, Svarrer, pass. 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. Dec. fra Hamburg. — Nanna, Warrer, sejlet fra Gorontala 5. Novbr. til Rotterdam. — Embla, Jepsen, ankom til Hamburg 27. Decbr. fra Ponapi. — Cingalese, Harreby, ankom til Hamburg 29. Decbr. fra London. — Lenita, Clausen, ankom til Hamburg 31. Decbr. fra Guayaquil. — Røhl, Nørby, sejlet fra Rosario 26. Novbr. til Santa Elena.

Fans. Sønderho. Clara, Carstensen, er 24. Decbr. prajet af Dampsk. Georg paa 53^o N. Br. 4^o Ø. Lgd. Alt vel!

Marstal. Sifa, Folmer, er ankommen til Berwich. — Ansgar, Lauritzen, er 12. Decbr. ankommet til Kragerø. — Jørgen Olsen, Christensen, ankom 12. Decbr. til Kragerø. — Dannebrog, Bøye, er ankommet til Svendborg. — Haabet, Christensen, ankom 31. Decbr. til Leith. — Alf, Rasmussen, ankom 1. Jan. til Christiania.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maaletre ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Efterretningerne blive meddelte i nedenanførte geografiske Rækkefølge:

A.

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

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille-Bælt. II. Kattegat og Skagerrak. III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav. IV. Kanalen,

Vestkyst af England og Skotland, Irland. V. Nordlige Atlanterhav. VI. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav. VII. Vestindien, Meksikanske Bugt, Karaibiske Hav. VIII. Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

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

Jyllands Ø-Kyst. Limfjorden. Indenrigsministeriet har den 22de December 1897 truffet følgende Bestemmelser for Sejladsen over Hals Barre og Farvandet ud for Hals:

Skibe, der paa Grund af Dybgaaendet kun kunne gaa gennem den gravede Rende, skulle, naar de nærme sig Barren, om Dagen hejse et Flag paa halv Stang paa Fortoppen og om Natten en rød Lanterne; Dampere skulle hejse denne paa Fortoppen under Toplanterne og Sejlskibe i mindst 14 Fods Højde over Vandet, saaledes at den ses tydeligt for ind, uden at kunne forveksles med den røde Sidelanterne. Disse Signaler skulle forblive højste, til Barren er passeret.

Naar Skibe kunne formodes at mødes i Renden, skal det eller de indgaaende Skibe vente, til det eller de udgaaende Skibe have passeret Renden.

Skibe, der paa Grund af Dybgaaendet ikke ere nødsagede til at holde sig i Renden, skulle under alle Omstændigheder gaa af Vejen for saadanne, der kun kunne benytte Renden.

Det er forbudt at ankre i Renden.

Skibe, som ankre ud for Hals, skulle holde sig paa den S-lige Side af Midtstrøms-Linien.

Dybden i Renden er for Tiden 16½ Fod, paa Siderne 11 Fod.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Ifølge Telegram fra Lodsstyrelsen i Stockholm er Fyrskibet „Grundkallen“ den 29de December 1897 inddraget fra sin Station.

Finland. Finske Bugt. Hangö. Det hvide og grønne vekslende Fyr i Udhugningen i Skoven ved Hangö er til Forsøg ombyttet med et hvidt, fast Fyr med Blus, c. 24 hver 1 Minut.

Tyskland. Lods-Stationen i Fyrskibet „Stollergrund“ er nedlagt.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Nordsøen. Sunket Vrag. Den 27de November. 56° 1' N. Br. 7° 44' Ø. Lgd. To Master, c. 7 Fod over Vandet. Sandsynligvis ere Masterne faste i et sunket Vrag.

Tyskland. Weser. Tønderne ved Telegraf-Kablet mellem Hohen Weg og Borkum ere for Vinteren ombyggede med Vagere.

I Jade er Baaketønde F for Vinteren ombygget med en rød Spirtønde og Baaketønde 8 med en sort Spidstønde.

Holland. Zeegat Hoek van Holland. Dampere „Leonard“ er sunken i Zeegat Hoek van Holland. Der er 19 Fod Vand over Vraget. Dette er afmærket paa sædvanlig Maade. 51° 59' 5" N. Br. 4° 5' 2" Ø. Lgd.

Rotterdam. Nieuwe Maas. Dampere, som var sunken ud for Parkkade i Rotterdam, er optagen.

Zeegat van Goeree. I Haringvliet er i 18½ Fod Vand udlagt en Spidstønde Nr. 3 a. 51° 48' 22" N. Br. 4° 10' 2" Ø. Lgd.

Bieningen. En rød og sort vandret sribet Lystønde, mærket Bn. G., er i 14 Fod Vand udlagt ved Indløbet til Bienenen Nieuwe Geul. 51° 47' 2" N. Br. 4° 12' 26" Ø. Lgd.

I Vuile, Hitzertsche Gat, er i 18½ Fod Vand udlagt en Stumtønde Nr. 1. 51° 46' 24" N. Br. 4° 13' 25" Ø. Lgd.

England. North Goodwin. Fyrskibet „North Sand Head“, N. for Goodwin Sand, hedder nu „North Goodwin“. 51° 19' N. Br. 1° 35' 2" Ø. Lgd.

Yarmouth. North Cokle sorte Spidstønde er flyttet c. 1½ Kbl. N. hen og ligger nu i 10 Fv. Vand, fra East Somerton Kirke i N. 83° Ø., 2½ Kml. og fra East Caister Kirke i N. 9° Ø. 52° 43' 35" N. Br. 1° 44' 25" Ø. Lgd.

Middle Cross Sand sorte Spidstønde er flyttet c. 9. Kbl. S. hen og ligger nu i 14½ Fv. Vand, fra East Caister Kirke i S. 67° Ø., 6½ Kml. og fra Lowestoft høje Fyr i N. 33° Ø.

Dybderne i Nærheden af Middle eller Cross Sand have forandret sig meget, hvorfor et nyt Kaart snart vil udkomme.

Skotland. River Forth. Grangemouth. I December 1897 foretages følgende Forandringer i Afmærkning i River Forth:

Den røde Spidstønde paa N.-Siden af Løbet lige over for Indløbet til Grangemouth ombygtes med en rødmalet, spids Lystønde, der viser Lys med Formærkelser, Lys 3 S., Mørke 3 S. 56° 2' N. Br. 3° 40' V. Lgd.

Inch Brake røde og hvide Kugletønde ved Ø.-Kant af Løbet neden for Kincardine ombygtes med en rød og hvid

vandret sribet, rund Lystønde, der viser Lys med Formærkelser, Lys 3 S., Mørke 3 S.

Middle Bank East sorte Stumtønde, oven for Kincardine, ombygtes med en sort, stump Lystønde, der hver 11 Sekunder viser Et-Blink, Blink 3 S., Mørke 8 S.

Tønden paa N.-Siden af Indløbet til Clackmannan Pool, Alloa, ombygtes med en rødmalet, spids Lystønde, der viser Lys med Formærkelser, Lys 3 S., Mørke 3 S.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

England. Solent. Fyret paa Egypt Point viser hvidt Et-Blink hver 10 Sekunder, Blink 3 S., Mørke 7 S. Synsvidden: 10 Kml. 50° 46' 0" N. Br. 1° 18' 45" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Gironde. I Passe Interieure du Médoc ligge Lystønderne nu saaledes:

Den sortmalede Lystønde Mets, Nr. 29, der viser rødt Lys. 45° 20' 33" N. Br. 0° 46' 30" V. Lgd.

Den rødmaledede Lystønde, Castillon, Nr. 34, der viser hvidt Lys. 45° 20' 57" N. Br. 0° 47' 12" V. Lgd.

Den sortmalede Lystønde St. Christoly, Nr. 27, der viser rødt Lys. 45° 22' 4" N. Br. 0° 47' 11" V. Lgd.

Den rødmaledede Lystønde, By, Nr. 32, der viser hvidt Lys. 45° 22' 35" N. Br. 0° 48' 43" V. Lgd.

Den sortmalede Lystønde, By, Nr. 25, der viser rødt Lys. 45° 24' 0" N. Br. 0° 49' 12" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Harbor. En sortmalet Lystønde, der viser Lys med Formærkelser, Lys 14 S., Mørke 2 S., er i 5 Fv. Vand udlagt ved Vraget af Skonnerten „F. A. Pike“, der ligger sunket paa N.-Siden af Main Channel i Boston Harbor, fra Spectacle Island forreste Ledefyr i N. 49° V og fra Castle Island venstre Kant i N. 33° Ø.

Maryland. Chesapeake Bay. Kedge Strait. En rød og sort vandret sribet Spirtønde er i 16 Fod Vand udlagt ved et Vrag, 1¼ Kml. S. 66° Ø. fra Holland Island Bar Fyr.

South Carolina. Charleston. Fyrskibet Charleston Nr. 34 er igen udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 29 inddraget.

Florida. St. Johns River. Middle Mile Point Cut Fyr Nr. M 1 og Upper Cedar Creek Cut Nr. C 5 ere slukkede og Baakerne borttagne.

Paa Upper Mile Point Cut Baake Nr. M 6 er anbragt et rødt, fast Fyr.

Paa Lower Cedar Creek Cut Baake Nr. C er tændt et hvidt, fast Fyr, der nu har Nr. C 3.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Østerrig-Ungarn. Triest. Paa Molen St. Andrea ved Triest, c. 1,200 Alen S. 14° V. fra Fyret paa Molen Santa Teresa, er tændt et fast Fyr, der viser rødt Lys over Søen, hvidt Lys over Land. Flammens Højde: 19 Fod. Synsvidden: 2 Kml. Det vises fra en 14 Fod høj Pæl. 45° 38' 36" N. Br. 13° 45' 12" Ø. Lgd.

Cherso V.-Kyst. St. Martino. Paa Havnehovedet ved St. Martino er tændt et hvidt, fast Fyr. Synsvidden: 5 Kml. 44° 49' 5" N. Br. 14° 21' 13" Ø. Lgd.

Rusland. Bug. Et Vrag ligger sunket i Bug, 6½ Kbl. N. 35° V. fra Constantin Fyr. Vraget er afmærket med to Stager med Ballon. 46° 55' 54" N. Br. 32° 0' 50" Ø. Lgd.

Sevastopol. Inkerman to nye Ledefyr ere nu tændte i de nye Fyrtaarne. De vise hvidt, fast Lys, stærkest i Fyr-linien. Flammens Højde: 624 og 290 Fod.

De midlertidige Fyr ere slukkede.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Pensacola Bay. Den røde Klokketønde SV. for Middle Ground er flyttet c. ⅓ Kbl. SØ. hen og ligger nu fra Pensacola Fyr i S. 18° Ø., 2½ Kml. og fra Fort Mc Kee Ledefyr i S. 72° Ø.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Uruguay. Montevideo. Et Vrag ligger sunket paa Montevideo Rhed, 1¼ Kml. SV. ¼ S. fra Kathedralen og i SØ. ¼ Ø. fra Cibul Dock Skorsten. En sort Tønde er udlagt i 18 Fod Vand ¼ Kbl. S. for Vraget. 34° 55' 35" S. Br. 56° 12' 50" V. Lgd.

Kjøbenhavns Børskurs d. 4. Januar 1898.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.....	105 ¹ / ₂	³ / ₄	105 ¹ / ₂	105 ³ / ₄
Danmark.....	92		91 ³ / ₄	92
Norden.....	118		117 ³ / ₄	118
Kjøbenhavn.....			97	97 ¹ / ₂
Carl.....	60 ³ / ₄	61	60 ³ / ₄	61
Dannebrog.....			107	108
Skjold.....	75 ¹ / ₄	75 ¹ / ₂	75 ¹ / ₄	75 ¹ / ₂
Helsingørs Dampsk.....	44	44 ¹ / ₂	45	45 ¹ / ₂
Østersøen.....	74 ¹ / ₂		74	75
Nordsøen.....			80	90
Torm.....			—	—
Foren. Bugser-Selsk.....			90	98
Dansk-russisk Dampsk.....			97	102
Dampskibs Obligationer.				
4 ⁰ / ₁₀ foren. Dampsk.....			103	105
5 ⁰ / ₁₀ — —.....			100 ¹ / ₂	104
5 ⁰ / ₁₀ Thingvalla 1880.....			99	103
5 ⁰ / ₁₀ — 1894.....			—	—
5 ⁰ / ₁₀ Norden.....			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3 ⁰ / ₁₀ Stats.....			—	—
3 ¹ / ₂ uopsig. Stats.....			100 ¹ / ₂	100 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ Husejer Kreditk.....			94 ¹ / ₄	95 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ Kbhvns Kreditf.....			94	94 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ Østift. Kreditf. 6 Ser.....			96 ³ / ₄	97
4 ⁰ / ₁₀ — — 6 —.....			97 ¹ / ₂	98
3 ¹ / ₂ Landkreditk. 3 —.....			99	100
Aktier.				
Nationalbank.....	151 ³ / ₄		151 ¹ / ₂	152
Privatbank.....			126 ³ / ₄	127
Landmandsbank.....	129 ¹ / ₄		129 ¹ / ₄	129 ¹ / ₂
Handelsbank.....			128	129 ¹ / ₂
Burm. & Wain.....	87 ³ / ₄		87 ¹ / ₂	87 ³ / ₄
Helsingørs Jernsk.....	97		96 ¹ / ₄	96 ³ / ₄
Sukkerfabr.....	96 ¹ / ₄		96	96 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier.....	113		112 ³ / ₄	113

Vekselkurser.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	89.15	88.95
London.....	18.18	18.15
Paris.....	72.10	—
Amsterdam.....	150.40	—

Notering paa Berlins Børs d. 3. Januar 1898.

Russiske Noter.....	216.60
4 ⁰ / ₁₀ Russiske Consols.....	103.30
4 ¹ / ₂ Boden Kredit.....	105.20
6 ⁰ / ₁₀ Mexikanske.....	97.90
5 ⁰ / ₁₀ Rumænske Stats.....	101.20
4 ⁰ / ₁₀ — — 1890.....	93.50

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

Foren. Dampskibs. 26,000, „Danmark“ 4,000, „Norden“ 6,000, „Skjold“ 18,000, „Carl“ 14,000,

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden.

Fanø praktiske Sømandsskole.

Saa vel 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.

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.

Einhorn-Apotheket

Hamburg (St. Pauli.)

Langereihe 83.

Dansk Betjening.

Lægehjælp (ogsaa Specialister) anvises.

Metalspejlapparater,

Havnefy & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9,

Kjøbenhavn.

Telefon Nr. 3681.

G. W. Frydenlund & Søn.

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 hinder Luften Adgang og stiller derved de heftigste

Tandsmærter.

9, Kronprinsensgades nye Materialhandel.

CHR. V. MENDE, cand. pharm.

O. Larsen,

Kunstfyrværker & Illuminator,

Istedgade 72.

Kjøbenhavn V,

anbefaler sig med Skibs-Signal,

Lys, Raketter og Kanonslag,

Festfyrværkerier og

Illuminationer.

Dr. med. Goldschmidt,

Klinik for

Kud- og Kønssygdomme.

Hovedvagtsgade 8, 1. Sal.

Kl. 12—1 og 7—8.

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.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: H U S T E D.

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.

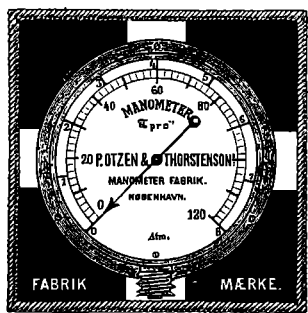
Agentur
for udenlandske
Søassurance-
Selskaber.

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:
Willschön. Nr. 3876.
GENERALAGENT for
„POMERANIA“,
See- und Fluss-Versicherungs
Gesellschaft in Stettin.

Bjerre & Rømer,
Skibsmæglere.
Agenter for
Kullens Enskilda Assurans-
Förening.

P. Otzen & Thorstenson.
Manometre, Vacuummetre, Tællemaskiner.
Reparationer udføres.
Sølvmedaille Stockholm 1897.



Sølvmedaille Stockholm 1897.
Eneforhandler af Vulcaniseret Fiber
til Pumpeklapper etc.
Lager af Materiel og elektriske Artikler.
Gothersgade 24.

CYPRESS OG GREENHEART.
Disse fortrinlige Træsorter
anbefales danske Havneautorit-
teter til Forsøg.
Bedste Vidnesbyrd foreligge.
Lager hos
Emil Hammelev, St. Kongensg. 61.
* Telefon 3338. *

LANDMANDSBANKEN

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

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
Smørsorter til billigste Noteringer fra

Th. Klokke & Co.,
Nyhavn 4.

Ny Carlsberg Øl.
Bryggeriets Aftapning.
Produktets naturlige Holdbarhed gør det
særligt egnet til Forsendelse.
Kontor: Pileallé 5.
Depôt: Toldbodgade 14.

Bekendtgørelse
fra

Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

22. Series

4de Trækning begynder Onsdag den 12te Januar 1898.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinststrække.		Hovedgevinststrække.		2. Præmiegevinststrække.	
1	Gevinst paa 900 Kr.	1	Gevinst paa 1800 Kr.	1	Gevinst paa 900 Kr.
1	— „ 450 —	1	— „ 900 —	1	— „ 450 —
1	— „ 300 —	1	— „ 600 —	1	— „ 300 —
6	— „ 150 —	6	— „ 300 —	6	— „ 150 —
50	— „ 100 —	50	— „ 200 —	50	— „ 100 —
75	— „ 50 —	75	— „ 100 —	75	— „ 50 —
96	— „ 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.

Rönström & Malmquist

Malmö.

sända sina hjertligaste lyck-
önskningar till vänner och
bekanta vid årsskiftet.

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.

P. A. Freilev,

Ølaftapningsanstalt,
St. Kongensgade 101, 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.

**Anti-magnetiske
Ankergangs**

Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere
fra 50 Kr.

**Marinekikkerter og
Barometere.**

Regulering og Repara-
tion 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.

„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:

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. 2.

Kjøbenhavn, Torsdag den 13. Januar 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Er Strandvagten paa den jyske Vestkyst forsvarlig ordnet? — Drikkeriet i danske Dampskibe. — Thyborøn-Kanalen. — King's-Lynn. — Reservelejtant-Institutionen. — One two or more Danish ports. — Generalforsamling. — Forandring i den franske Havneafgift (Droits de Quai). — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

**Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier**
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eff.,
Sr. Annæ Plads 19 & 21.
Aut. Forhyringsagenter,
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.

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.

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.

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.

Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles 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.

Telegramadresse: **Seifert, Regnegade.** Telefon 297.

C. L. Seifert,
St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

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^d.

eneste Fabrikant af
Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:

Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20.
Telefon 3999. Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Kjøbenhavn. Nørrebrogade 18 A, ² N.

EMIL G. v. HØVELING. HAMBURG.

(TELEGR.-ADR.: COMPOSI.)

PATENTFARVE

for Skibsbunde og Jærnkonstruktioner imod Rust og imod Bevokning. Leve-
rander til mange af de største Damp- og Sejlskibsrederier, 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, Bremerhaven, 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 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.

RÖNSTRÖM & MALMQUIST

Skibsmæglere.
Speditører & Befragtningsagenter.
Malmö.

Telegrafadresse:
Rönström, Malmö.

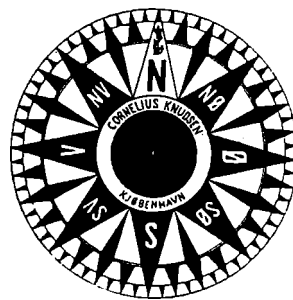
Holm & Collerup, Skibssmedie og Maskinfabrikker.

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.
forhen Dahlström & Lohmanns Ejendom)
og Frihavnen, Ø.

Jærnskibs- og Maskinreparationer
udføres solidt, hurtigt og billigt.

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. Parallellinealer
Marinekikkertør.
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**

(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**

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“.

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde.
Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.
Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1838. 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)	„GÜNNERSEN“.
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).

Er Strandvagten paa den jyske Vestkyst forsvarlig ordnet?

Hr. Redaktør! Foranlediget ved Briggen „Claus“'s sørgelige Forlis, som bragte Sorg i saa mange danske Hjem, tillader jeg mig til vedkommende Autoritet, hvorunder Bevogtningen af Kysten sorterer, at stille ovenstaaende Spørgsmaal. Beretningerne i de forskellige Blade ere noget forskellige, men af dem alle synes dog at fremgaa, at dersom der hin Nat havde været bedre Vagt paa Fanøs Strand, da vilde de 8 unge Mennesker, som udgjorde Claus's Besætning, endnu have været blandt de Levendes Tal. Jeg har af flere hørt, at Strandfogderne kun ere forpligtede til at holde Vagt, naar der er paa-lands Storm; er dette rigtigt, da beviser ovennævnte og flere andre Strandinger, at denne Ordning ikke er tilstrækkelig eller tilfredsstillende. For nogle Maaneder siden strandede i Følge Avisberetninger en svensk Skonert paa Jyllands Vestkyst, kun begge Styrmandene bleve reddede, og mærkeligt nok skete dette ved, at de, da Skibet ikke længere kunde holde sammen, sprang i Vandet og svømmede i Land; men først efter at have vandret omkring i Timevis, vaade og forkomne, bleve de fundne, da det blev Dag. Hvor var Strandvagten?

Natten mellem den 22. og 23. Dec. 1896 blev Skonnerten „Gorm“, Kapt. Svane, efter i flere Dage at have været holdt paa Pumperne i en NO Snestorm landsat nogle Mil syd for Klitmøller. Mandskabet gik i deres egen Baad og kom heldig i Land Kl. ca. 1. Man vandrede nu op i Klitterne for at faa Husly hos Beboerne; men Sneen laa saa dybt, at det ikke var muligt at vinde frem. De gik da tilbage til Stranden igen; men først om Formiddagen Kl. ca. 10 fandt Strandfogden dem; det var ogsaa paa høje Tid, thi flere af Folkene vare da saa udmattede og medtagne af Kulde, at de maatte bæres i Hus. Ved omhyggelig Pleje af Beboerne kom alle imidlertid til Kræfter igen. Hvor var i dette Tilfælde Strandvagten? Skulde der maaske i Henhold til Strandfogdens Instruks ikke holdes Vagt, fordi det var fralands Vind? At Strandfogderne og Redningsvæsenet gøre deres Pligt, tvivler jeg ikke et eneste Øjeblik om, og især er jo det danske Redningsvæsen, saavel Materiel som Mandskab, almindelig anerkendt for at staa meget højt; men hvad nytter det, Redningsvæsenet er godt, naar Strandinger kunne forekomme og først blive opdagede, naar de Skibbrudne ved Dag gry findes som Lig i Havstokken.

Vi Søfarende, som alle ere udsatte for at strande under vor undertiden vanskelige Sejlads langs Kysten, synes jeg, have et billigt Krav paa at faa Oplysning om, hvorledes Strandvagten er ordnet; saa har man i det Tilfælde, man skulde være saa uheldig at løbe sit Skib i Land, noget at rette sig efter. Kysten burde efter min Mening bevogtes altid baade Nat og Dag, hvad enten

Vejret er godt eller slet, og Vagten bør være i Besiddelse af Midler til ved Signal at tilkønde give for et strandet Skib, at dette er iagttaget fra Land, og at Hjælp vil blive ydet snarest muligt; et saadant Signal vilde vistnok i mange Tilfælde forhindre de Skibbrudne i at gaa i deres egne Baade, hvilket som oftest ender med, at de kæntre i Brændingen. De fleste Søfolk vide dette; men fra Skibet ser Brændingen aldrig saa farlig ud, som den i Virkeligheden er, og derfor kan Handlemaaden undskyldes, især naar deres Signaler blive ubesvarede fra Land. I andre Tilfælde vilde Signalet give de Udmattede om Bord paa Vraget nyt Mod til at holde ud, til Hjælpen kommer. Et saadant Signal fra Land kunde maaske indrettes saaledes, at det ogsaa kunde bruges som Advarselssignal til Skibe, som komme for nær Kysten. Da S/S Etna i sin Tid strandede paa den jyske Vestkyst blev der sagt, at Skibet havde været iagttaget fra Land i en hel Time, før det strandede; havde man da haft et Advarselssignal at give til Skibet, var dette maaske ikke strandet og gaaet til Grunde med samt sin kostbare Ladning.

At en saadan uafbrudt Vagt vil være kostbar, er jeg ikke blind for, men kan Pengene dertil ikke tilvebringes paa anden Maade, da tillader jeg mig at foreslaa, at alle Skibe, der losses eller laster i dansk Havn fra eller til Udlandet, afkræves en lille Afgift til dette Øjemed. Men mere rimeligt, finder jeg, vilde det være, om den Afgift eller noget deraf, som nu betaales af alle Skibe til at underholde vore Konsulater for, af hvem vi Søfarende dog kun have liden eller ingen Nytte, sammenlagt med den Told, der svares af Skibe og Skibsmateriel, som indføres til Danmark, blev anvendt til en forsvarlig Strandvagt; saa fik dog nogle af os godt af disse Penge. Mange betvivle jo Nyttens af Toldkrydsinstitutionen, fordi den ikke mere svarer til Tiden; om denne Tvivl er berettiget, skal jeg ikke udtale mig om, da jeg ikke er nok inde i Forholdene; men gaaende ud fra, at Institutionen trænger til Aflysning af noget bedre og mere tidssvarende, spørger jeg, om det da ikke kunde være bedre at bruge Pengene, som denne Institution koster, til Hjælp til Oprettelsen af en anden i Lighed med den engelske coast guard; saa havdes med det samme en god og forsvarlig Strandvagt.

I Haab om, at ovenstaaende maa være et lille Bidrag til at frembringe en bedre Ordning af Strandvagtsforholdene paa den jyske Vestkyst, end der nu synes at være, takker jeg for Optagelsen og tegner ærbødigst

N. W. Schmidt.

Fører af Dampskib „Gorm“.

Libau, i Januar 1898.

Drikkeriet i danske Dampskibe.

Vi have om dette Spørgsmaal fremdeles modtaget følgende:

Med stor Interesse har jeg læst de to Artikler i „Dansk Søfartstidende“ om Drikkeriet i danske Dampskibe, og jeg vil villig indrømme, at der i de nævnte Indlæg henvises til Forhold, der kunde være bedre.

Jeg vil indrømme T. m., at det er beklageligt, at Mandskabet paa Kjøbenhavns Red har Lejlighed til at købe saa meget Brændevin, at det kan være beruset i flere Dage, og at det vilde være et stort Gode, om der kom Forbud imod at bringe Drikkevarer ud til Skibenes

Besætninger paa Reden. Men selv med et saadant Forbud vil det næppe lykkes helt at afværge Drikkeriet; thi det er Matroser og Fyrbødere vel bekendt, i hvilke Skibe de kan købe Drikkevarer, og i hvilke det er forbudt, og der er det mærkelige ved Sagen, at der næsten aldrig findes en beruset Mand mellem Besætningerne i de Skibe, Hr. H. omtaler, medens det er meget almindeligt i de Dampere, hvor der intet Udsalg af Spiritus er tilladt. Det er almindeligt, at Mandskabet i de sidstnævnte Skibe forsyne sig med Brændevin i Kjøbenhavn, saa de har nok til Rejsen, og ofte drikke for meget af

det, før Rejsen er begyndt. Naar der under Opholdet paa Reden skal skiftes Folk eller nogle Gange skal Baad i Land, er det omtrent umuligt at forhindre, at der smugles en Del Brændevin om Bord.

Ved at læse de to Herrers Indlæg er det paafaldende, at Hr. H. vil modarbejde Drikkeriet ved at forbyde Udsalg om Bord; han anbefaler i Stedet for at lade Mandskab og Officerer forsyne sig ved Land for Rejsen, altsaa netop den Fremgangsmaade, som Hr. T. m. vil have afskaffet, og der maa altsaa gaas ud fra, at de Herrer i Principet ere uenige. Kun i én Retning synes der at være Enighed mellem deres Anskuelser, og det er i at frakende Førerne Ret til at hævde den Orden og Disciplin, som Loven paabyder.

Endskønt Drikkeriet er et Onde, der bør modarbejdes, saa er der næppe mange, der deler de Herrers Mening om, at det i danske Dampere har grebet saadan om sig, at det er nødvendigt at bringe Spørgsmaalet offentligt frem i et Blad, der har saa stor Udbredelse som „Dansk Søfartstidende“, og med de to Indlæg kan det nærmest siges, at der er gjort Sagen en Bjørnetjeneste.

Til Hr. H.'s Indlæg er der ikke stort at sige; meget tyder paa, at det er private Forhold og ikke Hensyn til Standens Tarv, der frembragte denne Storm i et Glas Vand, og da forøvrigt alle Hr. H.'s Ønsker nu foreløbig ere opfyldte, kan denne Sag betragtes som ude af Verden.

Til Hr. T. m.'s Indlæg kan bemærkes, at der omtales Forhold, som ingen dansk Sømand kan finde smigrende; men der er dog ingen Anledning til at blive bange for, at Standens Anseelse vil lide noget ved de 3 Tilfælde, der holdes frem for Lyset; derimod er det beklageligt, at Forfatteren lader forstaa, at han er Fører af et af Landets større Dampskibe. Det er netop derved, Artiklen faar Betydning; thi den søger at bevise først, at Vedkommende har været Styrmand hos en Skipper, der tilsidesatte de Pligter, han havde som saadan; og dernæst, at han ikke selv er i Stand til at sætte sig i Respekt eller udøve den Autoritet, der absolut maa forudsættes hos Folk i disse Stillinger; nogen større Falliterklæring er det vanskeligt at tænke sig, og naar der tages Hensyn til de Midler, Søloven stiller til Skipperens Raadighed, vil det være mange helt ufatteligt, hvordan det er gaaet til, at Rejsen fra Kjøbenhavn til Kronstadt (c. 72 Timers Sejlads), er bleven forlænget med 24 Timer, fordi Fyrbøderne vare berusede. Det er ikke almindeligt at betragte Fyring som Kunstarbejde, saa der maa vel gaas ud fra, at hele Besætningen har været overkørt, siden der ikke har været nogen, der kunde erstatte Fyrbøderne.

T. m. har ikke bevist, at der ingen hæderlige eller ædruelige Fyrbødere og Matroser findes i Danmark, men skal det blive almindeligt at opretholde Orden og Disciplin i Skibene ved Hjælp af den Øllebrødsbarmhjærtighed, der er indført hos ham, da er det vanskeligt at beregne, hvordan det vil gaa. Et gammelt dansk Ord siger: „Af Skade bliver man klog“; dersom T. m. havde taget dette til Indtægt, havde han sikkert taget Forholdsregler imod, at det først nævnte Tilfælde saa hurtigt var gentaget.

For Tiden er det en almindelig Opfattelse, at Rederne fritage Skipperne for alt for mange Forretninger. T. m. maa være af en anden Mening, siden han opfordrer dem til at udstede Forbud mod Drikkeriet i Skibene. Forhaabentlig staar han dog alene med den Opfattelse, at danske Dampskibsførere ikke ere kompetente til at tage de Forholdsregler, der ere nødvendige, og som passe til det Mandskab, hvorfor de bære et ikke ubetydeligt Ansvar.

At ikke alle Matroser og Fyrbødere ere lige gode, er en bekendt Sag, og for at lette de bedste af dem Lejlighed til at faa Hyre, har et stort Rederi for nogle Aar tilbage indført Karakterbøger; derved skabtes en Mulighed, hvorved Førerne paa en nem Maade kunde

finde de dygtigste Folk, men desværre har ingen af dem sat Pris paa, om Folkene havde disse Bøger; og de har nu til Dels tabt deres Betydning.

Hidtil har danske Dampskibsredere søgt at indrette Officerernes Opholdsrum saa hyggeligt og godt som muligt, og det maa antages, at de derved har opnaaet, at Officererne i fremmede Havne ret ofte ere blevne om Bord om Aftenen og har nydt et Glas sammen med en eller anden god Ven i Stedet for at gaa i Land og blive udsat for de Fristelser, der altid findes paa Sømændenes Vej. Skal vi lykosaliggøres med at faa de foran nævnte Herrers Ønsker opfyldte, da vil det næppe vare længe, før Livet paa Knejerne vil paavirke danske Dampskibsofficerer og sætte de samme Mærker paa dem, som vi nu desværre altfor ofte finde hos den store engelske Nations Befalingsmænd; thi der er vel næppe nogen, der tror paa, at Rederierne ved en Ordre kan bringe dem alle til at være totalafholdne. n.

Thyborøn-Kanalen.

Fra Nykjøbing Jyll. skrives til os:

Farten paa Thyborøn-Kanal har sidste Aar været ret betydelig, med gennemgaaende større og mere dybgaaende Fartøjer end i tidligere Aar.

Vandstanden har været ret god hele Tiden, idet der paa enkelte Undtagelser nær har været 11 Fod saavel paa Havrevlen som Fjordgrunden.

Det er en meget stor Virksomhed, Sandpumperen Thyborøn har udfoldet i Aarets Løb, og Arbejdet er ledet med stor Dygtighed.

Tremastet Skonnert „Edske-Smit“, Kaptajn I. Leffers, af Nykjøbing, der har en Drægtighed af 194 Register-Tons, Dybgaaende 9 $\frac{1}{4}$ ' og som laster 350 Tons, udgik sidste Aar paa sin første Rejse til England den 2. Marts og har indtil 20. December udført 11 Rejser paa England gennem Thyborøn-Kanal, og Skibet har adskillige Gange passeret for indgaaende med haard paa-lands Kuling og betydelig Søgang. En ny Jærnskonnerter, „Sterling“, der lader 250 Tons og er bygget til Fart paa Limfjorden gennem Thyborøn-Kanal, blev sat i Fart i April Maaned, og for Tiden er der 2 Jærnskonnerter under Bygning i Holland her til Fjorden; de skal være færdige i Marts, og komme med et Dybgaaende af 9 Fod til at laste 300 Tons.

At disse større Fartøjer altid kan søge Kanalen ind, selv under vanskelige Forhold, er begrundet i den værdifulde Assistance, der altid ydes af Dampskibet „Vestkysten“ med dets ernerigiske og dygtige Fører, Kaptajn Mortensen, der selv under de vanskeligste Forhold gaar til Søs for at assistere Skibene ind over Revlerne.

Thyborøn-Kanalen er en meget værdifuld Vandvej for de vestlige Limfjordsbyer og vil altid vedblive at være det, selv om Fjorden forhaabentlig i en nær Fremtid bliver uddybet øst paa. n.

King's Lynn.

D'Hrr. Ropner & Co. har i „Fairplay“ givet nedenstaaende Skildring af King's Lynn, hvor to af deres Dampere for nyligt har losset med et alt andet end tilfredsstillende Resultat.

S. S. Yearby, 1,664 R. T., lastet med 3,740 Tons Fosfat paa 18' 6" Dybgaaende, ankom om Middagen 5. September paa King's Lynns Red. Der var ikke tilstrækkeligt Vand til

at komme i Dok, men Rederiet var bleven underrettet om, at Skibet kunde ligge sikkert fortøjet i Bøjerne, hvor det med Lavvande vilde have mindst 10 Fod Vand. Som en Følge heraf blev det beordret til at gaa op til Bøjerne, hvor det imidlertid fandt en alt anden end behagelig Bund at ligge i, med kun 8 Fod Vand, i Stedet for de lovede 10 Fod ved Lavvande. Skibets Stilling var dernæst langt fra ufarlig paa Grund af Tidevandets stærke Sætning ind og ud, som bevirkede, at Fortøjningerne bleve meget beskadigede. Efter at have losset 900 Tons paa Floden og lettet Skibet til 15' 8", kom det den 12. September i Dok, men blev først udlosset den 22., altsaa 17 Dage efter dets Ankomst paa Reden. I Ballast var Skibets Amning 7' 6" For og 10' 11" Agter, men det maatte alligevel ligge et Højvande over i Dokken, fordi Havneautoriteterne var bange for, at der ikke var tilstrækkeligt Vand i Dokporten; det blev altsaa først om Morgenen den 23. September, at Skibet kom ud fra King's Lynn. Dets samlede Udgifter løb op til £ 386.

S. S. Leven var den anden af Ropner & Co.s Dampere, der blev beordret til King's Lynn. under et almindeligt C. f. o. Korncerteparti fra De forenede Stater. Skibets Nettotonnage er 1,507 Tons, og Ladningen bestod af 2,867 Tons Majs. Det ankom med et Dybgaende af 19' 4" paa King's Lynns Red om Aftenen den 2den December. Kaptajnen modtog Ordre om ikke at lade Skibet gaa op til Dokslusen før end han var sikker paa, at det kunde komme i Dok med det samme, da Rederiet ikke ønskede at udsætte flere Skibe for at staa i Grunden. Da det imidlertid var ham umuligt at erholde nogen paalidelig Underretning desangaaende af Lodsen eller andre, gik Kaptajnen om Morgenen den 9de op til Bøjerne, og ankom i saa god Tid udenfor Dokken, at han kunde komme ind i denne. Der var 21' 6" Vand, men da Dokmesteren forlangte, at Skibet skulde have 2' 6" Vand under Kølen og „Leven“ kun havde 2' 2", maatte den blive udenfor Dokken et Højvande, til den 9. om Aftenen, og ligge i Grunden med fuld Ladning inde. Som en Følge heraf maatte Skibet efter endt Udladning i Tørdok, hvor det viste sig, at det var bleven beskadiget. Skønt der betales 60 £ i despatch-money var Skibet dog 9 Dage om at losse. De samlede Udgifter var £ 367.

D'Hrr. Ropner & Co. slutte Beretningen med at advare andre Redere mod at sende deres Skibe til King's Lynn og udsætte dem for Risiko og store Omkostninger, med mindre der bliver betalt højere Fragt; selv have de beordret deres Agenter i „De forenede Stater“ til altid at udelukke King's Lynn af de C. f. o. Korncertepartier, der slutes for deres Baade.

De betragte i det hele taget King's Lynn som en Plads, der ikke egner sig at komme til for Skibe af ovennævnte Størrelse; og de gøre opmærksom paa, at Ipswich ikke er stort bedre, hvorfor den ogsaa bør udelukkes eller Skibene have højere Fragt for at gaa dertil.

Reserveløjtnant-Institutionen.

I det sidst udkomne Hefte af „Tidsskrift for Søvæsen“ har Kaptajn af Marinen H. Foss skrevet en Artikel om „En Ændring af Søofficersskolen“. Anledningen til den er det i Rigsdagen med stedse større Styrke fremsatte Ønske om Besparelser paa Marinens Budget og særlig paa Søofficersskolens, fordi Kadetternes Uddannelse, efter at deres Antal i de senere Aar er reduceret til 16, er blevet uforholdsmæssig dyr. Kaptajn Foss fremsætter nu et Forslag, der vil tilvejebringe en Besparelse af ca. 7,000 Kr. aarlig, samtidig med at Kadetkorpset forøges, medens den aarlige Tilgang til Flaadens Officerskorps forbliver uforandret. Dette Forslag gaar ud paa at lade Reserveløjtnantskolen gaa op i Søofficersskolen, og da den først nævnte Skole, som

bekendt, rekruterer fra Handelsmarinen, har Forslaget en Del Interesse for denne. Vi referere derfor her delvis Forslaget og dets Motiver og skulle mulig senere omtale det nærmere.

Forfatteren hævder først, at en ca. 9 Maaneders Uddannelse af Skibsførere og Styrmand — eller „af Matroser og Letmatroser med Styrmandseksamen“ — som Regel er utilstrækkelig til at skabe Befalingsmænd, der kunne yde Flaaden virkelig Gavn i Krigstid. Han gør gældende, at Tiden alene af Hensyn til Reserveløjtnant-Institutionen er moden til en Forandring af den bestaaende Ordning, og han foreslaar da en Ordning, der gaar ud paa, at Søofficersskolen skulde uddanne saavel Sekond- som Reserveløjtnanter, at Kadetternes Antal forøges til 36, idet der hvert Aar skulde opages og hvert Aar afgaa 9 Kadetter, og at af de 9 afgaaede Kadetter de 4 bedst bestaaende skulde udnævnes til Sekondløjtnanter, de øvrige bestaaende til Reserveløjtnanter med Forpligtelse til, om det maatte ønskes, at forrette Tjeneste som saadan 1 Aar. Nogle af Fordelene ved denne Ordning forekommer det Forfatteren at være, at Søofficersskolen ligesom i tidligere Dage blev en Institution, der tillige uddannede Officerer til Koffardimarininen, hvorved den menes at blive mere populær i Rigsdagen. „Uden for megen Smiger“ — hedder det videre — „tør det sikkert udtales, at de fra Søofficersskolen i tidligere Aar til Koffardimarininen udgaaede unge Mænd ere bleve Akquisitioner for denne, og noget lignende vil utvivlsomt — kun i endnu højere Grad — blive Tilfældet, naar de respektive unge Mænd have gennemgaaet hele Søofficersskolen og derved erhvervet sig et større Fond af de for en Skibsfører nu om Stunder saa nødvendige Kundskaber, nemlig i praktisk Navigation, Maskinlære, Sprog m. m.“ Endelig fremhæves, at Reserveløjtnanterne vilde blive bedre skikkede end nu til i Krigstid at forrette Tjeneste som Befalingsmænd paa Flaaden, da de havde gennemgaaet ganske den samme Uddannelsesskole som de faste Officerer.

One, two or more Danish ports.

Under denne Overskrift fremsætter en „Ikke-Købmand“ i sidste Nr. en Bemærkning om „Fragtmarkedet“ i Bladet af 30. Decbr. Der ankes over følgende Sætning i vor Artikel: „vi havde glimrende Allierede i vore største kjøbenhavnske Købmænd —“ og Indsenderen understreger for egen Regning Ordet kjøbenhavnske; derved og kun derved bliver Sætningen tendentiøs; thi i Fald den ærede „Ikke-Købmand“ vilde have ulejlighet sig lidt længere ned i vor Artikel vilde han have fundet følgende Sætning, der af os var skreven med velberaad Hu, nemlig: „— 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“ o. s. v. — Vi have nu for egen Regning denne Gang understreget Ordet danske som en passende Modvægt mod det ominøse kjøbenhavnske! Alle klart tænkende — Købmænd eller Ikke-Købmænd — vil da hurtigt se, at vi i vor Artikel have delt lige mellem alle vore indflydelsesrige Købmænd Landet over. Naar vi begyndte med Kjøbenhavn, var det, fordi vi havde en dunkel Følelse af, at Kjøbenhavn endnu er Hovedstad i Danmark og derfor ret naturligt har et vist Krav paa at nævnes først; naar vi sluttede med at bringe en Tak til alle danske Grossister, var det netop, fordi vi have villet tage Provinserne med, — for den ærede „Ikke-Købmand“ befolker antagelig ikke Aarhus, Aalborg etc. med andre Nationer, saa Ordet „dansk“ rækker vel dog i hvert Fald saa langt? Vi maa da tilbagevise Flosklen om Snæversynethed „fra Langelinje til Trekroner“; vi tror at kunne forsikre, at vi ser langt

videre end den ærede „Ikke-Købmand“, der synes at have stirret sig blind paa et Par uskyldige Linjer og samtidig følt Trang til at dokumentere dette beklagelige Faktum overfor Offentligheden.

Hvad angaar Slutningsbemærkningen, at Klausulen om Losning i Danmark maaske kommer til at hedde „one two or more Danish ports“ — da gyser vi og sikkert alle Redere, i Fald en saa absurd Klausul skulde faa Indpas i vore Certepartier. Vi have Ulemper nok ved Losning i to Havne for den tarvelige Ekstrabetaling af 1½ pence; skulde vi nu til at sejle rundt omkring „de danske Øer“ — til tre eller fire forskellige Pladser, — tror vi at kunne spaa vor „Ikke-Købmand“, at samtlige vore Redere trods al Loyalitet vilde vende Danmark Ryggen og saa hellere søge Laster til de Lande, hvor man endnu dyrker Fornuften og Fornuftens rette Brug. Hermed afsluttes fra vor Side.

Forf. af „Fragtmarkedet“.

Generalforsamling.

Fra Nordby, Fanø, skrives til os 10. Jan.:

Nordby Skibsforsikrings-Forening har holdt sin aarlige Generalforsamling, hvor det reviderede Regnskab for 1897 fremlagdes og godkendtes. I Følge dette Regnskab har Foreningen i det forløbne Aar haft en Præmieindtægt:

	Kr.	Ø.
a. i Juni Termin (2 %) af	26,511	45
b. i Decbr. do. (1½ -) af	19,215	37
I alt	45,726	81

Renteindtægten var:

	Kr.	Ø.
a. i Juni Termin	3,268	2
b. i Decbr. do.	3,958	59
I alt	7,226	50

Afdrag paa skyldige Indskud:

	Kr.	Ø.
a. i Juni Termin	4,831	75
b. i Decbr. do.	4,841	75
I alt	9,673	61

Af Udgiftsposterne skal vi fremhæve følgende:

	Kr.	Ø.
1. Udbetalt Havariestatning	10,940	28
2. To Skibe, totalt forliste	43,983	39
3. I Anledning af Udmeldelser	1,704	64
4. Administration	867	53

Foreningens Status ved Aarets Udgang:

	Kr.	Ø.
Den 31. Decbr. 1897 ejede Foreningen i Obligationer, indestaaende i Banker og Sparekasser, og tilgodehavende Indskudspræmier	285,080	54
Ved Aarets Begyndelse	277,167	27
Nominel Fremgang	7,913	27

I Foreningen er der nu indtegnet 60 Skibe, delvis forsikrede for 1,299,025 Kr. Ved Aarets Begyndelse var der forsikret 65 Skibe med en Forsikringssum af 1,253,325 Kr. Skibenes Antal er saaledes formindsket med 5, medens Forsikringssummen er stegen med 45,700 Kr. Grundfonden udgjorde ca. 22 % af Risikoen; men da Foreningen snart skal udbetale 45,000 Kroner i Erstatning for 2 forliste Skibe, vil Fonden gaa ned til ca.

19 %. — Generalforsamlingen bevilgede følgende Understøttelser:

	Kr.
1. Nordby Enkekasse	800
2. „De fattiges Kasse“ i Nordby	150
3. Den praktiske Sønandsskole i Nordby	150
4. Evangeliets Forkyndelse for skandinaviske Søfolk i fremmede Havne	100
5. „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“	10
6. Fisker H. N. Jakobsen, Nordby, til Redskaber	50

Efter Tur udtraadte af Styrelsen Skibreder I. H. Svarrer. Der foretoges skriftlig Afstemning. Dhrr. Skibsredere C. H. Nielsen og C. P. Holm fik hver 14 St.; den førstnævnte valgtes derefter ved Lodtrækning.

Suppleanter blev Dhrr. Direktør H. Rødgaard og C. P. Holm.

Til Revisorer genvalgtes Skibsrederne L. Ankersen og Math. S. Jepsen, ligesom Bogholderen, Købmand P. Svarrer, ogsaa genvalgtes.

Foreningen har bestaaet i 63 Aar og været en stor Støtte for Nordby Skibsfart og Sømandsstand.

Forandring i den franske Havneafgift. Droits de Quai.

Udenrigsministeriet har tilstillet os nedenstaaende Beretning fra Konsulatet i Håvre, dateret d. 31. December 1897:

Denne Afgift, ens for alle franske Havne, paalagt Skibene i 1872, og som fastsatte en Betaling af henholdsvis 1 Franc og 50 Centimer pr. Netto Register-Ton, eftersom et Skib kom fra en oversøisk eller europæisk Havn, uanset hvilket Kvantum Varer det lossede, er d. 29. ds. ved Promulgeringen af nedenstaaende Lov, forandret som følger:

1ste Art. Alle Nationers Skibe, enten helt eller delvis lastede, kommende fra en udenlandsk Havn eller fransk Kolonihavn, Algier ikke medregnet, betale Afgiften „Les Droits de Quai“ i franske og algierske Havne efter følgende Tarif:

1 Franc pr. Netto Register-Ton, hvis det lossede eller indlastede Antal Tons Varer paa 1,000 Kilogrammer overstiger Halvdelen af Skibets Netto Register Tonnage.

50 Centimer pr. Netto Register Ton, hvis det lossede eller indlastede Antal Tons Varer, beregnede til 1,000 Kilogrammer, er lig med eller mindre end Halvdelen og over en Fjerdedel af Skibets Netto Register Tonnage.

25 Centimer pr. N. R. T., hvis det lossede eller indlastede Antal Tons Varer paa 1,000 K. er lig med eller mindre end en Fjerdedel og over en Tredjedel af Skibets N. R. Tonnage.

10 Centimer pr. N. R. T., hvis det lossede eller indlastede Antal Tons Varer paa 1,000 Kilogrammer er lig med eller mindre end en Tiendedel af Skibets Netto Register Tonnage.

Afgiften nedsættes til det Halve for Skibe, som losse fra eller laste til Havne, henhørende under den internationale Kystfart, o: alle europæiske samt afrikanske og asiatiske Middelhavshavne.

Afgiften bliver for Skibe, som i samme Havn baade losse og laste, at beregne særskilt for hver Operation.

2den Art. I Tilfælde af, at et Skib paa samme Rejse successivt anløber flere franske Havne, betales Afgiften i hver Havn efter ovenanførte Tarif, dog bør den totale Afgift ikke i noget Tilfælde overstige 1 Franc pr. Netto Register Ton.

Afgiften nedsættes til det Halve for Skibe, som kunne henføres under Paragraf 6 i denne Lovs 1ste Artikel.

3dje Art. I Beregningen af den lossede eller indlastede Tonnage ansættes en Passager, en Hest, et Muldyr eller et større Hornkvæg lig med en Ton, hvert mindre Kvæg til $\frac{1}{4}$ Ton. Passagerernes Bagage beregnes ikke som Tonnage.

4de Art. I algierske Havne betales Afgiften kun paa de lossede Varer, Passagerer, Dyr eller Vogne.

5te Art. Indtagning af Bunkerkul, Proviant eller andre Fornødheder medfører ikke Betaling af Afgiften.

6te Art. Med denne Lovs Ikrafttræden ophæves 6te Artikel i Loven af 30te Januar 1872, 7de Art. i Finansloven af 29de Juli 1881 og 1ste Paragraf i 14de Art. i Finansloven af 28de Decbr. 1895.

Skram.

Fra Sø og Land.

Direktionen for „Det forenede Dampskibsselskab“ har udsendt et Cirkulære til Selskabets Kaptajner, ved hvilket Salg af spirituøse Drikkevarer til Officerer og Mandskab i Selskabets Skibe forbydes.

Nord-Østersøkanalen er i November 1897 passeret af 1,791 Skibe med 226,326 Register Tons, mod 1,981 Skibe med 262,532 Register Tons i 1896. Afgifterne beløb sig til respektive 124,102 og 138,665 Mark.

Paa H. C. Christensens Enkes Værft i Marstal er løbet af Stablen en ny 3-mastet Skonnert, der fik Navnet „Søstrene“. Den maaler 338 Brutto-Tons og er det største Skib, som er bygget i Marstal.

Resultatet af Maskinisteksaminerne i December 1897: Til 1ste Afdeling indstillet 50 Eksaminander, hvoraf 42 bestode; til 2den Afdeling indstillet 20, hvoraf 16 bestode. Til Maskinpasserprøven indstillet 5, som alle bestode.

Fra Fanø Sømandsskole have vi faaet tilsendt Beretning og Regnskab for 1897. Dette sidste balancerer med 1,800 Kr.; paa Indtægtsiden findes Tilskud fra forskellige Institutioner til et samlet Beløb af 1,100 Kr.; til Lønning til 3 Lærere er paa Udgiftssiden kun anført det unægtelig meget ringe Beløb af Kr. 834.80. Skolen har været besøgt af 42 Elever fra forskellige Egne i Landet; de fleste af dem have derefter faaet Hyre i Fanø-Skibe.

Skolen, hvis Betydning for Sømandsstandens praktiske Uddannelse er almindelig anerkendt, burde uden Tvivl ved større Tilskud sættes i Stand til at udvide sin Virksomhed.

Ny amerikansk Dampskibslinje. Et nyt Dampskibsselskab, der er grundlagt af Skibsbygningsfirmaet Cramp i Philadelphia og andre Kapitalister i de østlige Stater for at etablere en regelmæssig Dampskibsforbindelse med Alaska og Guld-Territoriet, har købt fire Skibe af „The American Line“, nemlig: „Ohio“, „Pennsylvania“, „Indiana“ og „Illinois“. Man har ogsaa erhvervet sig „Valencia“ af „The Red Star Line“ for en Pris af 90,000 Dollars. Alle fem Dampskibe ville straks blive indrettede for Sejladsen paa Alaska. De fire Dampskibe af „American Line“ ere byggede af Cramp i 1882 og 1883; de ere 357 Fod lange, med et Dybgaende af 24 Fod, og have i den seneste Tid faret imellem Philadelphia og Liverpool. (Fairplay).

En besværlig Rejse. Den engelske Damper „Fulham“, 2024 Br. Tons, indkom til Plymouth den 16. Decbr. efter en meget vanskelig Rejse. Den forlod Sulina den 4. Decbr. med en Ladning Byg, bestemt til Dunkerque. I den spanske Sø slap Kulbeholdningen op, idet Fejl i Fyrstederne havde nødvendiggjort et abnormt stort Kulforbrug. I Løbet af Natten til den 11. brændtes Brænde, Tjære og Kahytinventar under Kedlerne; men den 12., da Skibet var 30 Kml. S. V. af Ouessant, slap ogsaa dette Brændsel op.

Det blæste en Storm af NNV., skagende sig til SSV., med svær og uregelmæssig Sø, der brød over Skibet. Mandag den 13. kom Dampskibet „Cape Cormorin“ til Hjælp og prøvede paa at slæbe „F.“, men Slæberen sprang, og da „C. C.“ fik Tampen af den i Skruen, drev den ned paa „F.“ og forårsagede en Del Skade paa den. „C. C.“ opgav saa Forsøget og fortsatte sin Rejse. Førend den forlod „F.“, gjorde 8 af dettes Mandskab, alle Hollændere, Forsøg paa at forlade Skibet og sætte Redningsbaaden i Vandet. Med Revolveren i Haanden maatte Kaptajnen tvinge dem til at blive. Ved Hjælp af to Stagejl og Strømmen lykkedes det endelig at bringe Skibet frem indtil 20 Kml. fra Plymouth, hvor man traf en Slæbedamper, der bragte det i Havn.

Vi henvise til omstaaende Bekendtgørelse om Anmeldelse af Lærlinge til Skoleskibet „Georg Stage“s forestaaende Togt.

Vi henlede Opmærksomheden paa omstaaende Bekendtgørelse om, at der først i Februar afholdes Generalforsamling i Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe.

Vi se os nødsagede til, paa Grund af indtrufne Forhindringer, i denne Uge at udelade vor ugentlige Oversigt over Fragtmarkedet.

Ugens Havarier.

Gustave Grisar, Dmpsk. af Antwerpen, kom 8. ds. paa Rejsen til Riga med Jærnærts paa Grund paa Falsterbo Rev. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt hertil for at losse og reparere.

Neptun, Dmpsk. af Esbjerg, har 6. ds. været paa Grund paa søndre Røse. Skibet, der var paa Rejsen fra Stettin til London med Sukker, kom flot ved egen Hjælp.

Caroline, Galease af Marstal, har 6. ds. paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Heiligenhafen været paa Grund i Grøn-sund. Flot med Assistance, ingen Skade.

Kiana, Skonnertbrg af Marstal, er ankommet til Lorient med Tab af Forstænger o. a.

Cathrine, Skonnertbrg af Marstal, er bleven passeret af Smakken Acme med Mangel af Proviant og Kul. Acme forsynede Cathrine med det fornødne, hvorefter Cathrine fortsatte Rejsen til St. Valery.

Katrine, Skonnert, J. Hansen, er paa Rejsen fra Island til Genua med Klipfisk indkommen til Villa Franca med Skade.

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rolde, afgik fra New Orleans 22. Decbr., bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Antwerpen 9. Jan., best. til Kbhvn. og Reval. — Antwerpen, Holm, afg. fra Antwerpen 2. Jan., bestemt til Piræus, Konstantinopel, Batoum, Novorossisk og Odessa. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Reval 11. Jan., bestemt til Dunkerque. — Dagmar, Gade, ankom til Kbhvn. 10. Jan., bestemt til Königsberg. — Douro, Brabrand, afgik fra Lissabon 8. Jan., bestemt til Kbhvn. — Georgios I., Kihl, ankom til Novorossisk 7. Jan., bestemt til Odessa. — I. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Messina 10. Jan., bestemt til Cadiz, Malaga og Lissabon. — Kiew, Rabe, ankom til Bordeaux 9. Jan., bestemt til La Rochelle og Kbhvn. — Leopold II., Kruse, ankom til Libau 9. Jan., bestemt til Dunkerque. — Louisiana, Jensen, ankom til Kbhvn. 30. Decbr., bestemt til New-Orleans. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Smyrna 7. Jan., bestemt til Antwerpen. — Nicolai II., Michelsen, afgik fra Kbhvn. 9. Jan., bestemt til Newport-News. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Dundee 9. Januar, bestemt til Methil. — Omsk, Rasmussen, ankom til Newcastle 8. Jan., bestemt til Libau. — Tejo, Borries, ankom til Oporto 8. Jan., bestemt til Lissabon. —

Tomsk, Andersen, ankom til Reval 7. Jan., bestemt til Dunkerque. — Vesuv, Norden, afgik fra Newcastle 6. Jan., bestemt til Valencia. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Newport-News 7. Jan., bestemt til Kbhvn. — Arkansas, Gøtsche, afgik fra St. Thomas 8. Jan., bestemt til New Orleans. — Kentucky, Caroc, afgik fra West-Hartlepool 21. Decbr., bestemt til New Orleans.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Libau 3. Jan., bestemt til Hull. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Stettin 9. Jan., bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, afgik fra Antwerpen 10. Jan., bestemt til Kbhvn. — Ceres, Svensson, ankom til London 9. Jan., bestemt til Kbhvn. — Charkow, Fischer, pass. Skagen 10. Jan., bestemt til Aarhus. — Christian IX., Møllerup, afgik fra Pillau 10. Jan., bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Bay Schmidt, ankom til Trondhjem 10. Jan., bestemt til Kbhvn. — Constantin, Bloch, afgik fra Libau 9. Jan., best. til London. — Frederik, Ørum, afgik fra Pillau 7. Jan., bestemt til Hull. — Georg, Petersen, ankom til Kbhvn. 4. Jan., bestemt til Libau. — Jolantha, Paaske, ankom til Kbhvn. 9. Jan., bestemt til Hamburg. — Kasan, Thomsen, afgik fra London 9. Jan., bestemt til Kbhvn. — Louise, Brabrand, ankom til Kbhvn. 7. Jan., bestemt til Königsberg. — Minsk, Jørgensen, afgik fra Liverpool 7. Jan., bestemt til Kbhvn. — Moskov, Petersen, afgik fra Kbhvn. 8. Jan., bestemt til Antwerpen. — Ni shnij Novgorod, Harder, afgik fra Kbhvn. 8. Jan., bestemt til Riga. — Nordjylland, Sørensen, ankom til London 7. Jan., bestemt til Hamburg. — Romny, Lind, ankom til Hull 7. Jan., bestemt til Kbhvn. — Thyra, Madsen, ankom til Liverpool 9. Jan., bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Johnsen, ankom til Libau 8. Jan., bestemt til Kbhvn. — Vesta, Gottfredsen, ankom til Libau 11. Jan., bestemt til Kbhvn. — Maja, Blom, ankom til Kbhvn. 10. Jan., bestemt til Danzig. — Ella, Erichsen, afgik fra Kbhvn. 10. Jan., bestemt til Hamburg.

Ficaria, F. Fenger, afgik fra Kbhvn. 13. Jan., bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, M. Kofoed, afgik fra Newcastle 11. Jan., bestemt til Odense. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 12. Jan., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 12. Jan., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Krouen, Gjertsen, afgik fra Odense 13. Jan., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 12. Jan., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebælt, I. P. Bay, afgik fra Newcastle 11. Jan., bestemt til Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 11. Jan., best. til Odense.

Carl, Skjold Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 28. Decbr., ankom til Libau 3. Jan. — Frode, Wrisberg, afg. fra Newcastle 4. Jan., bestemt til Spezzia. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Blyth 31. Decbr., best. til Genua. — Knud, Hansen, afgik fra Hnll 8. Jan., ankom til Bo'ness 9. Jan. — Svend, Holst, afgik fra Kbhvn. 8. Jan., ankom til Libau 10. Jan. — Erik, Tofte, afgik fra Libau 4. Jan., ankom til Ghent 10. Jan. — Skjold, Schmidt, afgik fra Libau 1. Jan., ankom til Ghent 7. Jan. — Ragnar, Hveysel, afgik fra Stettin 7. Jan. bestemt til Newcastle. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra W.-Hartlepool 31. Decbr., bestemt til Delaware f. Ordre. — Olaf, Lorenzen, afgik fra Riga 6. Jan., bestemt til Dunkerque. — Volmer, M. Riber, afgik fra Riga 30. Decbr., ankom til Dunkerque 7. Jan., — Dan, Kraemer, afgik fra Libau 30. Decbr., ankom til Rotterdam 4. Jan. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Blyth 7. Jan., ankom til Kbhvn. 11. Jan. — Harald, Risøe, afgik fra Rouen 5. Jan., ankom til Cardiff 8. Jan.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. P. Berg, J. Jørgensen, afgik fra Genoa 12. Decbr., ankom til Baltimore 6. Jan. — J. Siem, F. Løffler, afgik fra Newcastle 25. Decbr., ankom til Livorno 11. Jan. — P. Andrejeff, Jensen, afgik fra Newport-News 9. Jan., bestemt til Aarhus.

Heimdal. Anine, J. Møller, ankom til Newcastle 10. Jan. — Martha, B. Chr. Jørgensen, bestemt til Bilbao. — Helge, H. C. Lagesen, ankom til Rouen 9. Jan.

Østersøen. Yrsa, Larsen, afgik fra Frederikshavn 11. Jan., bestemt til Marstrand. — Rita, Skov, afgik fra Porsgrund 7. Jan., bestemt til Caen. — Patria, Andersen, afgik fra Kbhvn. 5. Jan., ankom til Blyth 9. Jan. — Cimbria, Storm-Hansen, afgik fra Tyne 21. Decbr., bestemt til Delaware.

Union. Olga, Jørgensen, afgik fra Libau 4. Jan., ankom til Flensborg 8. Jan. — Anglia, Erichsen, afgik fra Tyne 31. Decbr., bestemt til Konstantinopel. — Frisia, Fisker, afgik fra Almeria 29. Decbr., ankom til Cardiff 6. Jan. — Gallia, Nielsen, afgik fra Dunston 29. Decbr., bestemt til Venedig.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Kbhvn. 8. Jan., bestemt til Riga. — Fyen, Hansen, afgik fra Kbhvn. 11. Jan. bestemt til Libau. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Kbhvn. 8. Jan., ankom til Blyth 11. Jan. — Russia, Rasmussen,

afgik fra Memel 7. Jan., bestemt til London. — Carl Hecker, Starck, afgik fra Nicolajeff 13. Decbr., ank. til Kbhvn. 5. Jan. — Dania, Troensgaard, afgik fra Baltimore 31. Decbr., bestemt til Aarhus. — Normannia, Rasmussen, afg. fra Baltimore 29. Decbr., bestemt til Aarhus.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, ankom til Blyth 10. Januar. — Christiansborg, Petersen, ankom til Beckton 10. Janar. — Frederiksborg, Kühl, afgik fra Memel 6. Januar, bestemt til Rotterdam. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Blyth 10. Januar. — Rosenborg, Fischer, ankom til Riga 3. Jan. — Uranienborg, Olsen, ankom til Rouen 6 Januar. — Jomsborg, Schultz, ankom til Sevilla 10. Januar. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Newcastle 21. Decbr., bestemt til Baltimore.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Andersen, ankom til Riga 3. Jan. — Skodsberg, Jensen, ankom til Kbhvn. 10. Januar. — Guldborg, Schmidt, afgik fra Lübeck 9. Jan., bestemt til Riga. — Tuborg, Hveissel, afg. fra Memel 6. Januar, bestemt til London.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Kbhvn. 6. Januar, ankom til Grangemouth 10. Januar. — Agnete, Jensen, afgik fra Kiel 8. Januar, bestemt til Methil. — Hermia, Sørensen, ankom til Rotterdam 8. Jan. — Alice, Kraemer, afg. fra Grangemouth 4. Jan., ankom til Kbhvn. 8. Januar. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Libau 9. Jan., bestemt til Rotterdam. — Bornholm, Petersen, afgik fra Kbhvn. 7. Januar, ank. til Burntisland 11. Januar. — Ajax, Brorsen, afgik fra Masnedsund 8. Januar, best. til Hull. — Gøteborg, Madsen, afg. fra Kjøbenhavn 7. Januar, bestemt til Boness. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Frederikshavn 8. Januar. — Nauta, Steen, afgik fra Køge 10. Januar, bestemt til Libau. — Rønne, Hintze, afgik fra Aalborg 6. Januar, ankom til Libau 9. Januar. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Hull 11. Januar, bestemt til Marstrand.

Danmark. Rolf, C. Madsen, ankom til Kbhvn. 9. Jan. — Thorvaldsen, P. Skjødt, ankom til Burntisland 11. Jan. — Absalon, Predbjørn, ankom til Newcastle 11. Januar. — Ansgar, Larsen, ankom til Grangemouth 9. Jan. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Dunkirk 8. Jan., bestemt til Cardiff. — Hamlet, Sommer, ankom til Blyth 11. Jan. — Helge, Matthiessen, afgik fra Blyth 23. Decbr., bestemt til Alexandria.

Thingvalla. Hekla, Thomsen, afgik fra Kbhvn 11. Jan., bestemt til New-York. — Norge, Knudsen, afgik fra Newcastle 4. Jan., bestemt til New-York. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra New-York 8. Jan., bestemt til Kbhvn. — Island, Skjødt, afgik fra New-York 25. Decbr., ankom til Christiania 8. Jan., bestemt til Kbhvn.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Merdor, Brinck, sejlet fra Rio Grande 23. Decbr. til Liverpool. — Laura, Callesen, ankom til St. Cathrin 3. Jan. fra Cardiff. — Copley, Struckmann, sejlet fra Gravesend 3. Jan. til Sydney, passeret Deal samme Dag. — Sørine, Andersen, sejlet fra Deal 7. Jan., paa Rejsen fra London til Cape Town. — Kronprinsesse Louise, Jepsen, sejlet fra Menado 26. Novbr. til Punta Delgade. — Afme, Clausen, ankom til Maracaibo 6. Decbr. fra Hamburg. — Aalborg, Clausen, ankom til Punta Delgade 3. Jan. fra Sydhavet. — Union, Svarrer, sejlet fra Jacksonville 3. Jan. til Evropa.

Fans. Sønderho. Henny, Ibsen, afgik fra Butartan, (Gilbert Gruppe) 23. Oktbr. til Punta Delgade. — Fortuna, Jensen, ankom 9. Decbr. til Macau fra Pernambuco. — Agnes, Riber, er ankommet til Maracaibo fra Hamburg.

Æro. Livingstone, Christensen, ankom 3. Jan. til Coleraine, (Irland). — Cathrine, Rasmussen, ankom 10. Jan. til Sanct Valery sur Somme. — Hosanna, Hay, ank. 8. Jan. til Tynemouth. — Olga, Jørgensen, ankom 9. Jan. til Hobro. — Lucinde, Christensen, ankom 10. Jan. til Hobro. — Hansigne, Clausen, ankom 9. Jan. til Blyth. — Thyra, Christensen, ankom 9. Jan. til Fowey. — Hildur, Lauritzen, ankom 8. Januar til Faro. — Poseidon, Frederiksen, er ankommet til Svendborg. — Ceres, Bager, ank. 8. Jan til Fowey. — Hebe, Clausen, er ankommet til Dysart. — Marie, Boye, har passeret Svendborg paa Rejse fra Wemyss til Marstal. — Thea, Friis, er ankommet til Bogense. — Albert, Fabr cius, ankom 3. Jan. til Portmadoc. — Hjalmar, Hansen, ankom 4. Jan. til Aalborg. — Karen, Hansen, er ankommet til Lysekil.

Rønne. Ane Cathrine, Hermansen, ankom til Karrebæksminde 2. Jan. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 3 Jan.

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, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

A.

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

Sundet. Sjællands N.-Kyst. Nakke-Hoved. Den 1ste April 1898 sluktes *Nakke-Hoved* V.-lige Fyr, og samtidig tændtes et midlertidigt, hvidt, fast Fyr 20 Alen S. 87° Ø. for det nuværende Fyr.

Det midlertidige Fyr lyser fra N. 72° V. gennem N. og Ø. Farvandet rundt, til S. 71° Ø. Flammens Højde: 138 Fod. Synsvidden: 10 Kml. Fyret vises fra en 22 Fod høj Træbaake.

Et nyt Fyr skal anbringes i det V.-lige Fyrtaarn og vil blive et Lynfyr, der hver 20 Sekunder viser Tre-Lyn.

Naar det nye Fyr tændes, nedlægges det nuværende Ø.-lige Fyr, og det midlertidige Fyr slukkes.

Nærmere Meddelelse senere.

Smaalands-Farvandet. Vigsø Baake. Ballonen paa *Vigsø* Baake er blæst ned. Den vil snarest mulig blive opsat igen.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Bottniske Bugt. Iggö—Norrundet. I Foraaret 1898 udsættes i Farvandet fra *Trödjhällan* til *Iggö Sund* paa Ø.-Siden af Farvandet. S. for Grunden ved *Iggö* en Stage med Kost. 60° 51' 42" N. Br. 17° 19' 12" Ø. Lgd.

Ved Farvandet fra *Söen* Ø. om *Iggö* til *Norrundet* udsættes:

Ø. for Farvandet ved en 11 Fods Grund en Stage med Kost. 60° 55' 6" N. Br. 17° 20' 36" Ø. Lgd.

V. for Farvandet ved en 13 Fods Grund en Stage. 60° 56' 42" N. Br. 17° 17' 12" Ø. Lgd.

V. for Farvandet tæt ved *Klackarne* en Stage. 60° 57' 18" N. Br. 17° 15' 6" Ø. Lgd.

Sundswall. Rödöhamnen. I Foraaret 1898 udsættes en Stage med Kost NNV. for 10 Fods Grunden i *Rödöhamnen* mellem *Rödön* og *Alnön*. 62° 23' 24" N. Br. 17° 33' 40" Ø. Lgd.

Fyrskibet „Sydostbrotten“. I Foraaret 1898 flyttes Fyrskibet „*Sydostbrotten*“ rimeligvis og skal ligge i 29 Fv. Vand 1 Kml. S. for den 2^{de} Kml. NØ. 1/2 Ø. for dets nuværende Plads liggende 19 Fods Grund.

Kåge. Sprången. I Foraaret 1898 udsættes rimeligvis en rød Stage med en opadvendt Kost mellem to Balloner ved 17 Fods Grunden *Sprången* uden for Indløbet til *Kåge*. 64° 48' 24" N. Br. 21° 18' 20" Ø. Lgd.

Bjuröklubb. I Foraaret 1898 udsættes muligvis en sort og hvid stribet Stage med to Balloner Ø. for den ØSØ. for *Bjuröklubb* liggende Grund *Kallen*. 64° 27' 55" N. Br. 21° 39' 40" Ø. Lgd.

Stagen med to Balloner ved 11 Fods Grunden mellem *Kallen* og *Ersgrunden* inddrages og ved S.-Siden af Grunden udsættes en rød Stage med Kost. 64° 28' 24" N. Br. 21° 38' 10" Ø. Lgd.

Rönnskär. Hösen. I Foraaret 1898 ombyttes Stagen med en nedadvendt Kost over to Balloner ved Grunden *Hösen* med en Stage med en Ballon mellem to nedadvendte Koste. 65° 2' 45" N. Br. 21° 38' Ø. Lgd.

Piteå—Bondökallarne. I Foraaret 1898 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen af Farvandet mellem *Piteå* og *Bondökallarne*:

Ved en 19 Fods Grund S. for *Tallskär* udsættes en Stage med Kost. 65° 11' 45" N. Br. 21° 35' 15" Ø. Lgd.

Ved en 18 Fods Grund N. for *Sandskär* Varde udsættes en Stage med Kost. 65° 11' 12" N. Br. 21° 38' 30" Ø. Lgd.

Den sorte Vager SV. fra *Bondökallarne* Baake flyttes til en 16 Fods Grund. 65° 7' 5" N. Br. 21° 39' 30" Ø. Lgd.

Ø. for en 5 Fv. Grund S. for *Bondökallarne* udsættes en sort Stage med hvidt Bælte og to Balloner. 65° 5' 38" N. Br. 21° 51' 30" Ø. Lgd.

Rönnskär—Piteå. I Foraaret 1898 foretages følgende Forandringer i Farvandet mellem *Rönnskär* og *Piteå*:

Ved *Söran* flyttes den røde Vager til SV. for en 16 Fods Grund. 65° 5' 40" N. Br. 21° 42' 0" Ø. Lgd.

En Stage med Kost udsættes V. for en 13 Fods Grund V. for *Grundkallen*. 65° 6' 20" N. Br. 21° 40' 30" Ø. Lgd.

Den S.-lige Stage ved *Sandgrynnan* NØ. for *Jäfre Sandön* inddrages. 65° 6' 30" N. Br. 21° 36' 0" Ø. Lgd.

Stagen ved *Fjärdgrundet* flyttes til NØ. for en 20 Fods Grund. 65° 7' 18" N. Br. 21° 36' 0" Ø. Lgd.

Ved *Stora Leksjär* S.-lige Landgrund udsættes en Stage med Kost. 65° 7' 45" N. Br. 21° 36' 40" Ø. Lgd.

Stagen med Kost ved *Leksjär* N.-Pynt flyttes til en 19 Fods Grund. 65° 8' 30" N. Br. 21° 35' 45" Ø. Lgd.

Stagen ved *Svarthällsgrundet* flyttes til en 15 Fods Grund. 65° 8' 35" N. Br. 21° 35' 35" Ø. Lgd.

Stagen ved *Henriksgrundet* flyttes SSØ. hen. 65° 10' 8" N. Br. 21° 35' 0" Ø. Lgd.

Ved en 19 Fods Grund Ø. for *Renöra* udsættes en sort Stage med to Balloner. 65° 11' 33" N. Br. 21° 34' 40" Ø. Lgd.

Kalix Skærgaard. Bergströms Grund. I Foraaret 1898 ombyttes Stagen ved NØ.-Siden af *Bergströms Grund* med en sort Vager med to Balloner. 65° 41' 42" N. Br. 23° 22' 45" Ø. Lgd.

Salmis. I Foraaret 1898 udlægges ved en 10 Fods Grund i Indløbet til *Salmis* en rød Tønde med opadvendt Kost. 65° 48' 10" N. Br. 24° 0' 30" Ø. Lgd.

Finland. Finske Bugt. Hangö Distrikt. Skälsten Sund. Stenen *Kvarnskär*. der laa 1³/₄ Kbl. N. 73° Ø. fra Baaken paa *Skälsten* i Farvandet mellem *Hangöudd* og *Köpmanskär*, er borttagen og Sømærket inddraget. 59° 49' 2" N. Br. 22° 52' 25" Ø. Lgd.

Tyskland. Neufahrwasser. Da Vraget af „*Drafn*“, der ligger sunket mellem *Broesen* og *Neufahrwasser*, er meget farligt for Besejlingen, forblive Anduvningstønden og Vragtønden liggende, indtil Isen tager dem bort.

Swine. Udenrigsministeriet meddeler: Fyrskibene „*Kaiserfahrt*“ og „*Wolzig*“ ere inddragne for Is. Fyrskibet „*Swanewitz*“ er paa Station.

Ved *Trawemünde* er Vinterafmærkningen fortagen.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 2den Januar. 52° 50' 40" N. Br. 3° 53' 0" Ø. Lgd., c. 17 Kml. S. 64° V. fra Fyrskibet „*Haaks*“. Et Vrag, en Mast var 6 Fod over Vandet.

Tyskland. Fyrskibet „*Eider Galote*“ er inddraget for Vinteren. Saa vidt mulig ville Lodser blive afgivne fra Damperen „*Triton*“ uden for Indløbet til *Eider*.

Holland. I *Zeegat Hoek van Holland* er Vraget af Damperen „*Leonard*“ afmærket med en grøn Spidstønde og desuden paa sædvanlig Maade. 51° 59' 5" N. Br. 4° 5' 2" Ø. Lgd.

I *Nieuwe Rotterdamsche Waterweg* er Dybden nu saaledes, at *Zwiden* kan besejles med 21 Fod, *Hoorn* med 22 Fod og Farvandet langs *Rozenburg* med 21¹/₂ Fods Dybgaende.

England. Themsen. Swin. Damperen „*Cygnus*“ er sunken i *Swin Channel*. En grøn Stumpstønde er i 27 Fod Vand udlagt 1/4 Kbl. ØSØ. for Vraget, fra Fyrskibet „*Swin Middle*“ i S. 1° V. 4 Kbl. og fra *SW. Middle* Tønde i N. 32° V. 2 Kbl. 51° 38' 10" N. Br. 1° 6' 18" Ø. Lgd. Et Vragfyrskib, der viser de sædvanlige Signaler, er udlagt c. 1/2 Kbl. N. 61° V. for Vraget.

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

Irlands N.-Kyst. Ved *Inishtrahull* er oprettet en *Lloyd's* Signal-Station. 55° 26' 10" N. Br. 7° 13' 16" V. Lgd.

V. Nordlige Atlanterhav.

Spaniens V.-Kyst. Ved *Denia* skal bygges en Havn. En Estakade er opført c. 1/2 Kml. fra Grunden *Banc del Caballo* og angiver Retningen af N.-Molen. Paa Estakaden er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 13 Fod. Synsvidden: 2 1/2 Kml. Paa Yderenden af Molen, som er under Bygning, er tændt et hvidt, fast Fyr, der vises fra en Pæl. Flammens Højde: 16 Fod. Synsvidden: 3 Kml. Det flyttes udad, efterhaanden som Arbejdet skrider frem.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Harbor. Fyrskibet *Boston Harbor, Nr. 54*, er igjen udlagt paa Station c. 6 1/4 Kml. Ø. for *Boston* Fyr, og Reservefyrskib Nr 58 inddraget.

New York. New York Bay. South Channel. En rødmalet Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser, Lys 5 S., Mørke 5 S., er i 27 Fod Vand udlagt 1/4 Kbl. VSV. for Vraget af Damperen „*Alvena*“ i *South Channel*, fra *Centennial Tower* i S. 1° Ø. og fra *Sandy Hook* Hovedfyr i N. 46° Ø. Man skal gaa V. om Tønden. Det røde Fyr, som vises fra en af Vragets Master, er slukket. Masten er borte.

VI. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Livorno. En rød Tønde er i 24 Fod Vand udlagt ved N.-Siden af Indløbet til *Livorno* Forhavn, fra det N.-lige Fyr paa den buede Mole i S. 71° Ø., 1 Kbl. og fra Fyret paa den lige Mole i N. 61° Ø., 1 1/4 Kbl.

Man skal gaa mellem det N.-lige Fyr paa den buede Mole og Tønden.

Tunis. Zarzis Fyr SSØ. Et Taarn med rød Ballon, 9 Fod høj over Hejvande, er opført paa en Klippegrund c. 700 Alen SSØ. fra Fyret *Zarzis*. 33° 29' 30" N. Br. 11° 7' 15" Ø. Lgd.

VII. Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

I *Guantanamo* Havn ere følgende Baaker med en Tønde paa Toppen opførte. En Baake i 11 Fod Vand ud for *Pynt Caracoles*, en Baake i 11 Fod Vand paa *Caye Largo*, en Baake i 11 Fod Vand ud for *Pynt Deseo*, og en Baake i 12

Fod Vand paa *Caye Redondo* eller *Tiburcio*. Dybderne ved Lavvande. Røde Baaker holdes om Styrbord, sorte om Bagbord.

En rød Baake skal opføres paa *Caye Redondo* tæt ved Fort *Cayo Toro*, og en Tønde udlægges i 19 Fod Vand, Lavvande, ved Ø.-Siden af Indløbet til Havnen, ud for Pynt *Pescadores*.

Puerto Rico N.-Kyst. Arecibo. Paa *Morillo* Pynt er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 115 Fod. Synsvidden: 18 Kml. Fyrapparat af 3die Orden. Hvidt, ottekantet Fyrtaarn ved en hvid Fyrtårnsbolig. 18° 29' 36" N. Br. 66° 41' 56" V. Lgd.

VIII. Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Rio de Janeiro. En sort Spidstønde med Topbetegnelse er, foruden de to tidligere, udlagt ved Telegrafkablet, der fra *Rio de Janeiro* gaar til *Niheroy*. Den ligger 1 Kml. S. 73° Ø. fra Midten af *Rat Island*.

Karantænebestemmelser m. m.

Færøerne. — Bestemmelserne i Lov af 8de Januar 1872 om Foranstaltninger til at forhindre den asiatiske Koleras Indbringelse til Færøerne, m. m. ere nu kun i Kraft over for samtlige Havne i *Ægypten*.

Generalforsamling.

Dansk Sejlskibsrederis Forenings Afdeling for mindre Skibe

afholder Generalforsamling i Odense først i Februar.

Dato vil nærmere blive bekendtgjort. — Dagsorden:

Regnskabet vil blive fremlagt; ligesaa en Fragttarif samt Fastsettelse af Kontingent for 1898.

Valg af Formand og et Bestyrelsesmedlem.

Bestyrelsen.

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon Nr. 6. **G. W. Møller, Grønnegade, Dragør.** Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Skibsfører

Post søges mod Indskydelse af en mindre Kapital. Billet med Oplysninger mrkt. „100“ modtager Bladets Kontor.

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.

Nienstædt & Co.

(Kunstindustri-Museum):

Lager af amerik., engelske, franske og tyske Værktøjmaskiner. Værktøj, File, engl., svensk og tysk Staal. File ophugges.

Kjøbenhavns Børskurs d. 12. Jan. 1898.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....		107	107 ¹ / ₂
Danmark.....	98 ¹ / ₂	93	93 ¹ / ₄
Norden.....	118 ¹ / ₄	118 ¹ / ₄	118 ¹ / ₂
Kjøbenhavn.....		98	98 ¹ / ₂
Carl.....	61	60 ³ / ₄	61 ¹ / ₄
Dannebrog.....	107 ³ / ₄	107 ³ / ₄	108
Skjold.....	76	75 ³ / ₄	76 ¹ / ₄
Helsingørs Dampsk.....	46 ¹ / ₂	46	48
Østersøen.....		74	76
Nordsøen.....		82	85
Torm.....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		90 ¹ / ₂	94
Dansk-russisk Dampsk.....		—	—
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.....		103	105
5% — —.....		100 ¹ / ₂	105
5% Thingvalla 1880.....		100	103
5% — 1894.....		—	—
5% Norden.....		—	—
Stats og Kredittoren. Obligationer.			
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 / ₂
3 ¹ / ₂ % Østif. Kreditf. 6 Ser.....		96 ³ / ₄	97
4% — — 6 —.....	97 ³ / ₄	97 ³ / ₄	98
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —.....		95 ³ / ₄	96
Aktier.			
Nationalbank.....		151 ¹ / ₂	152
Privatbank.....		127 ¹ / ₂	128
Landmandsbank.....		129 ³ / ₄	131 ¹ / ₂
Handelsbank.....	128 ¹ / ₂	³ / ₄	128 ¹ / ₂
Burm. & Wain.....	87 ¹ / ₂		87 ¹ / ₂
Helsingørs Jernsk.....		96	97
Sukkerfabr.....	96 ¹ / ₄	96 ¹ / ₂	96 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier.....	113	113 ¹ / ₄	113 ¹ / ₄

Vekselkurser.

	åvista Sælger.	ro d. d. Køber.
Hamburg.....	89.05	88.85
London.....	18.16	18.13
Paris.....	72.05	—
Amsterdam.....	150.55	—

Notering paa Berlins Børs d. 11. Januar 1898.

Russiske Noter.....	216.65
4% Russiske Consols.....	103.30
4 ¹ / ₂ % — Boden Kredit.....	105.50
5% Mexikanske.....	98.60
6% Rumænske Stats.....	101.50
4% — — 1890.....	93.30

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

Foren. Dampskibs. 104,000, „Danmark“ 64,000, „Norden“ 20,000, „Skjold“ 14,000, „Carl“ 10,000, „København“ 2,000, „Dannebrog“ 14,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden.

Gensidig Forsikring

for

Officerer i Dampskibe.

Herved underrettes Medlemmerne om, at Foreningen har haft 2 Dødsfald i 1897.

Foruden Kontingent for 1898, Kr. 1.50, vil ifølge nedenstaaende Tarif blive at betale for hvert Medlem ved hvert indtrædende Dødsfald:

Medlemmer indtraadte i Alderen fra

det 20de til det fyldte 31te Aar	Kr. 2,00
" 31te " " " 36te "	— 2,50
" 36te " " " 41de "	— 3,00
" 41de " " " 46de "	— 3,50
" 46de " " " 48de "	— 4,00
" 48de " " " 51de "	— 4,50
" 51de " " " 53de "	— 5,00
" 53de " " " 55de "	— 5,50

hvilke Beløb hurtigst muligt bedes indsendte til Kassereren Hr. Nicolai Jensen, Toldbodvej 36. Postbevis gælder som Kvittering for Foreningen.

Nye Love, Regnskab, Aarsberetning og Medlemsfortegnelse vil i Løbet af Januar blive Medlemmerne tilsendt.

Gensidig Løsøreforsikring for Officerer i Dampskibe.

Herved underrettes Medlemmerne om, at der bliver at betale for Aaret 1897:

til Forlis	Kr. 12.00.
Kontingent for 1898	— 1 50.

Ialt Kr. 13.50,

hvilket Beløb bedes indsendt hurtigst muligt til Kassereren Hr. Nicolai Jensen, Toldbodvej 36. Postbevis gælder som Kvittering for Foreningen. Nye Love, Regnskab, Aarsberetning og Medlemsfortegnelse vil i Løbet af Januar blive Medlemmerne tilsendt.

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 15. Februar til „Bestyrelsen for Stiftelsen „Georg Stages Minde“, St. Annæ Plads 3, 3. Sal, Kjøbenhavn K“, og skal indeholde Drengens fulde Navn, Forældres eller Værgers Navne, Stilling og nøjagtige Adresse samt for de Elever, der forberedes til Konfirmation, tillige Angivelse af Konfirmationsdagen. Blanketter gives ikke.

Med Ansøgningen skal følge Fødselsattest, Skolevidnesbyrd, Lægeattest for Helbred og legemlig Udvikling, samt særskilt Attest for Syn og Farvesans. Ansøgeren, der som Regel skal være i en Alder af 14 til 18 Aar, maa afholde Udgifterne ved sin Paaklædning, men faar forøvrigt Ophold og Undervisning frit ombord. Dog vil der til et meget begrænset Antal Elever kunne tilstaaes delvis fri Paaklædning, naar særskilt Ansøgning herom med Attester for Trang og Værdighed indsendes; men det maa udtrykkelig antøres 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 5. Januar 1898.

Tirsdag den 18de Januar 1898 Kl. 11 Form. bliver ved offentlig Auktion, der afholdes paa Orlogsværftet, bortsolgt: 19,175 Pd. Staalaffald, 359 Pd. gl. Kobber, 2,628 Pd. Metal-spaaner og gl. Metal, 3,300 Pd. Tovværk, 6,513 Pd. Spild af Tov, 730 Pd. Klude, 235 Pd. gl. Læder, 230 Pd. umalet Sejldug, 2,000 Pd. malet Sejldug, 2,150 Pd. Staaltraadstrosse, 320 Pd. Spild af Olie, 146 Lanternespejle, 2 Kakkellovne, 10 Par Vandstøvler, 35 Køjer, 3 Signalthorn, 2 Fartøjssejl, 2 Vandkander af Kobber, 32 Heltønder, 100 Træbaandsfustager, 1 Fartøj, 14 Lanterner m. m.

Sagerne paa vises Fredag den 14de Januar og følgende Søndage fra Kl. 10—2 i Magasinet for kasseret Gods, hvor Kataloger til den Tid udleveres.

Orlogsværftets Centralkontor, den 11te Januar 1898.

Nordisk Skibssalgs-Bureau
ved Claus Christensen,
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Dampskibe

af forskellige Slags sælges ved

A. O. Andersen, Göteborg.

Postadresse:

Norra Hamngatan 10.

Telegramadresse: Andersen.

Mahogni, Nøddetræ, Teaktræ, Whitewood

samt andre fremmede saa vel som danske TRÆSORTER forefindes i stor Udvalg i tørre Varer.

M. H. Krause,
Kjøbenhavn, Niels Ebbesensvej 6. V.
Telefon 3205.

OST • OST

3 ST. KIRKESTRÆDE 3
VICTOR PETERSEN
(LUDV. AAGAARDS EFTF.)

S. Lerche,
50 — Nørrebrogade — 50
Værksted
for gode, solide og billige
Modeller.

J. A. Thiesson,
Smør-, Æg- & Osteforretning.
Leverander i Skibsproviant.

Oprettet 1814.

Raadhusstræde Nr. 2 B,
Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),
Kjøbenhavn K.

Einhorn-Apotheket

Hamburg (St. Pauli.)
Langereihe 83.

Dansk Betjening.
Lægehjælp (ogsaa Specialister)
anvises.

TH. SIMONSEN,
NYHAVN 57.

SØLVMEDAILLE I MALMØ
OG STOCKHOLM.
FOR LANTERNER.

O. Larsen,

Kunsthvæverier & Illuminører,
Istedgade 72.
Kjøbenhavn V,
anbefaler sig med Skibs-Signal,
Lys, Raketter og Kanonslag,
Festfyrværkerier og
Illuminationer.

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:
Willschön. 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.



F. ZUSCHLAG. Aquavit, Kjøbenhavn N.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større 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.

Ludvig Lund.

Mekanisk og elektroteknisk Etablissement.
Eneerrepræsentant
for Elektrizitæts-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 damptrørede og Priserne de billigste.
Telefon 3338.

EMIL HAMMELEV, Store Kongensgade 81, Bagb.

Fanø praktiske Sømændsskole.

Saa vel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver
Tid. Nærmere Oplysninger ved
P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

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.

**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.

**J.S.V. WEILBACH
& Vimpler. Börsq. 52. K**

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.

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.

„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. 3.

Kjøbenhavn, torsdag den 20. januar 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Nyt Østerø Certeparti for Træløst. — Orlogsmarinen og Handelsmarinen. — Faro & Olhao. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarisag. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

SKIBSDAGBØGER

1/4 Aars & 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,
saas i

Hovedoplaget for Danmark
hos

Johansen & Bruun,

Telefon 3210. Kompagnistræde 14 & 15. Telefon 3210.

Smør i alle holdbare Kvaliteter føres til billigste Priser.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson.

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

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 Havnepenge, 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.

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.

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^d.

eneste Fabrikanten af
Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:

Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.

Conferencetid 12-1½. Admiralitætsstr. 39, 1. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

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, Enc-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, 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
267.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

RÖNSTRÖM & MALMQUIST

Skibsmæglere.

Speditører & Befragtningsagenter.

Malmö.

Telegrafadresse:

Rönström, Malmö.

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.

HOLGER J. NIELSEN.

Lager af Værktøj, Metal & Isenkram for Metal-
og Jærindustrien.

STUDIESTRÆDE 14.

Telefon 2597.

Telefon 297. Telegramadresse: Seifert, Regnegade. Telefon 297.

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Cypress og Greenheart.

Disse fortrinlige Træsorter anbefales Havneautoriteter til Forsøg.

Bedste Vidnesbyrd foreligge.

Lager hos

EMIL HAMMELEV, St. Kongensgade 61. Telefon 3338.

Fanø praktiske Sømmandsskole.

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.

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 "Bergger Wilhelm" and s/s "Neva" — operates in the Mediterranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).

Nyt Østersø-Certeparti for Trælast.

Paa Nordisk Skibsrederforenings Bestyrelsesmøde d. 9. December i Fjor behandledes bl. a. Chamber of Shipping's Udkast til et Østersø-Certeparti for Trælast, og hvad der muligvis fra Foreningens Side kunde gøres for at bidrage til, at de Former, som Chamber of Shipping definitivt maatte vedtage, bleve benyttede saa meget som muligt af skandinaviske Redere. Man fandt i saa Henseende i alt væsentligt at maatte henholde sig til den af Generalforsamlingen i Kjøbenhavn vedtagne Resolution, hvorefter man af bedste Ævne vil støtte Chamber of Shipping's Documentary Committee i dens Arbejde for at forbedre de benyttede Former for Certepartier og Konnossementer, men ikke er i Stand til ved noget Tvangsmiddel at binde Foreningens Medlemmer til bestemte Former. For at bidrage til de nye Formers Udbredelse vedtoges det, at Bureauet skulde opfordre alle sine Medlemmer og samtlige betydeligere Dampskibsrederier i Skandinavien til kun at slutte paa de af Chamber of Shipping endelig antagne Former, for saa vidt man skulde finde samme anbefalelsesværdige, og formaa sine respektive Mæglere til at bistaa dem heri ved Certepartiets Afslutning.

En Skrivelse fra Dampskibsrederforeningen i Kjøbenhavn angaaende det foreliggende Udkast til Wood Charter (Skandinavien og Finland) 1897 for United Kingdom oplæstes og citeres her in extenso:

„Chamber of Shipping Wood Charter (Skandinavien og Finland) 1897 for the United Kingdom.

I Henhold til Deres Cirkulære af 21. Juli, 17. og 25. Novbr. d. A. tillader jeg mig som Formand for Dampskibsrederforeningen at meddele, at Foreningen fuldstændig er af samme Mening som udtrykt i Nordisk Skibsrederforenings sidste Cirkulære med Hensyn til det ønskelige i Gennemførelsen af et ensartet Træcerteparti for Østersøen, og kunne vi i det store Hele slutte os til den fremsendte Certepartiform, som maa anses for god; dog skal Foreningen foreslaa følgende mindre Ændringer:

Certepartiet.

1. For at undgaa Tvivlsspørgsmaal foreslaas efter „St. Petersburg standards“ indført „of 165 cubic feet“.

2. I Paragraf 1 foreslaas efter „Baltic or North Sea“ indført „or on the way“, for f. Eks. at inkludere svenske Vestkysthavne og danske Havne, som hverken henhøre under: „Baltic“ eller „North Sea ports“.
3. Dimensionerne for „Battens“ og „Boards“ ere anførte, hvorfor foreslaas ogsaa at søge gennemført at faa Dimensionerne for „Deals“ og „Scantlings“ indførte i Certepartiet.
4. Efter „per St. Petersburg Standard Hundred“ anføres igen „of 165 cubic feet“.
5. I Paragraf 3 foreslaas „as customary“ udslettet, da Kutymen paa Lasteplassen jo altid er i Afladernes Favør, eller ogsaa foreslaas indført et Minimum Antal Standards pr. Dag.
6. I samme Stykke foreslaas „local holiday“ slettet, da dette Ord aabner en vid Margin for Befragterne til at skyde sig ind under. Ordet „legal holiday“ foreslaas eventuelt sat i Stedet.
7. I Paragraf 12 bør Sætningen „Charterers to give Owners six days notice before arrival at port of destination where steamer is to discharge“ udslettes, da denne maa anses for at være ubillig overfor Befragterne og til tvivlsom Nytte for Rederne.

Konnossementet.

Der foreslaas efter „Shipped in good order“ indført „and apparent good condition“, idet den foreslaaede Form ellers vil kollidere med Slutningen af Konnossementet, der siger: „Quality, Condition and Measure unknown“.

Man gennemgik hvert enkelt Punkt og fandt, at der maaske næppe var tilstrækkelig Grund til at frømsætte Forslagene under 2, 4, 5, 7 og 8, hvorimod man var ganske enig i de under 1, 3 og 6 gjorte Bemærkninger, saaledes at der med Hensyn til Punkt 1 udtrykkelig tilføjes „English“ foran „cubic feet“.

(Nord. Skibsrederforen. Cirkl.).

Orlogsmarinen og Handelsmarinen.

Behandlingen af Marineministeriets Budget i Folkethingets Lørdagsmøde gav Anledning til en livlig Debat om det her i Bladet udførligt behandlede Spørgsmaal om Forholdet mellem Orlogs- og Handelsmarinen. Vi referere efter „Rigsdagstidende“:

K. M. Klausen (Socialdemokrat): . . . Men der gøres ogsaa en anden Anvendelse af disse Penge, nemlig til Søofficerer, der gaa i Koffardifart. Efter Statsregnskabet er der paa den Maade givet Understøttelse til 9 Søofficerer, der have været i Koffardifart. Det betænkelige herved er, at det griber mere og mere om sig, og det vækker en berettiget Harmen inden for den private Sømandsstand. Særlig i den senere Tid er denne Harmen kommen stærkt frem. Jeg sigter herved til Dannelsen af et nyt, stort, dansk Selskab, det østasiatiske Kompagni. Det er naturligvis et Selskab, vi alle hilse med Glæde, det vækker Minder om gamle Dage, da vor Handelsmarine blomstrede, og vort Flag saas paa disse fjerne Have. Jeg tror derfor, at hele Befolkningen omfatter dette Selskab med overordentlig stor Sympati og

ønsker, at det maa faa Held og Lykke til at føre sine Planer igennem. Navnlige tror jeg, at et saadant Selskab vil være af stor Betydning for Byen og særlig for Frihavnen. Naturligvis har dette Selskabs Dannelse vakt den største Glæde og de største Forhaabninger inden for den private Sømandsstand. Derved blev der jo Adgang til Arbejde og Avancement. Men det blev en stor Skuffelse for den private Sømandsstand, idet det viser sig, at Marineofficererne faa de bedste Pladser i dette Selskab. Der er ansat 3 Marineofficerer i dette Selskab. Det har naturligvis vakt en Harmen og Forbitrelse inden for den private Sømandsstand, som man maa anerkende som fuldt berettiget, og det har jo ogsaa vist sig, at den private Sømandsstand har protesteret derimod paa det kraftigste. Der er saaledes ikke mindre end tre Sømandsforeninger, nemlig Kjøbenhavns Skipperforening, Skibsførerforeningen af 1874 og Dansk Navigatørforening, der have protesteret derimod og sendt en Henvendelse til Rigsdagen, som jeg haaber snart vil komme til Forhandling her. Men ogsaa fra selve den aktive Sømands-

stands Side er der kommet Protester. Jeg skal saaledes minde om, at der er udstedt et Opraab, undertegnet af to Styrmand, hvori de opfordre deres Kolleger over hele Landet til ikke at tage Plads i saadanne Koffardiskibe, som føres af Marineofficerer. Jeg synes, at hvad den private Sømandsstand her har gjort, er fuldt ud berettiget. Den bør for enhver Pris værne om sine Rettigheder og ikke taalmodig finde sig i, at Statens Embedsmænd, hvad Marinens Officerer dog ere, tage Brødet ud af Munden paa den nyttige, private Sømandsstand. Var det endda saaledes, at denne var daarlig, men det kan paa ingen Maade siges. Hvad den teoretiske Uddannelse angaar, staa vor Navigationsskole sikkert paa et lige saa højt Trin som Navigationsskolerne andetsteds, og hvad dens praktiske Uddannelse angaar, har jeg altid hørt, at den danske Sømænd regnes med blandt de bedste, som man har nogetsteds. Hvad det praktiske Sømandskab angaar, staa de i alt Fald betydelig over det, som vore Marineofficerer ere i Besiddelse af. Men det er jo saaledes og har altid været saaledes, at hvor der skal optrædes paa Sømandsstandens Vegne, er det stadig Marinens Officerer, der træde frem. Det er dem, der optræde som Talsmænd for Søvesenet i Rigsdagen, ved Kaproninger og Kapsejladser er det ogsaa dem, der træde frem, ved splendide Middage, som afholdes, naar der kommer fremmede Orlogsmænd, er det naturligvis ogsaa Marinens Officerer, der træde frem. Men alt det skal jeg lade være, hvad det er, deri har den private Sømandsstand fundet sig taalmodig, fordi den er af en beskeden Natur, men naar Marinens Officerer saaledes træde ind paa dens Omraade og tage Brødet ud af Munden paa den, kan man forstaa, at den bliver harmfuld og søger at værne om sit naturlige Arbejdsomraade. Det er mange Steder, man træffer paa Marinens Officerer. Man træffer dem i det forenede Dampskibsselskab, i Statsbanernes Skibe, i Fyrvesenets Skibe, i den grønlandske Handels Skibe og nu ogsaa i det nydannede østasiatiske Kompagnis Skibe. Det synes jeg, som sagt, er et Overgreb, og jeg har derfor tilladt mig at stille dette Ændringsforslag, fordi jeg synes, at der ikke er Mening i, at Staten skal give denne Understøttelse, for at Marinens Officerer kunne optræde paa en saadan Maade. Jeg synes, at der er al Grund til at nedsætte denne Bevilling. Jeg ved nu nok, hvad den ærede Minister bl. a. vil svare herpaa. Han vil sige, at Beløbet skal bevilges, for at Marinens Officerer kunne faa Lejlighed til at øve sig i praktisk Sømandskab. Ja, det kan godt være, at det er nødvendigt. Det er vist ikke meget Sømandskab, vore Marineofficerer komme i Besiddelse af ved at sejle nogle faa Sommermaaneder i vore hjemlige Farvande. Men hvis det er Tilfældet, burde Marineministeriet sørge for, at Beløbet kom alle Søofficererne til gode. Ved nærmere Undersøgelse viser det sig imidlertid, at en Søofficer har været 3 Aar om Bord i det forenede Dampskibsselskabs Skibe og derefter 3 Aar i Statsbanernes Skibe. Han har saaledes været ude i 6 Aar for at lære praktisk Sømandskab. Er det Hovedformalet, er det alt for lang Tid at ofre paa en enkelt Mand, for saa kan Turen ikke komme til de andre. Det er, saa vidt jeg ved, en god Forretning for disse Officerer at faa disse vellønnede Pladser. Det er de bedste, der kunne opnaas i Handelsmarinen, og ved Siden af faa de Understøttelser af Staten, de trække alligevel deres Gager i den Tid, de fare til Koffardis. Jeg kan derfor saa godt forstaa, at Marinens Officerer med Glæde tage imod en saadan Tjeneste, naar de kunne faa fat derpaa. Man kan heller ikke bebrejde det østasiatiske Kompagni noget. Det staa fuldstændig frit og har Ret til at antage, hvem det vil til sine Skibe. Men det forekommer mig, at der i dette Tilfælde er Grund til at rette en Bebrejdelse mod den ærede Marineminister, thi saa vidt jeg ved, kan ingen Officer træde i privat Tjeneste uden at faa Orlov og indhente sin øverste Chefs Tilladelse. Jeg har derfor tilladt mig

at fremdrage denne Sag ved denne Lejlighed for at spørge den ærede Marineminister, om han ikke agter at sætte en Stopper for, at Marinens Officerer i den Grad tage de bedste Pladser, som findes i vor Handelsmarine, og gøre den private Sømandsstand brødløs.

S. Bojesen: . . . Med Hensyn til de Udtalelser, der i Dag ere faldne fra K. M. Klausen angaaende Marinen og Koffardifarten, vil jeg gerne forbeholde mig senere hen at svare derpaa, for saa vidt jeg kender til disse Sager, idet jeg ikke tror, at det ærede Medlem vil kunne maintainere, hvad han har sagt om Rettigheder, som man har krænkede m. m.; jeg skal, som sagt, vente til Lejligheden kommer, rimeligvis, naar Skibsførernes Andragende snart kommer til Forhandling her i Tinget. Jeg tror ikke, at man skal anke over Søofficerernes Indgreb paa nogen Maade; Søofficererne maa være berettigede i Loven, og jeg kan ikke se, at der er nogen gyldig Grund til at opponere mod deres Anvendelse til Koffardis; men jeg skal, som sagt, ved en senere Lejlighed komme nærmere ind paa Spørgsmaalet.

Trolle: Klausen og Bojesen have jo været ude paa de vaade Veje, og jeg skal tillade mig ganske kort at følge dem begge. Jeg tror nok, at det ærede Medlem for Kjøbenhavns Amts 2den Valgkreds gik i Vandet, da han var ude paa de vaade Veje, og det er heller ikke saa besynderligt, naar man ellers hører hjemme paa Landjorden. Han udtalte, at han vilde foreslaa en Nedsættelse af Bevillingen, saa vel paa Udrustningskontoen som paa Kontoen til Øvelse for Officerer i fremmed Tjeneste og Koffardifart, for blandt andet derved at umuliggøre eller indskrænke Søofficerernes Konkurrence med den private Sømænd. Jeg tror, det er en ganske fejl Vej, han er inde paa, hvis han vil opnaa det angivne Maal, idet nemlig, jo færre Øvelser Marinen kan give sine Officerer enten ved at uddanne dem i danske eller fremmede Orlogsskibe eller ved at give dem Tilskud i Koffardifarten, jo færre Midler Marinen faar at disponere over i disse Øjemed, des mere tvinges Officererne til at søge lønnende Stillinger i privat Fart. Det ærede Medlem maa erindre, at de Officerer, der faa Tilskud i Koffardifart, ikke lønnes af Rederne; det er netop de Officerer, som ikke tage Brødet ud af Munden paa den private Sømænd. Jeg tror, at det ærede Medlem gik meget grundigt i Vandet, naar han foreslog at ville hjælpe den private Sømandsstand ved disse Nedsættelser; han opnaar, som paavist, netop det modsatte. For øvrigt glædede det mig, at han ikke gjorde saadanne Argumenter gældende, som at Søofficerer, der føre private Skibe, ikke egnede sig dertil. Han anførte kun, at de toge Brødet ud af Munden paa de private Sømænd. Nu skal jeg gøre det ærede Medlem opmærksom paa, at det at etablere Beskyttelseslove, tror jeg ikke, man skulde komme tilbage til, Lavsvæsenet er jo ophævet for længe siden. En Stand, som i Følge Lovgivningen har Kvalifikation til at føre Skibe, og som har hævdet Dygtigheden dertil, bør man ikke lave Undtagelseslove for, saa det bliver umuligt at benytte sin Uddannelse. I hvert Fald burde det ærede Medlem, naar han gør det til et Brødspørgsmaal, sørge for, at Søofficererne blive saaledes lønnede, at de ikke behøve at søge privat Fart af pekuniære Grunde.

Hvis det ærede Medlem vil gaa til den Slags Beskyttelseslove, maatte han føre det ud i sine Konsekvenser ogsaa til andre af Samfundets Medlemmer, han maatte f. Eks. forbyde Lærere, der vare ansatte ved Statskoler, at undervise privat. Skulle vi have det indført, maa det være over hele Linjen. Men, som sagt, jeg paaskønner, at det ærede Medlem ikke vilde hævde, at en Søofficer burde forhindres fra at føre et Koffardiskib, fordi han ikke egnede sig saa godt dertil som private Søfolk. Jeg vil nemlig hævde, at saalænge Søofficerer have ført private Skibe, have de ogsaa for-

staaet at hævde deres Post om Bord, og det bedste Bevis for, at de ere lige saa duelige som de private Skibsførere, er det, at Rederne benytte dem; hvis det ikke var Tilfældet, vilde de ikke benytte dem.

(Sluttes.)

Faro og Olhao.

Vi have modtaget følgende:

Vi ankom udenfor Barren her d. 28. Novbr. 1897; fik Lods om Bord og gik til Ankers, da Vinden var ugunstig, over Barren. Vejret var smukt og Søen rolig; men af Mangel paa Slæbedamper forbleve vi liggende 8 Dage. før Vinden skiftede, saa at vi kunde sejle ind over Barren. Indsejlingen og Floden er meget bugtet, saa at man skal have flere forskellige Vinde for at komme baade ind og ud; alene i Revieret, som kun er 7 engelske Mil langt, medgik der flere Dage, før nogen af os kom paa Lossepladsen ved Faro. Her findes 8 Lodser, som alle bo i Faro, men hellere burde have Opholdssted ved Cap St. Maria Fyrtaarn, da Skibene maa vente flere Dage, førend de komme ud, og sørges i det hele taget kun lidt fra Lodsernes Side for at fremme Skibenes Fart ind og ud. Førerne ere altid stadig afhængige af Lodsernes Luner og Pøngsindfindende, og intet Skib tages over Barren, naar det stikker dybere end 12 1/2 Fod, og er det den yngste Sø paa Barren, foretages intetsomhelst med Skibene. To af os har været sejklar over 14 Dage, og vi have alle gjort alt muligt for at komme ud. Vi henvendte os i Faro til Marinechefen for om muligt at faa en af de smaa Kystkontrolbaade, som ere stationerede der, til at bugsere ud, hvilket de før have gjort, men dette blev nægtet os.

Den herværende britiske Konsul, som gør vor Forretning, er den eneste engelsk talende Mand, men da han er 82 Aar gammel, kan man ikke tale meget af ham. Skibsudgifterne her Steds, for Skibe med Last ind og ud, ere ca. 1200 Reis pr. R. T.; alene for Inkassation af Fragten betales 24,580 Reis. De Provantsorter, her forefindes, ere meget kostbare, og en lille Ting Del af samme maa ordineres fra Lissabon. Vi maaade enhver Reder ikke at slutte sine Skibe her, uden en højere Fragt, da Skibene i de fleste Tilfælde kunne paaregne et langt Ophold.

Faro Red, d. 5. Jan. 1898

Dansk og norske Skibsførere.

Fragtmarkedet,

1897
(Fortsat.)

Vi ere vendte hjem til os selv fra den ny Verden efter at have ydet Yankee-huld, Honor, men Evropas Betydning for det store internationale Marked maa heller ikke undervurderes. Konstellationen „Evropa-Amerika“ er imidlertid omtalt i tidligere Artikler. Vi have ganske vist kun beskæftiget os med Amerikas Eksport, men mellem hver Linje staaer selvfølgelig samtidig skrevet „Importen til Evropa“.

Det er ikke Melbourne, ikke Japan, Kina, Indien o. s. v. — det er London, der følger Amerikas Hjærte

banke, og som gennem sine tallose Forretninger stræber det Nervesystem sikrest grader Pulslagets Styreskive over fra. Vi ere i London, og fra et af de mange smaa mørke Kontorer vilde vi kaste et Blik ud over det europæiske Fragtmarked, som Naturligst begynde vi da med

Kullasterne. En lille Kullaster-Åbning. De ny Kulcertepartier bleve bragt og med enestaaende Dygtighed af Storbritanniens Rederiforening triumfede igennem og slog med et slag en gennem Livet paa de hidtil skandaløse Certepartier, hvor Kaptajnen stod værgeløs overfor al Stændighed og Lastens Størrelse — de to Ord „weight and measure“, der nu presses ned paa Konnossementer, og en modbydelig Snydertrafik paa Flugt — og endelig fik Staling nogenlunde efter den virkelige Last, som man førte frem. Samtidig faldt Adressering af Redere eller Købmænds Agenter samt Adressering af Bunkerkul til Afaderne bort — alle Clausi-Fuul-Åbninger paa at brandskatte Rederiet. Nu kan der Redere tale direkte med sin Forbindelse, sin Mægler eller sin Agent, uden nogen Mellemand, og der er en Korrurren blandt de forskellige Agenter ofte virkeligt liberaliserende, saa har dog det ny Certeparti den rette Folk i direkte Forbindelse med hinanden. Det vil være overflødig at bemærke, at det ny Certeparti endnu ikke berørte Østersøen (Danmark inkl.) og „Coasting trade“.

Ved Aarets Begyndelse stod mange Redere raadville; en mild Vinter over Østersøen dirigerede Hovedmassen af danske Baade hjem efter, og Raterne paa Danmark og Lower Baltic holdt sig altfor beskedne, ja vare under al Anstændighed slette. Kulfragterne til Middelhavet tegnede bedre. Rederierne stod overfor den vanlige Stagnation efter de mange Helligdage, Købmændene vare beskæftigede med at afslutte Bøgerne — tænkte mere paa Fortiden end paa Fremtiden, og Ordrene kom kun sparsomt frem. Alligevel udviklede der sig efterhaanden en betydelig Befragtningsforretning paa Middelhavet, hovedsagelig af engelske Redere. Man opstillede følgende Kalkule: Amerika vaklende, River Plate elendig, Østen under al Kritik, alt slet for Returlasterens Vedkommende — Middelhavet: „Nedfragterne sejlbare, Returfragterne beskedne — men herfra kan man i hvert Fald slippe nogenlunde helskindet hjem. Tabet kan saa omtrent beregnes paa Forhaand — og ud af Stagnationen skabtes en forholdsvis livlig Befragtning ned efter, der selvfølgelig influerede uheldigt paa Sortehavet Alexandria etc. Retur. Vi skulle blot indføre nogle faa Tal. Til Danmark fragtedes smaa Dampere til Provinsen (14 Fod) 5/3 à 5/4 1/2, til Aarhus betales 4/ à 4/3, til Kjøbenhavn 4/ à 3/10 1/2, alt fra Østkysten. Til Konstantinopel betales 7/6, Neapel 7/3 à 7/6, Civita Vecchia 8/, Alexandria 7/ à 7/3, alt fra Vestkysten. Da var det, at vore danske Redere kapitulerede eller overgav sig for betydelig Tonnage i vore Kulkøbmænds Hænder for de næste 6—8 Maaneder. Den kjøbenhavnske Magistrat bortliciterede Kulleverancen paa lignende Maade, som Statsbanerne hidtil havde gjort det, og man gik ind herpaa til en Gennemsnitsrate af 3/9. Derved var skabt en virkelig Basis for Raterne til Danmark. Andre Kulkøbmænd end de interesserede søgte at faa Tonnage til samme Rate, Rederierne gav villigt efter, da nu en Gang Minimum var sat, Provinserne tog Mode op efter Hovedstaden og trykkede Raterne betydeligt, og Kulmarkedet her hjem efter gled ind i en stille, beskedne Tilværelse Sommeren over, snart hævende sig 3 à 6 pence, snart dalende med samme Tal, men altid befriet for de store Svingninger, de pludselige Overgange. Det var en Vegeteren, der gav Brødet, men kun Brødet. Kulfragterne til Middelhavet gennemgik en lignende Udvikling. I Januar sluttedes som ovenfor nævnt. I Marts betales f. Eks. Cardiff Konstantinopel 7/9; i April 8/ samme Destination. I Maj samme Rate og saa fremdeles, indtil endelig den græsk-tyrkiske Krig eller rettere Indledningen dertil

frankalte en forbigaende, men dog ret livlig Bevægelse, baade paa Havet og paa Landet. Der var stor Stod i at tage sig af de store Fragter, selv om den var lille, den satte dog Ring paa Ring ind mod Strandbredden. Der var uvilkaarligt kommen Rør i Sindene overalt. Vi udtalte fornyligt, at det var umuligt at søge en god Konjunkturs Arnested. Den kom som Vinden, hvirvlende alt med sig, men ingen kunde indse, hvorfra den kom. Mon ikke alligevel den lille Konflikt derude, som kun fik Betydning, fordi Stormagterne lænede Ring omkring Smaadrenge, der sloges, har givet det lille umærkelige Stød til den længe ventede Haussen, som nu kom!

Man rettede sig overalt i Vejrsiden, man fulgte Amerika ikke alene i Korn-, men ogsaa i Kulbranchen. Og nu følger en fast Periode, ikke alene til Middelhavet, Indien, o. s. v., men ogsaa til Danmark og Østersøen. Vore Redere havde slidt største Delen af Engagementerne af sig her hjem efter, og dermed stod man nær til at gribe Gevinsten. Efteraaret blev da en stor Succes for Kulmarkedet i sin Helhed, og Aaret løb ud paa bedste Maade. Vi antage ikke, det er nødvendigt at have de forskellige Rater. I vore ugentlige Artikler have vi altid haft Fragterne for Kul til Østersøen og Middelhavet specificerede, og Forholdene ligge saa nær, at vi ikke kan finde Anledning til at gentage os selv. Haussen opveiede rigeligt den slette Periode, og Aaret blev gennemsnitlig betydelig bedre end det sidste overalt, hvor det sorte Mineral gik i Ilden.

Vi ønske, vore Principer tro, inden vi afslutte denne Branche og tage fat paa Kulmarkedets Stødpuder: „Østersøen og Sortehavet“, og at se lidt ind i Fremtiden. Vi kunne da kun gentage det samme, som allerede er udtalt om det amerikanske Marked: Udsigterne bedre end paa samme Tid sidste Aar. Ganske vist har den milde Vinter virket skadeligt paa Kulmarkedet, men til Trods derfor ere Raterne, naar undtages til „River Plate“, fastere end paa samme Tid sidste Aar. En kolossal Befragtning har fundet Sted til Middelhavet, og en Baisse tør derfor frygtes Retur, men Kulraterne ere overalt 1/2 til 2/3 højere end sidste Aar, og naar først vi kommer noget længere frem og faar Tonnagen bedre fordelt, tror vi paany at kunne indhente det forsømte. Til Danmark ere Raterne ogsaa bedre i Aar, og vi kunne indskrænke os til at notere, at Magistratens Licitation nu har givet en Rate af 4/3—4/1 1/2 — imod de omtalte 3/9 i sidste Omgang; — dette tillægger vi, som sagt, en stor Betydning; man tør sikkert gøre Beregning paa bedre, om end foreløbig ret beskedne Fragter ind over de næste Maaneder i det ny Aar.

Vi skulle, forinden vi slutter, kun berøre Kronstadt, hvortil Kulraterne have været nogenlunde ens Sæsonen over; kun har det skortet noget paa Ekspeditionen deroppe, og det vilde være gavnligt, om Rederne, inden de engagerede sig for næste Sæson, søgte at faa bedre „terms“ i Certepartierne, Losningen vedrørende. Forøvrigt synes Kronstadt noget mattere end forventet.

Øjeblikkets Marked.

Fra Østersøen noteres 9 1/2 à 9 3/4 pence Libau Rotterdam, fra Memel ere Raterne omtrent som for en Maaned siden. Riga anlægger endnu Baade, men til lave Rater, og hele Østersøen henligger i en ret naturlig Dvale indtil Foraarets Komme. Kulfragterne til Danmark ere: Warkworth god dansk Havn 5/9 à 6/. Tyne, Blyth eller Firth of Forth samme Rate, alt for Smaa-baade paa 4/500 Tons og med 14 Fods Dybgaende. Til Kjøbenhavn betales for Øjeblikket 4/7 1/2 à 4/9 for Baade paa 2/2500 Tons. Til Middelhavet er sluttet Newcastle Konstantinopel 2000 Tons 8/3, Genua samme Rate, Messina 2000 Tons 8/6 med 300 Tons Losning

pr. Dag Tyne Marseille giver 8/ 400 Tons Losning. Fra Cardiff til Genua betales 8/3. Til Konstantinopel 8/6, Malta 7/6 à 7/9, Palermo 8/3, Alexandria 8/.

Til River Plate er Raten lavere end forventet, 10/ er Grundtaksten baade fra Øst- og Vestkysten, men naar talrige Befragtninger finder Sted, er Grunden netop den, at vore Redere har Tillid til Returfragterne.

Fra Sortehavet noteres: Nicolaieff Vest-Italien 13 Frcs., Nicolaieff U. K. direct 1/15 Marts Lastning 14000 quarters 11/3, Novorossisk Torre og Genua 2100 Tons prompt 10 Frcs. Odessa Hamburg giver 9/6 à 9/9. Poti Rotterdam 11/6. Fra Alexandria er sluttet til London prompt Baad 9/, og der søges Tonnage til 9/6. Sukkerlasterne fra Alexandria ere kun nominelle for Tiden til Staterne, men man venter ny Laster fremme i en nær Fremtid.

Amerika giver følgende Rater: Northern range U. K. Cont. 4/ Januar, 3/9 Februar, 3/6 Marts for „handy steamers“, samtidig er Danmark inkluderet i Certepartierne overalt, netop som noteret i tidligere Artikler, og flere Baade ere sluttede Februar Marts Lastning f. Eks. Baltimore one or two, but only two Danish ports 3/4 1/2—3/6. En livlig Forretning finder endnu Sted fra dette Marked. Fra Golf Havnene ere Raterne 15/6 à 16/ nett. charter til Kontinentet eller Danmark med 13/6 à 14/ sidste Sæson. Der hersker Liv i det store Marked, men alligevel kunde vi ønske nogle faa Dages Frost her hjemme, og vi ville se vore ærede Kjøbmande værme rundt i den klædelige Nervøsitet, som Kjølden bringer, samtidig med at der paa det lette Isdække vilde blive lagt Grunden til en mere stabil Konjunktur Østersøen over.

Generalforsamlinger.

Skibsrederes Sygeassurance

afholdt d. 13. januar aarlig Generalforsamling paa „Hotel Ærø“ i Marstal.

Regnskabsføreren, Hr. Albert E. Boye, bød Forsamlingen Velkommen, hvorefter Regnskabet oplæstes.

Derefter oplyste Regnskabsføreren, at der var indkommet Regninger over betydelige Beløb, som Bestyrelsen dog ikke havde fundet Anledning til at tage i Betragtning, eftersom disse vare for saadanne Udgifter, der laa udenfor Foreningens Love; men det fremgik heraf, at der var Skibsførere, som havde en fejlagtig Opfattelse af Foreningens Formaal; det skulde derfor betydes Generalforsamlingen, at Kassen kun godtgør Udgifter ved Dødsfald, Sygdom og efter Helbredelse, Hjemrejsepenge, — alt i Henhold til den danske Sølov.

Endvidere optordredes Skibsførerne til, næst efter en omhyggelig Forplejning af syge Søfolk, at søge Kassen skærmet ved de mindst mulige Udgifter, hvilket formentes ofte ligger i Skibsførernes Interesse, og med det Ønske udbragte Taleren et Leve for Foreningen.

Mødet var talrigt besøgt, Regnskabet for 1897 udviser følgende:

Indtægt.		
Kassebeholdning fra forrige Aar		Kr. 855.85
Indskudspræmie for 8 Skibe	162.50	
Bøde for et Skib	1.00	
46 Skibe à Præmie 20 G. re betalt	232.80	
146 do. - do. 25 G. re do.	1980.00	
10 do. - do. 35 G. re do.	277.20	
Kassens virkelige Indtægter	2653.50	
		Kr. 3509.35

Udgift.

Udbetalt Ristorno til 89 Skibe	Kr. 255.75
Udbetalt Aktieret til 2 Skibe	50.00
Udbetalt til 30 Skibe for Udgifter ved Sygdom og Dødsfald	1778.76
Administrationsudgifter	156.30
Kassebeholdning	568.54
Indskud i Sparekassen	700.00
	<hr/>
	Kr. 3509.35

Kassens Status.

Foreningen bestaar af 206 Interessenter med 198 Skibe, hvorpaa der er forsikret 816 Mand. Der indestaar Aktieret for 42 Mand.

Der er i Aarets Løb indmeldt 8 Skibe og ved Salg eller Forlis udgaaet 12.

Paa 46 Skibe i Indenrigssejlads er faldet Udgifter til et Beløb af 48%

paa 10 Skibe i oversøisk Sejlads 210% } Alt af den Ind-
paa 142 — indenfor Evropas Grænser 64% } betalte Præmie.

Kassens Formue er Kr. 5166.99 hvilket udgør 6,02%.

Ærskjøjings Sømandsforening

har afholdt Generalforsamling. Mægler P. Wi. P. Skibsførerne N. H. Dreie og M. Kastrup, genvælgt til Bestyrelsen og til Revisorer genvælgtes Skibsfører rup og L. K. Svinding. Foreningen, der blev stiftet den 7. Januar 1883, har i de forløbne 15 Aar udbetalt for Forlis, Sygdom og Begravelseshjælp 2,199 Kr., og Formue af 4,250 Kr., der henstaar i Ærskjøbing Sparekasse.

Iblandt de paa Generalforsamlingen fremlagte Forslag skal særlig nævnes, at det vedtoges en Redningsøvelse med Raketapparater i Løbet af Vinteren.

Den nye Sømandskasse

i Marstal har afholdt aarlig Generalforsamling. Kassereren, Skibsreder H. P. P. oplæste Regnskabet, der uheldigvis viser en Indtægtsbalance af over 1800 Kr., hvilket er en Følge af de mange, ca. 200, Understøttelser, der udbetales.

Regnskabet godkendtes. Bestyrelsesmedlem, Hr. P. P. foreslog, for at søge at ophjælpe Kassen, fremtidig, at stryge de i Henhold til Lovens § 11 hidtil udbetalte Godtgørelser af 20 Kr. ved Forlis. Nu til Dags fik de fleste Befolk, som ved Forlis mistede deres Tøj, dette godtgjort ved Søfolks Tøjassurance og lignende Foreninger.

Forslaget vedtoges. Dernæst kom et Forslag om at nedsætte den aarlige Pension fra 30 til 25 Kr. Det vilde gavne Kassen aarlig ca. 1100 Kr. Hvis Pensionerne fremdeles holdtes i 30 Kr., vilde Kassens Formue atter gaa et Par Tusind Kr. ned, og Resultatet vilde være, at Foreningens Formue i Løbet af nogle Aar, vilde svinde helt bort. Dette vilde holde de Unge borte fra Foreningen, hvilket ikke vilde være heldigt.

Forslaget om at ansætte Pensionen til 25 Kr. vedtoges enstemmigt.

De afgaaende Bestyrelsesmedlemmer, Skibsreder Jørgen Eriksen og Forhyringsmand, Hr. Jensen genvælgtes. I Stedet for Skibsreder R. I. Ad. valgtes Skibsreder Hans Bager.

Havarissag.

Sverrigs højeste Domstol den 28. Oktober afgjort en paa en vis Maade mærkelig Havarissag, skriver „Gjallarhornet“.

Skonnert „Miranda“, Kapt. S. A. Svensson paabød Rejse fra Tottensund ved Vasa til Bremen med en Ladning Brædder, grundstødte under Regntykning den 6. Marts 1896. Efterat Skibsraad var bleven afholdt, skæppedes Stormasten for at redde Skib og Ladning. Fartøjet blev igen flot og kom ved Hjælp af Lodsindl. V. stad. Ifølge Besigtelsens Erklæring fandtes Skibet, der var 38 Aar gammelt, ikke værd at reparere, hvorfor det blev solgt ved offentlig Auktion for 629 Kr. Besigtelsesmændene erklærede, at Skaden ved Kapningen af Stormasten i Følge særskilt Specifikation svarede til et Beløb af Kr. 2489,53. Disse Tab fordeltes sammen med andre efter en af Dispaeheren i Stockholm opgjort Dispathe, hvorved den største Del faldt paa Ladningen, altsaa dens Assurandør, Søforsikringsselskabet „Gauthiod“. Fra førnævnte Skadebeløb, Kr. 2489,53, blev dog fratrukket Tredjedelen som Forskel mellem nyt og gammelt, og Erstatningsbeløbet af den ved Stormastens Kapning forarsagede Skade bestemtes altsaa til Kr. 1,659.69.

Selskabet Gauthiod appellerede denne Dispathe til Stockholms Raadhusret, idet det fordrede, at det Rederiet tillod et Beløb, Kr. 1,659.69, som Erstatning for den Skade, som forarsagedes ved Stormastens Kapning, maatte nedsættes saaledes, at den blev højst 300 Kr. Selskabet støttede sig til en af Kaptajn Ernst Andréé og Skibsbygmester I. E. Hübé i Göteborg under edlig Forpligtelse afgivet Erklæring, i Følge hvilken det for 629 Kr. solgte Fartøj med Inventar ikke med Rimelighed kunde ansættes til højere Værdi end 1000 Kr., selv om Stormasten ikke var bleven kappet.

Efterat Vidneforhør var optaget ved Göteborgs Raadhusret ved førnævnte Herrer Andréé, Hübé samt Besigtelsesmand Lundahl og Skibsbygmester Bergström, hvilke ogsaa underskrev ovennævnte Erklæring, hvorved samtlige Vidner under Eds Afleggelse fastholdt deres Opgaver i den skriftlige Erklæring, fremkom Sagen til endelig Afgørelse ved Raadhusretten i Stockholm, hvor Dommen underkendtes af følgende Grunde:

Klageren kan ikke ved sin i Sagen forelagte Indstilling anses for at have bevist Rigtigheden af den af Besigtelsesmanden angivne Takst for den nævnte Mast, eller den Værdiforringelse, Fartøjet har lidt ved sammes Tab eller Beskadigelse, eller de ved Göteborg Raadhusret af nævnte Vidner afgivne Vidnesbyrd, da de ikke havde Anledning til at se Fartøjet efter Ulykkestilfældet.

Denne Dom appellerede Gauthiod til „Högsta Domstolen“, der 28. Oktober afsagde følgende Dom:

Hs. Maj. Kongen har ladet sig foredrage ovennævnte underdanige Appel, og naar der for Selskabets Beføjelse til Appel i Anledning af den nævnte Dispathe ikke er opgivet anden Grund, end at Selskabet var Forsikringsgivere for Lasten, men dette Forhold i og for sig ikke medfører saadan Beføjelse, erklærer Hs. Maj. det lovligt, at Raadhusrettens Dom fastholdes.

Fra Sø og Land.

Fyr- og Kajaftgifter i Brasilien. En brasiliansk Lov af 15. December 1897 paabyder, at Fyr- og Kajaftgifter skulle betales i Guld til en Kurs af 27 d.

Udenrigsministeriet, den 18. Januar 1898.

Dampskibet „Danmark“, bygget for Regning Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise i Kjøbenhavn, løb i Lørdags af Stablen paa Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse „special survey“, er 154' 0" langt i Hoveddækket, 25' 10 1/2" bredt og 13' 3" dybt i Rummet og bliver

forudsætning med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation og 600 indicerede Hestes Kraft.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Damper til Fyrvæsenets Kjølblo.

Briggen "Clara" paa Oksby Strand er der i Land dreven en Flaak, som fandtes et lille Stykke Papir, hvorpaa der med Blyed er trykt følgende:

"Briggen "Clara" er i Land dreven. (Ordet er ulæseligt; men det antages, der staaer "Hjælpe os, vi forgaa 8 Mand. Farvell!"

Denne Seddel antages at have skrevet Mandag den 29. November, Dagen før Skibet "Clara" forlod Kysten af Fanø, da der i Følge Logbogen blev afholdt et Forsøg og vedtaget at kappe Storrigningen.

Esbjerg Fiskerflaade. Fiskekutteren "Dagmar Elisabet" er i Fredags af et Interessentskab i Bregaa solgt til Fisker Ole Bøye i Esbjerg for 9,600 Kr.

Efter Redaktionen Slutning modtog vi Meddelelse om, at Formanden for "Dansk Sejlskibsredningsforening", Konsul John Hintze af Rønne, efter 12 Dages Sygeleje er afgaaet ved Døden.

Ugens Havarier.

Ivanhoe, Dpsk. af Trondhjem, kom d. 13. ds. paa Grund ved Kastrup Flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen uden at have taget Skade.

J. P. Dillberg, Dpsk. af Halmstad, ankom hertil d. 17. ds., læk paa Rejsen fra Lübeck til Malmø. En Del Gods, der var bestemt hertil, udlossedes, og Skibet gik derpaa til Malmø for at repareres.

Hartville, Dpsk. af W. Hartlepool, grundstødte d. 13. ds. paa Anholt. Skibet var paa Rejsen fra Norfolk til Nyborg med Majs. Flot med Assistance af Svitzers og indkommet til Nyborg.

Vesta, Dpsk. af Gefle, strandede d. 15. ds. paa Rejsen fra Grimsby til Stockholm med Kul ved Thorsminde. Besætningen og 2 kvindelige Passagerer reddedes.

Pauline, Dpsk. af Kiel, fra Hull til Rønne med Kul, kom d. 14. ds. paa Grund ved Agger. Besætningen bjerget. Skibet er tæt og har Assistance.

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Kbhvn. 18. Jan., bestemt til New Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Reval 18. Jan., bestemt til Dunkerque. — Antwerpen, Holm, afgik fra Antwerpen 2. Jan., bestemt til Piræus, Konstantinopel og Sortehavet. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Kbhvn. 14. Jan., bestemt til Montrose, Arbroath og Methil. — Dagmar, Gade, ankom til Königsberg 18. Jan., bestemt til Marseille. — Douro, Brabrand, ankom til Kbhvn. 17. Jan. — Georgios I., Kihl, ankom til Odessa 14. Jan. — I. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Valencia 17. Jan., bestemt til Malaga og Cadiz. — Kiew, Rabe, afgik fra La Rochelle 17. Jan., bestemt til Le Havre. — Leopold II, Kruse, ankom til Libau 10. Jan., bestemt til Dunkerque. — Louisiana, Jensen, afgik fra Kbhvn. 13. Jan., bestemt til Newcastle og New-Orleans. — L. P. Holmblad, Koch, pass. Gibraltar 15. Jan., bestemt til Antwerpen. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra Kbhvn. 9. Jan., bestemt til Newport-News. — O. B. Sühr, Lissner, afgik fra Methil 13. Jan., bestemt til Libau. — Omsk, Rasmussen, ankom til Libau 16. Jan., bestemt til Königsberg. — Tejo, Borries, ankom til Oporto 8. Jan., bestemt til

Lissabon. — Tomsk, Andersen, ankom til Dunkerque 19. Jan., bestemt til Antwerpen. — Vesuv, Norden, ankom til Valencia 16. Jan., bestemt til Tarragona. Barcelona, Marseille, Livorno, Neapel og Messina. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Newport-News 7. Jan., bestemt til Kbhvn. — Arkansas, Gøtsche, ankom til New Orleans 15. Jan., bestemt til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, ankom til New Orleans 15. Jan., bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Olsen, afgik fra Libau 14. Jan., bestemt til Hull. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 15. Jan., bestemt til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Claussen-Kaas, afgik fra Kbhvn. 16. Jan., bestemt til Libau. — Ceres, Svensson ankom til Hull 17. Jan., bestemt til Aarhus. — Charkow, Fischer, ankom til Libau 17. Jan., bestemt til Hull. — Christian IX., Mollerup, pass. Hanstholm vestg., 15. Jan., best. til London. — Christianssund, Bay Schmidt, ankom til Kbhvn. 16. Jan., bestemt til Stettin. — Constantin, Bloch, afgik fra London. 16. Jan., best. til Newcastle. — Frederik, Ørum, afgik fra Hull 16. Jan., bestemt til Kbhvn. — Georg, Petersen, ankom til Libau 13. Jan., bestemt til London. — Jolantha, Paaske, ankom til Hamburg 16. Jan., bestemt til Kbhvn. — Kasan, Thomsen, ankom til Pillau 16. Jan., bestemt til Kbhvn. — Laura, Christiansen, afgik fra Kbhvn. 15. Jan., bestemt til Leith. — Louise, Brabrand, ankom til Pillau 12. Jan., best. til Hull. — Minsk, Jørgensen, ankom til Stettin 16. Jan., bestemt til Kbhvn. — Moskø, Petersen, ankom til Antwerpen 12. Jan., bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Riga 11. Jan., bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Sørensen, ankom til Kbhvn. 17. Jan., bestemt til Libau. — Rønne, Dind, ankom til Frederikshavn 16. Jan., bestemt til Kbhvn. — Thyra, Madsen, afgik fra Liverpool 15. Jan., bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Johnsen, ankom til Kbhvn. 17. Jan., bestemt til Antwerpen. — Vesta, Gottfredsen, ankom til Libau 11. Jan., bestemt til Kbhvn. — Maja, Blom, ankom til Bregaa 15. Jan., bestemt til Kbhvn. — Ella, Erichsen, ankom til Kbhvn. 17. Jan., bestemt til Danzig.

Ficaria, Pøttinger, afgik fra Newcastle 19. Jan., bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, M. Kofoed, afgik fra Odense 20. Jan., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 20. Jan., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 18. Jan., bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, Wiberg, afgik fra Newcastle 18. Jan., bestemt til Odense. — Lolland, Ankersen, afgik fra Leith 18. Jan., bestemt til Odense. — Storebælt, A. Gylich, afgik fra Nakskov 19. Jan., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Orlon, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 19. Jan., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold Gorm, Fode, Wrisberg, afg. fra Newcastle 4. Jan., bestemt til Spezzia. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Blyth 31. Decbr., ankom til Genua 12. Jan. — Knud, Hansen, afgik fra Blyth 14. Jan., best. til Libau — Svend, Holst, afgik fra Kbhvn. 8. Jan., ankom til Libau 10. Jan., — Erik, Totte, afgik fra Ghent 15. Jan., ankom til Blyth 17. Jan., — Skjold, Sørensen, afgik fra Ghent 13. Jan., ankom til Blyth 15. Jan., — Ragnar, Hveysel, afgik fra Newcastle. 13. Jan., bestemt til Genoa. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra W. Hartlepool 31. Decbr., bestemt til Delaware f. Ordre. — Volmer, Riber, afgik fra Dunkerque 12. Jan., ankom til Blyth. 15. Jan. — Dan, Kraemer afgik fra Grangemouth 15. Jan., ankom til Kbhvn. 18. Jan. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Blyth 7. Jan., ankom til Kbhvn. 11. Jan., — Harald, Rise, afgik fra Cardiff 13. Jan., bestemt til Aarhus.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. J. Siem, F. Løfler, afgik fra Livorno 15. Jan., bestemt til Constantinopel f. O. — A. Shukoff, Støttenberg, afgik fra Genoa 18. Jan., bestemt til Constantinopel f. O. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Constantinopel 12. Jan., ankom til Nicolajeff 15. Jan. — Russ, Jensen, afgik fra Savona 13. Jan., bestemt til Baltimore.

Heimdal. Anine, J. Møller, ankom til Bilbao 18. Jan. — Kamma, Rise, ankom til Reval 18. Jan. — Helge, H. C. Lagesen bestemt til Bilbao. — Martha, B. Chr. Jørgensen, bestemt til Newcastle.

Østersøen. Yrsa, Larsen, afgik fra Swinemünde 17. Jan., bestemt til Marstrand. — Rita, Skov, afgik fra Caen 15. Jan., best. til Tyne. — Patria, Andersen, afgik fra Blyth 16. Jan., best. til Alexandria. — Gimbria, Storm-Hansen, afgik fra Newcastle 20. Decbr., ank. til Philadelphia 15. Jan.

Nordøen. Rusland, Prah, ankom til Odense 15. Jan. — Skotland, Branth, ankom til Portsmouth 16. Jan. — Tydskland, Møller, ankom til Preston 14. Jan. — Nordland, Hemmingsen, ankom til Baltimore 12. Jan.

Vesterhavet. Nautik, Møller, afgik fra Svendbor 4. Jan., ankom til Methil 7. Jan., afgik fra Methil 12. Jan., ankom til Kallundborg 15. Jan. — Neptun, Jessen, ankom til Liverpool 12. Jan., afgik fra Liverpool 16. Jan., bestemt til

Leith. — Nerma, Degn, ankom til Blyth 8. Jan., afgik fra Blyth 8. Jan., bestemt til Wisby. — Nord-søen, Schmidt, afgik fra Warkworth 4. Jan., ankom til Esbjerg 6. Jan., afgik fra Esbjerg 7. Jan., ankom til Methil 9. Jan., afgik fra Methil 11. Jan., ankom til Esbjerg 13. Jan., afg. fra Esbjerg 14. Jan.

Union. Olga, Jørgensen, afgik fra Flensborg 12. Jan., ankom til Libau 16. Jan. — Anglia, Erichsen, afgik fra Tyne 31. Decbr., bestemt til Konstantinopel. — Frisia, Fisker, afgik fra Almeria 27. Decbr., ankom til Cardiff 6. Jan. — Gallia, Nielsen, afgik fra Dunston 29. Decbr., ankom til Venedig 15. Jan.

Urania. Ekliptika, Nielsen, ankom til Philadelphia 14. Jan. — Sirius, Nielsen, afgik fra Baltimore 13. Jan. — Saturn, Hansen, ankom til Kbhvn. 15. Jan.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Kbhvn. 8. Jan., ankom til Riga 11. Jan. — Fyen, Hansen, afgik fra Kbhvn. 11. Jan., ankom til Libau 13. Jan. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Blyth 14. Jan., ankom til Kbhvn. 17. Jan. — Russia, Rasmussen, afgik fra London 17. Jan., bestemt til Firth of Forth. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Kbhvn. 15. Jan., bestemt til Grangemouth. — Dania, Troensegaard, afg. fra Baltimore 1. Jan., best. til Aarhus. — Normannia, Rasmussen, afgik fra Baltimore 29. Decbr., ank. til Aarhus 18. Jan.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 16. Jan. — Christiansborg, Petersen, ankom til Kbhvn. 16. Jan. — Frederiksberg, Kühl, ank. til Blyth 17. Jan. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Lübeck 16. Jan. — Rosenborg, Fischer, afgik fra Riga 13. Jan., bestemt til Rotterdam. — Uranienborg, Olsen, afg. fra Rouen 16. Jan., bestemt til Blyth. — Jomsborg, Schultz, afgik fra Sevilla 14. Jan., bestemt til Ayr. — Skanderborg, v. Deurs, ank. til Baltimore 16. Jan.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Andersen, afgik fra Riga 12. Jan., bestemt til Ghent. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Kbhvn. 14. Jan., bestemt til Grangemouth. — Guldberg, Schmidt, ank. til Riga 12. Jan. — Tuborg, Hveissel, ankom til London 12. Jan.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Grangemouth 12. Januar, ankom til Kbhvn. 15. Januar. — Agnete, Jensen, afgik fra Methil 15. Januar, bestemt til Aarhus. — Hermia, Sørensen, afgik fra Burntisland 18. Jan., bestemt til Kiel. — Alice, Kræmer, afg. fra Kbhvn. 14. Januar, bestemt til Grangemouth. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Libau 9. Jan., ankom til Rotterdam 15. Jan. — Bornholm, Petersen, afgik fra Burntisland 14. Januar, bestemt til Kiel. — Ajax, Brorsen, afgik fra Hull 13. Januar, ankom til Helsingør 16. Januar. — Gøteborg, Madsen, afg. fra Boness 13. Januar, ank. til Karrebæksminde 17. Januar. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Libau 18. Januar, bestemt til Halmstad. — Nauta, Steen, afgik fra Libau 16. Januar, bestemt til Kolding. — Rønne, Hintze, ankom til Helsingør 18. Januar. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Marstrand 13. Januar.

Thingvalla. Hekla, Thomsen, afgik fra Christiansand 13. Jan., bestemt til New-York. — Norge, Knudsen, afgik fra Newcastle 4. Jan., bestemt til New-York. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra New-York 9. Jan., bestemt til Kbhvn. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 15. Januar, ankom til Stettin 16. Jan.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Peruvian, Nørholm, sejlet fra Havre 8. Jan. til Guayaquil, pass. Lizard 10. Jan. — Sophie, Svarrer, ankom til Barbados 10. Jan. fra Port Natal. — Tercera, Holm, sejlet fra Brisbane 3. Decbr. til London. — Vega, Pedersen, sejlet fra Hongkong 10. Jan. til Callao. — Aalborg, Clausen, sejlet fra Punta Delgade 11. Jan. til Nantes. — H. Grohmann, Nielsen, sejlet fra London 4. Jan., ankom til Kbhvn. 16. Jan. — Dorane, Sigurdson, sejlet fra London 12. Jan. til Jamaika. — Emilie, Thomsen, sejlet fra Ynuiden 8. Jan. til Molukkerne.

Fans. Sønderho. Kilrena, Brinch, afgik 10. Jan. fra Amsterdam til Boness. — Martha, Nissen, ankom 12. Jan. fra Cardiff til Rio Grande. — Clara, Carstensen, ankom 11. Jan. til Shoreham. — Anna, Mortensen, udklareret fra London til Kjøbenhavn. — Edræ, Thomsen, udklareret fra Esbjerg 12. Jan. til Halmstad. — Else, Nielsen, ankom 8. Jan. til Pensacola fra Barbados. — Fortuna, Jensen, afgik 13. Jan. fra Macau til Rio Grande.

Svendborg. Haabet, Andreasen, ankom til London 8. Jan. — Fylla, Hansen, ankom til Granton 10. Jan. — Rota, Jørgensen, ankom til Rotterdam 11. Jan. — Venus, Jensen, ankom til Cardiff 12. Jan. — Elise, Petersen, ankom til Berwich 13. Jan. — Fortuna, Christiansen, ankom til St. Malo 13. Jan.

Ærs. Norden, Kromann, ankom 15. Jan. til Skjelskør. — Dronning Louise, Petersen, ankom 15. Jan. til Granton. — De tvende Brødre, Bøye, ankom 14. Jan. til Randers. — Mathæus Rickert, Lauritsen, ankom 14. Jan. til Blyth. — Marie, Christensen, ankom 15. Jan. til Paimpol. — Stella, Rasmussen, ankom 12. Jan. til Odense. — Aurora, Raahauge, ank. 11. Jan. til Kbhvn. — Cathrine, Rasmussen, ankom 10. Jan. til Sanct Valéry sur Somme. — Sejerskransen, Jørgensen, ankom 13. Jan. til Shoreham. — Sylphe, Christensen, ank. 13. Jan. til London. — Frederik & Ane, Andersen, ank. 12. Jan. til Harburg. — Anne, Jensen, ankom 12. Jan. til Kallundborg. — Genius, Rasmussen, ankom 13. Jan. til Fowey. — Niels, Christensen, ankom 12. Jan. til Dakar.

Rønne. Erik, Sonne, afgik fra Grimsby 10. Jan., ankom til Rønne 16. Jan.

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, Dybdæbner i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

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

Limfjorden. Jyllands V.-Kyst. I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Højvandstid:
Paa *Havrevlen* 12 Fod.
I *Kanalen* 8 Fod.
Paa *Fjordgrunden* 11 Fod.

Sundet, Østersøen og Lille Bælt.

Defvensö S. Mälaren. Sverig. I 1898 afmærkes Løbet i *Skeppsbackasundet*, S. for *Defvensö*, saaledes:

En Stage udsættes N. for en 7 Fods Grund. 59° 26' 15" N. Br. 17° 37' 30" Ø. Lgd.

En Stage med Kost udsættes S. for den fra *Defvensö* SV.-Pynt udskydende Landgrund. 59° 25' 50" N. Br. 18° 36' 40" Ø. Lgd.

Böttniske Bugt. Gefle. I 1898 udsættes en sort Stage i det S.-lige Indløb til *Gefle* c. 1/3 Kbl. N. t. Ø. fra den yderste af de røde Tønder. Den skal for Indgaaende holdes om Bagbord.

Gefle. Petres Bank. I 1898 udlægges ved *Petres Bank* to Vagere, den S.-lige paa 60° 46' 24" N. Br. 17° 35' 27" Ø. Lgd., og den N.-lige paa 60° 46' 53" N. Br. 17° 35' 36" Ø. Lgd.

Norrundet. I 1898 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen af Farvandet til *Norrundet*, hvor mindste Dybde nu er 20 1/2 Fod.

Stagen med Kost inden for *Dömanskär* ved 14 Fods Grunden flyttes c. 80 Alen NNØ. hen til N.-Kanten af Renden.

Stagen ved Landgrunden S. for 14 Fods Grunden flyttes 2/3 Kbl. V. hen til Rendens S.-Kant.

Ved Landgrunden uden for *Granskär* N. for Farvandet udsættes en Stage med Kost. 60° 56' 54" N. Br. 17° 10' 36" Ø. Lgd.

Ved N.-Siden af en 12 Fods Grund S. for Farvandet udsættes en Stage. 60° 57' 0" N. Br. 17° 11' 48" Ø. Lgd.

Gåsholma Skjærgaard. I 1898 flyttes Stagen med to Koste paa NØ.-Siden af *Sandbanken* inden for *Kusökalf* i N. for en 7 Fods Grund til 61° 4' 36" N. Br. 17° 15' 26" Ø. Lgd.

Paa NØ.-Siden af *Sandbanken* udsættes en Stage. 61° 4' 25" N. Br. 17° 15' 56" Ø. Lgd.

Ved Grunden, som fra V. skyder sig ud i Farvandet N. om *Sandbanken*, udsættes en Stage. 61° 4' 50" N. Br. 17° 15' 20" Ø. Lgd.

Stagen paa *Sundsmars Red* flyttes til N. for en 11 Fods Grund. 61° 0' 52" N. Br. 17° 13' 0" Ø. Lgd.

Gåsholma Skjærgaard. I 1898 udsættes en Stage S. for Farvandet til *Axmars Bruk*. 61° 3' 20" N. Br. 17° 11' 57" Ø. Lgd.

Ljusne. Fra Søen til *Ljusne* fører et Farvand paa hver Side af Holmen *Storgrytan*. Inden for denne ligger en Grund med 7 Fod Vand. Den er afmærket med to sorte og hvide Stager og tre røde Stager med Kost, samt paa NV.-Siden med en Stage med Kryds. 61° 12' 30" N. Br. 17° 9' 54" Ø. Lgd.

N.-Siden af Farvandet er afmærket med 5 røde Stager med Kost, den Ø.-ligste paa 61° 12' 32" N. Br. 17° 9' 50" Ø. Lgd., og paa S.-Siden med en sort Bøje paa 61° 12' 32" N. Br. 17° 9' 24" Ø. Lgd. og en sort og hvid Stage.

Prikken S. for *Storgrytan* ombyttes med en Stage med Kost.

3 **Söderhamns Skjærgaard.** I 1898 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen:

Stagen med Ballon S. for *Gråhäll* flyttes c. 2½ Kbl. ØSØ. hen, fra 61° 16' 30" N. Br. 17° 19' 5" Ø. Lgd.

Stagen med Ballon S. for *Penninggrund* flyttes c. 3 Kbl. N. 73° Ø. hen, fra 61° 16' 30" N. Br. 17° 20' 0" Ø. Lgd.

Stagen med to Balloner ved *Yttergrund* flyttes c. 1½ Kbl. SØ. hen, fra 61° 17' 24" N. Br. 17° 22' 45" Ø. Lgd.

Stagen med to Balloner ved *Hällgrund* flyttes c. ⅔ Kbl. SV. hen, fra 61° 16' 25" N. Br. 17° 25' 5" Ø. Lgd.

Den Ø.-lige Stage med Kost S. for *Svartö* flyttes c. ¾ Kbl. Ø. hen, fra 61° 16' 5" N. Br. 17° 18' 0" Ø. Lgd.

Söderhamns Skærgaard. I 1898 inddrages Stagen ved *Kutskärsåsen*. 61° 17' 55" N. Br. 17° 9' 12" Ø. Lgd. og Stagen ved *Knappskärsåsen*. 61° 17' 50" N. Br. 17° 9' 15" Ø. Lgd.

Stagen med Kost Ø. for *Knappskärsåsen* flyttes til V. for Grunden. 61° 17' 52" N. Br. 17° 9' 12" Ø. Lgd.

Stagen ved 17 Fods Grunden mellem *Langror* og *Djupvik* flyttes c. 1½ Kbl. SØ. hen, og en Stage med Kost udsættes V. for Grunden paa 61° 16' 40" N. Br. 17° 11' 18" Ø. Lgd.

Paa NØ.-Siden af *Prestholms Red* udsættes i 18 Fod Vand en Stage med Kost. 61° 16' 18" N. Br. 17° 12' 20" Ø. Lgd.

En Stage med Kost udsættes ved S.-Siden af en 17 Fods Grund ved Farvandet over *Branthälls Red*. 61° 16' 4" N. Br. 17° 13' 28" Ø. Lgd.

En Stage udsættes i 19 Fod Vand i Farvandet til *Sandarne* ved N.-Siden af Landgrunden fra *Myrskär*. 61° 15' 45" N. Br. 17° 12' 5" Ø. Lgd.

I samme Farvand udsættes en Stage ved en Grund nærmere Land. 61° 15' 37" N. Br. 17° 11' 48" Ø. Lgd.

Långplågaviken. I 1898 flyttes Stagen med Kost Ø. for *Korfgrundet* c. 1 Kbl. SØ. hen til S.-Siden af en 24 Fods Grund. 61° 23' 48" N. Br. 17° 13' 30" Ø. Lgd.

Sundsvall. Alnön. I 1898 udsættes en Stage SØ. for en 16 Fods Grund c. ¾ Kbl. SSØ. for *Karskänningen*. 62° 21' 34" N. Br. 17° 34' 20" Ø. Lgd.

Ved Revet, der fra *Alnön* skyder sig ud mod *Rödö* Havn, udsættes en Stage. 62° 23' 18" N. Br. 17° 33' 0" Ø. Lgd.

Sundsvall. Klingerfjärden. I 1898 ombyttes Stagen S. for Landgrunden uden for *Indalselven* med en rød Stage med Kost. 62° 29' 58" N. Br. 17° 28' 40" Ø. Lgd.

Norrbyskären S.-lige Indløb. Revet V. for det S.-lige Indløb til *Norrbyskären* strækker sig ½ Kml. S.-ligere, end Kortet angiver. Stagen, der stod paa 63° 32' 37" N. Br. 19° 50' 48" Ø. Lgd., flyttes uden for en 16 Fods Grund til 63° 31' 40" N. Br. 19° 50' 50" Ø. Lgd.

Tyskland. Swine. Udenrigsministeriet meddeler: Fyrskibet „*Kaiserfahrt*“ er igen udlagt paa Station.

Stralsund V.-lige Indløb. Paa Grunden *Der Bock* staa to Baaker, der holdte overet lede gennem *Vierendehl* Rende. Den bageste Baake staa paa 54° 26' 58" N. Br. 13° 1' 47" Ø. Lgd. Den forreste Baake staa paa 54° 26' 42" N. Br. 13° 2' 8" Ø. Lgd.

Wismar. Anduvningstønden ved *Grosse Tief* er ombyttet med Vintersømærket og Baaketønden Ø. for *Krakentief* inddragen.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Et Vrag ligger sunket paa 52° 45' N. Br. 3° 45' Ø. Lgd. En Mast er over Vandet.

Tyskland. I *Jade* ere Lystønderne 3, 4 og 13 ombyttede med sorte Spidstønder og Lystønde Z med en Spirtønde. Baaketønde X er ombyttet med en Spirtønde og Baaketønden paa Reden med en Stumtønde.

Holland. Zeegat van Brouwershaven. I *Hollandsch Diep* er den mindste Dybde, paa *Oude Overval*, 7 Fod, paa *Nieuwe Overval* 20 Fod og i Linjen *Klundert* i *Noordschans Fyr*, c. 3 Kbl. fra Fyret, 13 Fod.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Skotland V.-Kyst. Loch Ryan. Scar Spit. Den røde Spidstønde ved Yderenden af *Scar Spit*. V.-Siden af *Loch Ryan*, er ombyttet med en rødmalet, spids Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser, Lys 4 S., Mørke 2 S., 54° 57' N. Br. 5° 1' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Canada. Gulf of St. Lawrence. Paa *St. Paul Island* slukkes det SV.-lige Fyr, naar Skibsfarten er sluttet. Det NØ.-lige Fyr brænder, saa længe der er Fart til *Newfoundland*.

Karantænebestemmelser.

Spanien. — *New Orleans, Mississippi, Galveston* og *Louisiana* ere erklærede fri for gul Feber.

Bekendtgørelse.

Af Emile Robins Legat til Redningsbelønning vil et Beløb af 376 Kr. kunne bortgives til en dansk Skibsfører, der farer i udenrigs Fart, og som i Aaret 1897 har frelst Mandskabet paa et Skib af hvilken som helst Nationalitet fra en overhængende Fare.

Ansøgninger om Legatet kunne indgives til Justitsministeriet 1. Ekspeditionskontor inden Udgangen af Marts Maaned d. A.

Justitsministeriet, den 18. Januar 1898.

P. M. V.
Ricard.

Margarine.

En fortrinlig velmagende og holdbar Margarine, særlig tilvirket for Skibsbrug, leveres saavel i Træ- som Blikemballage til Dagens billigste Notering.

Th. Klokke & Co.,
Nyhavn 4.

Prima røgede Skinker.

Store Partier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker anbefales til

lave Priser.

Højbroplads 12 ved Gammelstrand.

C. P. Lauritzen & Co.,

Etablissement for

UNIFORMER, UNIFORMEFFEKTER og ORDENSBAAND,

samt de nye, af Krigsministeriet approberede, vandtætte Officers-Havelocks, saavel som for alt civilit Skræderarbejde.

Vesterbrogade Nr. 30. Kjøbenhavn V.

C. W. Obel's Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det

særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.

Depôt: Toldbodgade 14.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....		107 ¹ / ₄	107 ¹ / ₂
Danmark.....		92	92 ¹ / ₂
Norden.....	117 ¹ / ₂	117 ¹ / ₂	117 ³ / ₄
Kjøbenhavn.....	97	96 ³ / ₄	97 ¹ / ₄
Carl.....	60	60 ¹ / ₄	60 ¹ / ₄
Dannebrog.....		107	107 ³ / ₄
Skjold.....	75	74 ³ / ₄	75
Helsingørs Dampsk.....	47 ¹ / ₂	48 ¹ / ₂ 49	49
Østersøen.....		75	77
Nordøen.....		80	90
Torm.....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		91 ¹ / ₂	91 ¹ / ₂
Dansk-russisk Dampsk.....		—	110
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.....		103	106
5% — —.....		100 ¹ / ₂	103
5% Thingvalla 1880.....		—	—
5% — 1894.....		—	—
5% Norden.....		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
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 Kreditk.....	94 ¹ / ₄	94 ¹ / ₄	94 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....		96 ³ / ₄	97
4% — — 6.....		97 ³ / ₄	98
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3.....		95 ¹ / ₄	96 ¹ / ₄
Aktier.			
Nationalbank.....		151 ¹ / ₂	152 ¹ / ₂
Privatbank.....		127 ¹ / ₂	128
Landmandsbank.....		129 ³ / ₄	130
Handelsbank.....	129 ³ / ₄	129 ¹ / ₂	130
Burm. & Wain.....	85 ³ / ₄	85 ³ / ₄	86
Helsingørs Jernsk.....		95 ³ / ₄	97
Sukkerfabr.....	96 ¹ / ₄	96 ¹ / ₄	96 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier.....	112 ¹ / ₂	112 ¹ / ₂	112 ³ / ₄

Vekselkurser.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	89.05	88.85
London.....	18.15	18.12
Paris.....	72.10	—
Amsterdam.....	150.65	—

Notering paa Berlins Børs d. 18. Januar 1898.

Russiske Noter.....	216.65
4% Russiske Consols.....	103.60
4 ¹ / ₂ % — Boden Kredit.....	105.80
5% Mexikanske.....	98.80
6% Rumænske Stats.....	101.50
4% — — 1890.....	93.50

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

Foren. Dampskibs. 16,000, „Dannebrog“ 6,000, „Skjold“ 14,000, „Danmark“ 12,000, „København“ 4,000, „Norden“ 14,000, „Carl“ 20,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden

Skibsfører

Post søges mod Indskydelse af en mindre Kapital. Billet med Oplysninger mrkt. „100“ modtager Bladets Kontor.

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i
Amagers største og Danmarks billigste
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.
Telefon G. W. Møller, Grønnegade, Dragør. Telefon Nr. 6. Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse. Nr. 6.
Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Dampskibe
af forskellige Slags sælges ved
A. O. Andersen, Göteborg.

Postadresse:
Norra Hamngatan 10.
Telegramadresse: Andersen.

E. Husted & Co.
Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.
Telegrams: H U S T E D.

Fartyg till salu.

Brigg „Galathea“, Klass *
33.L.L.I. 312 Reg.-Tons.

Skonert „Fenix“ 213 Reg.-tons
• „Fix“ 152
• „Alma“ 136
• „Hjalme“ 124
• „Cirkemis“ 114
• „Albert“ 109
• „Anna“ 97
• „Hanna“ 81
• „Martha“ 38
Slap
Närmare meddelar

Öberg & Horndahl,
Skeppsmäklare,
Helsingborg.

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.

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. Sunnerth
**
11
BREDGADE 11.

Metalspejllapparater,
Havnefyr & Lanterner.
Fabrik:
Læderstræde Nr. 9,
Kjøbenhavn.
Telefon Nr. 3681.
G. W. Frydenlund & Søn.

P. A. Freilev,
Ølafapningsanstalt,
St. Kongensgade 101, Kjøbenhavn K,
priselønnet Nakskov, Slagelse og senest Malmø 1895
for god Aftapning
anbefaler Gl. Carlsberg Lagerøl, Pils- nerøl, Porter samt alle øvrige Øl- sorter. — Telefon 279.

Lange & Møllers
Bødkerværksted

Kjøbenhavns Frihavn
anbefaler sig med alt i Udearbejde samt alt færdigt Bødkerarbejde for Export
Alt Arbejde udføres af solide og øvede Folk.

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.

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“.

WM. R. SCHOU.
31. HAVNEGADE.
KJØBENHAVN K.
Telegramadresse: Rigstelefon:
Willschou. Nr. 3870.
GENERALAGENT for
„**POMERANIA**“,
See- und Fluss-Versicherungs
Gesellschaft i Stettin.

Bjerre & Rømer,
Skibsmæglere.
Agenter for
Kullens Enskilda Assurans-
Förening.

Sølvmedaille Stockholm 1897.



for gode Kompasser.

Nordisk Skibssalg-Bureau
ved Claus Christensen,
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

LANDMANDSBANKEN

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

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.

J. H. Fechtenburg & Co.,

St. Thomas,
anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviering
henhørende.

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 jævnforligt med det bedste smedede Staal af tilsvarende Haardhedsgrad.
Kjøbenhavn. **Jørgen Jensens Eft.**

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.

Overretssagfører J. WESTENGAARD,

Vestervoldgade 2, Kjøbenhavn V. Telefon 3424.

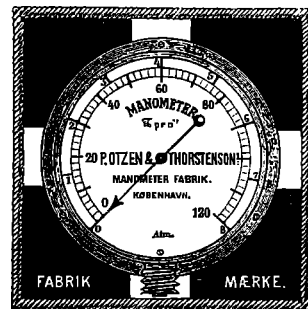
**DANCHELLS
FABRIKER.
LINOLEUM.
VOXDUG.**



Anker-Marke.

Enendsalg i Danmark for
**DEL MENHORSTER
LINOLEUMFABRIK.**
Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:
Pilestræde 13 Matthæusg. 5.
Telefon 545. Telefon 2650.
Kjøbenhavn.

P. Otzen & Thorstenson.
Manometre, Vacuummetre, Tællemaskiner.
Reparationer udføres.
Sølvmedaille Stockholm 1897.



Sølvmedaille Stockholm 1897.
Eneforhandler af VulcaniseretFiber
til Pumpeklapper etc.
Lager af Materiel og elektriske Artikler.
Gothersgade 24.

Einhorn-Apotheket

Hamburg (St. Pauli.)

Langereihe 85.

Dansk Betjening.

Lægehjælp (ogsaa Specialister)
anvises.

Dr. med. Goldschmidt,

Klinik for

Hud- og Kønssygdomme.

Hovedvagtsgade 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.

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. 4.

Kjøbenhavn, Torsdag den 27. Januar 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Sø- og Handelsretsd. — Konsul Hintze. — Orlogsmarinen og Handelsmarinen. — Fragtmarkedet. — Sømandsstandens Repræsentation i Folkethinget. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

**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.

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.

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.

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.

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

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.

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 flls & 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^d.

eneste Fabrikant af
Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:

Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.

Conferencetid 12-1½. Admiralitætsstr. 59, 1. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

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, 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 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.

RÖNSTRÖM & MALMQUIST

Skibsmæglere.

Speditører & Befragtningsagenter.

Malmö.

Telegrafadresse:

Rönström, Malmö.

Telefon 297. Telegramadresse: Seifert, Regnegade. Telefon 297.

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Ludvig Lund.

Mekanisk og elektroteknisk Etablissement.

Enerrepræsentant

for Elektrizitæts-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 damptorrede og Priserne de billigste.

Telefon 3338.

EMIL HAMMELEV, Store Kongensgade 81, Bagb.

A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1838.

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).

Fanø praktiske Sømandsskole.

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

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

Sø- og Handelsretsdom.

Kreaturhandler Thiel i Horsens kontra Det Forenede Dampskibsselskab.

Den 7. Marts 1896, da Dampskibet „Bergenus“, tilhørende „Det Forenede Dampskibsselskab“, var paa Rejse fra Horsens til Hamburg med en Ladning af 94 Kreaturer og 40 Tons Stykgods, grundstødte det Kl. 10,25 Aften paa Sprogø Østerrev og blev først d. 22. Marts bragt af Grunden og indbugseret til Korsør i stærkt beskadiget Tilstand.

Ladningen tog ingen Skade og afsendtes til dens Bestemmelsessted med et andet af Selskabets Skibe.

Ved den i August Maaned 1896 over Havariet udfærdigede Dispatch, opgjordes dennes samlede Beløb til 14,546 Kr. 23 Øre, hvoraf 13,715 Kr. 27 Øre fordeltes efter Reglerne for Havarie-Grosse med c 34% paa den kontribuerende Værdi, hvortil for Ladningens Vedkommende kom et meget ringe Beløb for Omkostninger ved denne, og afkrævedes der i Henhold dertil Firmaet A. Wieck & Sohn i Altona, til hvilket der med „Bergenus“ var afsendt 11 Stk. Hornkvæg fra Kreaturhandler Thiel i Horsens, som opførtes med en Værdi af 2177 Kr. 13 Øre, et Beløb af 759 Kr. 25 Øre. Dette Beløb godtgjordes ovennævnte Firma af Kreaturhandler Thiel.

Paa Foranledning af Justitsministeriet var der imidlertid ved Sø- og Handelsretten anlagt Sag mod Føreren og 2den Styrmand i „Bergenus“ for deres ved den omtalte Grundstødning udviste Forhold, og Dommen, der blev afsagt d. 30. September 1896, lød paa, at Kaptajnen ifølge Sølovens § 293 og anden Styrmand efter denne Lovs § 306 blev idømte Bøder til Statskassen af respektive 200 og 150 Kr.

Højesteret, for hvilken Dommen blev indanket, stadfæstede denne d. 30. Juni 1897, kun at 2den Styrmands Bøde nedsattes til 100 Kr.

Under Hensyn til den saaledes af Højesteret afsagte Dom, anlagde Kreaturhandler Thiel ved Sø- og Handelsretten nærværende Sag, idet han paastod Det Forenede Dampskibsselskab tilpligtet at betale sig de anførte 759 Kr. 25 Øre, samt 300 Kr. i Godtgørelse, fordi Kreaturerne vare fremkomne i forringet Stand.

Indstævnte har nedlagt Paastand paa Frifindelse med Tillæg af Sagsomkostninger.

Imod denne Protest findes der ikke at kunne tilkomme Sagsøgeren nogen Godtgørelse for det Tab, som han vil have lidt ved, at de omtalte Stk. Hornkvæg skulle være fremkomne i forringet Stand, da dette ikke er bleven bevist og i alle Tilfælde ikke staar i Forbindelse med „Bergenus“ Stranding.

Derimod findes Sagsøgerens Paastand at maatte tages til Følge, for saa vidt angaar det ovennævnte som Havaribidrag udstedte Beløb af 759 Kr. 25 Øre med Renter. Ved de over den daværende Kaptajn og 2den Styrmand paa „Bergenus“ afsagte, ovenfor omtalte Domme, er det nemlig godtgjort, at de ved den paagældende Lejlighed begge have gjort sig skyldige i en Skødesløshed og Forsømmelse, der har fremkaldt Skibets Grundstødning. Da nu den skete Havarifordeling efter det foreliggende maa antages saa godt som udelukkende at have omfattet Skade, der blev tilføjet Skibet ved Grundstødningen, findes Rederiet i Henhold til § 191 i Søloven ikke at have været berettiget til at fordre denne Skade erstattet og maa derfor tilbagebetale til Sagsøgeren det af ham i Henhold til Havarifordelingen udredede Beløb af 759 Kr. 25 Øre.

Det hedder endvidere i Dommen, at det som Følge heraf bliver uforholdt at komme ind paa, om dette Resultat ogsaa, som af Sagsøgeren fremdraget, og hvorpaa han særlig har støttet sin Paastand, maatte være hjemlet ved Sølovens § 8, jfr. § 59, hvad Indstævnte har bestridt. Det skal kun endnu bemærkes, at det under Sagen aldeles ikke kan komme i Betragtning, at det, som af det indstævnte Selskab paaberaabt, i det for det omtalte Hornkvæg udstedte Konnossements trykte Tekst hedder, at „Skibet er fri for Beskadigelse“, da der derved maa antages sigtet til Ladningens Beskadigelse, hvorom der under Sagen netop ikke er Tale, hvorfor der heller ikke under samme bliver Spørgsmaal om Sølovens § 142.

Indstævnte, Det Forenede Dampskibsselskab, tilpligtedes i Henhold til ovenstaaende at betale Sagsøgeren, Kreaturhandler Thiel, det paastaaede Beløb af 759 Kr. 25 Øre, med Renter. Sagens Omkostninger ophævedes.

Konsul Hintze.

Efterretningen om, at Konsul Hintze er afgaaet ved Døden, vil i vide Kredse af den danske Sømandsstand være bleven modtaget med oprigtig Deltagelse. Hans Død kom ganske uventet. Endnu i indeværende Maaned var han her i Kjøbenhavn paa en af sine hyppige, meget korte Forretningsture; han var da rask og i sit sædvanlige gode Humør. Kort Tid efter lod han sig indlægge paa Amtssygehuset i Rønne paa Grund af en Difteritis, han havde paadraget sig, men man ventede, at han vilde være helbredet i Løbet af en halv Snes Dage. Forrige Onsdag kom saa Telegrammet om hans Død; han blev kun 49 Aar gammel.

Konsul Hintze var i sin Hjemstavn en overordentlig skattet Mand. Han nærede den største Interesse for Rønne By og var med Liv og Sjæl med i enhver Bestræbelse for at gavne den og føre den fremad. Han var Medlem af Byraadet, af Havneudvalget, af andre

vigtige kommunale Udvalg, af Rønne Skipperforenings Bestyrelse, af Bestyrelsen for Bornholms Telefonselskab og adskillige andre lokale Foretagender. Og han var fuldt saa meget Medlem af Gavn som af Navn. Han gik ikke af Vejen for Arbejdet, men tog uden Sky en god Broderpart af det paa sine Skuldre. Naar hertil kommer, at Hintze var engelsk Vicekonsul, var Indehaver af en af Rønnes større Købmandsforretninger og var Reder for flere Skibe, vil man forstaa, at han var en stærkt optaget Mand. Men trods dette skyede han ikke i sin Tid at overtage Posten som Formand i „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“, en Virksomhed, som disse Linjer særlig skulle minde om.

Konsul Hintze valgtes til denne Forenings Formand, da den stiftedes i Sommeren 1895. Han nærede Betænkelse ved at modtage Valget, og det var tvivlsomt, om han nu til Sommer, da hans Funktionstid udløb, vilde

have modtaget Genvalg. Men han har altsaa staaet i Spidsen for Foreningen i dens første Barndomsaar; den har under hans Ledelse udviklet sig til en af Sømandsstandens største Organisationer, og den har vundet sig en betydelig og anset Stilling i det offentlige Liv. Mange Kræfter have samvirket i dette Arbejde, men Hintze har ved sin Arbejdsdygtighed og ved sin praktiske Sans bidraget meget til de gode Resultater, der ere opnaaede. Han havde ikke alle de Betingelser, der kan ønskes hos Lederen af en stor Organisation. men han havde for den Sag, der var lagt i hans Hænder, den indtrængende, altid lige usvækkede Interesse, som er den bedste Drivfjeder i Arbejdet. Hintzes Arbejde bundede i en virkelig Følelse for de Opgaver, der vare stillede ham.

Som „Dansk Sejlskibsrederi-Forenings“ Formand var Konsul Hintze kendt i store Kredse af vor Sømandsstand. Hans Betydning for Foreningen beroede ikke mindst paa den store Popularitet, han nød i disse. Hans jævne Færd, hans store Elskværdighed, hans gode Humør, det vandt ham alt talrige Venner paa Foreningens Møder omkring i Landet. Hans Død vil vække megen Beklagelse, fordi Foreningen i ham mister en nidkær Formand, men den vil ogsaa vække megen Sorg, fordi mange i ham mister en god Ven.

Konsul Hintzes Arbejde som „Dansk Sejlskibsrederi-Forenings“ Formand faldt idvrigt saa nøje sammen med Foreningens hele Udvikling fra dens Stiftelse, at vi ikke i Enkelthederne behøve at omtale det. Vi nævne da kun, at han sidste Sommer repræsenterede Foreningen paa det 4de nordiske Søfartsmøde, og at han som Foreningens Delegerede var Medlem af „Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart“.

Den Afdøde vil blive erindret i Taknemmelighed af Foreningens Medlemmer.

Konsul Hintze begravedes i Lørdags under overordentlig stor Deltagelse. Overalt i Rønne By og Havn vajede Flagene paa halv Stang. Pastor Christensen holdt Talen, i hvilken han bl. a. omtalte den Afdødes omfattende Virksomhed i Kommunen og det offentlige Liv. Kisten blev baaren af Skipperforeningens Medlemmer. Der var sendt et meget stort Antal Kranse, blandt hvilke vi nævne Palmedekorationer fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening og Foreningens Kredsafdeling for Fyen; endvidere Kranse fra Rønne Byraad, Handelsforening og Skipperforening, fra Den almindelige danske Skibsførerforening, fra Søforsikringsselskabet Ægir, Bornholms Søforsikringsselskab, Allinge Sømandsforening, Bornholms Navigationsskole, Rønne Havns Lodser og Styrmandene i Dampskibsselskabet af 1866. Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe havde til Afdelingens Formand i Rønne. Skipper H. M. Kofoed, sendt følgende Telegram: „Paa Foreningens Vegne bedes De nedlægge en Krans paa Konsul Hintzes Grav, og naar vi herved beklage hans tidlige Bortgang, undlade vi ikke at bevidne vor dybt følte Taknemmelighed for det Arbejde, han har udfoldet for hele Sejlskibsrederstanden.“

Fra Fanø Skibsrederforenings Bygning i Nordby flagedes paa Begravelsesdagen paa halv Stang.

Orlogsmarinen og Handelsmarinen.

(Sluttet.)

Marineministeren: . . . Saa ankede det ærede Medlem overmaade meget over, at Søofficerer gaa i Koffardifart. Det maa dog erindres, at det er en Ret, som Søofficerer have haft i mangfoldige Tider. Denne Ret skal ganske vist ikke misbruges, men naar der nu i disse senere Dage, efter at det østasiatiske Selskab er dannet, tales næsten, som om Koffardiofficererne aldeles skulle fortrænges af Søofficererne, er det dog en Del overdrevet. Jeg skal derhos fremhæve, at det ingenlunde er Marineministeriet, der har grebet Initiativet til at faa ansat Søofficerer der; det er det østasiatiske Selskab selv, der mente, at det, som Forholdene vare derude, kunde være hensigtsmæssigt, at man til at begynde med havde Søofficerer ansatte der, og at det var et lidt pænere Flag end sædvanligt — saadanne Ting kunne have mere Indflydelse, end man i Grunden tror (Afbrydelse). Ja, det kan have Indflydelse. Nu kan jeg imidlertid godt forstaa, at der blev lidt Misnøje med det, idet nemlig alle tre Poster straks skulle besættes med Søofficerer. Den Gang dette udviklede sig, var jeg kun gaaet ind paa Ansættelsen af to Søofficerer. Det var jeg gaaet ind paa i Forvejen, og jeg anede ikke, at der skulde komme saa megen Misfornøjelse der ud af. Men da saa denne Misfornøjelse kom til Udbrud, gav jeg ikke Tilladelse til Ansættelse af nogen tredje Officer, saa der er dog altid Plads endnu til en Koffardiofficer. Jeg antager derfor, at denne Misfornøjelse efterhaanden lægger sig, og at man vil se, at de to Kaptajner, der komme i østasiatisk Selskab, ikke ville ødelægge Koffardimarinen . . .

K. M. Klausen: . . . Trolle mente, at det, jeg forlangte, naar jeg søgte at værne den private Sømandsstand mod Indgreb fra Søofficerernes Side, var en Beskyttelseslov. Nej, det er det paa ingen mulig Maade. Det ærede Medlem sagde, at jeg var gaaet i Vandet i denne Sag. Naar man udtaler sig paa denne Maade om sine Modstandere, kunde det forlanges, at den, der udslynger en saadan Paastand, selv maa fremkomme med Argumenter, hvori der er virkelig Mening. Det ærede Medlem spørger, om jeg vil forlange, at Lærerne ikke skulde have Lov til at give sig af med privat Undervisning; det vilde være det samme, siger han, som det, jeg har forlangt for Søofficerernes Vedkommende. Nej, aldeles ikke. Der er en himmelvid Forskel paa de to Ting. At en af Statsskolens Lærere giver privat Undervisning, kan jeg ikke have det mindste imod, men jeg har aldrig set Eksempel paa, at en saadan Lærer løber fra sit Embede og alligevel hæver Gage, uagtet han søger privat Geschæft omkring i Landet. Men det er det, der sker her, at de Herrer Søofficerer løbe fra deres Embeder, at de ikke passe deres Embeder, men dog hæve deres Løn og samtidig fortrænge den private Sømandsstand, tage den Næring, som med Rette tilkommer den. Det Eksempel, som det ærede Medlem kom med, er derfor saa uheldigt, som noget kan være, og passer ikke paa de givne Forhold. Det, jeg er imod, er, at Marinens Officerer optræde saaledes, at de forlade deres Embeder, som de skulle passe, hæve deres Gager og saa fortrænge private Folk fra deres retmæssige Næring. Saa udtalte det ærede Medlem, at han glædede sig over, at jeg ikke havde angrebet Marineofficerernes Kvalifikationer til at føre Koffardiskibe. Det har jeg ikke gjort i mit første Foredrag; men den Glæde vil jeg berøve det ærede Medlem nu. Der fremkommer netop Klage fra den private Sømandsstand om, at Marineofficererne ikke ere i Besiddelse af de fornødne Kvalifikationer til at paatage sig saadanne Pladser. Det er derfor, Sømandsstanden har indgivet et Andragende til Rigsdagen, hvori der forlanges, at Søofficererne skulde have mindst lige saa meget Kendskab til Sømandsvæsen, som der kræves for

at blive Skibsfører i Koffardimarinen. Og denne Anskuelse, at vore Marineofficerer ikke have saa megen praktisk Sømandsskab, som de egentlig burde, er en Anskuelse, som er fremsat offentlig af selve Marinens Officerer. Jeg skal saaledes tillade mig at henlede det ærede Medlems Opmærksomhed paa, at der, den Gang Sønæringsloven var under Forhandling, var nedsat en Kommission, i hvilken de Herrer Kommandører Jespersen og Wandel havde Sæde. Det udtales i denne Betænkning, at for at erhverve Bevis som Skibsfører udkræves, at den vedkommende har taget Afgangseksamen ved Søofficeresskolen, og der tilføjes, at han derefter skal have „faret mindst to 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.“ Det er de Herrer Kommandører, der stille denne Fordring, at de Marineofficerer, der overtage disse Pladser, skulle have faret mindst 2 Aar til Søs, medens de nu kunne springe ind gennem Kahytvinduet og optræde som Fører paa Skibet, saa at det træffer sig, sige vore Sømand, at Føreren er den Mand om Bord, som har det mindste praktiske Sømandsskab. Det er, synes jeg dog, ret naturligt, at Sømandstanden protesterer herimod. Det kan være, at vi igennem Rigsdagen kunne ændre Loven om Sønæringsloven paa en saadan Maade, at der bliver sat en Stopper herfor, men det er en lang Vej at gaa. Det staar imidlertid i den højtærede Marineministers Magt at sige Nej dertil. Det er imidlertid ikke dette alene, det er denne Besættelse i det østasiatiske Handelskompagni, som har faaet Bægeret til at flyde over. De private Sømand have taalmodigt i mange Aar fundet sig i, at Marinens Officerer ansættes i det forenede Dampskibsselskab, i den grønlandske Handels Skibe, som Fører af Statens Postskibe, men nu, da dette ny Selskab dannes, hvor der tilbydes sig Avancement for den private Sømand, og hvor der sikkert bliver nogle af de bedste Pladser, som findes indenfor den private Sømandsstand, maa de se paa, at af disse Pladser, hvoraf der er 4, blive de 3 besatte med Søofficerer (*Marineministeren* [Ravn]: Kun 2!) — ja paa en Maade 2, men det er mig meddelt, at 2 af de 3 Skibe, der skulle fare mellem Kjøbenhavn og Kinakysten, skulle føres af Søofficerer, medens det fjerde mindre Skib, der skal gaa udenfor Kinakysten, ogsaa skal overgives til en Søofficer, saa at det altsaa bliver 3 af 4. Man kan godt forstaa, at den private Sømandsstand er bleven harm herover, at den nu giver sig til at protestere og søger Lovgivningsmagtens Beskyttelse mod dette Indgreb i dens Næring. Vi have jo længe kendt dette Forhold for Landofficerernes Vedkommende, vi have set, hvorledes Sablen trænger sig ind overalt. Paa de mest urimelige Steder bliver der ansat afskedigede Landofficerer. Jeg synes, at vi skulle vogte os for, at det samme skulde blive Tilfældet med Søofficererne, at de ogsaa skulde have en Forret til at trænge ind paa de mest urimelige Steder. Dette er jo nu Tilfældet paa mange Maader. Det er meget faa Bestillinger, som en gammel udtjent Skibsfører kommer til at overtage i Land, men der var jo ikke saa faa Bestillinger, vi meget godt kunde overlade til saadanne Mænd. Jeg skal saaledes nævne Lodsvesenet. Vi se der de bedste Pladser, f. Eks. de 3 overordnede Pladser i Øresund, besatte med Kommandører. Men jeg synes, at der ikke var det ringeste i Vejen for, at saadanne Pladser kunde besættes med Folk, der vare uddannede i den private Sømandsstands Tjeneste. Jeg vil derfor, som sagt, henlede den højtærede Ministers Opmærksomhed paa at yde Sømandsstanden den Beskyttelse, som det forekommer mig, den har et billigt Krav paa i dette Tilfælde.

Trolle: Klausen forsøgte at modsige min Paastand om, at han var gaaet i Vandet i sit første Foredrag, men det lykkedes ham kun at gaa yderligere i Vandet i sit næste Foredrag. Naar det ærede Medlem vil beskytte

den private Sømand mod Konkurrence fra Søofficerernes Side, er det ikke logisk at foreslaa en Nedsættelse af Øvelseskontoen for Officerer eller Kontoen for Uddannelse i Koffardifart, hvorved der netop ikke paatvinges den private Sømandsstand nogen Konkurrence. Det er nemlig den af Rederne ulønnede Koffardifart for Søofficerer, der bliver støttet af Staten. Saa snart de fare i Koffardifart med Understøttelse fra Statens Side, konkurrere de ikke med den private Skibsfører, thi saa snart en Søofficer lønnes af Rederiet, bortfalder Understøttelsen. Naar det ærede Medlem nu fordrer, at Søofficererne skulle fare adskilligt mere til Koffardis og navnlig som Styrmand, inden de kunne blive Førere, ja, saa beskytter han ganske vist Førerne nogle Aar, men i Stedet for paatvinger han Styrmandene og maaske, hvis han vil have, at Søofficererne skulle begynde som Matroser, ogsaa disse en Konkurrence, og dette er ikke meget demokratisk. Hvis Søofficererne derimod springe lige ind som Skibsførere, varer Konkurrencen i alt Fald kun tre Aar, thi kun saa længe gælder deres Orlov. Det ærede Medlem var altsaa meget uheldig i sin Argumentation, naar han paastod at ville beskytte den private Sømandsstand ved disse Midler.

Hvad angaar det ærede Medlems Udtalelser om Søofficerernes Kvalifikationer vil jeg paa det bestemteste protestere imod, at en Søofficer ikke skulde have samme Kvalifikationer til at føre et Skib som de private Skibsførere, og jeg vil bede det ærede Medlem dokumentere det modsatte. Jeg anførte, at en Søofficer i alt Fald gennemsnitlig ikke er mere uheldig end en privat Skibsfører, og det viser, at han forstaa at føre et Skib lige saa godt som denne. Og naar det ærede Medlem har gjort sig til Talsmand for denne Sag, tror jeg, han er gaaet galt i Byen. Den Mand, der offentlig har tilladt sig at drage Søofficerernes Kvalifikationer i Tvivl, har, saavidt jeg ved, forlist to Skibe, og det er just ikke noget Bevis paa, at han turde gøre sig til Talsmand mod Søofficerernes Kvalifikationer.

S. Bojesen: Jeg vilde blot sige et Par Ord i Anledning af Udtalelserne fra Klausen med Hensyn til Kaptajnerne paa de østasiatiske Skibe. Naar et Selskab danner sig fra nyt af som dette her, maa man med Rette vente, at Kaptajner fra Koffardimarinen komme og søge ny Førerposter. Men her har ikke været en eneste, i alle Tilfælde ikke nogen, som Selskabet kunde bruge som Kaptajner paa disse meget store Dampere. Der har meldt en Kaptajn, tror jeg, fra en mindre Sejlbaark, og der har været et Par Styrmand, det var det hele; dem kunde Selskabet ikke bruge til den Fart, dem kunde det ikke betro det betydelige Ansvar, saa man kan ikke bebrejde et Kompagni, at det giver Kommandoerne til dem, det selv maa søge op, og det blev da hovedsagelig Søofficerer. Naar man vil anke over, at disse tage Pladser fra Koffardiofficererne, skal jeg hertil bemærke, at naar et nyt Selskab danner sig paa en ny og stor Rute, som skal indsejles, og der som Førere delvis er taget Officerer, som kun have Orlov for 3 Aar, synes det mig ikke, der deri findes nogen Grund til Bebrejdelse mod Selskabet; thi under Førerne kommer der til at sejle Styrmand, som altsaa indsejles i Farten, blive bekendte med hele Tjenesten, og det er det, et saadant Selskab maa arbejde paa at udvikle. Naar saa Officerernes Orlov er udløbet — den er jo som sagt begrænset — kan Kompagniet benytte disse Mænd, som ere blevene kendte med Turen og skikkede til at avancere op til Førerposterne. Det er ganske sikkert Tanken, og jeg tror ikke, at der kan fremsføres nogensomhelst Bebrejdelse, saa meget mindre som ogsaa Officererne maa henholde sig til den Ret, Loven giver dem. Kompagniet maa, som det ærede Medlem sagde, have Lov til uhindret at vælge, hvem det vil, blandt de kvalificerede og tage de Mænd, det mener i Øjeblikket bedst at kunne bruge, og Søofficererne kunne faktisk ikke siges at staa mere

berettigede i Vejen. Først meget sent, efter at der har været talt i Skrifter og Aviser om Besættelsen af Posterne, har man første Gang henvendt sig til Direktøren for det østasiatiske Kompagni om, hvorledes det stillede sig med Besættelsen af Førerposterne; det var længe efter, at Officererne var antagne, altsaa i den allerseneste Tid. Først da kunde én af de Kaptajner, som man vidste kunde bestride en saadan Fart, nemlig en af Thingvalla-dampernes Førere, som meldte sig, antages. Saa vidt jeg ved, hænger det saaledes sammen. Jeg har villet give denne lille Oplysning for derved at vise, at det østasiatiske Selskab i denne Sag er aldeles dækket, saa vist som der heller ikke er noget berettiget at indvende imod Anvendelsen af Søofficerer.

K. M. Klausen: Trolle udtalte, at Søofficererne have klaret sig godt, naar de kom ud at sejle med disse Skibe. At det gaar godt om Bord, skal jeg ikke benægte. Men naar en Søofficer synes at klare sig godt, er det, fordi han faar en gammel Styrmand med som Amme. En saadan søfartskyndig Mand har maaske i mange Aar sejlet f. Eks. med den grønlandske Handels Skibe, hvor der ofte ved Siden af en ung Løjtnant er blevet sat en Mand, som i 20-30 Aar har været i den grønlandske Handels Tjeneste og nu faar Lov til at fungere som Styrmand under et saadant ungt Menneske, som saa bagefter sagtens kan prale af, hvorledes han har klaret sig. . . .

Jeg skal endelig gøre en Bemærkning overfor Bojesen, som udtalte, at Pladserne i det østasiatiske Kompagnis Skibe ikke vare blevne søgte af private Sømænd. Saa vidt mig bekendt, vare disse Pladser vist allerede besatte med Officerer samtidig med eller maaske endog, før Selskabet blev dannet. Jeg antager ikke, at det var bekendt indenfor den private Sømandsstand, at disse Pladser skulde besættes, og siden vidste man straks, at Søofficerer skulde have disse Pladser, saa at man derfor godt kan forstaa, at ingen private Sømænd søgte dem. For øvrigt indrømmer jeg ogsaa, at man ikke kan bebrejde det østasiatiske Kompagni nogetsomhelst; det har naturligvis Ret til at besætte Førerpladserne i sine Skibe med, hvem som helst de ville, men det, jeg her har noget imod, er, at Staten skal betale Gagerne til Embedsmænd, som forlade deres Tjeneste for at fortrænge den private Sømandsstand ud af den Næring, der med Rette tilkommer den. Jeg vil bede den højtærede Marineminister om at værne den private Sømandsstand over for den Slags Indgreb.

Trolle: Klausen kom med en Bemærkning, som jeg skal tillade mig at imødegaa. Han talte om, at unge Officerer, der bleve Førere for Handelsskibe, fik en ældre Styrmand med som Amme. Jeg kan oplyse det ærede Medlem om, at jeg som ung Officer, 25 Aar gammel, førte et Skib paa Islandsfiskeri. Det første, jeg gjorde, da jeg havde været deroppe et Par Maaneder, var at sende min saakaldte „Amme“ hjem; jeg havde ogsaa en saadan Styrmand med i Henhold til Reglerne — men da vedkommende ikke tilfredsstillede mine Fordringer til en flink Styrmand, sendte jeg ham i Land paa Island og førte selv mit Skib hjem uden Amme.

Fragtmarkedet,

1897.

(Sluttet.)

Vi staar ved Indgangen til Østersøen og Sortehavet ved sidste Aars Begyndelse. I Stilhed og i en trættende Ensformighed har Markedet i disse Farvande-slidt sig

igennem de sidste tolv Maaneder. Dermed er egentlig alt sagt; alligevel har der været mange smaa forbigaaende Overraskelser, hvoraf vi skulle behandle de vigtigste med faa Linjer.

Østersøen begyndte som sagt meget beskedent. Alligevel kontraherede Petersborg for betydelige Afskibninger i Sommermaanederne, hovedsagelig til London og Kontinentet. Eksportørerne havde muligvis endnu en vis Skræk i Blodet efter sidste Aars hurtige Konjunktur, og de Redere, der engagerede sig, kunde kun være tilfredse med Forretningen, da Raterne ikke bleve overtrumfede siden, i hvert Fald var det kun rent undtagelsesvist, at en eller anden Termins Afladning drev Raten højere i Vejret. Fra 1/3 til London gik man til 1/7½ à 1/9, og gennemgaaende udviklede Petersborg en nogenlunde sund Forretning Saisonen over. Imidlertid! den ofte omtalte milde Vinter lagde sine usunde Taager ind over de store Eksportpladser, hvor før Vinterens stærke Is dannede den betydningsfulde Forhindring i de faa Maaneder, og i Stedet for at møde op med vel fyldte Pakhuse og store Varelagre, stod man omtrent i Gønnemsnits-Linjen, da Bogstaverne „f. o. w.“ paany saluteredes ud ved Foraarets Komme.

Riga var mat for Korn, kun Trælasterne, hovedsagelig Bjælker, gav et godt Udbytte til hollandske Havne, men Størstedelen var allerede engageret, dels af skandinaviske og engelske Redere, dels af derværende Mæglere, saa Haussen udblev ogsaa paa dette Felt.

Libau havde været i Funktion omtrent hele Aaret og følte sig mat, og de tyske Eksportpladser, i Fald man endnu tør kalde dem ved dette Navn — vi mener Königsberg og Danzig —, beviste paany, at de laa ganske elendige i Sølet uden nogen Redning; vi har kun i Bevidstheden om disse Pladser tidligere Betydning villet sætte et Kors paa deres Gravstene og dermed overlade dem til Historien. Ruslands Høst var mindre end forventet, samtidig væltede Amerika sine uendelige Lagre af Korn ind over Evropa. Konkurrencen hørte op af sig selv, Evropa tabte i Kampen, og Østersøen blev skrantende og lod Amerikanerne stryge Gevinsten, muligvis fordi de sidste blev for „moderne“ i deres Taktik.

Vore Redere støttede sig imidlertid til Kulfragterne ind efter, og disses høje og faste Notering tillod, at man Retur stillede sig meget beskedent — man havde Raad til at blive mishandlet en 7-14 Dage i Libau, „berthed“ — og i Stedet for at vende en saadan Havn Ryggen og returnere i Ballast paany til Østkysten, gav man efter Kutyme Køb, nærmest for at fornøje „den gamle Plads“ dernede, som endnu levede i Overtroen paa sin egen antikverede Storhed! Men her vil der i Fremtiden ske en betydningsfuld Forandring, hvorom vi senere, naar Kanalen til Sortehavet bliver i Stand, skal udtale os, samtidig med at Havneprojekterne ved Windau vil komme til at spille en temmelig betydelig Rolle i den samlede russiske Koncert for Østersøens Vedkommende.

Vi gled da stille og roligt gennem Aarets forskellige Kvartaler; der var kun ét Felt, som i sig selv havde Kræfter, tilstrækkelige til at sætte en Rekord, nemlig Træmarkedet. Fra en beskedent Begyndelse, nærmest som en Tradition fra Fortiden, kom der pludselig hen mod Midsommer større Liv i Raterne til Kontinentet og Danmark. Specielt førte Kontinentet an og absorberede saa rigeligt af den disponible Tonnage, at vore Købmænd pludselig saa sig berøvede de nødvendige Skibe. Træfragterne til Kontinentet i Forbindelse med Kulfragterne Retur vare saa høje, at man sejlede Skagen ud og lod Danmark være Danmark. Vi stod da med Rater paa 23 à 24 Mark for store Sejlere fra Sydfinland til Kjøbenhavn, hvor man tidligere betalte 19/20, og vi havde den Tilfredshed lige op til Sæsonens Slutning at kunne notere 28 à 30 Mrk. for mindre Dampere fra Finland til danske Havne, hvor vi i tidligere Sæsoner sluttede med 20/22 Mrk. De gode Priser paa selve Trælasterne

var det Plus, der bragte denne Branche saa højt i Vejret; thi her som altid: høje Priser paa Varer giver høje Fragter, giver stabilt Marked; det er først, naar vi gaar den modsatte Vej, at man plyndrer hinanden.

Østersøens Betydning for det svundne Aar har da været ringe, set med den store Kikkert, men i det smaa har der alligevel blomstret en rig Befragtningsforretning, hovedsagelig med amerikanske Produkter fra danske Havne til „Lower Baltic“, men naar undtages Træmarkedet, hvorfor vi skyldigst bøjer os, kan vi kun totaliter set give Østersøen som Karakter et „non con-demendus“.

Sortehavet. Man vil have Vanskelighed ved at drage den mindste Forskel mellem to saa tilsyneladende forskellige Markeder som Østersøen og Sortehavet; naar vi da har valgt at behandle disse to Markeder sammen, var det netop, fordi vore Udtalelser om det ene ogsaa passede paa det andet. Vi behøvede da ikke at gentage os selv. Kulfragternes Betydning for Østersøen har vi refereret. Kulfragternes Betydning ned efter til Middelhavet danner en fuldstændig Parallel, og Sortehavets Fysiognomi er da fuldstændig lig Østersøens, ja følger de forskellige Udviklingstrin med en Præcision, der er ganske forbløffende. Sammenlagt for hele Aaret er Raten Odessa Kontinentet c. 10/, dermed er alt sagt. Der var Øjeblikke, hvor man stode paa en Konjunktur dernede fra, men det vamlar for os paany at drage Tyrkerne og Grækerne frem, og det var egentlig kun der, man rettede sig noget i Vejret; Foraaret og Sommeren forløb roligt. Efteraaret tog, som meddelt, et lille Tilløb, men Springet forfejledes, og den milde Vinter eller rettere sagt den kolde Eftersommer udjævnedes alle Konturer; endnu medens disse Linjer skrives, sejler man op til Nicolaieff! Under saadanne Forhold maa selv den grundige Statistiker sige Pas. Landenes Eksport, og den er limiteret, fordeles over den dobbelte Tid baade i Nord og Syd. Baadene sejler, hvor de før lagde op, der bliver ingen akut Rejsning i disse Brancher, og dermed har Østersøen og Sortehavet allerede indregistreret sig blandt de „stille i Landet“ — for den kommende Sæson.

Med disse Linjer slutter vi vor meget mangelfulde Oversigt over det svundne Aar, men et aktuelt Blad fordrer „Fremtiden“ fremfor at fordybe sig i den Tid, der allerede er glemt; derfor vor Undskyldning til vore Læsere, fordi vi mod vore Principer have rettet Blikket tilbage og i saa lang Tid beskæftiget os med Fortiden, men vi gjorde det kun, fordi Fortiden ogsaa har sin Interesse; den danner dog Grundpillerne, hvorpaa vi bygger videre — op ad!

Øjeblikkets Marked.

Amerika noterer følgende for Dampere: Pensacola Liverpool 107/6 à 110/, Greenock 107/6. Mobile Hull eller Westhartlepool giver 105/ à 107/6 April Lastning. Fra Bridgewater N. S. til Østengland betales 42/6 à 45/. „Bay of Fundy“ til Rouen giver 56 à 58 Frcs. for Maj Lastning.

Fra New Orleans er Raten Februar Lastning 15/ U. K. Continent, 15/6 Danmark — alt rent Nett charter; fra Fernandina til Kastrup er sluttet 18/6 Phosphate. Fra Northern range søges Tonnage til U. K. eller Kontinentet til $3/4\frac{1}{2}$ à $3/6$ for Februar og $3/3$ à $3/4\frac{1}{2}$ for Marts Lastning. Amerika er noget mattere, men endnu har man kun Ret til at kalde denne mindre Kalamitet for en Overgang, og det amerikanske Marked varsler en god Periode, thi der er afsluttet ganske betydelige Forretninger for de kommende Maaneder og Tonnagen er, som tidligere omtalt, spaltet, dels mod Østen, dels mod Sydamerika, („River Plate“), og dels mod de nordame-

rikanske Havne. Vi have tre mod hinanden konkurrerende Felter, der alle bejle til den samme Tonnage.

Sortehavet og Østersøen ville vi forbigaa, da de ere behandlede ovenfor. Kulfragterne ere dalende, baade til Middelhavet og Danmark, men vilde blot Frostend-træffe, vil Signalet være givet til Fremgang over hele Linjen; det er ikke alene Isen, det er Frygten for Isen, der fremkalder en Konjunktur, som vi nu haabe paa her hjemme.

Sømandsstandens Repræsentation i Folkethinget.

Der er ikke Anledning til at ofre ret mange Ord paa den Forhandling, der er ført i Folkethinget om Forholdet mellem Orlogs- og Handelsmarinen, og som vi udførligt have refereret. De Argumenter, der fremførtes fra de to militære Taleres Side, vare helt igennem et Opkog af, hvad der forud fra samme Side er skrevet her i Bladet om Sagen. Vi kunne da indskrænke os til at udtale vor største Forbavselse over den Maade, hvorpaa Hr. Kommandør Bojesen forsvarede, at det Østasiatiske Kompagni havde foretrukket Søofficerer for Koffardikaptajner. Vi ønske ikke uden yderligere Anledning at genoptage Diskussionen om dette Spørgsmaal, men vi skulle dog anføre, at Hr. Kommandørens Fremstilling helt igennem er i absolut Modstrid med de faktiske Forhold, baade naar han gør gældende, at Kompagniet kun tog Søofficerer, fordi det ikke kunde faa andre, og naar han fremstiller det som en Følge af Bladpolemiken om denne Sag, at man fra Koffardiførernes Side henvendte sig til Kompagniet om Posterne, medens det omvendte faktisk var Tilfældet. Og endnu mindre skulle vi imødegaa Hr. Kaptajn Trolles udfordrende Udtalelser, saa meget mindre som de under Debatten bleve grundigt tilbageviste.

Hvad der frembyder mest Interesse ved denne Diskussion, er det, der ikke skete. Her foreligger til Behandling et Spørgsmaal, der af en meget stor Del af Handelsmarinen — af langt flere end de, der direkte ere interesserede i det — omfattes med den største Interesse. Og saa finder denne Interesse i de to store politiske Hovedpartier ikke en eneste Talsmand. Paa den anden Side staar vor lille Orlogsmarine, — hvis Betydning for Landet i denne Forbindelse selvfølgelig er ganske underordnet —, og den har, foruden sin egen Minister, hele to Talsmænd i Thinget, repræsenterende Thingets to Hovedpartier. Dette Forhold er saa bagvendt, at det vilde være komisk, hvis det ikke var saa overordentlig beklageligt. Det turde dog være paa Tide, at Sømandsstanden nu omsider søger at faa nogle Talsmænd ind i Rigsdagen; saa lidet betydende er den dog ikke, at den behøver at finde sig i, at dens Sager af de ledende politiske Partier omfattes med fuldkommen Ligegyldighed.

Vi have endnu kun tilbage at konstatere, at de to Herrer, der saa varmt talte Orlogsmarinens Sag, ved denne Lejlighed ganske glemt, at de til Dels ere valgte for at varetage Handelsmarinens Interesser. Dette gælder mindst Hr. Kommandør Bojesen, der ikke repræsenterer en Kreds, hvor disse Interesser ere fremtrædende; men der blev dog i sin Tid talt mange og store Ord om den udmærkede Talsmand, de vilde finde i ham. Og det gælder mest Hr. Kaptajn Trolle, der selv ønskede at blive valgt og blev valgt netop som Talsmand for Sømandsstanden og i en Kreds, hvor denne dog har et Ord at sige. Og saa har Hr. Trolle ved en Lejlighed som denne ikke et Ord tilovers til dens Forsvar, men optræder uden Betænkelse som dens hidsigste Modstander i en Række Udtalelser, der kulminere i et plump

og uvederhæftigt Angreb paa en af dens Ledere. Vi vide ikke, om Hr. Trolle bliver genvalgt i Thisted, men vi fejle næppe, naar vi sige, at han bliver det ikke som særlig Repræsentant for Sømandsstanden.

Fra Sø og Land.

Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening har, som vi erfare, til Foreningens Delegerede i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart i Stedet for afdøde Konsul Hintze valgt Skibsreder D. Torm af Kjøbenhavn, der har modtaget Valget.

Posten som Formand i Dansk Sejlskibsrederi-Forening er efter Konsul Hintzes Død overtaget af Viceformanden, Kaptajn Jacob Holm af Kjøbenhavn, indtil Valg af en ny Formand har fundet Sted.

Fra Flensburger Schiffsbau-Gesellschafts Værft løb d. 18. ds. et for det Østasiatiske Kompagnis Regning under Bygning værende Dampskib af Stabelen. Det fik Navnet „Siam“ og har følgende Dimensioner: 370' × 46' × 28' 9".

Ugens Havarier.

Fortuna, 3/m. Skonnert af Fanø, Kapt. Jensen, er i Følge Telegr fra Kaptajnen af 14. ds. strandet ved Macau og bleven Vrag. Skibet, der maalte 200 Nt. Reg. Tons, var bygget 1875 i Hoogezand og hed, inden den solgtes hertil Danmark, „Werklust“.

Spodsbjerg, Dpsk., der besørger Ruten Rudkjøbing—Lohals—Korsør, mistede d. 23. ds. Skruen og kan næppe genoptage Farten før omkring d. 4. Februar.

Alice, Dpsk. af Kbhvn., ankom d. 20. ds. til Grangemouth efter at have kollideret med Bolværket, hvorved Skibet mistede 2 Blade af Skruen.

Swarland, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 19. ds. været paa Grund ved Ipswich. Flot og fortsat Rejsen til Warkworth, tilsyneladende ubeskadiget.

Nordkap, Dpsk. af Kjøbenhavn, er ankommet til New Orleans med en Del oven Bords Skade, forårsaget af meget stormfuldt Vejr paa Rejsen.

Lumen, Dpsk. af Liverpool, har paa Rejsen hertil fra England maattet returnere hertil d. 24. ds. med nogen Skade paa Maskinen, der maatte udbedres, inden Rejsen kunde fortsættes.

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Kbhvn. 19. Jan., bestemt til New Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Reval 18. Jan., bestemt til Dunkerque. — Antwerpen, Holm, afgik fra Pera 22. Jan., bestemt til Batoum. Novorossisk og Odessa. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Arbroath 20. Jan., bestemt til Methil og Genoa. — Dagmar, Gade, ankom til Königsberg 18. Jan., bestemt til Marseille. — Douro, Brabrand, ankom til Riga 26. Jan., bestemt til Königsberg. — Georgios I, Kihl, pass. Pera 24. Jan., bestemt til Antwerpen. — I. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Cadiz 21. Jan., bestemt til Kbhvn. — Kiew, Rabe, afgik fra Le Havre 23. Jan., bestemt til Kbhvn. — Leopold II, Kruse, afgik fra Libau 21. Jan., bestemt til Dunkerque. — Louisiana, Jensen, pass. Lizard 22. Jan., bestemt til New-Orleans. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Antwerpen 23. Jan., bestemt til Swansea. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra Kbhvn. 9. Jan., bestemt til Newport-News. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Libau

18. Jan., bestemt til Reval. — Omsk, Rasmussen, ankom til Königsberg 26. Jan., bestemt til Antwerpen. — Tejo, Borries, ankom til Lissabon 19. Jan., bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, ankom til Antwerpen 23. Jan., bestemt til Kbhvn. og Reval. — Vesuv, Norden, afgik fra Tarragona 25. Jan., bestemt til Barcelona, Marseille, Messina, Denia, Malaga og Cadiz. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Newport-News 7. Jan., bestemt til Kbhvn. — Arkansas, Gøtsche, ankom til New Orleans 15. Jan., bestemt til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, afgik fra New Orleans 20. Jan., bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Hull 21. Jan., bestemt til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Arendal 21. Jan., bestemt til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Libau 18. Jan., bestemt til London. — Ceres, Svensson, ankom til Libau 24. Jan., bestemt til Kbhvn. — Charkow, Fischer, ankom til Libau 17. Jan., bestemt til Hull. — Christian IX., Møllerup, afgik fra London 23. Jan., best. til Kbhvn. — Christianssund, Bay Schmidt, ankom til Stettin 19. Jan., bestemt til Kbhvn. — Constantin, Bønnelykke, ankom til Kbhvn. 22. Jan., bestemt til Libau. — Frederik, Ørum, afgik fra Kbhvn. 23. Jan., bestemt til Königsberg. — Georg, Petersen, ankom til London 24. Jan., bestemt til Libau. — Jolantha, Paaske, ankom til Kbhvn. 24. Jan., bestemt til Danzig. — Kasan, Thomsen, ankom til Kbhvn. 25. Jan., bestemt til London. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 20. Jan., bestemt til Island. — Louise, Brabrand, ankom til Hull 24. Jan., bestemt til Kbhvn. — Minsk, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 24. Jan., bestemt til Manchester. — Morsø, Frisenette, ankom til Kbhvn. 23. Jan. — Moskov, Petersen, ankom til Kbhvn. 22. Jan., bestemt til Libau. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Kbhvn. 25. Jan., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Sørensen, ankom til Libau 22. Jan., bestemt til Dünkirk. — Perm, Christensen, afgik fra London 22. Jan., bestemt til Middlesbro. — Romny, Lind, ankom til Libau 21. Jan., bestemt til Hull. — Thyra, Ryder, afgik fra Kbhvn. 24. Jan., bestemt til Stettin. — Valdemar, Johnsen, ankom til Antwerpen 23. Jan., bestemt til Kbhvn. — Vesta, Gottfredsen, ankom til London 24. Jan., bestemt til Hamburg. — Maja, Blom, afgik fra Kbhvn. 24. Jan., bestemt til Hamburg. — Ella, Erichsen, ankom til Danzig 20. Jan., bestemt til Kbhvn.

Ficaria, F. Fenger, afgik fra Kbhvn. 27. Jan., bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, M. Kofoed, afgik fra Newcastle 25. Jan., bestemt til Aalborg. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 26. Jan., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 26. Jan., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Krouen, C. Wiberg, afgik fra Odense 27. Jan., best. til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 26. Jan., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebælt, J. Bay, afgik fra Newcastle 25. Jan., bestemt til Kbhvn. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 25. Jan., best. til Odense.

Carl, Skjold Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Libau 19. Januar, bestemt til Newcastle. — Frode, Wrisberg, afg. fra Spezia 22. Jan., bestemt til Amerika. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Genua 18. Jan., bestemt til Amerika. — Knud, Hansen, afgik fra Boness 14. Jan., ankom til Libau 20. Jan. — Svend, Holst, afgik fra Libau 21. Jan., bestemt til Rotterdam. — Erik, Tofte, afgik fra Blyth 19. Jan., ankom til Fahrwasser 25. Jan. — Skjold, Schmidt, afgik fra Blyth 19. Jan., ankom til Libau 24. Jan. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Delaware 21. Jan., ankom til Baltimore 23. Jan. — Ragnar, Hveysel, afgik fra Newcastle. 13. Januar, ankom til Genoa 25. Januar. — Volmer, Riber, afgik fra Blyth 16. Jan., ankom til Fahrwasser 20. Januar. — Dan, Kraemer afgik fra Grangemouth 15. Jan., ankom til Kbhvn. 18. Jan. — Harald, Risøe, afgik fra Cardiff 13. Jan., ankom til Aarhus 18. Jan. — Olaf, Lorenzen, afgik fra Blyth 22. Jan., bestemt til Genua.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. J. Siem, F. Løfler, afgik fra Constantinopel 21. Jan., ankom til Nicolaieff 25. Januar. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Nicolaieff 21. Jan., bestemt til Bremen. — Russ, Jensen, afgik fra Savona 13. Jan., bestemt til Baltimore. — P. Berg, Jørgensen, afgik fra Baltimore 11. Jan., bestemt til Stettin. — A. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Genua 18. Jan., bestemt til Constantinopel. — P. Andrejef, C. Jensen, afg. fra Newport-News d. 9. Jan., best. til Aarhus.

Heimdal. Martha, B. Chr. Jørgensen, ankom til Newcastle 23. Jan. — Helge, H. C. Lagesen, ankom til Bilbao 22. Jan. — Anine, J. Møller, ankom til Bilbao 18. Januar.

Urania. Ekliptika, Nielsen, ankom til Philadelphia 14. Jan. — Sirius, Nielsen, ankom til Baltimore 13. Jan. —

Nordsøen. England, Petersen, ankom til Ystad 22. Jan. — Skotland, Branth, ankom til London 24. Jan. — Swarland, Andreasen, ankom til Warkworth 22. Jan. — Pallas, Degn, ankom til Riga 24. Jan.

Vesterhavet. Nautik, Meinertz, afgik fra Kallundborg 21. Jan., ankom til Riga 24. Jan. — Neptun, Jessen, afgik fra Methil 21. Jan., ankom til Esbjerg 23. Jan. — Nerma, Degn, afgik fra Carlshamn 22. Jan., ankom til Drammen 25. Jan. — Nord-søen, Schmidt, afgik fra Esbjerg 21. Jan., ankom til Methil 24. Jan.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, ankom til Riga 25. Jan. — Christiansborg, Petersen, ankom til Memel 23. Jan. — Frederiksborg, Kühl, ank. til Neufahrwasser 23. Jan. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Riga 25. Jan. — Rosenborg, Fischer, ankom til Rotterdam 20. Jan. — Uranienborg, Olsen, ankom til Kbhvn. 23. Jan. — Jomsborg, Schultz, ankom til til Ayr 23. Jan. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Baltimore 24. Jan., bestemt til Stettin.

Dampeskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Andersen, ankom til Blyth 24. Jan. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Kbhvn. 23. Jan. — Skodsborg, Jensen, ankom til Memel 21. Jan. — Guldborg, Schmidt, afgik fra Riga 19. Jan., bestemt til Dunkerque. — Tuborg, Hveissel, ank. til Kbhvn. 22. Jan.

Dampeskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Kbhvn. 15. Januar. — Agnete, Jensen, ankom til Aarhus 19. Januar. — Hermia, Sørensen, ankom til Kiel 22. Jan. — Alice, Kraemer, afg. fra Grangemouth 21. Januar, ank. til Kbhvn. 25. Januar. — Sjælland, Sonnichsen, afg. fra Methil 25. Jan., bestemt til Kiel. — Bornholm, Petersen, afgik fra Kiel 24. Januar, ankom til Kbhvn. 25. Jan. — Ajax, Brorsen, afgik fra Helsingør 20. Januar, ankom til Warkworth 25. Januar. — Gøteborg, Madsen, afg. fra Karrebæksminde 22. Januar, ank. til Marstrand 23. Januar. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Halmstad 25. Januar, bestemt til Libau. — Nauta, Steen, afgik fra Kolding 25. Januar, bestemt til Middlesbro. — Rønne, Hintze, ankom Libau 22. Januar. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Marstrand 24. Januar.

Danmark. Rolf, C. Madsen, afgik fra Methil 23. Jan., bestemt til Libau. — Thorvaldsen, P. Skjødt, afgik fra Korsør 25. Jan., bestemt til Libau. — Ansgar, Larsen, ankom til Methil 26. Jan. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Cardiff 15. Jan., bestemt til Alexandria. — Hamlet, Sommer, afgik fra Kbhvn. 26. Jan., bestemt til Newcastle. — Helge, Matthiessen, ankom til Alexandria 14. Jan.

Thingvalla. Hekla, Thomsen, afgik fra Newcastle 19. Jan., bestemt til New-York. — Norge, Knudsen, afgik fra Newcastle 4. Jan., ankom til New-York 20. Jan. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 25. Jan., bestemt til New-York. Thingvalla, Berentzen, afgik fra Christiania 25. Januar, bestemt til Kbhvn.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. H. Grohmann, Nielsen, sejlet fra Gravesend 11. Jan., ankom til Kbhvn. 16. Jan. — Erna, Thomsen, ankom til Liverpool 12. Jan. fra Jacksonville. — Lemvig, Thomsen, sejlet fra Ponta Delgada 18. Januar til Liverpool. — Røhl, Nerby, ankom til Santa Elena 14. Dec. fra Rosario. — Lenita, Clausen, sejlet fra Hamburg 19. Jan. til Newcastle. — Mathilde, Strömberg, prajet 11. Dec. paa 54° Br. S. 77° W. Lgd. fra New York til Vestkyst Mexiko. — Valparaiso, Lorentzen, udklareret fra Carabella 5. Jan. til Buenos Ayres. — Wilhelmine, Lauridsen, ankom til Rangoon 20. Jan. fra Port Natal. — Mærdor, Brinck, ankom til Liverpool 20. Jan. fra Rio Grande. — Sixtus, Lassen, pass. St. Helena imellem 24.—30. Decbr. fra Manilla til London. — Esmeralde, Pedersen, ankom til Hobarth Town 22. Jan. fra London.

Fans. Senderho. Hans, Brinck, afgik 15. Decbr. fra Rio Grande til Maracaibo. — Killena, Brinck, ankom 15. Jan. til Boness fra Amsterdam. — Anna, Mortensen, afgik 18. Jan. til Kjøbenhavn fra London.

Svendborg. Brage, Petersen, ankom til Nantes 18. Jan. — Elise, Petersen, ankom til Dysart 21. Jan. — Galathea, Bom, ankom til Whitestapel 20. Jan. — Solon, Hansen, ankom til Flensborg 23. Jan.

Ærs. Sylfid, Kromann, ankom 19. Jan. til Paimpol. — Caroline, Eriksen, ankom 21. Jan. Nykjøbing S. — Fredensborg, Kisby, ankom 21. Jan. til Corunna. — Hebe, Clausen, ankom 21. Jan. til Svendborg. — Hansigne, Clausen, var 18. Jan. sejlfærdig i Blyth, bestemt til St. Croix. — Wemyss Castle, Folmer, er ankommet til Rudkjøbing. — H. A. Friis, Friis, ankom 17. Jan. til Bideford. — Henriette, Holm, var 18. Jan. sejlfærdig i Cardiff, bestemt til La Guayra. — Eden, Mikkelsen, var 18. Jan. sejlfærdig i Cardiff, bestemt til St. Francois. (Guadeloupe).

Rønne. Enigheden, Tranberg, ankom til Kbhvn. 17. Jan.

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, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

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

Smaalands-Farvandet. Grønsund. I *Nyt-Løb*, S. for *Middeldgrund*, i *Grønsund*, hvor der tidligere var 11 Fod, er der nu kun 10 $\frac{1}{4}$ Fod Vand.

Sundet, Østersøen og Lille Bælt.

Sverig. Åhus. I 1898 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen uden for *Åhus*:

Stagen N. for *Söderkarsgrundet* inddrages. 55° 55' 30" N. Br. 14° 20' 0" Ø. Lgd.

Midt paa *Kiviks Bredgrund* udsættes i 16 Fod Vand en rød og sort Stage med Ballon. 55° 50' 40" N. Br. 14° 24' 14" Ø. Lgd.

SV. for 16 Fods Grunden *Bjäret* udsættes en rød Stage med en opadvendt over en nedadvendt Kost. 55° 53' 45" N. Br. 14° 26' 40" Ø. Lgd.

N. for *Pällagrundet* med 15 Fod Vand udsættes som Andvningssmærke for det Ø-lige Løb til *Åhus* en sort Stage med to Balloner. 55° 54' 40" N. Br. 14° 27' 40" Ø. Lgd.

Den sorte Stage med to Balloner N. for *Tiofotsgrundet* faar kun en Ballon.

Bleking. Hellevik. I 1898 afmærkes Farvandet til *Hellevik* saaledes:

En Stage med Kost paa 55° 59' 32" N. Br. 14° 41' 40" Ø. Lgd.

En Stage med Kost paa 55° 59' 50" N. Br. 14° 41' 45" Ø. Lgd.

En Stage paa 56° 0' 25" N. Br. 14° 42' 0" Ø. Lgd.

En Stage paa 55° 59' 15" N. Br. 14° 40' 40" Ø. Lgd.

Kalmarsund. Nygrund. I 1898 udsættes Ø. for 13 Fods Grunden Ø. for *Nygrund* en sort Stage med hvidt Bælte og Ballon. 56° 49' 45" N. Br. 16° 31' 5" Ø. Lgd.

Norra Bengtsan. I 1898 udsættes ved 17 Fods Grunden SØ. for *Norra Bengtsan* en sort Stage med hvidt Bælte og Ballon. 56° 56' 0" N. Br. 16° 36' 5" Ø. Lgd.

Norra Manngrund. I 1898 udsættes Ø. for 15 Fods Grunden Ø. for *Norra Manngrund* en sort Stage med hvidt Bælte og Ballon. 56° 58' 15" N. Br. 16° 35' 0" Ø. Lgd.

Smålands Skærgaard. Idö. Bjursundet. I 1898 afmærkes et nyt Løb med 16 Fod Vand, gjennem *Bjursundet*, Ø. for det nuværende Løb, saaledes:

Elgnæs Stage flyttes SØ. hen til 57° 55' 36" N. Br. 16° 35' 47" Ø. Lgd.

Ved *Norra Alholmsgrundet* udsættes en Stage. 57° 55' 29" N. Br. 16° 35' 42" Ø. Lgd.

Stagen ved *Vestra Alholmsgrundet* flyttes til 57° 55' 24" N. Br. 16° 35' 36" Ø. Lgd.

Stagen med Kost ved *Östra Alholmsgrundet* flyttes til 57° 55' 22" N. Br. 16° 35' 39" Ø. Lgd.

Bottniske Bugt. Seskarön. I 1898 afmærkes Farvandet til *Sandviken* Ladeplads paa *Seskarön*. En Stage, og en Stage med Kost udsættes ved en 15 Fods Grund. 65° 45' 50" N. Br. 23° 46' 0" Ø. Lgd. Farvandets V.-Side afmærkes med fire Stager, og Ø.-Siden med to Stager med Kost.

Luleå. Tjufholmssundet. Paa *Sandögrund* er opført en 38 Fod høj Baake med Trekant med Spidsen opad. Paa *Svartö* er opført en 52 Fod høj Baake med Trekant med Spidsen nedad. Holdte overet lede Baakerne gennem *Tjufholmssundet*.

Tyskland. Kurisches Haff. Sand. Møllen ved Kysten ved Landsbyen *Sand*, Ø. for *Schaaksvitte*, er nedreven.

Flensborg Fjord. Ved *Borreshöft* er et Vrag sunket i 7 Fv. Vand. En Mast er 5 Fod over Vandet. Vraget er afmærket med en grøn Vragtønde med Cylinder. 54° 50' N. Br. 9° 44' Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Nidingen. Klokketønden ved *Klockfotsrefvet* uden for *Nidingen* er midlertidig ombyttet med en rød Stage med Ballon.

Göteborg Skærgaard. I 1898 afmærkes følgende Grunde i *Göteborg Skærgaard* saaledes:

Ved N.-Siden af 17 Fods Grunden *Eckskärsflack* udsættes en sort Vager med Ballon. 57° 38' 20" N. Br. 11° 39' 28" Ø. Lgd.

Ved S.-Siden af 6 Fods Grunden *Buskärsbådan* udsættes en Stage med Kost. 57° 36' 53" N. Br. 11° 40' 37" Ø. Lgd.

Ved S.-Siden af 16 Fods Grunden N. for *Böttö* Fyr udsættes en Stage med Kost. 57° 39' 15" N. Br. 11° 43' 8" Ø. Lgd.

Känsö Havn. I 1898 udsættes en rød Stage med Kost ved Landgrunden ved N.-Siden af *Känsö Havn*. 57° 38' 4" N. Br. 11° 45' 18" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Holland. I *IJmuiden* er Dybden ved almindelig Lavvande 24½ Fod, hvilket er Udgangspunktet for Vandstands-Signalerne.

Zeegat Hoek van Holland. Vraget af Damperen „*Leonard*“, der laa sunket i *Zeegat Hoek van Holland*, er uskadeliggjort og Afmærkningen inddragen.

Vlissingen. Det grønne Fyr paa V.-Molen ved *Vlissingen* Yderhavn er forandret til et rødt Fyr.

Adgangen til *Vlissingen* Yderhavn er spærret, naar der paa V.-Molen er hejst et rødt Flag og om Natten et rødt Fyr foruden det røde Havnefyrt.

Naar der foruden det røde Flag eller det røde Fyr hejses et grønt Flag eller et grønt Fyr, er det tilladt Skibe, der ikke stikke over 19 Fod, at løbe ind i Havnen. 51° 26' 24" N. Br. 3° 36' 6" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Englands S.-Kyst. Dungeness SV. En Damper er sunken c. 10 Kml. S. 51° V. fra *Dungeness*. To Master vare c. 20 Fod over Vandet. 50° 48' 30" N. Br. 0° 46' 10" Ø. Lgd.

Englands V.-Kyst. Liverpool Bay. Mellom *Formby Point* og Fyrskibet „*Formby*“ er udlagt et Telegraf-Kabet. Det gaar fra *Formby Point* Rednings-Station V. efter til c. 2 Kbl. N. for den sorte Stumpstønde Q 6; derfra i en Bue Ø. efter c. 5½ Kbl.; derefter S efter tværs over Løbet c. 1½ Kbl. Ø. for den sorte Stumpstønde C 1 og den røde Spirtønde C 1; derefter i en Bue c. 1½ Kbl. S. for den røde Spirtønde C 1; derfra V. efter c. 1 Kml. idet det beskriver en Bue, saa at det gaar c. ½ Kbl. V. for den røde Spidstønde Q 5; og derpaa direkte til Fyrskibet „*Formby*“. Dette ligger paa 53° 31' 25" N. Br. 3° 11' 15" V. Lgd.

Det er forbudt at ankre i og i Nærheden af Kablet.

Fyrskibet „North West“. Et Vrag ligger sunket c. 16 Kml. N. 54° V. fra Fyrskibet „*North West*“. En Mast er 3 Fod over Vandet. 53° 41' N. Br. 3° 52' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Brést. Béniguet V. Et Vrag ligger sunket c. 1 Kml. V. for Øen *Béniguet*. En Mast er over Vandet. 48° 20' N. Br. 4° 54' V. Lgd.

Labrador. St. Lawrence Bugt. Paa *Whale Island*, Indløbet til *Bonne Espérance Harbor*, er opført en hvid, trekantet Baake med Ballon.

Paa *L'lat Island*, ud for *Great Meccatina Island*, er opført en hvid, trekantet Baake med Trekant med Spidsen nedad.

Paa *Outer Islet*, Indløbet til *Coacoacho Bay*, er opført en hvid, trekantet Baake med Diamant.

Canada. Gulf of St Lawrence. Paa *St. Paul Island* slukkes det SV-lige Fyr, naar Skibsfaten er sluttet. Det NØ-lige Fyr brænder, saalænge der er Fart til *Newfoundland*.

Nova Scotia. Cape Breton Island. Little Bras d'Or Lake. Gillis Point. En sort Spirtønde er i 2½ Fv. Vand udlagt ved Grunden ud for *Gillis Point*, Indløbet til *Boulaceet Harbor*, 46° 1' 36" N. Br. 60° 46' 12" V. Lgd. 1 Kbl. NØ. for *Gillis Point* er der kun 1½ Fv. Vand.

Fundy Bugt. Port Maitland eller Green Cove. Fyret paa den V.-lige Bølgebryder ved *Port Maitland* er nu rødt, fast. Flammens Højde: 25 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Det vises fra et hvidt, firkantet Taarn. 43° 59' 5" N. Br. 66° 9' 30" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nausett Harbor SØ. Et Vrag ligger sunket ud for *Cape Cod*, 1½ Kml. N. 69° Ø. fra *Orleans* Redning-Station. En Mast var 6 Fod over Vandet.

Nantucket Sound. Succunnesset Shoal. Fyrskibet „*Succunnesset Shoal*“ Nr. 6 er igen udlagt 2⅓ Kml. SØ. for *Succunnesset Point*, midt i Løbet mellem *Succunnesset Shoal* og *Eldridge Shoal*, og Reservetyrskib Nr. 9 inddraget.

Boston. Broad Sound. Et Vrag ligger sunket i 15 Fv. Vand i *Broad Sound*. Det er afmærket med en vandret stribet Spidstønde, der ligger fra *Long Island Head* Fyr i N. 42° Ø. og fra *Egg Rock* Fyr i S. 31° Ø.

Boston Harbor. Den gravede Rende, der fører til Dokkerne ved *South Boston*, er ved Indløbet afmærket med en rød Spirtønde, Nr. 2, paa NV.-Siden og med en sort Spirtønde Nr. 1 paa SØ.-Siden.

Rhode Island. Block Island Sound. Point Judith SV. Vraget af Skonnerten „*E. M. Laughlin*“ SV. for *Point Judith* er uskadeliggjort. Lystønden ved Vraget er inddragen.

Connecticut. Milford Harbor. En sort og hvid lodret stribet Spirtønde, uden Nummer, er i 13 Fod Vand udlagt ud for *Wepowage River*, fra V.-Enden af Ø.-Bølgebryderen i S. og fra Skorstenen paa *Welch Point* i N. 89° V.

Et rødt, fast Fyr er tændt paa V.-Enden af Bølgebryderen ved Ø.-Siden af Indløbet til *Wepowage River*. Flammens Højde: 24 Fod. 41° 12' 36" N. Br. 73° 2' 56" V. Lgd.

Virginia. Chesapeake Bay. Smith Point. Den 15de Januar 1898 indsættes i Fyret 2½ Kml. S. 82° Ø. fra *Smith Point* en rød Sektor, der lyser fra S. 4° V. gennem V. til N. 31° V., over Grundene ud for *Smith Point*.

Samtidig forandres Taagesignalet. Paa en Klokke slaas med Maskinkraft hver 20 Sekunder afvekslende To-Slag og Et-Slag.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Livorno. Den røde Tønde ved det N.-lige Indløb til *Livorno* Forhavn er igen inddragen.

Østerrig-Ungarn. Rovigno. Asino. Paa V.-Kanten af Grunden *Asino*, ½ Kbl. V. for Klippen *Asino*, er i 6 Fod Vand opført en Baake med to hvide Skiver paa Toppen. Den er 18 Fod høj over Vandet. Man skal gaa godt S. om Baaken. 45° 3' 42" N. Br. 13° 37' 20" Ø. Lgd.

Cherso. San Martino. Det hvide, faste Fyr paa Yderenden af *San Martino* nye Mole lyser fra S. 45° Ø. gennem S. til S. 14° V. Flammens Højde: 17 Fod. Synsvidden: 5 Kml. 16 Fod høj Fyrpæl. 44° 49' 5" N. Br. 14° 21' 13" Ø. Lgd.

Pago. Paa *Cossion* Havnemole, 175 Alen ØNØ. for dens Yderende, er tændt et rødt og hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 16 Fod. Synsvidden: 4 Kml. 14 Fod høj Fyrpæl. 44° 23' 53" N. Br. 15° 4' 40" Ø. Lgd.

Grækenland. Zante. Kap Skinari. Den 13de Januar 1898 tændes paa Kap *Skinari*, *Zante* N.-Pynt, et hvidt Blinkfyrt, der lyser fra S. 63° V. gennem V., N. og Ø. til S. 47° Ø. Flammens Højde: 212 Fod. Synsvidden: 20 Kml. Linseapparat af 3die Orden. Rundt, c. 40 Fod højt Fyrtaarn ved Fyrpasserboligen. 37° 56' 3" N. Br. 20° 42' 18" Ø. Lgd.

Milos. Acradies Øer. Den 13de Januar 1898 tændes paa NV.-Pynten af den V.-ligste af Øerne *Acradies*, ved Indløbet til *Milos* Havn, et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 246 Fod. Lysevnen: 16 Kml. Linseapparat af 4de Orden. Firkantet, c. 30 Fod højt Fyrtaarn ved Fyrpasserboligen. 36° 46' 41" N. Br. 24° 23' 50" Ø. Lgd.

Tyrkiet. Saloniki Bugt. Cassandra og Panomi. Den 7de Januar 1898 ere Fyrene *Cassandra* og *Panomi* igen tændte.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Galveston. Second Turn. Den 4de Januar 1898 forandres Lystønden paa Ø.-Enden af *Pelican Spit*, *Second Turn*, til at vise hvidt Lys med Formærkelser, Lys 5 S., Mørke 5 S. Iøvrigt er Tønden uforandret.

Texas. Brazos River. Et hvidt, fast Fyr er tændt ved Inderenden af *Brazos River* SV.-Dæmning, 1, Kml. S. 42½° Ø. fra *Brazos River* Fyr; paa den Plads, hvor Dokselkabet viste et Fyr. Flammens Højde: 35 Fod. Fyret lyser over 180°. Holdt overet med *Brazos River* Fyr leder det fra Søen til Indløbet mellem Dæmningerne. Det vises fra en hvid Bygning, opført paa Pæle i 8 Fod Vand.

Taagesignal gives med Klokke, hvorpaa der med Maskinkraft slaas hver 20 Sekunder.

Beliggenhed: 28° 55' 55" N. Br. 95° 17' 40" V. Lgd.

Nicaragua. Greytown. Der findes intet Fyr ved Indløbet til *Greytown* Havn.

Generalforsamling.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe afholder sin aarlige Generalforsamling Mandag den 31. Januar Kl. 10 Formiddag i Industripalæets Lokale i Odense. **Bestyrelsen.**

Skibsfører

Post søges mod Indskydelse af en mindre Kapital. Billet med Oplysninger mrkt. „100“ modtager Bladets Kontor.

Nienstædt & Co.

(Kunstindustri-Museum):

Lager af amerik., engelske, franske og tyske Værktøjmaskiner. Værktøj, File, engl., svensk og tysk Staal. File ophugges.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.....	107 ³ / ₄	108	107 ³ / ₄	108
Danmark.....	92 ¹ / ₂		92 ¹ / ₂	92 ³ / ₄
Norden.....			117 ¹ / ₂	118
Kjøbenhavn.....			97 ¹ / ₄	97 ³ / ₄
Carl.....			60 ¹ / ₂	60 ³ / ₄
Dannebrog.....			107 ¹ / ₂	108
Skjold.....			75	76 ¹ / ₄
Helsingørs Dampsk.....			49 ¹ / ₂	50
Østersøen.....	75		75	76
Nordsean.....	84		83 ¹ / ₂	84
Torm.....			—	—
Foren. Bugser-Selsk.....			—	—
Dansk-russisk Dampsk.....			90	105
Dampskibs Obligationer.				
4 ⁰ / ₁₀ foren. Dampsk.....			102 ¹ / ₂	104
5 ⁰ / ₁₀ — —			100 ¹ / ₂	103
5 ⁰ / ₁₀ Thingvalla 1880.....			—	—
5 ⁰ / ₁₀ — 1894.....			—	—
5 ⁰ / ₁₀ Norden.....			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3 ⁰ / ₁₀ Stats.....			—	—
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ uopsig. Stats.....			100 ³ / ₄	101 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Husejer Kreditk.....			95	96
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Kbhvns Kreditf.....			94 ¹ / ₄	94 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Østift. Kreditf. 6 Ser.....			96 ³ / ₄	97
4 ⁰ / ₁₀ — — 6 —			97 ³ / ₄	98
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Landkreditk. 3 —			95 ³ / ₄	96 ¹ / ₄
Aktier.				
Nationalbank.....			152	152 ¹ / ₄
Privatbank.....	127 ³ / ₄		127 ¹ / ₂	128
Landmandsbank.....			130	131
Handelsbank.....			129 ¹ / ₂	129 ³ / ₄
Burm. & Wain.....			86 ³ / ₄	87 ¹ / ₄
Helsingørs Jærnsk.....			—	—
Sukkerfabr.....			95 ¹ / ₂	96
Bryggeri Aktier.....			111 ¹ / ₂	112

Vekselkurser.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	89.05	88.90
London.....	18.16	18.13
Paris.....	72.10	—
Amsterdam.....	150.65	—

Notering paa Berlins Børs d. 25. Januar 1898.

Russiske Noter.....	216.70
4 ⁰ / ₁₀ Russiske Consols.....	103.30
4 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ — Boden Kredit.....	105.90
5 ⁰ / ₁₀ Mexikanske.....	98.60
6 ⁰ / ₁₀ Rumænske Stats.....	101.20
4 ⁰ / ₁₀ — — 1890.....	93.60

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

Foren. Dampskibs. 14,000, „Danmark“ 34,000, „Carl“ 16,000, „Skjold“ 8,000, „København“ 2,000, „Dannebrog“ 4,000, „Norden“ 2,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden.

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 Maskinfabrikker.

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.
forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)
og Frihavnen, Ø.

Jærnskibs- og Maskinreparationer
udføres solidt, hurtigt og billigt.

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“.

Barkskeppet „Stavanger“

bygdt af furu i Sileå 1890 och mätande 885 reg. tons, är til salu för billigt pris om snar uppgörelse kan ske genom

Tycho Roberg,
Göteborg.

Einhorn-Apotheket

Hamburg (St. Pauli.)
Langereihe 83.

Dansk Betjening.
Lægehjælp (ogsaa Specialister) anvises.

OST · OST

3 ST. KIRKESTRÆDE 3
VICTOR PETERSEN
(LUDV. AAGAARDS EFTF.)

Café van Zandt,

St. Annæ Plads 6,
Hjørnet af Strandstræde,
Kjøbenhavn,

anbefaler sin Restaurant français med alle Aarets Specialiteter.

H. J. Pedersen.

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

TH. SIMONSEN,
NYHAVN 57.

SØLVMEDAILLE I MALMØ
OG STOCKHOLM.
FOR LANTERNER.

S. Lerche,

50 — Nørrebrogade — 50
Værksted
for gode, solide og billige
Modeller.

Dr. med. Goldschmidt,

Klinik for
Kud- og Kønssygdomme.
Hovedvagtsgade 8, 1. Sal.
Kl. 12—1 og 7—8.

J. A. Thiesson,
Smør-, Æg- & Osteforretning.
Leverandør i Skibsproviant.

Oprettet 1814.
Raadhussstræde Nr. 2 B,
Kælderen
(ikke Hjørnekælderen),
Kjøbenhavn K.

Nordisk Skibssalgs-Bureau
ved Claus Christensen,
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

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.

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: Rigestelefon:
Willschon. Nr. 3876.
GENERALAGENT for
„POMERANIA“,
See- und Fluss-Versicherungs
Gesellschaft i Siettin.

Bjerre & Rømer,
Skibsmæglere.
Agenter for
Kullens Enskilda Assurans-
Förening.



F. ZUSCHLAG. Aquavit, Kjøbenhavn N.

Hovedforhandler PETER BUCH, Vinhandel, Helmerhus 13.

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.

Th. Klokke & Co.,
Nyhavn 4.

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 Tøllges Boghandel.

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i
Amagers største og Danmarks billigste
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.
Telefon Nr. 6. **G. W. Møller, Grønnegade, Dragør.** Telefon Nr. 6.
Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.
Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Cypress og Greenheart.

Disse fortrinlige Træsorter anbefales Havneautoriteter til Forsøg.
Bedste Vidnesbyrd foreligge.

Lager hos
EMIL HAMMELEY, St. Kongensgade 61. Telefon 3338.

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,
modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde.
Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.
Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

**DANCHELLS
FABRIKER.
LINOLEUM:
VOXDUG.**



Anker-Mærke

Eneudsalg i Danmark for
**DELMEHORSTER
LINOLEUMFABRIK.**

Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:
Pilestræde 13 Matthæusg. 5.
Telefon 545. Telefon 2630.
Kjøbenhavn.

J.S.V. WEILBACH
& Vimpler. Börsq. 52. K

N. CHR. RØNNES

SKIBSSNEDKERI.
TELEFONNUMMER C 1786.
ST. ANNÆGADE 3.
KJØBENHAVN C.

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.

**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.

Dampskibe

af forskellige Slags sælges ved
A. O. Andersen, Göteborg.
Postadresse:
Norra Hamngatan 10.
Telegramadresse: Andersen

„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.

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 %

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. 5.

Kjøbenhavn, Torsdag den 3. Februar 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Strandvagten paa Jyllands Vestkyst og Redningsvæsenet. — Dansk Sejlskibsrederi-Forening for mindre Skibe. — Skibsdagbogens Autorisation. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

SKIBSDAGBØGER

$\frac{1}{2}$ 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.

Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper, Transportpramme med eller uden Motorer, Losse- og Ladeapparater, Bugserdampere, Trawl- og Hav-Fiskerfartøjer, Fiskekøretøjer etc. udføres fordelagtigt ved

Ingeniør **ANDR. VANG,** Hellerup.
Strandvej 36. Telefon 69.

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 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 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.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.

Herreekviperingsforretning

St. Annaplads 14.

Uniformer og civile Klædninger.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson.

Telefon 120.

Nyhavn 53, Københav.

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.

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.

Overretssagfører **J. WESTENGAARD,**

Vestervoldgade 2, Københav N. Telefon 3424.

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^d.

eneste Fabrikanten af
Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:

Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.

Conferencetid 12—1½. Admiralitâtstr. 39, 1. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Kjøbenhavn. Nørrebrogade 18 A, 2. N.

EMIL G. v. HØVELING. HAMBURG.

(TELEGR.-ADR.: COMPOSI.)

PATENTFARVE

for Skibsbunde og Jærkonstruktioner 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, 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 Lagere i: Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull,
Southampton, New York, Rio, Buenos Aires, Valparaiso, Vancouver, Yokohama,
Hioigo, 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. Telefon 297.

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

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.

Cypress og Greenheart.

Disse fortrinlige Træsorter anbefales Havneautoriteter til Forsøg.

Bedste Vidnesbyrd foreligge.

Lager hos

EMIL HAMMELEV, St. Kongensgade 61. Telefon 3338.

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.

Fanø praktiske Sømændsskole.

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

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

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

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 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).

Strandvagten paa Jyllands Vestkyst og Redningsvæsenet.

Det Spørgsmaal: „Er Strandvagten paa den jyske Vestkyst forsvarlig ordnet“, som af Hr. Kapt. Schmidt i en Artikel i „Dansk Søfartstidende“ Nr. 2 bringes frem for Offentligheden, har i lang Tid været drøftet i Søfartskredse, og det glæder mig at se, at Kapt. S. tager til Orde for at faa opklaret, hvorledes denne Sag forholder sig. Der er jo nu for kort Tid siden igen strandet et svensk Skib (Trust) paa Vestkysten, hvorved hele Besætningen forulykkede, uden at nogen i Land anede det, og jeg kunde føje endnu flere Eksempler paa Strandinger til de af Kapt. S. nævnte, som, efter Bladenes Beretninger at dømme, lade formode, at Kystbevogtningen paa Vestkysten ikke er ordnet saa godt som den kunde og burde være. Man behøver jo ikke at være meget inde i de Sager for at kunne indse, at det i de fleste Strandingstilfælde netop er Hovedsagen, at Redningsvæsenet kommer i Gang hurtigst mulig. Paa nogle Timer kan Søen jo rejse, saa at Redningsarbejdet derved vanskeligergøres eller Skibet sønderlaas. Redningsvæsenet — saa godt det maaske ellers i alle Henseender er ordnet, forsynet med dygtigt og indøvet Mandskab og udmærket Materiel — forekommer mig dog kun at være noget halvt og ufuldstændigt, hvis der ikke stadig holdes Vagt ved Kysten.

Det er af „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“ bleven foreslaaet at afskaffe Krydstoldvæsenet og i Stedet for stationere Opsyn i Land, samt paavist, at der paa den Maade kan ansættes et ligesaa betryggende Toldopsyn som det nuværende, og endda spares Penge derved. Selvfølgelig er der herved kun tænkt paa de Steder, hvor der nu er stationeret Krydsfartøjer, altsaa Farvandene Øst for Skagen og muligvis ved Graadyb. Nu er i Danmark ganske vist Toldvæsen ét og Redningsvæsen et andet; men hvad skulde der være til Hinder for, at Opsynet for de to Væsners Vedkommende blev slaaget sammen til en Institution i Lighed med den engelske „coast guard“, som Kapt. S. foreslaar. Gaar man ud fra, at Bevogtning af Kysterne Øst for Skagen — hvor der jo ogsaa findes en Mængde Redningsstationer — kan holdes for de Penge, det nuværende Krydstoldopsyn koster, saa vil det alligevel koste meget betydeligt at oprette en Kystvagtinstitution med tilstrækkeligt Mandskab til ogsaa at holde stadig Vagt paa hele Jyllands Vestkyst. Men have vi ikke Raad til det? Jeg mener, at vi have endnu mindre Raad til at holde Redningsvæsenet, som jo ogsaa maa være en kostbar Institution, og alligevel lade den ene Stranding efter den anden indtræffe, uden at nogen bliver opmærksom derpaa, før Vraggods og Lig findes paa Stranden, hvilket jo faktisk sker i Følge Bladenes Meddelelser. Jeg spørger: Kunne vi være dette bekendt overfor Udlandet?

Jeg er ligeledes fuldt ud enig med Kapt. S., naar han fremhæver, hvor ønskeligt det vilde være, om der var vedtaget Signaler, hvorved der kunde tilkendegives for strandede Skibe, at de vare observerede fra Land eller hvad andet der kunde være at meddele. I „Dansk Lods“, Pag. 33, læses følgende: „Er man om Bord ikke aldeles sikker paa at være set fra Land, bør man snarest mulig gøre Nødsignal og vedblive dermed, indtil man er bleven bemærket i Land“; men jeg savner dér Oplysning om, hvorledes man om Natten om Bord i et strandet Skib kan være aldeles sikker paa, at Strandingen er bemærket fra Land. At paaminde de Skibbrudne om at gøre Nødsignal er næppe saa nødvendigt.

For at fuldstændiggøre vort Redningsvæsen burde der stationeres Redningsskibe udfor nogle af de farligste Steder paa Vestkysten, hvor de efter min Mening vilde

være til uberegnelig Nytte. Som bekendt holder Rusland Redningsfartøjer krydsende i Nærheden af de farlige Grunde ved Dagerort og Filsand. Disse Fartøjer, der ere malede og taklede paa en iøjnefaldende Maade samt vise kendelige Lanterner om Natten, skulle dels advare Skibe, der komme i Nærheden af Grundene, dels yde Hjælp i paakommende Strandingstilfælde. Norge har jo ogsaa anskaffet en Redningsdamper til at hjælpe Skibe, der ere i Havsnød, samt flere Sejlredningsskøjter, hvilke vel nærmest ere beregnede paa at komme Fiskerne til Hjælp paa de Steder, hvor de ere stationerede. Hvorvidt man i Norge er tilfreds med de Resultater, der ere opnaaede med disse Skibe, er mig ubekendt; men det forekommer mig, at det, som Dampskibet „Vestkysten“ har udrettet i det Par Aar, det har været i Virksomhed, netop ofgiver Bevis for, hvor hensigtsmæssige saadanne Skibe vilde være paa Jyllands Vestkyst. Foruden at hjælpe Fiskerne, naar de, hvad jo meget ofte hænder, komme i den Situation, at der er Fare ved at lande, samt at bjærge Mandskab fra Skibe i Havsnød, saa vilde saadanne Redningsskibe kunne gøre stor Nytte ved, ligesom de russiske, at advare Skibe, der med usigtbart Vejr komme nær Kysten, og mange Strandinger vilde uden Tvivl undgaas.

En og anden vil maaske hertil ryste paa Hovedet og sige som saa: Ja, det er meget godt, men den stadige Kystvagt og Redningsskibe vil koste en Masse Penge, og hvor skulle disse komme fra. For Pengenes Skyld anser jeg ingen af Delene for at være uoverkommelige. Det, der gaar tabt paa Vestkysten — Liv, Skibe og Gods — kan vanskelig købes for dyrt. De Krav, der rejses fra Skibsfartens Side, om at træffe Foranstaltninger til Gavn for Skibsfarten, kunne ikke med Rette afvises under Paaskud af, at der mangler Penge dertil. Thi danske Skibsredere have aldrig haft noget imod at betale Afgifter, der anvendes i Skibsfartens Interesse. Kun fordrer vi, at de samme Afgifter afkræves vore Konkurrenter — Udlandets Skibe — naar disse klarere i Danmark, og at vi i det hele taget blive lige stillede med disse, og lettede for saadanne Byrder, som disse ere fritagne for, samt at Skibsfarten ikke bebyrdes med at underholde Institutioner, som ere til Gavn for de andre Næringsveje, men til liden eller ingen Nytte for Skibsfarten. Vi havde ti Gange hellere set, at Skibsafgiften ikke var bleven ophævet, især hvis denne Afgift maatte være bleven anvendt til saadanne Foranstaltninger, som Skibsfarten krævede, i Stedet for at vi forrige Aar bleve priste lykkelige i Rigsdagen, fordi der nu kun paahviler Skibsfarten saa ringe Afgifter, og Gang efter Gang maa høre, at Ministeriet ikke kan faa bevilliget Midler paa Finansloven til at imødekomme Skibsfartens Krav.

Til Slutning vil jeg blot, i Anledning af mine foranstaaende Udtalelser tilføje, at det ingenlunde er min Hensigt at beskyldte nogen for Pligtforsømmelse, jeg tror meget vel, at baade Strandvagt og Redningsvæsen gøre deres Pligt fuldt ud. Jeg kender ikke til, hvorledes den hele Kystvagtinstitution er ordnet, men dette vil formodentlig komme frem som Svar paa Kapt. S. Spørgsmaal. Efter Avisberetningerne at dømme, trænger den hele Institution til en grundig Omkalfatring. Maatte dette bidrage til at klargøre for de højtærede Bevillingsmyndigheder, hvor meget der staar paa Spil, som er afhængigt af vort Redningsvæsen, saa at de ikke nægte de fornødne Midler til Gennemførelse af en bedre Ordning af de forannævnte Forhold, er min Hensigt hermed opnaet.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening for mindre Skibe

afholdt i Mandags aarlig Generalforsamling i Odense. Der var mødt godt 30 Delegerede.

Da Formanden ikke var til Stede fra Begyndelsen, aabnedes Mødet af Sekretæren, Skibsmægler A. E. Boye, Marstal. Han udtalte bl. a.: Da vi i Fjor stiftede Foreningen, var det skjult for os, hvad Tilslutning den vilde faa. Tilslutningen har været tilfredsstillende flere Steder, men andre Steder kunde vi nok ønske flere Medlemmer. Nu vel, alt kan jo ikke komme paa en Gang; der bliver nok større Tilslutning i dette Aar.

Vort Erhverv har arbejdet under trykkende Kaar i de senere Aar, og mange ømmer sig maaske ved at udrede de Kroner, som Aarsbidraget andrager, men det vil formentlig gaa op for dem, at Foreningen arbejder med vore fremtidige Kaar for Øje, og det vil være af Betydning, at vi staa sammensluttede i en Forening.

Hr. Boye oplæste derefter det reviderede Regnskab. Vi meddeler følgende Uddrag, som viser Foreningens Tilslutning i de forskellige Byer: Fra Marstal Kreds er indgaaet Kontingent af 93 Skibe. Aarhus 28 Skibe, Svendborg 26, Fakse 30, Kolding 37, Odense 29, Kjøbenhavn 13, Bandholm 5, Bornholm 21, Aalborg 38; ialt 320 Skibe med 8,841 Register Tons. Kontingentet udgør 1,490 Kr. 1 Øre.

Udgiften til „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“ har været ialt 821 Kr. 8 Øre. Administrationsudgifterne har udgjort 180 Kr. 6 Øre. Aarsregnskabet udviser en Kassebeholdning af 488 Kr. 87 Øre; dog er heri medregnet det Honorar, Kassereren skal have.

Om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar hedder det, at den væsentlig har bestaaet i at organisere Foreningen i de forskellige Kredsafdelinger. Af Sager, der har været behandlede, nævnes bl. a. et Andragende til Regering og Rigsdag fra Frederikshavns Handelsforening om Oprettelsen af en Telefonforbindelse mellem Hirtsholmene og Frederikshavn. Den vil kunne blive af stor Betydning for at faa tilkaldt Assistance for Skibe, som er i Havsnød, og som vel kan observeres fra Hirtsholmene, men ikke fra Frederikshavn. Foreningens Bestyrelse har anbefalet Andragendet, som man haaber vil blive fremmet i Rigsdagen.

Der meddeles, at en Kontingentforhøjelse er nødvendig, fordi Hovedforeningen med det nuværende Kontingent har haft Tab ved Afdelingen. Hovedforeningen forlanger 50 Øre mere pr. Medlem og faar dog kun ringe Fortjeneste; det kan ikke være mindre for Varetagelsen af den mindre Forenings Interesser.

Nogle Skippere har klaget over den Behandling, Smaaskibene faar ved Lastning af Cement i Mariager og Aalborg. Fabrikkerne forelægger Certepartier af en saadan Natur, at ingen Skipper burde underskrive dem. De skal derefter laste i „regulær Sejlskibstørn“, Dampene gaar forud, medens Sejlskibene maa vente i det uendelige, og man lider langt mere ved Tab af Tid end ved de usselt lave Fragttakster. Man har ment, at Foreningen kunde gøre noget til at afhjælpe Manglerne. Taleren mente, at virkelig Hjælp næppe naas uden ad Lovgivningens Vej; men saa maatte der foreskrives Regler for al Befragtning. Staten skulde fastsætte Formen for Certepartierne; da vilde ingen Befragter antage et Skib, før han havde Brug for det.

I Fjor var der fremsat Ønske om at faa fastsat Minimumsfragttakster for Smaaskibenes Sommersejlsads, og til saadanne Takstfastsættelser skulde der indsendes Forslag fra de forskellige Kredse. De indkomne Forslag var saa forskellige, at Taleren ikke havde sammenarbejdet dem; han henstillede Afgørelsen til Generalforsamlingen. Forslagene fra Marstal og Bornholm maatte anses for vel egnede til at danne Grundlaget

M. Nielsen, Aarhus, hævder, at man er nødt til at tage Hensyn til, hvordan Jærnbaneefragten er til de respektive Pladser. Kan man ikke gaa under Jærnbanetaksterne, faar man intet at sejle med.

Boye: Sidste Foraar var Fragttaksterne ret gode. Mange har fundet, det var en Virkning af Foreningens Tilværelse, og det er vist rigtigt. De store fremmede Lægteres Konkurrence havde en Del næret Ængstelse for, men Taleren mente ikke, der var Grund dertil.

Fra Egersund forelaa der Andragende om at komme ind i den danske Forening.

Boye udtalte, at man jo godt kunde arbejde sammen med dem paa den anden Side Grænsen, ogsaa med Svenskerne, hvad der angaar Fragttakster, Forbedring af Farvandene, Sømærker o. s. v. Men findes der nogen tysk Sejlskibsforening?

Warming, Egersund: Ja, allerede paa 3die Aar.

Boye finder det glædeligt, at Skippere fra Havnestæder i det tyske Rige vil arbejde sammen med os, for det viser, at man ikke vil gaa os i Vejen med Hensyn til Fragter; det har ellers været en almindelig Talemaade, at Tyskerne sejlede for mindre end vi. Kan vi komme til at virke sammen, vil det blive til Fordel for begge Parter.

Hansen, Aalborg: Jo hurtigere, vi kunne faa Samarbejdet i Gang, des bedre. Samarbejde med Svenskerne er i denne Sammenhæng af mindre Betydning for os, for der er vor Kystfart for ringe. Det var heldigt, om vi sendte en Repræsentant til den tyske Forenings Generalforsamling i Hamburg.

Boye: Hvis Tyskerne finder, det ligger i deres Interesse at faa lukket for Udlandet, nytter det os ikke, om vi saa sender 10 Repræsentanter til Mødet i Hamburg. Det er ikke i den tyske Handelsstands Interesse at faa lukket for Udlandets Skibe, og Handelsstanden er omtrent eneraadende med Hensyn til den tyske Kystfart. Skal vi sende Repræsentanter, skal det kun være for at opnaa Overenskomst om Fragttaksterne.

Warming, Egersund: Kystfarten har for et Par Aar siden været forbudt i Tyskland for Hollænderne, men saa fremkom der noget om Fiskeriforholdene, som gjorde, at Forbudet ophævedes igen.

Koefod, Bornholm, var glad ved Tilbudet fra Egersund, og der bør indledes mere indgaaende Forhandlinger senere.

M. Nielsen, Aarhus, meddelte, at man i Aarhus mente, at man ikke kunde foretage noget med Hensyn til Fragttaksterne efter det Grundlag, man havde stiftet Foreningen paa. Man er nødt til at lempe sig igennem. Vi bør rette Opmærksomheden paa, at Smaadampere der ofte kun virke som Slæbedampere, ikke skal være begunstigede paa Sejlskibenes Bekostning. Vi kan godt besørge Transporten noget nær ligesaa hurtigt som disse Dampere, naar vi blot kan blive ekspederede. Paa det Grundlag, vor Forening er stiftet, maa vi se at komme i et saadant Forhold til Købmændene, at de først og fremmest fragter Skibe, som hører til vor Forening.

Boye: Hvis vi støder Købmændene ved at fastsætte Fragttakster, vil vi støde dem meget stærkere ved at kræve, at Dampene skal gaa i Tørn med. Handelsstanden vil vist blive særlig glad ved, om der kan blive sat saadanne Takster, at alle véd, hvad de har at rette sig efter, saa en Købmand véd, at en anden ikke faar det billigere end han.

Vi vil ikke paabyde Tvang med Hensyn til de Takster, vi ønsker at indarbejde, for det er meningsløst, da Foreningen kun tæller 300 Medlemmer, men vi bør paa en human Maade søge at faa Mæglerne rundt om i Landet til vore Venner, saa de saa vidt muligt retter sig efter de Takster, vi søge at opnaa. Blot vi kunde opnaa at faa den overvejende Del af Mæglerne paa Skippernes Parti, saa er der meget vundet.

Petersen, Kolding, kunde slutte sig hertil. Lad os faa Takster udarbejdede, sendt rundt til Skippere og Mæglerne og bede dem om saa vidt muligt at rette sig efter dem. (Forhandlingerne herom udsattes.)

Tofte, Marstal: Det gælder om at faa Udtrykket „Sejlskibstur“ bort af Certepartierne, for det er der egentlig intet, der hedder. Vi skal slutte efter „Tur“.

Hansen, Aalborg, tror, man er bedst tjent med at komme ind paa slet ikke at slutte i Tørn, men slutte paa faste Liggedage.

Illemann, Fakse: Hos os er Tørn saa gammel og indgroet, at det vist er umuligt at komme ind paa faste Dage. Aktieselskaberne kan vist slet ikke gaa ind paa at laste paa faste Dage.

Kofoed, Bornholm, ønskede Oplysning om, hvordan man stillede sig med Tørn i Frihavnen ved Kjøbenhavn. Der blev vist for nogen Tid siden forbigaaet en Del Sejlskibe i Kjøbenhavn, men saa vidt Taleren ved, fik de ved Sejlskibsrederi-Foreningens Hjælp Skaden godtgjort i det Omfang, de var berettigede til.

Sekretær Drechsel, der var mødt for Hovedbestyrelsen: Der har for længere Tid siden været nogle Sejlskibe i Frihavnen, som Grossererne ikke vilde betale de Liggedagspenge, som tilkom dem, men de fik dem ved Mellemkomst af vor Forenings Sagfører; Spørgsmaalet om Sejlskibstørn forelaa imidlertid ikke i disse Tilfælde. Forholdene ved Mariager og Aalborg Cementfabriker bunder i en Praksis, der har vundet Hævd. Det vil vist være klogere at lade Hovedforeningen forsøge en Henvendelse til Fabrikerne.

Formanden, Skibsfører Christensen, Svendborg: Naar man bare sørger for, at der i Certepartiet kommer til at staa, at vi skal ekspederes efter Tur, vil vi til enhver Tid kunne faa vor Ret, det har Taleren selv Erfaring for. Vi maa ikke nøjes med en Ladeseddel, men altid sørge for at have rent Certeparti. Vi skal ikke træde bresigt op, men fast og bestemt. Mange Skibsførere ere alt for ligegyldige med Hensyn til at undersøge Konossementets Indhold. Det vilde gavne meget Aaret rundt i den mindre Fart, om Indholdet af Certepartier og Konossementer af og til bleve aftrykte i Søfartstidende.

Hansen, Aalborg, mener, at man godt kan holde paa „ingen Tørn“, for naar en Købmand har Brug for et Skib slutter han, og naar han ikke har Brug for noget, slutter han ikke.

Kofoed, Bornholm, fremhævede et bestemt Eksempel paa, at en Skipper, der lossede i Frihavnen, ikke kunde faa sine Liggedagspenge, men Hovedforeningen skaffede ham dem.

Boye: Hovedspørgsmaalet er „Sejlskibstørn.“ Skipperne bør lade være at slutte Certeparti paa „Sejlskibstørn“. Vi kan næppe godt andet her end vedtage en Resolution, hvori man opfordrer Hovedforeningen til at virke for, at vi faar denne Klausul ud af Certepartierne. Følgende Resolution vedtoges enstemmigt: „Da Generalforsamlingen finder det højst skadeligt for Sejlskibsfarten, at Klausulen „regulær Sejlskibstørn“ findes i Certepartiet, henstilles det til Dansk Sejlskibsrederi-Forening at søge denne Klausul udslettet af Certepartiet.“

Kofoed: Det er nødvendigt at faa nogle Fragttakster, trykte, som vi kan sende til Mæglere og Redere. Han vidste fra Stenbrudene paa Bornholm, at man f. Eks. der var beredt paa i Fjor at tage Hensyn til os og give noget højere Takster, men da man ikke havde Taksterne i Orden, hjalp det os intet.

Formanden: Der kan være mange Steder, hvor det vil være til Skade for os at faa moderate, faste Takster. Naar vi ikke har dem, vil man jævnlige kunne faa indtil en Tredjedel mere. Størst Nytte vil de være til paa Pladser som Aalborg, hvor Taksterne er omtrent ens hele Aaret rundt. Skal vi have trykte Takster udsendte, maa de ikke være for smaa.

Boye: Det er nærmest Sommertaksterne, der er Tale om. Den Skipper, der vil forcere Sejladsen i Vintertiden, vil vide at forlange for sit Arbejde en saadan Betaling, som han kan være tjent med. Taksterne gælder altsaa nærmest Foraaret og Sommeren, da alle Skibene konkurrerer.

Nielsen, Aarhus, mener, at man bør forpligte sig til

ikke at slutte paa de hidtil brugte utilfredsstillende Certepartier, for ellers bliver det uden Betydning.

Boye og flere advarer imod at vedtage noget, som skal være absolut bindende for Medlemmerne. Selv uden det vil en Resolution nok faa nogen Betydning.

Jensen, Kjøbenhavn: Det gælder om, at Mægleren optræder upartisk og varetager Skipperens Interesser saa vel som Købmandens. Har vi ikke Mæglerne med os, opnaar vi ikke meget. Det er kun faa Mæglere, der svarer til deres Betegnelse. Jeg har i al den Tid, jeg har sejlet, kun truffet én.

Kofoed ansaa det for bedre at undlade at omsende Taksterne til Købmænd og Mæglere, men man burde have dem til Efterretning for Skipperne selv.

Efter en lang Diskussion vedtoges det med 11 St. mod 4 at fastslaa Taksterne nu og omsende dem til Foreningens Medlemmer.

Som Grundlag for Fragttarifen vedtoges det at benytte det fra Marstal fremkomne Forslag, der blev oplæst, men som vi mene først at burde referere, naar det foreligger endeligt udarbejdet. Taksterne skulle betragtes som Minimaltakster, men de lægge ingen absolut Tvang paa Medlemmerne. Tarifen sendes ogsaa til alle Mæglere i Danmark, Slesvig og Holsten.

Jensen, Kjøbenhavn, forelagde en Skrivelse fra Kjøbenhavns Kredsafdeling, hvori det udtaltes som ønskeligt at faa Sømandsstanden repræsenteret i Rigsdagen i det Omfang, den fortjener. Man ønskede, at Kandidaterne ved Folkevalgskredsvalg skulde spørges om, hvorvidt de paa Rigsdagen vilde „støtte Skibsfartens og Sømandsstandens berettigede Krav.“ — Det udtaltes fremdeles, at Krydstoldfartøjerne gøre mere Skade end Gavn. De Penge, de koste, maa hellere anvendes til et Fond til et Sømandshus, som man har dem i Nabolandene. Ved Udsejling af Fjordene generes Sejlskibene ofte af Toldbetjente, som forlanger, de skal ankre op, selv om det er stille Vejr. En Klage over sligt var vist heldigt.

Hansen, Aalborg, mente nok, man burde arbejde hen til at faa lavet et Sømandshus her i Danmark og om muligt faa en lille Pension til gamle Folk, der ikke kunde sejle mere.

Formanden var mest stemt for at søge Krydstoldvæsenet afskaffet helt.

Sekretær Drechsel: Dansk Sejlskibsrederi-Forening har udarbejdet et detaillert Forslag om Afskaffelse af de fleste Krydstoldskibe og Oprettelse af Kystvagter i Stedet. Dette vilde medføre en aarlig Besparelse for Staten af over 100,000 Kr. Forslaget er indsendt til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, saa der er næppe i Øjeblikket Grund for deene Forening, at tage Affære.

Johannes Madsen, Odense, foreslog følgende Resolution:

„Dansk Sejlskibsrederi-Forening for mindre Skibe henstiller til den høje Regering og Rigsdag, at alle Skibe, som udgaar fra Frihavnen, kan blive forseglede i selve Frihavnen og ikke som nu være tvungne til at standse ved Toldvaghuset, hvilket ofte er forbundet med stor Tidsspilde og en ikke ringe Risiko for Fartøjet.“

Boye mener ikke, man kan forbigaa Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Joh. Madsen havde foreslaet at gaa lige til Rigsdagen, for det er den korteste Vej. Vi kan godt sende Resolutionen til D. S. R. F. og bede den om at paategne den og sende den videre.

Drechsel: At gaa lige til Rigsdagen er vel den korteste Vej, men det er ikke sikkert, det er den bedste. En Henvendelse til Generaltolddirektoratet vil vist være nok til at faa hævet de uheldige Forhold med Hensyn til Forsejlingen i Frihavnen. Hjælper dette ikke, kan man altid gaa til Rigsdagen.

Joh. Madsen har ikke noget imod Drechels Forslag, men hvis Generaldirektoratet ikke tager sig af Sagen, kommer det altsaa ikke frem i Aar i Rigsdagen.

Drechsel hævder, at Spørgsmaalet er for lille og for specielt at gaa til Rigsdagen med. Det er en Administrations-sag.

Man vedtog derefter at henvende sig til Dansk Sejlskibsrederi-Forening med Anmodning om, at den vilde tage sig af Sagen ved Henvendelse til paagældende administrative Myndighed.

Hansen, Aalborg, forelagde en Anke over Vanskelighederne ved Besejlingsforholdene i Limfjorden mellem Aalborg og Nørresundby. Skibsarten generes her meget af den stærke Jærubanetraffic; der er nu 18 ordinære Tog daglig; naar Sæbybanen bliver færdig, vil der rimeligvis komme 6 Tog flere. Man ønsker Broen holdt aaben mellem de forskellige Togtider og mulig anskaffet en Slæbedamper til at slæbe Sejlskibene igennem.

Boye mener nok, der er meget berettiget i Forslagene, men det var heldigere at indgive dem skriftligt til Bestyrelsen, som saa skulde undersøge Sagerne og bringe dem videre til Dansk Sejlskibsrederi-Forening, hvis Bestyrelse nok vilde tage sig af dem.

Man enedes om denne Frøgangsmaade.

Endvidere vedtoges det at søge om at faa den nuværende Klokkeboje ved Indsejlingen til Bøgestrømmen ombyttet med en Lysboje og ligeledes at faa anbragt en Lysboje i det vestlige Indløb ved Omøund.

Kontingentspørgsmaalet sættes under Forhandling.

Boye hævder, at Foreningen ikke vil kunne administreres med det nuværende Kontingent. Repræsentationsudgifterne vil komme til at andrage c. 300 Kr. aarlig. I det forløbne Aar har flere Kredsformænd maattet ofre Penge for Sagen. Man bør ikke have Udgift til, foruden at man gør Arbejdet gratis. Der vil fordres 1 Kr. mere pr. Medlem aarlig; deraf gaar de 50 Øre til D. Sejlskibsrederi-Forening. Lægger man Forhøjelsen paa Tonagen, f. Eks. 4 Øre mere pr. Ton, gaar man vel de større for nær.

Thorvald Nielsen, Svendborg, foreslog at gaa en Mellemvej, lægge de 50 Øre paa pr. Medlem. De andre 50 Øre burde lignedes paa Tonnagen.

Formanden ønskede, at man i Aar skulde nøjes med at gaa de 50 op, som skulde ydes til D. S. R. F.

Tofte, Marstal, holdt paa, at man ikke kunde gøre det ringere end 1 Kr.

Kofoed: Bornholmerne ønsker ogsaa Merudgiften lignet paa Tonnagen. Lad os lægge de 50 Øre paa Medlemmerne og de andre 50 Øre paa Tonnagen.

Dette vedtoges.

Det vedtoges, at Medlemsbidraget skal være indbetalt til Kassereren senest medio Maj.

Da den tidligere Formand, Kapt. Christensen, Svendborg, paa Grund af, at han overgaar til anden Virksomhed, maa udtræde af Foreningen, skulde der vælges en ny Formand. Fra alle Sider foresloges Kapt. C. Jensen af Kjøbenhavn, og denne valgtes enstemmigt til Afdelingens Formand.

Til at repræsentere Foreningen paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling i Aalborg til Sommer valgtes Formanden samt Kofoed, Rønne, og I. A. Hansen, Aalborg; Suppleant blev Mægler Boye, Marstal.

Sluttelig vedtoges, at Foreningens Generalforsamling næste Aar skal afholdes i Kjøbenhavn.

Skibsdagbogens Autorisation.

I Dansk Søfartstidende for 14. Oktbr. f. A. Nr. 41 ser jeg med Glæde, at en Hr. A. har taget Ordet for Afskaffelse eller Moderation af flere af disse forskellige uretfærdige Udgifter, som paahviler Smaaskibene, blandt

andet Forhaling igennem Knippelsbro, Visering og Autorisation af Dagbog, Lodsafgifter m. m. Det er en Selvfølge, at jeg fuldstændig samstemmer med Hr. A. i alle disse Ting, men det er kun med Hensyn til Dagbogen, at jeg vil tillade mig at udbede mig Plads for nogle Linjer.

Jeg kom uformodet i sidste Halvdel af forrige Aar paa en længere Rejse end oprindelig bestemt, og min Dagbog kunde som Følge deraf ikke strække til til hele Rejsen. Jeg købte derfor ved min Afrejse fra London i Slutningen af Juni Maaned en almindelig lille Regnskabsbog paa 9" i □, som den danske Konsul i Archangel autoriserede som Reservedagbog, altsaa efter min Anskuelse kun til at erstatte den i Brug værende Dagbog, efter at den var fuldskreven, og indtil Rejsens Ende eller Skibets Ankomst til Danmark. Jeg ankom til Aalborg kort efter Jul, og da jeg indleverede min Dagbog med tilhørende lille Reservedagbog paa Byfogedkontoret, maatte jeg betale 4 Kr. for Viseringen og 4 Kr. for Omautorisation af bemeldte Reservedagbog. Naar jeg nu skal sejle fra Aalborg, maa jeg give 8 Kr. for en ny af disse Dagbøger, som vi ældre Skippere undertiden kalde vore Bussemænd, fordi de gøre os saa meget Hovedbrud, og Autorisationen af samme er 4 Kr.; det bliver ialt 20 Kr., som jeg med en lille Skonert maa betale i Dagbogspenge alene i én Havn, og det synes jeg dog er en forfærdelig Skat at lægge paa et lille Fartøj. Vil den ærede Redaktion være saa venlig at sige mig Deres Mening, om De tror, at jeg kan bruge Resten af den lille Reservedagbog, da den nu er lovformeligt autoriseret paa et Byfogedkontor, eller om jeg er forpligtet til at tage en ny i Brug med det samme.

J. M.

A.

Den omtalte „Reservedagbog“ kan fremdeles benyttes, saafremt den er indrettet i Overensstemmelse med Indenrigsministeriets Bekendtgørelse af 2. August 1893. Er den ikke det, maa den Autorisation, den har faaet paa Byfogedkontoret, vistnok betragtes som udelukkende gældende den allerede benyttede Del af Bogen og hjemler saaledes ikke dens fortsatte Brug.

Red.

Frugtmarkedet.

Den sidste Uge er gleden nogenlunde ensformigt hen. Frostene udeblev, og vort hjemlige Marked fortsatte sin triste Tilværelse. Kulfragterne dalede yderligere for Danmarks Vedkommende, men alligevel tro vi, at flere Redere have været for nervøse og grebet for ivrigt efter den magre Frugt, som Købmanden tilbød; i et hvert Fald synes enkelte ganske usle Befragtninger at tyde herpaa. Der findes Folk, som nu en Gang ikke kan bekvemme sig til at søge nye Ruter, Folk, hvis eneste Melodi er Østersøen Kontinentet, Østkysten Kjøbenhavn, og selv om der lyder nok saa lokkende Toner fra andre Brancher, alligevel drejes Melodien paa den gamle Lirekasse til Skade for hele Markedet. Hvorfor overbebyrde et i Forvejen udmattet Marked med Tonnage, der hvad Sdygtighed og Størrelse angaar meget godt kunde gaa paa Langfart og i et hvert Fald søge andre Virkefelter. Nu for Tiden ere Kulfragterne til Middelhavet faste, der sluttet 8/6 Tyne Smyrna, 8/6 Konstantinopel, 9/6 Venedig, 9/9 à 9/10¹/₂ Triest, 8/3 à 8/6 Marseille, alle sejlbare Rater, specielt paa de nye Kulcertepartier, der foruden gennemgaaende god Dispatch yder andre Fordele. Nedfragten maa bringe Overskud, Returfragten er beskeden, men her er dog et Marked og Laster at vrage iblandt; hele Rundturen maa give et efter Aarstiden akseptabelt Overskud, hvorfor skal saa dertil passende Tonnage be-

lemre de danske Havne. der kun burde befares af de smaa Baade, som ikke lider den biskayske Bugt eller de lange Ture. Er det Magelighed hos Rederierne, den gamle Slendrian, der fortsættes, eller mangler vi muligvis Evnen til at kunne forstaa de vedkommende Rederes Disponering. Der har i de seneste Aar heldigvis udviklet sig en Trang hos mange af vore Redere til at bryde ud over de indbildte Forhindringer og søge nye Baner; vor Trafik paa Amerika, det Østasiatiske Selskabs Start ere talende Beviser herfor, men alligevel er der mange, som endnu ikke ere blevne — lad os sige — „vakte“; maatte de snart fornemme, at Timen er kommen. Vi maa da med Sorg notere, at der er sluttet Baade fra Firth of Forth Kjøbenhavn 4/1½; dette behøver ikke at gentages, specielt da som omtalt Kulfragterne nedefter ere fastere, og Østersøen sandelig ikke indbyder til at vende Stævnen den Vej. Libau London giver 9 pence, Dunkirk 9 à 10½ pence med elendig Ekspedition. Riga føler sig aabenbart ikke rigtig vel ved at agere Eksportplads paa den Tid af Aaret, hvor man plejede at gaa i Hi. Det hele er en trættende Søle, vi mangler Kaneføre; dermed være alt sagt.

Amerika. Den sidste Uge har holdt Raterne, og en talrig Række Befragtninger have fundet Sted. Kun „northern range“ har til Tider været noget mattere, og det synes, som om Marts Aflastningerne vil blive sparsomme; muligvis paavirkes Markedet af Sydamerika, der stadig tegner godt, og uagtet vi overfor denne Branche, vi mener hovedsagelig „River Plate“, altid stiller os meget forsigtige, da Fortiden indeholder saa store Skuffelser, kan vi dog nu se Fremtiden i Møde med godt Haab. En anselig Befragtningsforretning har fundet Sted, og de lave Kulfragter ud, stadig ca. 10/, synes at tyde paa, at mange Redere deler vor Opfattelse: Tillid til lønnende Returfragter. Der betales for Øjeblikket 24/ Rosario U. K. for handy steamer; en betydelig Befragtningsforretning paa San Lorenzo har ligeledes fundet Sted, specielt med Hornkvæg og Faar som Partladning. Forøvrigt noterer vi: Baltimore C. f. O. 3/3 for Marts Lastning. Philadelphia Danmark 3/6 én, 3/7½ to Havne Marts Lastning, New Orleans eller Galveston U. K. Cont. 15/ nett. charter 25 Februar cancelling. 14/6 à 14/9 Marts Afskibning samme Options. Bomuldsfragterne fra Charleston til Liverpool eller Brømen betales med 35/, Savannah Østersøen giver 39/ à 40/ Marts, Galveston Liverpool eller Kontinentet 38/9 Februar, 37/6 Marts. Phosphaten yder følgende Rater: Tampa Ghent eller Antwerpen 19/ Februar, Helsingborg 19/ Marts April, Stettin 19/, Ferdinandina Ghent prompt Baad 19/. Galatz and/or Braila 18/6, Savannah Hamburg endelig 16/ à 16/6, men for Maj Juni Lastning. Træ fra Pensacola er værd til Alexandria 120/, til Amsterdam eller Rotterdam 115/.

Østen. Fra Rangoon til Liverpool er sluttet en 7000 Tons tramp Marts Lastning 25/; ligeledes en 5000 Tons Damper 25/6, Kalkutta Nantes giver 30/ nett. Marts April, Saigon o. C. 5100 Tons er sluttet Maj Lastning 26/3.

Sortehavet. Nicolaieff L. H. A. R. 3500 Tons Damper 1/10 Februar 11/6, option Hamburg 12/, Odessa L. H. A. R. 3400 Tons Baad 9/ Hamburg, Odessa og Theodosia Bordeaux 10/6.

Vort hjemlige Marked befinder sig i en Situation, svarende til den milde Vinter. Mange Skibe ere selvfølgelig oplagte, men mange færdes endnu i den udenrigske Fart. En Del Omladninger have fundet Sted fra vore store „Amerikanere“, men ellers ere ikke mange Laster i Markedet. Nogle faa Byglaster til Morray Firth har været fremme, og Raten varierede mellem 1/4½ à 1/6 pr. quarter. Island synes at bruge mindre Sejlertonnage end i tidligere Sæsoner, det bliver desværre for Sejlskibene, her som overalt, Dampen, der tager Hovedparten af Fortjenesten, og allerede er jo dette vort store Biland betydelig favoriseret ved den regelmæssige Damper-

trafik rundt paa alle de vigtigste Fjorde. For Sejlertrafikken synes alene Archangel at møde op med et rigt holdigt Program for den næste Sæson, men herom senere, naar Foraaret kommer.

Fra Sø og Land.

I „Nationaltidende“ for i Gaar Morges retter Hr. Kaptajn, Folkethingsmand *Trolle* et hæftigt Angreb paa nærværende Blad i Anledning af vore Udtalelser i vort sidste Nummer om Sømandsstandens Repræsentation i Folkethinget. Idet vi gaa ud fra, at Skibsførerforeningens Formand, Kaptajn *Jacob Holm*, vil imødegaa dette Angreb, der væsentlig tager Sigte paa ham som Medlem af dette Blads Redaktion, skulle vi i Dag foreløbig indskrænke os til at paatale den ganske utilbørlige Maade, hvorpaa Hr. *Trolle* retter sit Angreb mod Kapt. *Holm* personlig i Anledning af en Artikel, for hvilken den ansvarhavende Redaktør, som for alle andre Redaktionsartikler, ene bærer Ansvar. Dette er ikke alene stridende mod alle hævdvundne Former, men det fører i dette Tilfælde ogsaa Hr. *Trolle* til en Række Betragtninger, der helt igenem ere saa fantastiske og stridende mod de virkelige Forhold, at vi nære den oprigtigste Deltagelse for ham, naar disse foreligge oplyste. Vi skulle endnu kun anføre, at Hr. *Trolle* ved en roligere Overvejelse nok vil mindes den indgaaende Maade, hvorpaa nærværende Blad stedse har ikke alene fulgt hans Virksomhed i Folkethinget, men ogsaa ydet denne en Støtte, som han i hvert Fald tidligere har vidst at sætte Pris paa. Men Hr. *Trolle* bør heller ikke glemme, at Prøvestenen for, om han repræsenterer Sømandsstanden i Folkethinget paa en Maade, som tilfredsstillende er, at han er dens Talsmand ikke alene i Sager, som ikke give Anledning til synderlig Meningsforskel, men ogsaa i saadanne, hvor den fordrer i hvert Fald nogen Respekt for de Anskuelse, den nærer, selv om de ikke deles af Hr. *Trolle*.

Ifølge et fra vedkommende belgiske Sundhedsautoritet udgaaet Cirkulære af 10. Januar ere Skibe, der komme direkte fra England, Nederlandene, Danmark, Sverig og Norge, Tyskland, Italien og Frankrig (for Kanal- og Atlanterhavnes Vedkommende) fritagne for Sundhedsvisitation og den dermed forbundne Afgift, samt for Produktion af Sundhedsattest, ved Forbisejlingen af Stationen ved Doel, medmindre de kun have anløbet en Havn i de nævnte Lande eller have Sygdom ombord.

Vi have modtaget følgende:

Herved tillader jeg mig at gøre opmærksom paa, at der af Dysart Havneautoriteter d. 20. Januar d. A. er udstedt en Bekendtgørelse, ifølge hvilken „Dokken i Dysart, paa Grund af Uddybning, vil blive lukket for Trafikken fra 1. Februar 1898, indtil nærmere Meddelelse gives.“ Indtil Dokkens Genaabning vil Skibene blive anvist Plads i Yderhavnen.

I de sidste Dage har her lastet en norsk Damper, hvorved flere Sejlskibe ere blevne rykkede tilbage i deres Tørn, til Trods for, at her ingen bestemt Regel er for, at Sejlerne skal vige for Dampere.

Dysart, d. 22. Januar 1898.

Æ . . . R.

Almindelig dansk Vare- og Industrielotteris 5. Trækning begynder Onsdag den 9. Februar. 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 Nummere i tvende forskellige Rækkefølger efter en stedse stigende Skala erholde Gevinst i hver Trækning, hvorom, for 5. Trækningens 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 Lodseddell fornyet til 6. Trækning, hvori fordeles 20,500 Gevinster til Værdi 285,307 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 fordelagtig nu til 5. Trækning at indtræde i Spillet.

Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Ugens Havarier.

Royal, Dpsk. af Kiel, kom Natten til 26. f. M. paa Grund paa Hovsand. Skibet, der var paa Rejsen fra England til Lübeck, kom flot ved egen Hjælp, men mistede Skruen og maatte bugseres til Lübeck af Dpsk. Neutral.

California, Dpsk. af Swinemünde, er Natten til 30. f. M. strandet i Nærheden af Rønne. Skibet var paa Rejsen fra Bremerhafen til Reval med Bomuld. Besætningen reddet.

Kiana, Skonnertbrig af Marstal, er indkommen til Pongance med knækket Stormast og Mærsestang og reparerer. 35 Lst. for Assistance.

Rasmine, Galease af Marstal, er, efter at have stødt paa Rødsand, bragt flot af Dpsk. „Guldborgsund“. Er læk og slæbes til Nykjøbing F. for at oplosse.

Anite, Bark, Lybecker, ankom 18. Decbr til Galibos efter en haard Rejse og med Tab af Sejl.

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Kbhvn. 31. Jan., bestemt til New Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Kbhvn. 30. Jan., bestemt til Dunkerque. — Antwerpen, Holm, ankom til Batoum 29. Jan., bestemt til Novorossisk og Odessa. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Methil 25. Jan., bestemt til Genoa. — Dagmar, Gade, afgik fra Königsberg 25. Jan., bestemt til Marseille. — Douro, Brabrand, ankom til Königsberg 29. Jan., bestemt til Sunderland. — Georgios I, Kihl, afgik fra Odessa 22. Jan., bestemt til Antwerpen. — I. C. Jacobsen, Bech, ankom til Kbhvn. 30. Jan., bestemt til Danzig. — Kiew, Rabe, ankom til Kbhvn. 27. Jan., bestemt til Königsberg. — Leopold II, Kruse, afgik fra Dunkerque 31. Jan., bestemt til Newport. — Louisiana, Jensen, afgik fra Newcastle 19. Jan., bestemt til New-Orleans. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Antwerpen 2. Febr., bestemt til Swansea. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra Kbhvn. 9. Jan., bestemt til Newport-News. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Reval 30. Jan., best. til Dunkerque. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Königsberg 29. Jan., bestemt til Antwerpen. — Tejo, Borries, afgik fra Lissabon 28. Jan., best. til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, ankom til Kbhvn. 2. Febr., bestemt til Reval. — Vesuv, Norden, afgik fra Livorno 31. Jan., best. til Messina. — Xenia, Ingerslev, ankom til Kbhvn. 26. Jan., bestemt til Newport-News. — Arkansas, Gotsche, afg. fra New Orleans 26. Jan., bestemt til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, afgik fra New-Orleans 20. Jan., bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Olsen, afgik fra Hull 30. Jan., bestemt til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Trondhjem 29. Jan., bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, afg. fra Libau 29. Jan., bestemt til London. — Ceres, Svensson, ankom til Kbhvn. 1. Febr., bestemt til London. — Charkow, Fischer, afgik fra Libau 29. Jan., best. til Hull. — Christian IX., Mollerup, ankom til Pillau 31. Jan., bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Bay Schmidt, ankom til Arendal 31. Jan., bestemt til Vestnorge. — Constantin, Bennelykke, ankom til Libau 29. Jan., bestemt til London. — Frederik, Ørum, ankom til Pillau 25. Jan., bestemt til Hull. — Georg, Petersen, ankom til London 24. Jan., best. til Libau. — Jolantha, Paaske, ankom til Danzig 28. Jan., bestemt til Kbhvn. — Kasan, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 27. Jan., bestemt til London. — Laura, Christiansen, ankom til Thorshavn 23. Jan., bestemt til Island. — Louise, Brabrand, afg. fra Hull 29. Jan., bestemt til Kbhvn. — Minsk, Jørgensen, ankom til Stornovay 31. Jan., bestemt til Manchester. — Moskov, Petersen, ankom til Libau 31. Jan., bestemt til Dünkirk. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Kbhvn. 28. Jan., best. til Antwerpen. — Nordjylland,

Sørensen, afgik fra Libau 25. Jan., bestemt til Dünkirk. — Perm, Christensen, ankom til Libau 30. Jan., bestemt til Kbhvn. — Romny, Lind, afgik fra Libau 28. Jan., bestemt til Hull. — Thyra, Ryder, afgik fra Kbhvn. 31. Jan., best. til Manchester. — Valdemar, Johnsen, afgik fra Vliessingen 31. Jan., bestemt til Aarhus. — Vesta, Gottfredsen, ankom til Hamburg 29. Jan., bestemt til Kbhvn. — Maja, Blom, ankom til Kbhvn. 31. Jan., bestemt til Danzig. — Ella, Erichsen, afgik fra Kbhvn. 31. Jan., bestemt til Hamburg.

Ficaria, F. Fenger, afgik fra Newcastle 2. Febr., best. til Kbhvn. — Esbern Snare, M. Kofoed, afgik fra Odense 3. Febr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 3. Febr., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 1. Febr., bestemt til Nykjøbing F. — Krouen, C. Wi-berg, afgik fra Newcastle 1. Febr., bestemt til Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 1. Febr., bestemt til Odense. — Storebælt, J. Bay, afgik fra Nakskov 2. Febr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 2. Febr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Libau 19. Januar, ankom til Hull 25. Jan. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Genua 18. Jan., bestemt til Hampton f. O. — Knud, Hansen, afgik fra Libau 31. Jan., best. til Hull. — Svend, Holst, afgik fra Libau 21. Jan., ankom til Rouen 30. Jan. — Erik, Torste, afgik fra Fahrwasser 31. Jan., ankom til Libau 1. Febr. — Skjold, Schmidt, afgik fra Blyth 18. Jan., ank. til Libau 24. Jan. — Ragnar, Hveysel, afgik fra Genoa 31. Jan., bestemt til Girenti. — Danmark, Heintzelmann, afg. fra Baltimore 28. Jan., bestemt til Londonderry. — Volmer, Riber, afg. fra Libau 1. Febr., bestemt til Ghent. — Harald, Risøe, afgik fra Aarhus 28. Jan., bestemt til Blyth. — Olaf, Lorenzen, afgik fra Blyth 22. Jan., bestemt til Genoa.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. J. Siem, F. Løf-ler, afgik fra Livorno 15. Jan., ank. til Nicolaieff 25. Jan. — A. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Genua 18. Jan., ankom til Nicolajeff 27. Jan. — P. Andrejoff, C. Jensen, afg. fra Newport-News 9. Jan., ankom til Aarhus 29. Jan.

Heimdal. Anine, J. Møller, bestemt til Newcastle 29. Jan. — Kamma, Risøe, ankom til Dunkerque 1. Febr. — Helge, H. C. Lagesen, bestemt til Newcastle 28. Jan.

Urania. Ekliptika, Nielsen, afgik fra Philadelphia 25. Jan. — Saturn, Klaaborg, afgik fra Grangemouth 29. Jan., bestemt til Kbhvn. — Venus, Callesen, ankom til New York 28. Jan.

Nordøen. England, Petersen, ank. til Kbhvn. 31. Jan. — Rusland, Prah, ankom til Kbhvn. 31. Jan. — Holland, Jørgensen, ankom til London 28. Jan. — Skotland, Branth, afgik fra Warkworth 31. Jan. — Tyskland, Møller, afgik fra Blyth 29. Jan.

Østersøen. Yrsa, Larsen, afgik fra Hull 25. Jan., ank. til Warkworth 27. Jan. — Rita, Skov, afgik fra Kbhvn. 28. Jan., ankom til Hammeren 28. Jan. — Patria, Andersen, afgik fra Blyth 16. Jan., best. til Alexandria. — Cimbria, Storm-Hansen, afgik fra Philadelphia 21. Jan., bestemt til Aarhus

Union. Olga, Jørgensen, afgik fra Libau 22. Jan., ank. til Landsrona 25. Jan. — Anglia, Erichsen, afgik fra Konstantinopel 28. Jan., ank. til Novorossisk 31. Jan. — Frisia, Fisker, afgik fra Bordeaux 31. Jan., bestemt til Cardiff. — Gallia, Nielsen, afgik fra Venedig 24. Jan., bestemt til Fernandina.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Ghent 31. Jan., bestemt til Tyne. — Fyen, Hansen, afgik fra Libau 23. Jan., ankom til Rotterdam 28. Jan. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Kbhvn. 25. Jan., ankom til Libau 26. Jan. — Russia, Rasmussen, afgik fra Firth of Forth 22. Jan., ankom til Kbhvn. 25. Jan. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Grangemouth, 22. Jan., ankom til Kbhvn. 25. Jan. — Dania, Troens-egaard, afgik fra Baltimore 1. Jan., ank. til Aarhus 22. Jan. — Normannia, Rasmussen, afgik fra Kolding 1. Febr. bestemt til Kbhvn.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, afgik fra Riga 30. Jan., bestemt til Dundee. — Christiansborg, Petersen, afgik fra Memel 1. Febr., bestemt til Boston. — Frederiks-borg, Kühl, ankom til Memel 29. Jan. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Riga 30. Jan., bestemt til Dünkirk. — Rosenborg, Fischer, ank. til Boness 29. Jan. — Uranien-borg, Olsen, ankom til Oxelosund 1. Febr. — Jomsborg, Schultz, ankom til Newport 28. Jan. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Baltimore 24. Jan., bestemt til Stettin.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Andersen, ankom til Swinemünde 30. Jan. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Kbhvn. 23. Jan. — Skodsborg, Jensen, afg. fra Memel 1. Febr., bestemt til Grimsby. — Guldborg, Schmidt, ankom til Dünkirk 27. Jan. — Tuborg, Hveissel, ankom til Riga 1. Febr.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Kbhvn. 15. Januar. — Agnete, Jensen, afgik fra Aarhus 27. Januar, bestemt til Burntisland — Hermia, Sørensen, afgik fra Kiel 1. Febr., bestemt til Korsør — Alice, Kraemer, ankom til Kbhvn. 25. Jan. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Methil 25. Jan., ank. til Kiel 28. Jan. — Bornholm, Petersen, ankom til Kbhvn. 25. Jan. — Ajax, Brorsen, afgik fra Warkworth 26. Januar., ankom til Vejle 30. Januar. — Göteborg, Madsen, ank. til Hull 29. Januar. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Libau. 1. Febr. bestemt til Landskrona. — Nauta, Steen, afgik fra Kolding 25. Januar, bestemt til Middlesbro. — Rønne, Hintze, afgik fra Libau 29. Januar., bestemt til Grenaa. — Kjøbenhavn, Thomsen, afg. fra Swinemünde 1. Febr., bestemt til Marstrand.

Danmark. Rolf, C. Madsen, ankom til Libau 28. Jan., — Thorvaldsen, P. Skjødt, afgik fra Libau. 1. Decbr., bestemt til Dundee — Ansgar, Larsen, ankom til Methil 30. Jan., bestemt til Kbhvn. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Alexandria 29. Jan. — Hamlet, Sommer, ankom til Sunderland 30. Jan. — Helge, Matthiessen, afgik fra Alexandria 29. Jan., bestemt til Gibraltar for Ordre.

Thingvalla. Hekla, Thomsen, afgik fra Newcastle 19. Jan., bestemt til New-York. — Island, Skjødt, afgik fra Newcastle 29. Jan., bestemt til New-York. — Norge, Knudsen, afgik fra New-York 26. Jan., bestemt til Kbhvn.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Anita, Lybecker, ankom til Rio Gallegos fra London 18. Decb. Skibet var sprunget læk i Søen og havde mistet en Del Sejl i en orkanagtig Storm paa 45° S. Br. 50° W. Lgd. — Gladstone, Christiansen, sejlet fra Delagoa Bay d. 19. Jan. til King George Sund. — Lenite, Clausen, afsejlet fra Elben 25. Jan. til Newcastle. — Aalborg, Clausen, ankom til St. Nazaire d. 30. Jan. fra Azorerne. — Doris Brodersen, sejlet fra Antwerpen 26. Jan. til Cape Town. — Emilie, Thomsen, prajet 18. Jan. paa 46° N. Br. 13° W. Lgd. fra Amsterdam til Macassar. — Franz Schwalbe, Poulsen, prajet 18. Jan. paa 46° N. Br. 13° W. Lgd. paa Rejse fra Newcastle til Java. — Nordby, Christiansen, sejlet fra Hamburg 28. Jan. til Port Natal. — Dania, Nielsen, pass. St. Helena 2. Jan. paa Rejse fra New Caledonia til New York. — H. Grohmann, Nielsen, sejlet fra Kjøbenhavn til Laurvig.

Fans. Sønderho. Anna, Mortensen, ankom 22. Jan. til Kbhvn. fra London. — Eliza, Thomsen, ankom 27. Jan. fra Esbjerg til Halmstad.

Svendborg. Ludvig, Larsen, ankom til Sunderland 25. Jan. — Ellen Kirstine, Petersen, ankom til Kirkaldy 27. Jan. — Fortuna, Christiansen, ankom til Plymouth 27. Jan. — Vega, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 29. Jan.

Æra. Faders Minde, Knudsen, ankom 30. Jan. til Trequier. — Jørgen Olsen, Christensen, ankom 31. Jan. til Port Talbot. — Ansgar, Lauritzen, ankom 31. Jan. til Mumbles Red. — Arken, Christensen, ankom 31. Jan. til Port Natal. — Livingstone, Christensen, ankom 31. Jan. til Leith. — Sylphe, Christensen, er ankommet til Leith. — Ceres, Bager, ankom 27. Jan. til Boness. — Albert, Fabricius, ankom 27. Jan. til Kbhvn. — Maren, Christensen, ankom 26. Jan. til Portsmouth. — Saga, Clausen, ankom 9. Jan. til Sanct Francois (Vestindien) fra Newport Mon. — Agent Petersen, Frederiksen, ankom 8. Jan. til Marie Galante (Vestindien) fra Newport Mon., er 29. Jan. ankommet til Sanct Francois (Vestindien).

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, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Hveen. Ved *Kyrklacken* atmærkes Renden til Havnen saaledes:

En Stage udsættes ved Rendens S.-Side i 12 Fod Vand, ½ Kbl. fra det V.-lige Havnehoved, og to røde Stager med Kost ved Rendens N.-Side, den ene ud for Stagen, den anden NV. for Havnehovedet.

Bottniske Bugt. Gefle. Ved det N.-lige Indløb til *Gefle* Yderhavn skal udsættes en Stage ved Rendens S.-Side mellem *Römarsgrundet* og den inderste sorte Tønde. 60° 43' 41" N. Br. 17° 19' 12" Ø. Lgd.

Södermanlands Skjærgaard. Oxelösunds Hamn. I den ydre Del af *Oxelösunds Hamn* udlægges to cylindriske Tønder.

Bottniske Bugt. Öhrvikén. Ved SV.-Siden af *Öhrgrundet*, hvorpaa er 10 Fod Vand, udsættes en Stage. 64° 39' 45" N. Br. 21° 14' 0" Ø. Lgd.

Ved *Öhrviksrefvet* udsættes en Stage med Kost. 64° 39' 43" N. Br. 21° 13' 30" Ø. Lgd.

S. for *Öhrvikens Hamn* udsættes en Stage. 64° 39' 30" N. Br. 21° 13' 0" Ø. Lgd.

Luleå. *Kälkholmsgrund*. I 1898 udsættes en Stage med Kost V. for en 16 Fods Grund Ø. for den sorte Vager ved *Kälkholm*. 65° 32' 10" N. Br. 22° 27' 30" Ø. Lgd.

Lappö—Renskär. I 1898 flyttes den sorte Vager SV. for *Grillklippan* til N. for 11 Fods Grunden paa 65° 38' 30" N. Br. 22° 42' 50" Ø. Lgd.

Stagen med Kost ved 13 Fods Grunden SV. for ovennævnte Grund inddrages.

En Stage med Kost udsættes ved hver af 14 Fods Grundene SSØ. for *Bätön*, paa 65° 39' 0" N. Br. 22° 49' 0" Ø. Lgd. og paa 65° 39' 5" N. Br. 22° 49' 30" Ø. Lgd.

Knifören, Hamnöarne og Lappö. I 1898 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen ved *Knifören, Hamnöarne* og *Lappö*:

Den røde Vager og Stagen NV. for *Knifören* inddrages.

Farvandet gaar nu V. om *Mctgrundsbanken*. Denne afmærkes paa V.-Siden med en Stage med Kost paa 65° 36' 30" N. Br. 22° 28' 30" Ø. Lgd., og paa NV.-Siden med en rød Stage med nedadvendt Kost, hvorunder en Ballon, paa 65° 36' 45" N. Br. 22° 28' 28" Ø. Lgd.

Ved Landgrunden ved *Skogskär* udsættes en Stage. 65° 36' 30" N. Br. 22° 28' 25" Ø. Lgd.

I Farvandet S. om *Hamnö* udsættes en Stage paa 65° 37' 0" N. Br. 22° 29' 50" Ø. Lgd. og en Stage med Kost paa 65° 37' 0" N. Br. 22° 30' 0" Ø. Lgd. og en Stage med Kost paa 65° 37' 5" N. Br. 22° 30' 8" Ø. Lgd.

Stagen med Kost ved *Vestra Pingstgrundet* inddrages. 65° 36' 50" N. Br. 22° 30' 45" Ø. Lgd.

Stagen med Kost ved *Östra Pingstgrundet* inddrages. 65° 37' 0" N. Br. 22° 31' 20" Ø. Lgd.

Stagen ved *Svartgrundet* inddrages. 65° 37' 15" N. Br. 22° 31' 0" Ø. Lgd.

En Rende med 18 Fod Vand S. om *Hamnöarne* afmærkes med:

Fire Stager med Kost, der staa paa 65° 37' 0" N. Br. og 22° 30' 55" Ø. Lgd., 22° 31' 0" Ø. Lgd., 22° 31' 10" Ø. Lgd. og 22° 31' 20" Ø. Lgd.

En Stage med Kost paa 65° 37' 5" N. Br. 22° 31' 28" Ø. Lgd.

En rød Spidstønde paa 65° 37' 8" N. Br. 22° 31' 40" Ø. Lgd., og

Tre Stager paa Rendens N.-Side, paa 65° 37' 10" N. Br. og 22° 31' 10" Ø. Lgd., 22° 31' 20" Ø. Lgd. og 22° 31' 25" Ø. Lgd., 22° 31' 20" Ø. Lgd. og 22° 31' 25" Ø. Lgd.

Farvandet gaar mellem *Lappö* og *Lappögrund*, hvis SØ.-Side afmærkes med en Stage paa 65° 37' 50" N. Br. 22° 33' 28" Ø. Lgd., og Ø.-Side med en sort Vager paa 65° 37' 35" N. Br. 22° 33' 35" Ø. Lgd.

Stagen med Kost ved 9 Fods Grunden samt Stagerne og Stagerne med Kost N. for *Lappögrundet* inddrages.

Ved *Lappö* Landgrund udsættes en Stage med Kost paa 65° 37' 35" N. Br. 22° 34' 0" Ø. Lgd. tæt ved Stagen, der N. for Grunden er udsat ved Farvandet, som gaar Ø. paa.

Finland. *Bottniske Bugt.* Baaken paa *Øen Berggrund* er ombløst. 63° 11' N. Br. 21° 28' Ø. Lgd.

Ved *Neufahrwasser* ere Anduvningstønden og Vragtønden ved „*Drafn*“ nu ombyttede med Vintersømærker.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Et Vrag ligger sunket 20 Kml. SV. ½ V. fra Fyrskibet „*Terschellingbank*“. En Mast er 8 Fod over Vandet. 53° 15' 45" N. Br. 4° 23' 30" Ø. Lgd.

Tyskland. *Weser.* *Flagbalgersiel, Grosser Pater* og *Neunlandersiel.* *Flagbalgersiel* og *Grosser Pater (Harrersand)* Ledefyr ere nu tændte og de midlertidige Fyr slukkede.

Fyrene vises fra røde, trekantede Baaker. I 1898 males *Flagbalgersiel* Bagbaake rød, Forbaaken hvid, *Grosser Pater* Bagbaake sort, Forbaaken hvid. Højden af *Flagbalgersiel* Fyrbaaker ere 94 og 52 Fod, af *Grosser Pater* Fyrbaaker 109 og 48 Fod.

Fyrene ere hvide faste. *Flagbalgersiel* Fyrs Højde er 92 og 53 Fod, *Grosser Pater* Fyrs Højde 110 og 48 Fod.

Flagbalgersiel Fyr overet lede op ad Floden til i Nærheden af *Beckumersiel.* *Grosser Pater* Fyr lede fra *Beckumersiel* til *Wilhelmsplate.*

Neunlandersiel røde Fyr, der benyttedes som Tværmærke, er slukket og et nyt, rødt, fast Fyr til Tværmærke tændt paa den venstre Bred ved *Beckumersiel.* Det vises fra en Pæl og angiver, naar man fra den ene af de foregaaende Fyrlinjer skal dreje ind i den anden.

England. *Medway.* *Garrison Point.* Vraget, der var sunket NV. for *Garrison Point*, er borttaget. Afmærkningen er inddraget. 51° 27' 5" N. Br. 0° 44' 25" Ø. Lgd.

Themsen. *Dybbe i West Swin.* Dybden paa den smalle Ryg, der i *West Swin* strækker sig fra *Middle* til *Foulness Sand*, er kun 20 Fod.

Skotland. *Firth of Forth.* Paa Yderenden af Pieren tæt ved *Kinardine* er tændt et rødt, fast Fyr. Det røde, faste

Fyr paa *Clackmannan* Pier er slukket. Ved Indløbet til *Alloa* Dok vises to røde Fyr.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Bréhat, La Horaine. Den røde Spirtønde med Kegle ved *La Horaine* er ombyttet med en sort og hvid vandret sribet Spirtønde med Diamant. Den ligger nu i 21 Fv. Vand paa 48° 54' 40" N. Br. 2° 53' 42" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Newfoundland V.-Kyst. Bonne Bay. Lobster Cove Head. Omtrent den 1ste Maj 1898 tændes paa *Lobster Cove Head* et hvidt Blinkfyrt, der hver 5 Sekunder viser To-Blink. Flammens Højde: 112 Fod. Synsvidden: 16 Kml. Linseapparat af 5te Orden. Fyret lyser Horizonten rundt. Fyrtaarnet er et hvidt, cylindrisk, 22 Fod højt Jærntaarn. 49° 36' 10" N. Br. 57° 56' 50" V. Lgd.

Newfoundland S.-Kyst. Port Basque. I 1898 oprettes et Taagesignal paa *Channel Head*, og to Ledefyr tændes ved *Port Basque*. Fyret vises fra en firkantet Baake paa SV.-Pynten af *Road Island*. Bagfyret vises fra en lignende Baake paa Fastlandet, c. 750 Alen N. 62° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 79 og 22 Fod.

Channel Head Fyr flyttes til et rundt, 30 Fod højt Jærntaarn. tæt Ø. for det gamle Fyr. 47° 33' 50" N. Br. 59° 7' 10" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Long Island Sound. Stratford Shoal. Ved Fyrstationen paa *Middle Ground* omtrent midt imellem *Stratford Point* og *Old Field Point*, gives Taagesignal igen med Taagetrompet, Et-Stød af 6 Sekunders Varighed hver 27 Sekunder.

Taagesignalet med Klokke gives kun, naar Taagetrompeten er i Uorden.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Tyrkiet. Alle *tyrkiske* Fyr, som under Krigen have været slukkede, ere igen tændte.

Rusland. Perekop Bugt. Djarilgat Baake S. I Perekop Bugt er der kun 3 Fv. Vand 2 $\frac{1}{4}$ Kml. S. for *Djarilgat Pynt* Baake. 45° 59' 0" N. Br. 33° 5' 50" 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, Grønnegade, 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.

Margarine.

En fortrinlig velsmagende og holdbar Margarine, særlig tilvirket for Skibsbrug, leveres saavel i Træ- som Blikemballage til Dagens billigste Notering.

Th. Klokke & Co.,
Nyhavn 4.

Kjøbenhavns Børskurs d. 2. Febr. 1898.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.....			107 $\frac{3}{4}$	108
Danmark.....	91 $\frac{3}{4}$	91 $\frac{1}{2}$	91 $\frac{1}{2}$	91 $\frac{3}{4}$
Norden.....	117 $\frac{1}{2}$		117 $\frac{1}{4}$	117 $\frac{1}{2}$
Kjøbenhavn.....	96 $\frac{3}{4}$		96 $\frac{1}{2}$	97
Carl.....	60 $\frac{1}{2}$	60	60	60 $\frac{1}{4}$
Dannebrog.....			107	107 $\frac{1}{2}$
Skjold.....	74 $\frac{1}{2}$	74 $\frac{1}{4}$	74 $\frac{1}{4}$	74 $\frac{1}{2}$
Helsingørs Dampsk.....			49	49 $\frac{1}{2}$
Østersøen.....	77 $\frac{1}{2}$	78 $\frac{1}{2}$	78 $\frac{1}{2}$	79
Nordsøen.....			82 $\frac{1}{2}$	84
Torm.....			—	—
Foren. Bugser-Selsk.....			90	93
Dansk-russisk Dampsk.....			95	99
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.....			102 $\frac{1}{2}$	104 $\frac{1}{2}$
5% — — — — —			100 $\frac{1}{2}$	105
5% Thingvalla 1880.....			—	—
5% — — — — — 1894.....			—	—
5% Norden.....			—	—
Stats og Kredittforen. Obligationer.				
3% Stats.....			—	—
3 $\frac{1}{2}$ % uopsig. Stats.....			100 $\frac{1}{2}$	101 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk.....	95 $\frac{1}{4}$		95 $\frac{1}{4}$	95 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvns Kreditf.....	94 $\frac{1}{4}$		94 $\frac{1}{4}$	94 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....			96 $\frac{3}{4}$	97
4% — — — — — 6 —.....			97 $\frac{3}{4}$	98
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk. 3 —.....			99	101
Aktier.				
Nationalbank.....	152 $\frac{1}{4}$	$\frac{1}{2}$ $\frac{3}{4}$	152 $\frac{1}{2}$	152 $\frac{3}{4}$
Privatbank.....			126 $\frac{3}{4}$	127 $\frac{1}{4}$
Landmandsbank.....			130	131
Handelsbank.....	129 $\frac{1}{2}$	$\frac{1}{4}$	129 $\frac{1}{4}$	129 $\frac{1}{2}$
Burm. & Wain.....	88		88	88 $\frac{1}{4}$
Helsingørs Jernsk.....			97 $\frac{3}{4}$	99 $\frac{1}{2}$
Sukkerfabr.....			95 $\frac{1}{2}$	96
Bryggeri Aktier.....			112	112 $\frac{1}{2}$
Vekselkurser.				
	åvista Sælger.		to d. d. Køber.	
Hamburg.....	88.95		88.80	
London.....	18.18		18.15	
Paris.....	72.10		—	
Amsterdam.....	150.70		—	
Notering paa Berlins Børs d. 1. Februar 1898.				
Russiske Noter.....			216.75	
4% Russiske Consols.....			—	
4 $\frac{1}{2}$ % — Boden Kredit.....			105.80	
5% Mexikanske.....			99.80	
6% Rumænske Stats.....			101.40	
4% — — — — — 1890.....			94.10	

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

Foren. Dampskibs. 38,000, „Danmark“ 18,000, „Norden“ 26,000, „København“ 10,000, „Carl“ 10,000, „Dannebrog“ 6,000, „Skjold“ 26,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

afholder sin ordinære Generalforsamling Tirsdag den 22. Februar Kl. 7 Eftermiddag i Larsens Lokale, St. Annæ Plads 13, med følgende Dagsorden:

- 1) Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.
- 2) Valg af Formand og to Bestyrelsesmedlemmer.
- 3) Valg af to Revisorer.
- 4) Forslag om Forhøjelse af Kassererens Løn.
- 5) Forslag om at Medlemmer kun skulle betale Kontingent til Foreningen i 25 Aar.

Bestyrelsen.

Kjøbenhavns Skipperforening

afholder den i Vedtægternes § 21 fastsatte ordentlige Generalforsamling Lørdagen den 19de Febr. d. A. Kl. 6 Eftm. paa Foreningens Kontor, Holmens Kanal 18, hvor, foruden de sædvanlige Sager, vil blive foretaget:

- 1) Valg af 3 Repræsentanter.
- 2) Valg af 2 Revisorer og 2 Suppleanter.
- 3) Forslag fra Bestyrelsen om Bemyndigelse fra Generalforsamlingen til samme til ved forefaldende Lejlighed at afhænde den Foreningen tilhørende faste Ejendom ved Holmens Kanal.

De reviderede Regnskaber over Foreningens og Stiftelsens Indtægter og Udgifter saavel som Legatregnskaberne for 1897 ville ligge til Eftersyn paa Foreningens Kontor hver Søndag fra Kl. 10—12 og 2—4, fra den 1ste Febr. d. A., fra hvilken Tid den trykte Fortegnelse over Foreningens finansielle Status vil kunne afhentes paa Foreningens Kontor.

Kjøbenhavn, den 25de Januar 1898.

P. B. V.
F. Harboe.

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.

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.

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. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Prima røgede Skinker.

Store Partier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker
anbefales til

lave Priser.

Højbroplads 12 ved Gammelstrand.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

For Sale.

Several 100 A I. Triple steamers of 3300 to 3800 tons d. w., for part cash and balance on easy terms over years, without mortgage security.

For particulars apply
Martin Cohn,
Sunderland.

Havnesyr & Lanterner.

Metalspejllapparater.

Skibslanterner med Certifikat
Gl. Lanterner prøves og forandres.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9,

Kjøbenhavn.

Telefon Nr. 3681.

G. W. Frydenlund & Søn

Anti-magnetiske

Ankergangs

Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chromometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og Barometere.

Regulering og Reparation
af Søuhre
udføres samvittighedsfuldt.

Palle Sørensen,

6, Sølvtorvet 6.

Dr. med. Goldschmidt,

Klinik for
Hud- og Kønssygdomme.
Hovedvagtsgade 8, 1. Sal.
Kl. 12—1 og 7—8.



E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: H U S T E 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.

Dampskibe

af forskellige Slags sælges ved
A. O. Andersen, Göteborg.

Postadresse:

Norra Hamngatan 10.

Telegramadresse: Andersen.

HAVANNA- CIGARER.

**
*

Vilh. Sunnert

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.

P. A. Freilev,

Ølafstapningsanstalt,
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.

Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Skræderetablisement,

— 9, Rosenborggade 9, —
anbefaler Uniformer for Sejlskibs-
og Dampskibs-Marinen.
P. JENSEN, Skrådermester.

Einhorn-Apotheket

Hamburg (St. Pauli.)
Langereihe 85.

Dansk Betjening.

Lægehjælp (ogsaa Specialister)
anvises.

Prima Svinefedt.

Fine Spøgepølser.

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: Rigtstelefon:
Willschou. Nr. 3876.
GENERALAGENT for
„POMERANIA“,
See- und Fluss-Versicherungs
Gesellschaft in Stettin.

Bjerre & Rømer,
Skibsmæglere.
Agenter for
Kullens Enskilda Assurances-
Förening.

Sølvmedaille Stockholm 1897.



for gode Kompasser.

Lange & Møllers
Bødkerværksted

Kjøbenhavns Frihavn
anbefaler sig med alt i
Udearbejde samt alt færdigt
Bødkerarbejde for Export
Alt Arbejde udføres af solide
og øvede Folk.

Dampskibsfører søges.

En dygtig og paalidelig Mand, som kan indskyde en Kapital af 20 à 30,000 Kr., kan blive Fører af en større Dampner i oversøisk Fart.
Billet mrk., „S. 150“, bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

Bekendtgørelse fra Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

22. Series

5te Trækning begynder Onsdag den 9de Februar 1898.

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	760 -	1	1500 -	1	760 -
1	500 -	1	1000 -	1	500 -
2	300 -	2	600 -	2	300 -
7	160 -	7	300 -	7	160 -
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 -

Desuden 450 Ekstragevinster à 10 Kr.

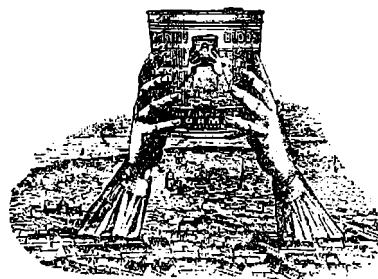
Ialt: 8,850 Gevinster.

I denne Trækning vil henholdsvis mindst 300 og 150 Nummere i Rækkefølge faa Gevinst.

Lodsedler til Trækningen sælges og fornyes overalt à 2 Kr. 60 Øre Stykket hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i Hovedkolektionen, Nørrevoldgade 19, hvor Planen paa Forlangende udleveres gratis.

LANDMANDSBANKEN

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



FARE-MÆRKE.

A. FORMANN.
KJØBENHAVN K.
TELEFON 5047.

Højeste Udmærkelse i Stockholm 1897.

Noget nyt og enestaaende!

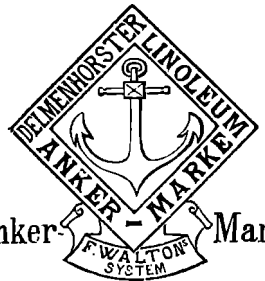
!! Forsøg !!

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 forsk Middagsret. Den faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark.

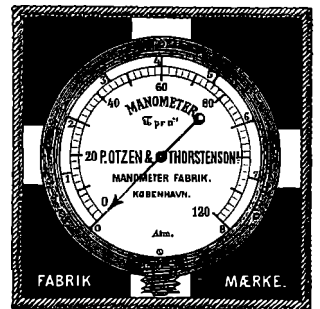
DANCHELLS FABRIKER. LINOLEUM. VOXDUG.



Anker - Marke

Enendsalg i Danmark for
**DELMENHORSTER
LINOLEUMFABRIK.**
Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:
Pilestræde 13 Matthæusg. 5.
Telefon 545. Telefon 2680.
Kjøbenhavn.

P. Otzen & Thorstenson.
Manometre, Vacuumtre, Tællemaskiner.
Reparationer udføres.
Sølvmedaille Stockholm 1897.



Sølvmedaille Stockholm 1897.
Eneforhandler af Vulcaniseret Fiber til Pumpeklapper etc.
Lager af Material og elektriske Artikler.
Gothersgade 24.

DENTIN

er en Tandplombe; nogle faa Draaber i den hindrer Luftens Adgang og stiller derved de heftigste

Tandsmærter.

9, Kronprinsensgades nye Materialhandel.

CHR. V. MENDE, cand. pharm.

Barkskeppet „Stavanger“

bygd af furu i Silcå 1880 och mätande 885 reg. tons, är til salu för billigt pris om snar uppgörelse kan ske genom

Tycho Roberg,
Göteborg.

„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
 $\frac{1}{2}$ Side eller derover 20 % 30 % 50 %
Mindre end $\frac{1}{2}$ 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. 6.

Kjøbenhavn, torsdag den 10. februar 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Skibsfarten og Toldreformen. — Sømandsstandens Repræsentation i Folkethinget. — Generalforsamlinger. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — 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. 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 **Frugt** til billige faste Præmier. **Subagenter** antages i forskellige Provinsbyer.

Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

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.

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.

Dampskibsfører søges.

En dygtig og paalidelig Mand, som kan indskyde en Kapital af 20 à 30,000 Kr., kan blive Fører af en større Damper i oversøisk Fart.

Billet mrk., „S. 150“, bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles 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.

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.

Norsk MARGARINE fra Aug. Pellerin flls & 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^d.

eneste Fabrikant af
 Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
 samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
 Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:
 Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.
 Conferencetid 12-1½. Admiralitætsstr. 39, 1. Telefon 3999.
 Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:
 ANDREAS HANSEN, Kjøbenhavn. Nørrebrogade 18 A, 2. N.

EMIL G. v. HØVELING. HAMBURG.

(TELEGR.-ADR.: COMPOST.)

PATENTFARVE

for Skibsbunde og Jærkonstruktioner imod Rust og imod Bevoksning. Leve-
 rander til mange af de største Damp- og Seilskibsrederier, Ene-Leverander
 til den kejserslige 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.: HAMBURG. Telephon
 KNÖHRHARD. 287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

RÖNSTRÖM & MALMQUIST

Skibsmæglere.
 Speditører & Befragtningsagenter.
 Malmö.

Telegrafadresse:
 Rönström, Malmö.

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.

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 "Bergør
 Wilhelm" and s/s "Neva" — operates in the Mediter-
 ranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea &
 Red-sea).

Ludvig Lund.

Mekanisk og elektroteknisk Etablissement.
 Emerepræsentant
 for Elektrizitæts-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.

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".

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Seilmagere.

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.

Skibsfarten og Toldreformen.

Som vi erfare, har Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening til Landstingets Toldudvalg indsendt en udførlig Henvendelse om Skibsfartens Stilling til det af Regeringen i Landstinget forelagte Toldlovforslag. I denne Henvendelse gengives først den Skrivelse, som Foreningen i August Maaned 1895 indsendte til den Kommission, der forberedte en Revision af Toldlovgivningen, og i hvilken Skibsfartens Krav til en saadan Revision indgaaende fremstilles, og den slutter derefter med følgende Udtalelser:

I den Betænkning, som Kommissionen afgav i December Maaned 1896, vare de Henstillinger, som Bestyrelsen havde rettet til den — og som støttedes ved lignende Henvendelser fra andre Søfartsforeninger m. Fl. — fuldstændig imødekomne, endog med Tilslutning af hele Kommissionen, og Bestyrelsen maatte derfor med udelte Tilfredshed se forelagt for Rigsdagen det Forslag til Lov om Toldafgifterne m. m., som den daværende Regering fremsatte paa Grundlag af Kommissionens Betænkning, og med megen Beklagelse se, at det ikke lykkedes at gennemføre det.

Som det vil være det ærede Udvalg bekendt, ere de Afsnit af det af Regeringen i Landstinget nu forelagte Forslag til Lov om Toldafgifterne m. m. for de her omhandlede Posters Vedkommende overensstemmende med det af den forrige Regering fremsatte. Bestyrelsen maa derfor nu som tidligere oprigtigt ønske at se det gennemført og derved se bortryddet en væsentlig Hindring for, at vor Skibsfart kan optage Konkurrencen med andre søfarende Nationer. Bestyrelsen kan heller ikke tvivle om, at det høje Landsting — i fuld Overenskomst med den Afgørelse, der fremgik af Folkethingets Afstemninger om Toldlovforslaget i sidste Rigsdagssamling — vil yde

sin Medvirkning til at opfylde de af Skibsfarten nærede Ønsker med Hensyn til en Toldrevision, saa meget mindre som Landstinget ved sin Afstemning i Rigsdagssamlingen 1890—91 over nogle Ændringsforlag til det da foreliggende Toldlovforslag enstemmig gav disse Ønsker sin Tilslutning. Bestyrelsen mener derfor, til hvad den har fremført i den ovenfor gengivne Skrivelse til Toldkommissionen, kun at behøve at tilføje, at de Forhold, der foranledigede denne Skrivelse, i fuldt Maal ere til Stede endnu, og at den siden da forløbne Tid har godtgjort, hvor vanskeligt de mindre, private Værfter her i Landet ere stillede under den nuværende Toldlov; en fortsat Udsættelse af dennes Revision vil alvorligt true disses Eksistens og derved føleligt skade en national Virksomhed, der beskæftiger et stort Antal Mennesker.

Skønt Bestyrelsen saaledes føler sig fuldt forvisset om, at det høje Landsting vil imødekomme Skibsfartens Krav, har den dog fundet det rettest at fremkomme med nærværende Henvendelse, for overfor det ærede Udvalg og det høje Thing at minde om de meget betydelige Interesser, der for Skibsfartens Vedkommende ere knyttede til en Revision af Toldloven. Hvor meget det end maa paaskønnes, at man fra alle Lovgivningsmagts Faktors Side er villig til at imødekomme Skibsfartens Krav, saa nytter dette kun lidet, naar en Revision af Toldloven stadig udsættes. Bestyrelsen finder sig derfor foranlediget til at fremhæve, at man fra Skibsfartens Side instændigt maa ønske en snarlig Revision af Toldloven, og da det af Regeringen forelagte Forslag til Lov om Toldafgifterne m. m. tilfredsstiller Skibsfartens fra alle Sider som fuldt ud berettigede anerkendte Krav, tillader Bestyrelsen sig overfor det ærede Udvalg og det høje Landsting at udtale, at de store økonomiske Interesser, der ere knyttede til vor Skibsfart, indtrængende ønske at se gennemført det af Regeringen forelagte Toldlovforslag.

Sømandsstandens Repræsentation i Folkethinget.

Vi havde haabet at være færdige med dette Spørgsmaal. Men Hr. Kaptajn Trolle har i Tirsdags faaet indrykket en Artikel i „Nationaltidende“, der nøder os til endnu en Gang at behandle det.

Det er umuligt at gøre Hr. Trolle begribeligt, at man ikke har Lov til at rette et personligt Overfald paa et enkelt Medlem af et Blads Redaktion for en Redaktionsartikel. Hertil er intet at sige; kan Hr. Trolle ikke forstaa det, er det værst for ham selv. Men Hr. Trolle burde have den Takt, ikke at forny dette Angreb, naar det udtrykkelig tilkendegives ham, at vedkommende Medlem ikke bærer nogetsomhelst Ansvar for den paagældende Artikel; han skulde hellere indrømme sin Fejltagelse, end skrive noget saa taabeligt Snak som at Hr. Kapt. Holm formentlig kan gøres moralsk ansvarlig for en maritim Redaktionsartikel her i Bladet, naar der tilmed i vedkommende Artikel ikke findes et eneste „maritimt“ Ord.

Hr. Trolle har faaet den fikse Idé, at vi have villet influere paa Valget paa Ærø. Vi erklære hans Udsagn herom for Opspind fra Ende til anden. Den Artikel, der har bragt Hr. Trolle i Harnisk, var udelukkende baseret paa vor ufravigelige Formening om, at de, der i Folkethinget nærmest burde repræsentere Sømandsstanden, ved en bestemt Lejlighed havde gjort dette paa en elendig Maade. At sætte dette i Forbindelse med Valget paa Ærø, er saa meningsløst, at det vanskeligt kan imødegaaes. Kan det berolige Hr. Trolle, skulle vi gerne oplyse ham om, at Kapt. Holm end ikke kendte den paagældende Artikel, før den stod i Bladet.

Der findes i den kongelige Marine mange intelligente Mænd. Hvis en af disse havde siddet paa Hr. Trolles Plads

i Folkethinget, da Skibsfører-Foreningernes Andragende var under Omtale, havde han udtalt sig saaledes:

„Jeg tilraader Folkethinget at forkaste det fremsatte Forslag om en Nedsættelse af Bevillingen til Søofficerernes Koffardifart, fordi denne Bevilling gavner Søofficererne og ikke skader Koffardimarinen. Hvad det fra Skibsfører-Foreningerne indkomne Andragende angaar, da er jeg imod det, fordi jeg anser det for at være for vidtgaende overfor Orlogsmarinen og dens berettigede Interesser, men jeg anbefaler Thinget at tage det under omhyggelig Overvejelse og derigennem søge at naa et Resultat, der tilfredsstiller begge Mariner, saaledes at det gode Forhold mellem disse, hvis Betydning ikke maa undervurderes, kan bevares. Jeg finder mig saa meget mere foranlediget til at lægge Thinget dette paa Sinde, som jeg staaer paa denne Plads ogsaa som Repræsentant for den civile Sømandsstands Interesser“.

Hvis Hr. Trolle havde talt i denne Aand, da havde vi ikke været enige med ham, men vi havde fuldt ud respekteret hans Standpunkt. Men i Stedet rettede han et Angreb paa Foreningernes Andragende, der var saa udfordrende, at det var i højeste Grad utilbørligt, naar det kom fra en Repræsentant for Sømandsstanden. Denne har Ret til at vente, at de Andragender, den indgiver til Rigsdagen, behandles med Respekt, i hvert Fald af de, der ville repræsentere den, men Hr. Trolle er saalangt fra at kunne forstaa dette, at han endnu i sin sidste Artikel betegner Andragendet som „famøst“ og rent ud benægter, at det, skønt indsendt af de tre ledende danske Skibsfører- og Styrmandsforeninger, er et Udtryk for „Koffardimarinenes Ønsker og Anskuelse i Almindelighed. Vi tro at kende Opinionen i Handelsmarinen

en Smule bedre, og vi frygte, at Hr. T., vil blive belært om, at vi have udtalt netop, hvad den mente.

Vi have endnu kun tilbage at sige Hr. T., at hans Paa-stand om, at vi have udtalt os nedsættende om hans Virksomhed som Sømandsstandens Repræsentant i Folkethinget, er uvederhæftig, naar den fremsættes i Almindelighed. Vi have angrebet ham, fordi han i et bestemt Spørgsmaal har svigtet Sømandsstanden, og fordi hans Person i saadant Tilfælde ikke er fredhellig. Men hvis Hr. Trolle har glemt det Faktum, at vi i en Aarrække mere end noget andet dansk Blad have gengivet hans Udtalelser i Folkethinget og at vi efter Ævne have støttet ham i hans Rigsdagsvirksomhed, saa skulle vi opfriske ikke alene hans Erindring herom, men ogsaa om den Omstændighed, at Hr. Trolle baade har forstaaet at vurdere og udnytte den Støtte, vi have ydet ham.

Generalforsamlinger.

Dansk Navigatorforening

afholdt sin aarlige Generalforsamling i Søndags Aftes.

I Formandens Fraværelse aabnedes Generalforsamlingen af Viceformanden, kgl. Translatør Balthazar Petersen. Toldassistent, Løjtnant Knoph valgtes til Dirigent.

Viceformanden aflagde Beretning for det forløbne Aar. Foreningen stiftedes i Februar Maaned i Fjor med 32 Medlemmer, men har nu omtrent 700 Medlemmer. Der var i Skibsførerforeningen nogen Stemning for en Sæmslutning med den ny Forening, men Forhandlingerne herom strandede paa, at man ikke kunde forandre Skibsførerforeningens Navn, da Legater og andre Forrettigheder netop er knyttede til dette Navn. Sæmslutningen maatte saaledes opgives, men det vil altid være begge Foreninger en Glæde at samvirke med hinanden. Viceformanden omtalte i Korthed Foreningens Virksomhed, som for øvrigt var alle Medlemmer vel bekendt.

Navigationsslærer Funder havde holdt et særdeles godt Foredrag i Foreningen, men der havde paa Grund af særlige Forhold kun været faa Tilhørere til Stede. Man haabede imidlertid at kunne arrangere bedre besøgte Møder.

Viceformanden fremlagde derefter det reviderede Regnskab.

Indtægten

fra 21. Februar til 31. December 1897 har været:		
Medlemsindskud af 547 Medlemmer à 2 Kr.	1094 Kr.	„ Øre
Kontingent for 1. Halvaar, 407 Medlemmer		
à 3 Kr.	1221 —	„ —
Kontingent for 2. Halvaar, 475 Medlemmer		
à 3 Kr.	1425 —	„ —
Indvundne Renter	31 —	36 —
Annoncer	128 —	„ —
Abonnement paa Medlemsbladet	3 —	„ —

I alt 3902 Kr. 36 Øre

I Januar 1898:

Henstaaende i Sparekassen.	1449 Kr.	18 Øre
Indkommet i Januar.	1003 —	75 —

2452 Kr. 93 Øre

Udgiften

i 1897 har været:		
Bøger og Tryksager	630 Kr.	70 Øre
Avertissementer	28 —	68 —
Inventar	811 —	81 —
Porto	122 —	53 —
Bladhold	72 —	60 —
Administration	786 —	87 —

I alt 2453 Kr. 18 Øre

Henstaaende i Sparekassen.	1449 —	18 —
------------------------------------	--------	------

3902 Kr. 36 Øre

Regnskabet godkendtes enstemmigt med 42 Stemmer.

Derefter foretoges Valg af Bestyrelsesmedlemmer i Stedet for de efter Tur fratrædende Medlemmer. Et Forslag om at forøge Antallet af Bestyrelsesmedlemmer saaledes, at man var sikker paa, at altid nogle Bestyrelsesmedlemmer var hjemme, vedtoges enstemmigt.

Bestyrelsen kom derefter til at bestaa af følgende Medlemmer:

Styrmænd H. Boye, Formand. Kgl. Translatør Balthazar Petersen, Viceformand. Kapt. Julius Jensen, den kgl. grøn. Handel. Styrmændene Svendsen, Frandsen, Kjølner, L. Jensen, Kapt. Frandsen, D. F. D. S., Toldassistent, Løjtnant Knoph, Styrmændene Møller. „Norge“, og Søby, den kgl. grøn. Handel.

Som Suppleanter:

Styrmændene Hardt, Gierløv, Tværdgaard, Lundgreen, „Dannebrog“, Jensen, Dampbaadsfører i Toldvæsenet, Rasmussen, „Øresund“, Navigationslærer Funder, Fabrikant Sørensen og Kapt. Callesen, „Venus“.

Revisorer:

Styrmændene Skovby, den kgl. grøn. Handel, Petersen og Fulgmægtig Westrup.

Suppleanter:

Styrmænd Thorsen, den kgl. grøn. Handel, Kaptajn Bonde og Styrmænd Sørensen.

Forskellige Forslag.

Bestyrelsen havde foreslaaet en Forandring i Lovenes § 2, hvori det hedder, at enhver færende Navigator, der er fyldt 20 Aar, men ingen Søofficer, skal kunne optages i Foreningen. Man ønskede dette forandret til: enhver dansk Navigator, der har fyldt 20 Aar, og ikke har gjort sig skyldig i nogen i den offentlige Mening vanærende Handling kan optages i Foreningen. Ingen Søofficer kan optages i Foreningen uden Generalforsamlingens Samtykke.

Kaptajn Bonde anbefalede Forslaget, der kun gaar ud paa, at enhver Navigator kan optages i Foreningen, hvad enten han farer eller ikke.

Forslaget vedtoges enstemmigt.

Styrmænd Frandsen havde foreslaaet Nedsættelse af et Udvalg paa 6 Medlemmer til at fastsætte Gager for Foreningens Kasserer, Redaktør og Sekretær.

Dirigenten, Toldassistent, Reserveløjtnant i Marinen Knoph anbefalede Forslaget. Efterhaanden som Foreningen voksede, tiltog ogsaa Arbejdet ved Administrationen af dens Anliggender, og det blev nødvendigt at yde en passende Godtgørelse for dette Arbejde i Forhold til Foreningens Ævne. Redaktøren er vel den, der har det største Arbejde; men det vil blive Udvalgets Sag at overveje hele Gagespørgsmaalet og fremkomme med et Forslag, som vil blive behandlet paa en ekstraordinær Generalforsamling saa snart som muligt.

Forslaget vedtoges, og til Medlemmer af Udvalget valgtes enstemmigt Kaptajn Bang og Styrmændene Kjølner, Frandsen, Svendsen, Jørgensen og Jakobsen.

Enstemmigt og uden Diskussion vedtoges en Bestemmelse angaaende Redaktørens og Bestyrelsens Ret til om nødvendigt at nægte Artikler, indsendte af Medlemmer, Optagelse i Foreningens Medlemsblad. Ligeledes uden Diskussion vedtoges enstemmigt en ubetydelig Ændring i Lovene vedrørende Medlemmers Eksklusion i Tilfælde af, at 10 andre Medlemmer skriftlig indgiver Klager over vedkommende Medlems Opførsel som skadeligt for Foreningen.

Et til Lovenes § 7 stillet Ændringsforslag gik ud paa, at ogsaa fraværende Medlemmer skulde have Stemmeret ved Valg af Bestyrelsesmedlemmer. Valget maatte da kundgøres i Medlemsbladet 3 Maaneder før den aarlige Generalforsamling tilligemed Oplysning om, hvilke Bestyrelsesmedlemmer der fratræder.

Kaptajn Bonde fandt en saadan Ordning unødvendig. Det vil desuden være umuligt at faa underrettet alle Medlemmer, som er ude, i rette Tid; 3 Maaneder vil ikke en Gang være tilstrækkeligt dertil. De, der er til Stede paa Generalforsamlingen, maa afgøre Sagen. De øvrige maa være tilfredse dermed.

Flere Talere vilde dog foretrække, at ogsaa fraværende Medlemmer fik Stemmeret. De troede ikke, det var vanskeligt at gennemføre. Bl. a. henviste de til Norge; norske Sømænd kan afgive deres Stemmer til Stortingsvalgene, selv om de ligger nede i La Plata.

Kaptajn Bonde troede ikke, at en saadan Stemmeafgivning kan gennemføres. Man vil let faa saa spredte Stemmer, saa at slet ingen bliver valgt.

Dirigenten mente ikke, der var stor Fare i den Retning, da de fleste sikkert vil stemme paa de af Bestyrelsen foreslaaede Medlemmer.

Det vedtoges derefter enstemmigt, at ogsaa fraværende Medlemmer kan deltage i Valg af Bestyrelse.

Et af flere Medlemmer stillet Forslag om, at kun Halvdelen af den samlede Bestyrelses Medlemmer maa være Skibsførere, vandt ikke Tilslutning.

Kaptajn Andersen fandt Forslaget unødvendigt, da Medlemmerne dog ikke vælger Folk ind i Bestyrelsen, naar de ikke har Tillid til dem.

Forslaget forkastedes.

Et Forslag, der gik ud paa, at Foreningens Navn og Formaal kun kan forandres, naar $\frac{2}{3}$ af samtlige Medlemmer billiger det, forkastedes. Derimod vedtoges det enstemmigt, at Foreningens Navn ingen Sinde kan forandres, og dens Formaal kun med samtlige Medlemmers Billigelse.

Kaptajn Andersen opfordrede de tilstedeværende Medlemmer til at virke endnu mere ihærdigt end hidtil for at skaffe Foreningen Medlemmer. Det Resultat, der allerede er opnaaet, er vel godt, men vi maa naa et langt større Resultat.

Styrmand Berg fandt det tvivlsomt, om det var rigtigt at modsætte sig, at et Medlem sejler under Marineofficerer i Østasiatisk Kompagnis Tjeneste. Det vil kun være et Slag i Luften. To af Skibsførerpladserne er besat med Marineofficerer. Men Direktionen betragter Kampen som endt, og naar de første tre Aar er gaaet, vil ingen Pladser mere blive besat med Søofficerer. Taleren havde taget Plads i Kompagniets Tjeneste. Sandsynligvis vilde han komme til at sejle under Kaptajn Berendsen, og Spørgsmaalet vilde saaledes ikke faa aktuel Betydning for ham selv personligt. Men selv om han skulde komme til at sejle under Løjtnant Schiønning, agtede han ikke at trække sig tilbage fra Ansættelsen i Kompagniets Tjeneste, selv om han derved blev udelukket af Foreningen. Han mente, at Opfordringen til ikke at tage Tjeneste under Marineofficerer herefter maatte kunne stryges, da den nu har gjort sin Nytte.

Kaptajn Bonde: Foreningen kan ikke forandre Standpunkt i denne Sag. Men den har for øvrigt kun fraraadet Styrmandene at tjene under Marineofficerer.

Styrmand Berg: Ja, saa maa Kampen ogsaa føres mod D. F. D. S., hvor der er to Søofficerer!

Kaptajn Bonde: Det var jo ikke Mening, at Kampen skulde gælde de Søofficerer, der var i Pladser. Der var kun Tale om nyoprettede Pladser.

Styrmand Skovby: Det er ikke den enkelte Mand, men Principet, Kampen gælder. Opfordringen er iøvrigt uden Indflydelse for Bergs Vedkommende, da han havde taget Plads, forinden den blev udsendt.

Styrmand Berg var overbevist om, at intet nyt Selskab vilde antage Søofficerer i en overskuelig Fremtid.

Dermed endte Diskussionen om denne Sag.

Kaptajn Bang henstillede til Bestyrelsen at engagere en juridisk Konsulent, hvilket ofte kunde blive af Betydning.

Henstillingen toges under Overvejelse.

Hr. Nicolaj Jensen spurgte, om Bestyrelsen agtede at rette Henvendelser til de Rederier, der endnu ikke har indført Gageforhøjelser. Hidtil har kun D. F. D. S. og „Kjøbenhavn“ forhøjet Gagerne, men det var ønskeligt, om alle Selskaber snarest fulgte Eksemplet.

Bestyrelsen lovede at overveje Sagen.

Idet Dirigenten derpaa afsluttede Generalforsamlingen, udtalte han en Tak til Bestyrelsen for dens udmærkede Arbejde.

Forsamlingen sluttede sig til Dirigentens Udtalelser ved at rejse sig.

Fragtmarkedet.

Den Branche, som i de sidste otte Dage har forstaaet at tiltvinge sig størst Opmærksomhed i det store Marked, er absolut River Plate. Ugætet man næsten overalt nærede begrundet Haab om en heldig Sæson i Aar, har dog først de sidste Tider gjort Haabet til delvis Virkelighed, idet man allerede nu har en lang Række heldige Befragtninger at se tilbage paa. Men endnu er det selvfølgelig for tidligt at slaa hele Sæsonens Succes fast, og Befragterne ere da ogsaa kun foreløbig ude efter nogenlunde prompt Tonnage: Baade, der enten allerede ere paa Vejen ud, eller som i de nærmeste Dage gaar under Spouten for at erholde Kullasten til Buenos Aires. Rosario og saa fremdeles; senere Baade har Vanskelighed ved at blive placerede. Der er sluttet Colastine U. K. Cont. 2200 Tons 15. Marts 15 April 26/, Diamante 25/, St. Lorenzo 24/. Rosaria U. K. Cont. 2300 Tons 10. Marts 10. April 25/ og fra samme Plads til U. K. Cont. 25/, men vel at mærke 25. Marts 25. April, en altsaa forholdsvis sen Annuleringsdato. Fra Buenos Aires til Antwerpen eller Dunkirk er sluttet en 3000 Tons Damper Hvede 21/, fra Buenos Aires eller La Plata til U. K. Cont. 3000 Tons ligeledes 21/. Udfragterne ere absolut elendige, der betales næppe mere end 9/6 Tyne eller Cardiff til Buenos Aires og med daarlig Ekspedition baade paa Lade- og Lossehavnen, for sidstes Vedkommende 200 ned til 150 Tons om Dagen. Imidlertid kan vel de gode Returfragter bringe god Balance for hele Rundturen, og i hvert Fald søger nu en meget betydelig Tonnage ned den Vej, hvilket maa have den bedste Indflydelse paa Raterne fra

Nordamerika og Golfhavnene. Her har der været sporet en mindre Overanstængelse, der ytrede sig med en Dalen i Raterne af fra $1\frac{1}{2}$ til 3 pence pr. quarter fra Nordhavnene og 6 à 9 pence pr. Ton fra Golfen. Imidlertid synes de seneste Dage at have antaget paany det gamle, velkendte, sunde Fysiognomi, og Efterspørgslen er atter livlig. Vi notere i Flæng: Northern range Danmark 13000 quarters 10% Februar Marts $3\frac{1}{2}$ én, $3\frac{1}{6}$ to Havne. Philadelphia C. f. O. 14000 quarters Februar $3\frac{1}{3}$, Baltimore 20,000 quarters Danmark $3\frac{1}{3}$ én, $3\frac{1}{4}$ to Lossehavne Marts Afskibning. Fra Tampa er sluttet 3000 Tons Baad til 20/. Fra New Orleans U. K. Cont. 1/25 Marts 1980 netto Register til $14\frac{1}{3}$ nett. charter, samme Rate betales for en 1416 Register Tons Damper. Fra Fernandina betales til Venedig 17/6, Leghorn 17/, til Stettin 17/6 à 18/; endelig søges Tonnage fra Galveston any size pr. Marts Lastning $14\frac{1}{6}$ nett. charter. Bomuld! Fra Savannah direkte til Gøteborg søges prompt Tonnage til 39/. Af Udfragter til Amerika findes saa godt som ingen, og Baadene, der ere beskæftigede i denne Trade, returnere da bestandig i Ballast. Rejserne have gennemgaaende været normale, men meget stormfulde. Vi maa imidlertid atter advare Rederierne mod at opgive for kort Lade-termin; der er fra de sidste Dage Eksempler paa, at flere Baade have mistet Fragten, fordi de ikke have naaet frem i rette Tid, og Markedet kan være aldrig saa fast, man spinder ikke Guld, naar man først ligger derude og i største Hurtighed skal skaffe Last paa Kølen. Amerikanerne forstaa saa udmærket at benytte sig af en saadan Situation.

Middelhavet, Sortehavet etc. have omtrent holdt sig saa nogenlunde, muligvis har Efterspørgslen fra Sortehavet været noget stærkere, men den store Mængde Baade, som for Øjeblikket sejler i disse Ruter, vil under de nuværende Forhold virke dæmpende paa en eventuel Stigning, og vi tro, at Fremtiden vil blive saa temmelig uforandret, jævnt slidende uden Praleri. Kulfragterne nedefter kan kun kaldes gode. Vi notere: Tyne dock Alexandria $8\frac{1}{3}$, Konstantinopel $8\frac{1}{3}$ à $8\frac{1}{3}$, Genua $8\frac{1}{3}$, Savona $8\frac{1}{3}$, Civita Vecchia $8\frac{1}{6}$, Neapel $8\frac{1}{3}$,

Venedig 9/6, Triest 10/, Barcelona 8/10^{1/2}. Swansea eller Cardiff: Genoa 9/3, Neapel 9/3, Venedig 10/3 à 10/6, Savona 9/3, Alexandria 9/3, som man ser sejlbare Rater. Hjemefter er blandt andet sluttet: Alexandria U. K. 1800/2000 Tons 26. Febr. 10. Marts 9/6 f. O., 8/6 direkte. Ergasteria Rotterdam eller Antwerpen 1750 Tons 7/6. Bona Boness 6/6. Benisaff Maryport 2800 Tons prompt 7/3 full terms. Fra Nicolaieff er sluttet 11500 quarters 11/6 prompt N. C. Novorossisk Bremen 2150 Tons prompt 9/6, Nicolaieff L. H. A. R. 3000 Tons prompt 11/, Hamburg 11/6. Theodosia Middelhavet 9,25 Frs. Sulina Antwerpen eller Rotterdam 9/6, Sulina U. K. Cont. 9/6 any, 10/ Hamburg.

Kulfragterne her hjem efter ere stadig lave; vi skulle ikke paany i Dag beskæftige os meget med dette beklagelige Faktum. En Dags let Frost syntes at bringe Modet lidt i Vejret blandt Optimisterne, men medens disse Linjer skrives, sjapper Galoskerne paany rundt i Sølet. Vi notere blot Firth of Forth Kjøbenhavn 4/1^{1/2} à 4/3, Firth of Forth god dansk Havn 5/3, Newcastle Aarhus 4/3, Aalborg 4/3, Kjøbenhavn 4/, Fairwater 4/6, Königsberg 6/ à 6/6 for 6/800 Tons Baade. Retur er alt trøstesløs Haabløshed. Libau noterer sit historiske 9 for Rotterdams Vedkommende og kompletterer uden Skamfølelse til 6 pence, de andre Pladser følger i samme Fodspor og er ikke Omtale værd.

Vort hjemlige Marked for mindre Sejlere har naturligt profiteret af den kølige Eftersommer, vi hidtil har haft. For det vel et for kraftigt Udtryk at sige „den milde Vinter“. Begæret efter Tonnage har været godt, og Kaptajnerne behøver ikke at sidde længe paa „Pinebænken“ paa Kjøbenhavns Børs, førend Forløsningsen kommer i Form af en Fragt af 18 Øre pr. Centner til de nærmere Øhavne, 20 Øre til Jylland, enkelte har endog gjort det bedre, specielt hvor det gjaldt for Købmanden at faa Partiet bort fra en lossende Damper og undgaa den kostbare Oplægning i Land, men andre ere komne rent daarligt fra det; saaledes er der sluttet Kjøbenhavn svensk Sundhavn kun 12 Øre pr. Centner Klid i Sække; dette er en Skam baade af Kaptajnen og hans Agent. Vi skal forøvrigt notere nogle specielle Laster baade pr. straks og f. o. w. 60/70 Tons tungt Jærn Kjøbenhavn Rønneby 6 Kroner, op til 200 Tons Majs Aarhus Hamburg 5^{1/2} Mark, 3000 Centner Ben Kjøbenhavn Lybeck 30/35 Pf.; Smaasejlere anvendes fra Høganæs eller Helsingborg til Elben eller Weser. 1/2000 Centner Melassefoder Trelleborg Randers 25 à 30 Øre pr. Centner. Fra Marts søges en Række Sejlere fra Hasle til Lybeck 3^{1/2} Mark og fra Rønne findes en stor Mængde Opfragter til finske Havne pr. f. o. w.; vi notere blot Wasa Helsingfors, Raumo, Abo, Kotka, Wiborg, Bjørneborg, alt til Rater af 3^{1/2} til 4 Mrk. Aalborg Ræfsø betaler 50 Øre pr. Tønne Cement; fremdeles findes op til 150 Tons Slemmekridt i Fade og Sække fra Mariager Fjord til Helsingfors 3^{1/2} Kr. pr. Ton. Vi skulle i senere Artikler befytte os paa at gøre denne Særrubrik for de mindre Sejlere fyldigere og slutte med at notere, at der søges flere Sejlere mellem 25 og 50 Tons d. w. for hele Sæsonen fra Halmstadstrand, Lasten Makadamisering og Gadesten, for Losning i Gasværkshavnen Kr. 2,70 pr. Ton, Tuborg 2,75, Frihavnen 2,50, ved Knippelsbro 2,50 Kalkbrænderihavnen 2,50; muligt kan Raterne øges noget; mange vil kunne finde Beskæftigelse i denne Fart. Sluttelig søges Sejlere for Majs fra Kjøbenhavn til Flensborg 12/1500 Centner, Kjerteminde 10/1200, Nykjøbing Sj. c. 1000, Præstø c. 1200, Faxe c. 1000 Centner o. s. v., omtrent samme Størrelse til Nykjøbing F., Klintebjerg, Egenæs og Falkenberg. Raterne variere efter Tallene, meddelte i Spidsen af Artiklen.

Fra Sø og Land.

Uddrag af en Aarsberetning fra det Kgl. Generalkonsulat i Gøteborg for 1897.

En Kgl. Resolution har nu hævet et ogsaa for danske Søfartsinteresser ikke uvigtigt Tvivlsspørgsmaal angaaende Forstaaelsen af Lodsforordningen. Den Halvering af Lodspengene, som er indrømmet Skibe i Fart mellem svensk Havn og udenlandsk Havn udenfor Linien Hanstholm—Lindesnæs, naar de i et Kalenderaar have erlagt Afgiften et vist Antal Gange (10 Gange for Dampskibe, 5 Gange for Sejlskibe), vil herefter for Fremtiden indtræde, saa snart Skibet har betalt Lodspenge i den ene eller anden Retning henholdsvis 10 eller 5 Gange, medens man hidtil i al Fald her i Gøteborg har fortolket Bestemmelser derhen, at hertil udkrævedes et tilsvarende Antal Rejser baade frem og tilbage.

Fra „Flensburger Schiffsbau Gesellschaft“ er bleven os tilsendt en Fortegnelse over de Skibe, der i Løbet af 1897 ere blevne afleverede fra dette Værft. Det fremgaar af denne, at det samlede Tonalstal ikke alene er det største, der i et Aar er afgaaet fra Værftet, men vistnok det største, noget kontinentalt Værft har produceret i samme Tid. Da vi tidligere her i Bladet har nævnt Skibene, efterhaanden som de har foretaget Prøvetur, skal vi indskrænke os til at opgive den samlede Brutto Tonnage, der for 1897 beløb sig til 32,629 Br. Reg.-Tons; heraf er 5,817 Tons bygget for dansk Regning (deri indbefattet en Flydedok paa 2,000 Tons), 2186 Tons til Flensburg og hele det øvrige Tonalstal til Hamburg.

Under Bygning eller bestilt for 1898 har Værftet 8 Dampskibe med en Brutto Tonnage af 30,450 Tons.

Den amerikanske Handelsflaade. At genrejse Handelsflaaden og ophjælpe alt, som dermed staar i Forbindelse, er for Tiden en ledende Grundtanke i de forenede Stater. Den samlede officielle Statistik til 30. Juni 1897 viser, at Stjernebanneret paa den Tid vagede over 22,633 Skibe med en Tonnage af 4,769,000 Tons, hvilket er 275 Skibe paa 65,400 Tons mere end samme Dato 1896. Skibene fordele sig saaledes: 6,599 Dampskibe, maalende 2,358,558 R. T., 16,034 Sejlskibe, maalende 2,410,462 R. T. Det bemærkes, at der i afvigte Aar er bygget flere Damp- end Sejlskibe i De forenede Stater, nemlig 51,000 Tons Dampskibe og 14,400 Tons Sejlskibe. 264,769 Tons var hjemmehørende paa Østkysten, 711,121 Tons paa Vestkysten, 1,410,103 Tons horte hjemme i det indre af Landet og sejlede paa Indsøerne.

Det er i Kystfarten og paa Indsøerne, den amerikanske Skibsfart har haft Fremgang. Ogsaa i denne Fart vinder Dampskibene mere og mere Fremgang. Gennemsnitsstørrelsen af Dampskibene paa Indsøerne var 600 R. T., medens den i den atlantiske Fart og paa Kysten kun var 300 R. T.

Jærn og Staal indtager mere og mere Træets Plads ved Skibsbygningen. Ved sidste statistiske Opgørelse var 1,023 Skibe af dette Metal i den amerikanske Flaade, en Tilvækst af 68 Skibe fra foregaaende Aar.

Med Hensyn til Besætningen viser det sig, at det fremmede Element meget overgaar det amerikanske.

(Fairplay).

3m. Skonnert Sephyr af Oscarshamn er solgt til et Konsortium i Marstal med Hr. Agent N. Petersen som korresponderende Reder; for en Købesum af 34,000 Kroner. Skibets Drægtighed er 269^{3/100} Reg.-Tons; det er tre Aar gammelt og skal føres af Kapt. R. A. Hansen af Stryne.

Ugens Havarier.

Baron Stjernblad, Dpsk. af Kjøbenhavn, har ved Indsejlingen i Nord-Østersø-Kanalen været i Kollision med Sluseporten ved Holtenu, der tog en Del Skade. Baron Stjernblad fortsatte uden Skade.

Prosperous, Kutter af Færøerne, er ankommet til Leith fra Færøerne med megen oven Bords Skade. Skibet reparerer i Leith.

Louise, Dpsk. af Kjøbenhavn, ankom hertil d. 3. ds. fra Hull med en Del oven Bords Skade.

Essex, Dpsk. af Hull, ankom hertil d. 3. ds. fra London med Maskinskade.

Martha, Skonnert, har paa Rejsen fra Zunaaya med Marmor til Antwerpen været grundstødt ved Terneusen efter Kollision. Skibet kom flot med Assistance.

Russ, Dpsk. af Kjøbenhavn, er indløben med Havari til Hampton roads.

Dagmar, Dpsk. af Kjøbenhavn, er indløbet til Dartmouth med oven Bords Skade.

Anite, Barkskip af Fanø, der, som meddelt, indløb svært beskadiget til Gallegos, vil rimeligvis blive kondemneret.

Odelina, Kuf af Kalvik, er paa Rejse fra Aalborg med Cement til Göteborg d. 4. ds. strandet ved Napstjert og sunken, saa at kun Masterne rage op over Vandet. Besætningen bjærgedes af Fiskere fra Knasborg.

Marie, Skonnert af Svendborg, fra Portugal til Boston (Lincoln) med Johannesbrød, er d. 2. ds. drevet for sine Ankere og grundstødt paa Roger Sand, Wash.

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Kbhvn. 30. Jan., bestemt til New Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Dunkerque 5. Februar bestemt til Bremen. — Antwerpen, Holm, ankom flt Novorossisk 7. Febr., bestemt til Odessa. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Methil 25. Jan., bestemt til Genoa. — Dagmar, Gade, afgik fra Dartmouth 9. Febr., bestemt til Marseille. — Douro, Brabrand, afgik fra Kbhvn. 5. Febr., bestemt til Sunderland. — Georgios I., Kihl, pass. Gibraltar 3. Febr., bestemt til Antwerpen. — I. C. Jacobsen, Bech, ankom til Danzig 6. Febr., bestemt til Genoa. — Kiew, Raabe, afgik fra Königsberg 8. Febr., bestemt til Rouen. — Leopold II., [Kruse, ankom til Newport. 3. Febr., bestemt til Piræus & Syra — Louisiana, Jensen, afgik fra Newcastle 19. Jan., bestemt til New-Orleans. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Swansea 6. Febr., bestemt til Batoum & Odessa — Nicolai II., Michelsen, ankom til Newport-News 6. Febr. bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Kbhvn. 5. Febr., best. til Dunkerque. — Omsk, Rasmussen, ankom til Antwerpen 7. Febr., bestemt til Reval. — Tejo, Borries, afgik fra Kbhvn. 8. Febr., best. til Königsberg. — Tomsk, Andersen, afgik fra Kbhvn. 7. Febr., bestemt til Reval. — Vesuv, Norden, afgik fra Catania 8. Febr., best. til Denia & Valencia. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Kbhvn. 6. Febr., bestemt til Newport-News. — Kentucky, Caroc, afgik fra New-Orleans 20. Jan., bestemt til Kbhvn. — Arkansas, Gotsche, afgik fra New Orleans 27. Febr., bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Libau 7. Febr., bestemt til Hull — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 8. Febr., bestemt til Stettin. — Baron Stjernblad, Claussøn Kaas, ankom til London 6. Febr., bestemt til Antwerpen. — Ceres, Svensson, ankom til London 6. Febr., bestemt til Libau. — Charkow, Fischer, ankom til Hull 6. Febr., best. til Kbhvn. — Christian IX., Møllerup, afgik fra Pillau 7. Febr., bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Bay Schmidt, ankom til Trondhjem 6. Febr., bestemt til Kbhvn. — Constantin, Bønnelykke, ankom til London 6. Febr., bestemt til Kbhvn. — Frederik, Ørum, ankom til Hull 7. Febr., bestemt til Kbhvn. — Georg, Petersen, ankom til Libau 7. Febr., best. til London. — Jolantha, Paaske, afgik fra Kbhvn. 7. Febr., bestemt til Hamburg. — Kasan, Thomsen, afgik fra London 6. Febr., bestemt til Hamburg. — Laura, Christiansen, afgik fra Thorshavn 20. Jan., bestemt til Island. — Louise, Brabrand, ankom til Pillau 8. Febr., bestemt til Hull. — Minsk, Jørgensen, ankom til Manchester 5. Febr., bestemt til Liverpool. — Moskov, Petersen, afgik fra Kbhvn. 7. Febr., bestemt til Dünkirk. — Nishn ij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 4. Febr., bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Sørensen, afgik fra Dünkirk 6. Febr., bestemt til Newcastle. — Perm, Christensen, ankom til Libau 30. Jan., bestemt til Kbhvn. — Romny, Lind, ankom til Hull 5. Febr., bestemt til Kbhvn. — Thyra, Ryder, pass. Dunnethead 5. Febr., bestemt til Manchester. — Valdemar, Johnsen, ankom til Libau 6. Febr., bestemt til Kbhvn. — Maja,

Blom, ankom til Danzig 4. Febr. bestemt til Kbhvn. — Ella, Erichsen, ankom til Kbhvn. 7. Febr., bestemt til Danzig.

Ficaria, F. Fenger, afgik fra Kbhvn. 10. Febr., best. til Newcastle — Esbern Snare, M. Kofoed, afgik fra Newcastle 8. Febr., bestemt til Odense. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 9. Febr., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 9. Febr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens & Aalborg. — Kronen, C. Wiberg, afgik fra Odense 10. Febr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 9. Febr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebælt, J. Bay, afgik fra Newcastle 8. Febr., bestemt til Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 8. Febr., bestemt til Aalborg.

Carl, Skjold Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 3. Febr., ankom til Kbhvn. 6. Febr. — Frode, Wisberg, afg. fra Spezzia 22. Jan., bestemt til Amerika. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Genua 18. Jan., ankom til Hampton 8. Febr. — Knud, Hansen, afgik fra Libau 31. Jan., ankom til Hull 7. Febr. — Svend, Holst, afgik fra Rouen 4. Febr., ankom til Boness 8. Febr. — Erik, Tofte, afgik fra Libau 7. Febr., bestemt til Rotterdam. — Skjold, Schmidt, afgik fra Libau 8. Febr., bestemt til Rotterdam. — Ragnar, Hveysel, afgik fra Genoa 31. Jan., ankom til Girgenti 2. Febr. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Baltimore 28. Jan., bestemt til Londonderry. — Volmer, Riber, afgik fra Libau 1. Febr., ank. til Ghent 7. Febr. — Harald, Jensen, afgik fra Aarhus 28. Jan., ankom til Blyth 5. Febr. — Olof, Lorenzen, afgik fra Blyth 22. Jan., ankom til Genoa 4. Febr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. P. Andrejeff, Johnsen, afg. fra Aarhus 5. Febr., ankom til Svendborg 6. Febr. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Nicolaieff 21. Jan., ankom til Bremen 7. Febr. — A. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Genua 18. Jan., ankom til Nicolaieff 4. Febr. — Russ, Jensen, afgik fra Savona 13. Jan. — Peter Berg, Jørgensen, afgik fra Baltimore 11 Jan., ank. til Stettin 6. Febr. — J. Siem, F. Løffer, afgik fra Nicolaieff 2. Febr., bestemt til Hamburg.

Heimdal. Kamma, Risøe, ankom til Newcastle 6. Febr. — Helge, H. C. Lagesen, ankom til Newcastle 1. Februar. — Martha, Jørgensen, ankom til Bilbao 7. Febr. — Anine, J. Møller, arkom til Newcastle 3. Febr.

Urania. Sirius, Nielsen, ankom til Korsør 7. Febr. — Saturn, Klaaborg, ankom til Kbhvn. 2. Febr. — Pallas, Degn, afgik fra Riga 2. Febr., bestemt til Dunkerque.

Nordseen. England, Petersen, afgik fra Kbhvn. 2. Febr., ankom til Königsberg 4. Febr. — Finland, Schmidt, ankom til Baltimore 6. Febr. — Rusland, Prah, afgik fra Kbhvn. 5. Febr., bestemt til Warkworth. — Holland, Jørgensen, afgik fra London 2. Febr., ankom til Grangemouth 6. Febr. — Skotland, Branth, afgik fra Erith 4. Febr., bestemt til Warkworth. — Tyskland, Møller, ankom til Drammen 2. Febr. — Nordland, Hemmingsen, ankom til Kbhvn. 6. Febr.

Vesterhavet. Nautik, Meinertsen, afgik fra Riga 27. Jan., ankom til Dundee 5. Febr. — Neptuu, Jessen, afgik fra Esbjerg 6. Februar, bestemt til Alloa. — Nerma, Degn, afgik fra Manchester 8. Februar, bestemt til Cardiff. — Nordseen, Schmidt, afgik fra Warkworth 5. Febr., ankom til Esbjerg 8. Februar.

Østersøen. Yrsa, Larsen, afgik fra Warkworth 1. Febr., ankom til Kjøge 4. Febr. — Rita, Skov, afgik fra Hammen 3. Febr., bestemt til Hamburg. — Patria, Andersen, afgik fra Blyth 16. Jan., ankommet til Alexandria. — Cimbria, Storm-Hansen, afgik fra Philadelphia 21. Jan., bestemt til Aarhus.

Union. Olga, Jørgensen, afgik fra Landsrona 1. Febr., ankom til Göteborg 2. Febr. — Anglia, Erichsen, afgik fra Novorossisk 6. Febr., bestemt til Kbhvn. — Frisia, Fisker, afgik fra Bordeaux 31. Jan., ankom til Cardiff 4. Febr. — Gallia, Nielsen, afgik fra Venedig 24. Jan., bestemt til Ferandina.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Ghent 31. Jan., ankom til Shields 2. Febr. — Fyen, Hansen, afgik fra Rotterdam 3. Febr., ankom til Tyne 6. Febr. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Kbhvn. 25. Jan., ankom til Libau 28. Jan. — Russia, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 5. Febr., bestemt til Firth of Forth. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Kbhvn. 3. Febr., ankom til Newcastle 6. Febr. — Dania, Troensegaard, afgik fra Aarhus 7. Febr., ankom til Helsingør 8. Febr. — Normannia, Rasmussen, afgik fra Kolding 1. Febr., ankom til Kbhvn. 2. Febr.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, ankom til Dundee 5. Febr. — Christiansborg, Petersen, ankom til Boston 7. Febr., — Frederiksborg, Kühl, afgik fra Memel 5. Jan., bestemt til Rotterdam. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Dünkirk 5. Febr. — Rosenborg, Fischer, ankom til Kbhvn. 8. Febr. — Uranienborg, Olsen, afgik fra Oxelo-

sund 4. Febr., best. til Rotterdam. — Jomsborg, Schultz, afgik fra Newport 3. Febr., bestemt til Marseilles. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Baltimore 24. Jan., bestemt til Stettin.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Andersen, ankom til Libau 3. Febr. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Memel 5. Febr. — Skodsborg, Jensen, ankom til Grimsby 8. Febr. — Guldborg, Schmidt, ankom til Cardiff 6. Febr. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Riga 5. Febr., best. til Ghent.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Kbhvn. 2. Febr., ankom til Blyth 6. Febr. — Agnete, Jensen, afgik fra Burntisland 5. Febr., bestemt til Kbhvn. — Hermia, Sørensen, afgik fra Korsør 4. Febr., ankom til Grimsby 8. Febr. — Alice, Kraemer, ankom til Kbhvn. 25. Jan. — Sjølland, Sonnichsen, ankom til Kiel 28. Jan. — Bornholm, Petersen, ankom til Kbhvn. 25. Jan. — Ajax, Brorsen, afgik fra Helsingør 8. Febr., bestemt til Metkil. — Gøteborg, Madsen, ankom til Malmø 7. Febr. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 8. Febr. — Nauta, Steen, ankom til Kiel 7. Febr. — Rønne, Hintze, ankom til Grenaa 5. Febr. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Danzig 6. Febr.

Thingvalla. Thingvalla, Laub, afgik fra Kjøbenhavn 8. Febr., bestemt til New-York. — Island, Skjødt, afgik fra Newcastle 29. Jan., bestemt til New-York. — Hekla, Thomsen, afgik fra New-York 5. Febr., bestemt til Kbhvn. — Norge, Knudsen, afgik fra New-York 26. Jan., bestemt til Kjøbenhavn.

Det Østasiatiske Kompagni. 3/m. Skonnert Ragnhild er ankommet til Bangkok. Alt vel om Bord.

Sejlskibe.

Fansø. Nordby. Puck, Lybecker, var færdig at afgaa fra Æquador Kysten 7. Jan. til Evropa. — Copley, Struckmann, præjet 20. Jan. paa 25° N. Br. 22° W. Lgd. fra London til Sydney. — Union, Svarrer, ankom til Liverpool 3. Febr. fra Jacksonville. — Lenita, Clausen, ankom til Newcastle 5. Febr. fra Hamburg. — Medor, Svarrer, sejlet fra Rio Grande 6. Jan. til Paysandu. — Sophie, Svarrer, sejlet fra Barbados 11. Jan. til Jamaica. — Verdande, Nielsen, ank. til Banda 3. Decbr., afgik derfra 14. Decbr. til Amboine. — H. Grohmann, Nielsen, ankom til Laurvig 7. Febr. fra Kbhvn. — Thor, Meinertz, sejlet fra Grenock 4. Febr. til til Buenos Ayres.

Fansø. Sønderho. Killena, Brinch, afgik 27. Jan. fra Boness til Bouenos Ayres. — Clara, Carstensen, er 26. Jan. afgaaet fra Shoreham til Plymouth.

Svendborg. Erik, Hansen, ankom til Boness 31. Jan. — Marie, Petersen, ankom til Boston 2. Febr. — Haabet, Andreassen, ankom til Kerkaldy 5. Febr. — Venus, Jensen, ankom til St. Ybes 5. Febr. — Triton, Nielsen, ankom til Brest 6 Febr.

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.), Kæbellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

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

Østersøen. Bornholm. De ved Rønne midlertidig tændte to grønne, faste Ledefyr ere nu permanente.

Forfyret staar c. 650 Alen SØ. t. S. ¼ S. fra det røde Ledefyr paa *Havnebakken*. Det lyser fra S. gennem V. til NV. Flammens Højde: 42 Fod. Synsvidden: 2 Kml. Det vises fra en hvid, 6 Fod høj Pæl.

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

Holdte overet lede Fyrene fri N. om Bølgebryderen.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Åhus. Lystønderne uden for Åhus ere for Vinteren ombyttede med Stager. Klokketønden inddrages, naar Vejrliget gør det fornødent.

Tyskland. Ved *Neufahrwasser* gives Stormsignal om Natten ved en rød Lanterne, men den er skærmet over Søen og lyser kun ind over Havnen.

Rügen. Taagesignal-Kanonen ved *Sassnitz* Havn staar 50 Alen Ø. for det inderste af Molen.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. I Juni 1898 bliver *Obrestad* Fyr paa *Jæderen* slukket. Naar det igen tændes den 1ste Juli 1898 ere Blinkene kortere og stærkere. 58° 39' 25" N. Br. 5° 33' 35" Ø. Lgd.

Paa N.-Siden af Indløbet til *Skudesnæs* Havn tændes en hvid Lanterne, naar Dampskib ventes. Flammens Højde: 8 Fod.

Den hvide Lanterne paa *Fugleskjær* ved Indløbet til *Florø* Havn ombyttes med en rød Lanterne, der brænder, naar Dampskib ventes.

Tyskland. I *Jade* Munding ligger Spirtønderne B, C og D endnu ude. B. ligger paa 53° 49' 10" N. Br. 7° 53' 27" Ø. Lgd., C. paa 53° 48' 44" N. Br. 7° 56' 2" Ø. Lgd., D. paa 53° 49' 5" N. Br. 7° 57' 14" Ø. Lgd.

Man kan ikke stole paa, at de elektriske Lystønder B, C og D brænde. B ligger paa 53° 49' 11" N. Br. 7° 53' 77" Ø. Lgd., C paa 53° 48' 52" N. Br. 7° 55' 29" Ø. Lgd., D paa 53° 49' 6" N. Br. 7° 57' 9" Ø. Lgd.

Holland. Zuiderzee, I *Amsteldiep* er i 11 Fod Vand udlagt en sort Vager Nr. 5 med Stage og afkortet Kegle. 52° 55' 8" N. Br. 4° 54' 57" Ø. Lgd.

Zeeget Hoek van Holland. Fartejet *Humor* er sunket i Indløbet ved *Hoek van Holland*, c. ¼ Kbl. N. for Fyrinien og c. ½ Kbl. inden for *Noorderhoofd*. Vraget er afmærket med en grøn Stumtønde. 51° 59' 8" N. Br. 4° 5' 10" Ø. Lgd.

Zeeget van Brouwershaven. I *West Hellegat* er Dybden nu 8½ Fod mellem Spidstønde Nr. 1 og Stumtønde Nr. 1.

Zeeget van Goeree. I *Bieningen Nieuwe Geul* er Dybden ved almindelig Lavvande 5 Fod mellem Stumtønde Nr. 1 og Spidstønde Nr. 1.

Frankrig. Ved *Dunkerque* gives Vandstanden over Kaartets Nulpunkt. Et grønt Blink angiver ¼, to grønne Blink ½ og tre grønne Blink ¾ Meter. Hvert rødt Blink angiver 1 Meter.

England. Themsen. Vraget af *Rokewood*, som laa sunket i *Sea Reach*, er borttaget. Afmærkningen er ind-dragen. 51° 29' 37" N. Br. 0° 45' 2" Ø. Lgd.

Skonnerten *Elizabeth* er sunken i 24 Fod Vand i *Sea Reach*. 1,6 Kml. S. 7° Ø. fra *Southend Pier*. 51° 29' 20" N. Br. 0° 43' 27" Ø. Lgd. To Master ere over Vandet. En grøn Spidstønde er udlagt tæt S. for Vraget, og et Vragfyrs-kib, der viser de sædvanlige Signaler, ¼ Kbl. N. for Vraget.

Skotland. I *River Forth* inddrages den røde Spidstønde ved N.-Siden af Løbet, lige over for *Grangemouth*, ikke. Den rødmaalede Lystønde, der viser hvidt Lys med Formerkelse hver 6 S., ligger tæt ved Midten af Floden, 4 Kbl. N. for Fyret paa *Grangemouth* Ø.-Pier. 56° 2' 15" N. Br. 3° 41' 10" V. Lgd.

Den vandret stribede Lystønde, der viser hvidt Lys med Formerkelse hver 6 S., og som er udlagt i Stedet for *Inch Brake* Tønde, ligger 3 Kbl. S. t. V. ½ V. fra Yderenden af *Kincardine Pier*.

Den sorte Lystønde, der hver 11 S. viser hvidt Et-Blink, og som er udlagt i Stedet for *Middle Bank* Ø-lige Tønde, ligger 6½ Kbl. SV. ½ V. fra Midten af Ruinerne af *Tulliallan Castle*.

Den rødmaalede Lystønde, der viser hvidt Lys med Formerkelse hver 6 S., og som er udlagt paa V.-Siden af Floden lige over for *Clackmannan Pool*, ligger 3 Kbl. NØ. t. N. fra Midten af *Park Farmhouse*.

Ved N.-Siden af Indløbet til *Clackmannan Pool* er der ikke nogen Tønde.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. I *Frankrig* angive Vandstand-Signalerne Højden over Kaartets Nulpunkt eller et andet bestemt Udgangspunkt.

Om Dagen gives Signalerne fra en Mast med Raa. En sort Stander over et hvidt Flag med sort liggende Kors betyder, at Vandet stiger.

Et hvidt Flag med sort liggende Kors over en sort Stander betyder, at Vandet falder.

En sort Ballon paa Raanokken, set fra Søen til venstre for Masten, betyder ¼ Meter over Nulpunktet eller Udgangspunktet.

En sort Ballon paa Raanokken, set fra Søen til højre for Masten, betyder ½ Meter over Nulpunktet.

En Ballon paa hver Raanok betyder ¾ Meter.

En Ballon paa Masten, under Raaen, betyder 1 Meter.

En Ballon paa Masten, over Raaen, betyder 2 Meter.

En Ballon paa Masten, i Højde med Raaen, betyder 3 Meter.

Disse Signaler benyttes overalt, dog mere eller mindre fuldstændigt.

De højeste Signaler angive altsaa intet om Dybden i Løbene til Havnene.

Om Natten benyttes forskellige Signaler i de forskellige Havne.

Seine. Trouville. Fiskefartøjet „Manola“ er sunket i 10 Fod Vand N. for *Trouville* Havn og SØ. for *Tenden Trouville* NV. 49° 24' 55" N. Br. 0° 4' 33" Ø. Lgd.

Charles Martel. Beuzec. Den sorte Klokketønde med Cylinder SSØ. for *Beuzec* er flyttet lidt og ligger paa 48° 18' 58" N. Br. 4° 41' 42" V. Lgd.

VSV. for Klippen *Charles Martel* er i 10½ Fv. Vand udlagt en sort og hvid vandret sribet Spirtønde Nr. 2 med Diamant. 48° 18' 56" N. Br. 4° 42' 13" V. Lgd.

England. Fyrskibet „Royal Sovereign“ S. Vraget, som er opgivet at ligge Ø. for Fyrskibet „*Royal Sovereign*“, er Damperen „*Esparto*“. Vraget ligger omtrent 2 Kml. S. for Fyrskibet. En Mast er 8 Fod over Vandet. 50° 40' 46" N. Br. 0° 27' 45" Ø. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Gironde. Demi Bank. Vraget, der laa sunket SV. for *Demi Bank*, er forsvundet. Afmærkningen er ind-dragen.

Bermuda Øer. Ship Channel. For Besejlingen af *The Narrows* eller *Ship Channel* ere følgende Bestemmelser gældende:

Ethvert udgaaende Skib, som nærmer sig *Ship Channel*, skal, før det gaar ind i Løbet, vente til indgaaende Skibe, som ere i Løbet, ere komne helt igennem dette. Ligeledes skal et udgaaende Skib, hvis det i Løbet kan komme til at møde et indgaaende Skib, vente indtil dette er kommet helt igennem Løbet.

Newfoundland. Paa *Cape Race* er oprettet en *Lloyds* Signal-Station. 46° 39' 30" N. Br. 53° 4' 15" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. East Penobscot Bay. Isle au Haut Bay. En Klippegrund med 8 Fod Vand ligger godt 2 Kml. N. for *Bay Ledge*, fra *Kimballs Island* V.-Ende i N. 21° Ø., og fra *Ram Island* S.-Ende i S. 42° Ø.

Massachusetts. Cape Ann. Rockport Harbor. Stagen paa *Avery Ledge* er inddragen.

Gloucester Harbor. Klippen, hvorpaa der var 11 Fod, midt i *Gloucester Harbor*, afmærket med rød Spirtønde Nr. 6 A, er bortsprængt til 16 Fod daglig Lavvande.

Lynn Harbor. Ved *White Rocks* er den rød og sort vandret sribede Tønde ombyttet med en sort Spirtønde.

Lynn Harbor rød og sort vandret sribede Klokketønde, tæt S. for *White Rocks* Baake, er inddragen.

En rød Klokketønde er udlagt paa Ø.-Siden af Løbet, som fører til *Lynn Harbor*, fra *Bass Point* i N. 52° V., og fra *White Rocks* Baakefyr i S. 60° Ø.

Black Rocks røde Spirtønde Nr. 4 er inddragen.

Boston Harbor. En sort Spirtønde er udlagt tæt SØ. for *Upper Middle* Lystønde.

Glades Flats sorte Spirtønde Nr. 5 er inddragen. Den sorte Spirtønde Nr. 7, NV. for *Governor Island Shoal*, har nu Nr. 5.

Man of War Shoal N.-lige og S.-lige sorte Spirtønder Nr. 13 og 15 ere inddragne.

Den røde Spirtønde Nr. 14 ved Indløbet til den gravede Rende til Korn-Elevator Værftet, ved Indløbet til *Chelscu River*, er inddragen.

Boston Harbor. Main Channel. I *Boston Harbor* er Vraget af Skonnerten „*F. A. Pike*“ borttaget og Afmærkningen inddragen.

Nantucket Sound. Hyannis Harbor. West Southwest Ledge røde Spirtønde Nr. 14 (om Sommeren Klokketønde), er flyttet ¼ Kml. V. hen, og ligger nu fra *Old Tower* paa *Point Gammon* i S. 55° Ø., 2 1/16 Kml. og fra *Hyannis* Fyr i S. 15° V. Fra *Tenden* er Ø.-Enden af *Bølgebryderen* overet med V.-Siden af *Hyannis* Værft.

Southwest Ground sorte Spirtønde Nr. 1 er flyttet c. 1 Kbl. V. hen og ligger nu fra *Old Tower* paa *Point Gammon* i S. 70° V., 1 1/16 Kml., og fra *Hyannis* Fyr i S. 12° V.

Delaware Bay. The Shears Shoal. Paa *Bølgebryderen*, der er under Bygning paa *The Shears Shoal*, N. for *Delaware* *Bølgebryder*, er paa N.-Enden tændt en rød Lanterne, fra *Cape Henlopen* Fyr i N. 19° V., 3/4 Kml., fra *Delaware* *Bølgebryder* tørreste Ledefyr i N. 2° Ø., og fra *Delaware* *Bølgebryder* bageste Ledefyr i N. 48° Ø. Fyret vises fra en Pæl.

Fra Fyret skal *Bølgebryderen* strække sig S. 83° Ø., c. 5,150 Fod, derfra S. 17° Ø., c. 2,650 Fod.

Da der ligger Sten indtil 3,000 Fod S. og Ø. for Fyret, maa der vises stor Forsigtighed i Farvandet deromkring.

Maryland. Fenwick Island Shoal røde Flejtønde, mærket F. I. S., ligger nu paa V.-Siden af Grunden, fra *Fenwick Island* Fyr i N. 87° Ø., 5 Kml., hvilket er c. 3/8 Kml. S. 76° V. fra dens tidligere Plads.

Virginia. Fyrskibet „*Winter Quarter Shoal*“ er flyttet 1 1/8 Kml. SV. hen og ligger nu fra *Assateague* Fyr i N. 85 1/2° Ø., 12 1/2 Kml., fra *Popes Island* Redningsstation i S. 51° Ø. og fra *Green Kum Inlet* Redningsstation i S. 27 1/2° Ø.

Den sorte Spidstønde, der tjener som Mærketønde for Fyrskibet, er flyttet og ligger nu 3 Kbl. N. 6 1/2° V. fra Fyrskibet.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Rusland. Azovske Hav. Paa Kysten ved *Genitschesk* er tændt to hvide, faste Ledefyr og ved *Arabatsk* to røde, jaste Ledefyr.

De hvide Fyr staa S. 80° Ø. og N. 80° V. fra hinanden, Bagfyret c. 3,520 Alen S. 24° V. og Forfyret c. 3,430 Alen S. 11° V. fra *Genitschesk* Fyr. Flammens Højde: 38 og 18 Fod.

De røde Fyr staa N. 80° Ø. og S. 80° V. fra hinanden, Bagfyret c. 4,260 Alen S. 23° V. og Forfyret c. 4,110 Alen S. 19° V. fra *Genitschesk* Fyr. Flammens Højde: 19 og 18 Fod.

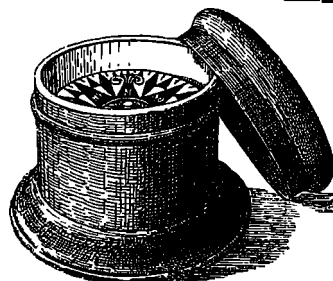
For Indgaaende holdes de hvide Fyr overet, til de røde Fyr komme overet, hvorefter denne Linie holdes, hvorved Fyrene lede gennem *Genitschesk Stræde*.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Nicaragua. Ved *Greytown* Havn vises en hvid Lanterne fra en Pæl. Lysevnen er kun ringe.

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.**

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde.
Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.
Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

N. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

P. A. Freilev,

Ølftapningsanstalt,
St Kongensgade 101, 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.

Skibslanterner med Certifikat.

Gældende over hele Verden.
Gl. Lanterner prøves og
forandres, naar de have den
lovbefalede Størrelse.

Ingen Lanterner udgaar fra
vor Fabrik uden at fyldest-
gøre de Fordringer, der stilles
paa Orlogsværftet.

Lanternerne leveres meget
billigt i Blik og i Kobber.
Certifikat medfølger.

* Alt eget Fabrikat. *
G. W. Frydenlund & Søn.
Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn K. Telefon 3681

OST • OST

3 ST. KIRKESTRÆDE 3
VICTOR PETERSEN
(LUDV. AAGAARDS EFTF.)

Kjøbenhavns Børskurs d. 9. Febr. 1898.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.....	107 ¹ / ₂	107 ³ / ₄	107 ¹ / ₂	107 ³ / ₄
Danmark.....	91		90 ³ / ₄	91
Norden.....			—	—
Kjøbenhavn.....	98		97 ³ / ₄	98
Carl.....	59	59 ¹ / ₄	59 ¹ / ₄	59 ¹ / ₂
Dannebrog.....			106	106 ³ / ₄
Skjold.....			73 ³ / ₄	74
Helsingør Dampsk.....	50 ¹ / ₂		50 ¹ / ₂	51 ¹ / ₂
Østersøen.....	80		79 ¹ / ₂	81
Nordsøen.....			81 ¹ / ₂	84
Torm.....			—	102
Foren. Bugser-Selsk.....			90 ¹ / ₂	92
Dansk-russisk Dampsk.....			96	100
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.....			102 ¹ / ₂	104 ¹ / ₂
5% — —.....			—	—
5% Thingvalla 1880.....			99 ¹ / ₂	104
5% — 1894.....			—	—
5% Norden.....			101 ¹ / ₂	103
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats.....			98	100
3 ¹ / ₂ % uopsig. Stats.....			100 ³ / ₄	101 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....			95 ¹ / ₂	96
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditk.....			94 ¹ / ₄	94 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....			98 ¹ / ₄	98 ³ / ₄
4% — — 6 —.....			97 ¹ / ₄	97 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —.....			96 ¹ / ₄	96 ¹ / ₂
Aktier.				
Nationalbank.....			152 ¹ / ₂	152 ³ / ₄
Privatbank.....			128 ¹ / ₂	128 ³ / ₄
Landmandsbank.....			130 ¹ / ₄	132
Handelsbank.....			129 ¹ / ₂	130
Burm. & Wain.....			87 ¹ / ₂	88 ¹ / ₄
Helsingør Jernsk.....			98	99 ¹ / ₂
Sukkerfabr.....			95 ³ / ₄	96
Bryggeri Aktier.....			111 ³ / ₄	112

Vekselkurser.

	Avista Sælger.	to d. d. Køber.
Hamburg.....	88.95	88.80
London.....	18.17	18.14
Paris.....	72.10	—
Amsterdam.....	150.85	—

Notering paa Berlins Børs d. 8. Februar 1898.

Russiske Noter.....	216.65
4% Russiske Consols.....	—
4 ¹ / ₂ % — Boden Kredit.....	106.00
5% Mexikanske.....	99.90
6% Rumænske Stats.....	101 ¹ / ₄
4% — — 1890.....	94.20

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

Foren. Dampskibs. 20,000, „Danmark“ 16,000, „Norden“ 18,000, „Kjøbenhavn“ 26,000, „Carl“ 30,000, „Dannebrog“ 4,000, „Skjold“ 14,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

afholder sin aarlige Middag med efterfølgende Bal Mandag den 21. Februar, Kl. 6 Eftermiddg., i Larsens Lokale, St. Annæ Plads 13. Æresmedlemmer og Medlemmer bedes at tegne sig paa den i Foreningens Lokale fremlagte Liste. Det bemærkes, at saavel Middagen som Ballet vil finde Sted uanset Antallet af dem, der tegner sig.

Bestyrelsen.

Medlemmerne af
**Dansk Sejlskibsrederi-Forenings
Afdeling for mindre Skibe**

gøres herved opmærksom paa, at Kontingentet for 1898 er Kr. 3,50 pr. Medlem plus 8 Øre pr. Netto-Register-ton, og vil være at indbetale til Kredsformændene senest 15. Maj.

Bestyrelsen.

Aktieselskabet
Dampskibsselskabet Vesterhavet

afholder sin aarlige Generalforsamling paa Hotel Royal i Esbjerg Fredag den 18. Februar 1898 Kl. 1 Eftermiddag.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning fra Bestyrelsen om Selskabets Virksomhed og Forretningens Gang i det forløbne Aar, samt om Skibenes Tilstand.
2. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab for 1897 og af Selskabets Status.
3. Godkendelse af Regnskabet og Indstilling om Meddelelse af Decharge for samme.
4. Forslag om Udvidelse af Aktiekapitalen til 1,000,000 Kroner.
5. Valg af Kommitterede.

Bestyrelsen.

CARL KRARUP,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmetad“, „J. P. Dillberg“,
og „Falken“ i Farten

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationerne samt

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

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.

Nienstedt & Co.

(Kunstindustri-Museum):

Lager af amerik., engelske, franske og tyske **Værktøjmaskiner.**
Værktøj, File, engl., svensk og tysk Staal. File ophugges.

ULYKKES-FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET



HAVNEGADE 47, STUEN. KJØBENHAVN K.
FASTE OG BILLIGE PRÆMIER GUNSTIGE FORSIKRINGSVILKAAR
ENKELTFORSIKRINGER MOD ULYKKESTILFÆLDE
TEL 1515 TEL. 1515

Grosserer B. W. Sass's Legat for Søfolk.

Af ovennævnte Legat er 1 Portion paa 100 Kr. aarlig ledig.

Legatet skal anvendes til Bedste for trængende Skibsførere, Styrmand, Matroser eller deres Enker og Familier. De, til hvem det gives, skulle ordentligvis i deres Virksomhed have staaet i Forhold til Kjøbenhavn eller til kjøbenhavnske Redere og være værdige og trængende, og beholde det saalænge Trang og Værdighed er til Stede.

Blanketter til Ansøgninger erholdes paa Børs-kontoret mellem Kl. 11—1 og indleveres sammesteds senest den 26de dennes.

Grosserer-Societetets Komite i Kjøbenhavn, den 4de Februar 1898.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

afholder sin ordinære Generalforsamling Tirsdag den 22. Februar Kl. 7 Eftermiddag i Larsens Lokale, St. Annæ Plads 13, med følgende Dagsorden:

- 1) Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.
- 2) Valg af Formand og to Bestyrelsesmedlemmer.
- 3) Valg af to Revisorer.
- 4) Forslag om Forhøjelse af Kassererens Løn.
- 5) Forslag om at Medlemmer kun skulle betale Kontingent til Foreningen i 25 Aar.

Bestyrelsen.

Kjøbenhavns Skipperforening

afholder den i Vedtægternes § 21 fastsatte ordentlige Generalforsamling Lørdagen den 19de Febr. d. A. Kl. 6 Eftm. paa Foreningens Kontor, Holmens Kanal 18, hvor, foruden de sædvanlige Sager, vil blive foretaget:

- 1) Valg af 3 Repræsentanter.
- 2) Valg af 2 Revisorer og 2 Suppleanter.
- 3) Forslag fra Bestyrelsen om Bemyndigelse fra Generalforsamlingen til samme til ved forefaldende Lejlighed at afhænde den Foreningen tilhørende faste Ejendom ved Holmens Kanal.

De reviderede Regnskaber over Foreningens og Stiftelsens Indtægter og Udgifter saavel som Legatregnskaberne for 1897 ville ligge til Eftersyn paa Foreningens Kontor hver Søndag fra Kl. 10—12 og 2—4, fra den 1ste Febr. d. A., fra hvilken Tid den trykte Fortegnelse over Foreningens finansielle Status vil kunne afhentes paa Foreningens Kontor.

Kjøbenhavn, den 25de Januar 1898.

P. B. V.
F. Harboe.

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.

Tirsdag den 15de Februar 1898 Kl. 11 Form. bliver ved offentlig Auktion, der afholdes paa Orlogsværftet, bortsolgt: 6,400 Pd. gl. Tovværk, 500 Pd. Klude, 860 Pd. gl. Sejldug, 18,000 Pd. Staalaffald, 38,200 Pd. gl. Jærn, 638 Pd. gl. Metal, 104 Pd. Zink, 286 Pd. Metalspaaner, 9,460 Pd. Zinkaske, 6 Fartøjssejl, 1 Høvlebænk, 5 Tinfade og 12 Tintalerkener, 4 Westons Tallier, 30 Par Vandstøvler, 100 Overtræksbuserunner, 190 Overtræksbenklæder, 21 Lanterner, 3 Hjulbøre m. m.

Sagerne paavises Fredag den 11. Februar og følgende Søndage fra Kl. 10—2 i Magasinet for kasseret Gods, hvor Kataloger til den Tid udleveres.

Orlogsværftets Centralkontor, den 7de Februar 1898.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet: Fortegnelse over Fyr- og Taagesignal-Stationer i Kongeriget Danmark med Bilande. 1898. Pris Kr. 0,50.

Paa Søkort-Arkivet forhandles:

Skibsdagbog, enkelt (175 Foliosider) . . .	Pris Kr. 5,50
do. dobb. (350 do.) . . .	— — 9,50
Maskindagbog, enkelt (175 do.) . . .	— — 5,50
do. dobb. (350 do.) . . .	— — 9,50
Kladde til Skibsdagbog	— — 4,00
do. Maskindagbog, enkelt	— — 4,00
do. do. dobb.	— — 7,00

For Sale.

Several 100 A I. Triple steamers of 3300 to 3800 tons d. w., for part cash and balance on easy terms over years, without mortgage security.

For particulars apply
Martin Cohn,
Sunderland.

Dampskibe

af forskellige Slags sælges ved
A. O. Andersen, Göteborg.

Postadresse:

Norra Hamngatan 10.

Telegramadresse: Andersen

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.

Café van Zandt,

St. Annæ Plads 6,
Hjørnet af Strandstræde,
Kjøbenhavn,

anbefaler sin Restaurant fran-

çais med alle Aarets

Specialiteter.

H. J. Pedersen.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved Claus Christensen,
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Læge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg.
gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9
Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

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.

J. A. Thiesson,

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

Oprettet 1814.

Raadhusstræde Nr. 2 B,
Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),
Kjøbenhavn K.

O. Larsen,

Kunstfyrværker & Illuminør,
Istedgade 72.
Kjøbenhavn V.

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

Einhorn-Apotheket

Hamburg (St. Pauli.)
Langereihe 83.

Dansk Betjening.
Løgehjælp (ogsaa Specialister)
anvises.

Pumper,

udmærket egnede til Lastpumper.

Maskinfabrikken Rannje,
Mathæusgade 6.

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.

Hovedforhandler **PETER BUCH,** Vinhandel, Helmerhus 13.



F. ZUSCHLAG. Aquavit, Kjøbenhavn N.

LANDMANDSBANKEN

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

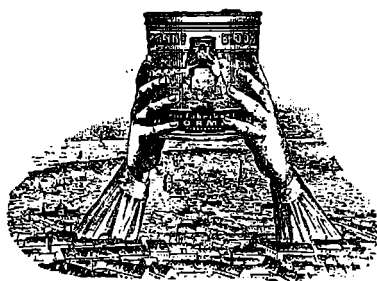
DANSK ARBEJDERBANK,

Kjøbenhavn,
modtager Indskud i Sparekasseafdelingen
og i Forsørgelseskassen.
Hovedkontor Hjørnet af Walkendorfs-
gade 16.

Margarine.

En fortrinlig velmagende og holdbar Margarine,
særlig tilvirket for Skibsbrug, leveres saavel i Træ- som
Blikemballage til Dagens billigste Notering.

Th. Klokke & Co.,
Nyhavn 4.



VARE-MÆRKE.

A. FORMANN.
KJØBENHAVN K.
TELEFON 5047.
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.

Enhver Kaptajn, som vil
spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon Nr. 6. **G. W. Møller, Grønnegade, Dragør.** Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.
Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Cypress og Greenheart.

Disse fortrinlige Træsorter anbefales Havneautoriteter til Forsøg.
Bedste Vidnesbyrd foreligge.

Lager hos
EMIL HAMMELEV, St. Kongensgade 61. Telefon 3338.

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

Anti-magnetiske
Ankergangs
Lomme-Uhre
fra 20 Kr.

Halv-Chronometere
fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Regulering og Repara-
tion af Søuhre
udføres samvittighedsfuldt.

Palle Sørensen,
6, Sølvtorvet 6.

Dr. med. Goldschmidt,

Klinik for
Hud- og Kønssygdomme.
Hovedvagtsgade 8, 1. Sal.
Kl. 12—1 og 7—8.

S. Lerche,

50 — Nørrebrogade — 50
Værksted
for gode, solide og billige
Modeller.

TH. SIMONSEN,
NYHAVN 57.

SØLVMEDAILLE I MALMØ
OG STOCKHOLM.

FOR LANTERNER.

„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. 7.

Kjøbenhavn, torsdag den 17. februar 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Lastning i Tørn. — Generalforsamlinger. — Fragtmarkedet. — Jubilæum. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Anders Nielsen,
Fredericiagade 27.
Største Lager
af
 **Fedevarer.**

Skræderetablissement,
— 9, Rosenborggade 9, —
anbefaler Uniformer for Sejskibs-
og Dampskibs-Marinen.
P. JENSEN, Skrædermester.

Norsk Margarine

fra **Fabriken Mercur, Christiania,**

der er anerkendt som det fineste og mest holdbare Fabrikat i Verden,
saas i

Hovedoplaget for Danmark

hos

Johansen & Bruun,

Telefon 3210. Kompagnistræde 14 & 15. Telefon 3210.

Smør i alle holdbare Kvaliteter føres til billigste Priser.

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.

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 Havnepenge,** som udgør 20 Øre pr. Ton (nemlig 10 Øre saavel for indgaaende som for udgaaende.)

Aalborg, den 12. Novbr. 1897.

Udvalget for Havnevæsenet.

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. 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.

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 Seighed fuldt jævnløst med det bedste smedede Staal af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Eft.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.

Herreekviperingsforretning

St. Annaplad 14.

Uniformer og civile Klædninger.

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^d.

eneste Fabrikant af
Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:

Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.

Conferencetid 12-1½. Admiralitætsstr. 39, 1. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Kjøbenhavn. Nørrebrogade 18 A, 2. 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, Geaua 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.

Telephoa
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

RÖNSTRÖM & MALMQUIST

Skibsmæglere.

Speditører & Befragtningsagenter.

Malmö.

Telegrafadresse:

Rönström, Malmö.

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.

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.

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.

Cypress og Greenheart.

Disse fortrinlige Træsorter anbefales Havneautoriteter til Forsøg.

Bedste Vidnesbyrd foreligge.

Lager hos

EMIL HAMMELEV, St. Kongensgade 61. Telefon 3338.

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".
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 "Bergør Wilhelm" and s/s "Neva" — operates in the Mediterranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).

Fanø praktiske Sømændsskole.

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

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

Lastning i Tørn.

Med adskillig Interesse læste jeg Referatet af den Debat, som udviklede sig paa Mødet i Odense angaaende Lastning i Tørn. Der blev kun talt om Lastning af Cement i Mariager og Aalborg, men mange danske Skippere vil vistnok have Erfaring for, at denne Uskik har en langt videre Udbredelse. Det vilde være glædeligt, om Skippernes Sammenhold kunde bevirke Afskaffelsen af disse forkastelige Klausuler, der i høj Grad prisgiver Skibene til Befragternes Vilkaarlighed, men desværre kan man vistnok, uden paa nogen Maade at undervurdere Betydningen af den vedtagne Resolution, gaa ud fra, at et enkelt Skib ogsaa i den nærmeste Fremtid vil blive bortfragtet paa de samme Vilkaar som hidtil, og det tør maaske derfor forudsættes, at nogle Betragtninger over Tørn-Klausulens retlige Virkning endnu kan have nogen Interesse.

Den almindelige Regel er jo den, at Liggedagene begynder Dagen efter, at Skipperen har givet Notice om, at hans Skib er rede til at tage mod Last. Naar det nu er vedtaget, at der skal lastes efter Tur, vil ingen være i Tvivl om, at denne almindelige Regel ikke kommer til Anvendelse, men at Dagene normalt ikke kan dreje, førend Skibets Tur er kommet. Dette Tidspunkt indtræffer, naar alle de Skibe, der er paa Tur før, er ekspederede. Det første Spørgsmaal, der maa bringes paa det rene, er altsaa, hvorledes Rækkefølgen skal bestemmes. Naar det ikke udtrykkelig er fastsat, at Tiden for Ankomsten skal være afgørende i saa Henseende, kommer det aabenbart an paa, naar Skibene ere rede til at laste. Ankommer to Skibe efter hinanden, og det sidst ankomne faar klaret sin Ballast fra sig og meldt sig klart, inden det andet er naaet saa vidt, kommer det ogsaa først paa Tur. Dernæst er at mærke, at Skibet kun kommer i Tur med andre Skibe, som skal have Last fra samme Afskiber, med mindre Forholdet er som i de engelske Kulhavne, hvor Indladningen foregaar ved særlig dertil konstruerede Indretninger (Kraner), til hvilke Skibene faar Adgang i den Orden, i hvilken de har ladet sig indskrive i Havnemesterens Tørnbog. Er det bestemt, at Lastningen skal foregaa i Sejlskibstur, maa Sejlskipperen finde sig i, at senere ankomne Dampskibe ekspederes før hans Skib, selv om det allerede har begyndt at faa Last; det samme gælder, selv om der ikke i Certepartiet staar „Sejlskibstur“, men blot „Tur“, for saa vidt det er Kutyme paa Stedet at favorisere Dampskibe paa Sejlskibes Bekostning. Om det gør nogen Forandring heri, at der er stipuleret regelmæssig Tur, er tvivlsomt. I England er der Dom for, at regular turn ikke er uforenelig med en saadan Kutyme, der giver Dampskibe Fortrinet for Sejlskibe uden Hensyn til, naar de ere ankomne; men man kunde rigtignok indvende herimod, at „uregelmæssig Tur“ er noget Snak. Turen maa nødvendigvis være regelmæssig, hvis der overhovedet skal være Mening i det; man behøver altsaa ikke at fremhæve, at den skal være regelmæssig, og naar det desuagtet sker, maa det være, fordi Sejlskipperen ønsker at gardere sig mod Dampskibene i Kraft af den anerkendte Fortolkningsgrundsætning, at

hvert Ord i Kontrakten maa tillæges en Betydning, hvis det overhovedet er muligt. Imidlertid vil det dog ganske sikkert være at anbefale ikke at løbe an paa, at denne Fortolkning godkendes af Domstolene, men derimod ligefrem bestemme, at Lastningen skal ske i Tur med Sejl- og Dampskibe; saa undgaar man unødigt Strid og Diskussion, for de Ord ere ikke til at tage Fejl af.

Det er altsaa givet, at naar alle de Skibe, der efter det her anførte er før paa Tur, har faaet den Last, de skal have, saa begynder Liggedagene for det næste Skib. Den Omstændighed, at Afladeren har leveret Last til flere Skibe paa én Gang, kan han ikke benytte som Undskyldning for at tage sig et Pusterum, inden han skrider til det næste i Rækken. Den derved indvundne Tid kan Skipperen tage til Indtægt for sig; thi for ham er det nok, at der nu ikke findes flere Skibe paa Tur før hans. Dette Faktum er tilstrækkeligt til at bevirke, at Turen skal komme til ham, men det er ikke udelukket, at hans Liggedage kan dreje, før hans Tur kommer. Har Afladeren nemlig brudt Rækkefølgen ved at favorisere et eller flere Skibe, maa Skipperen kunne regne sig de Dage til Gode, som er medgaaet til Lastning af disse. Hvis dernæst Lastningen af de Skibe, der er før paa Tørn, ikke fremskyndes tilbørligt, maa dette utvivlsomt indvirke paa Afladerens Retsstilling til de Skippere, der ligger og venter paa, at Turen skal komme til dem; men det besynderlige er, at der aldrig staar et Ord i Certepartierne om, hvor hurtigt de andre Skibe skal lastes. Der staar blot, at Lastningen sker „i Tur“ eller „i regelmæssig Tur“ eller „i Sejlskibstur; derimod synes Parterne ikke at lægge nogen Vægt paa at faa slaaet fast, hvor længe Skipperen er forpligtet til at ligge og vente paa, at hans Tur skal komme eller i alt Fald hans Liggedage dreje. Man kan forstaa, at Afladeren eller Befragteren ikke er forlegen for, at hans Forpligtelser i den Retning slaas for nøje fast, men det er unægteligt forbavsende, at der Aar ud og Aar ind sluttes Kontrakter i Massevis for Lastning i Tørn, uden at Skipperen finder det nødvendigt at fiksere en Grænse som Værn mod Vilkaarlighed. Det vil vist blive meget vanskeligt at blive disse Tørn-Klausuler kvit; de hviler paa gammel Hævd og er for meget i Befragternes Interesse, til at disse skulde ville give Afkald paa dem, naar de paa nogen Maade kan faa Lov til at beholde dem. Men den Opgave at faa fastsat en bestemt Tidsfrist, efter hvis Udløb Dagene drejer, enten Turen er kommen eller ej, skulde synes at have Chancer for at kunne gennemføres, fordi Kravet herom er saa rimeligt, at Befragterne næppe vil kunne være bekendt at afvise det. Som Sagerne nu staar, er det overmaade vanskeligt at sige, hvornaar Afladeren senest bør have ekspederet de foregaaende Skibe. Hvad der er bestemt i Kontrakten med disse, kommer jo ikke andre ved, og tvivlsomt er det, om de kan forlanges ekspederede uden Ophold. Naar man ikke vil komme ind paa rene Vilkaarligheder, har man næppe anden Udvej end at ty til Søløven og lade de Dage (Liggedage og Overliggedage), som denne fastsætter, være afgørende. Det kan jo blive en meget drøj

Tid at ligge og vente uden Ret til nogen Erstatning — men hvorledes skal det kunne ordnes anderledes?

Naar Turen er kommen, skal Lastningen ske i de vedtagne Lastedage. Mærkeligt nok bestemmer Kontrakten meget ofte ikke andet end, at Lastningen skal ske i Tur uden at nævne et Ord om Lastedagenes Antal. I saa Fald har man altsaa Søløven at holde sig til. Efter de omtalte Cement-Certepartier skal Lastningen, saavidt jeg véd, foregaa uden Ophold, naar Vejret tillader det; det vil altsaa sige, at Skipperen kan forlange, at der stadig skal være Last ved Siden, naar det ikke regner. Meget almindeligt er det at stipulere, at Lastningen skal foregaa „i Tur hurtigst muligt.“ Hvis der hermed menes, saa hurtigt, som Skibet kan tage imod, saa bliver det ensbetydende med: uden Ophold; men hvis Mening er, at Afladeren skal levere Lasten saa hurtigt, som det er ham muligt, bliver det nærmest meningsløst. Passer det af en eller anden Grund Afladeren at trække det i Langdrag med Lastningen, saa vil han naturligvis skyde sig ind under, at det desværre ikke har været ham muligt at skaffe Lasten hurtigere, og hvorledes skulde man modbevise det; let vilde det sikkert ikke være. Jeg er tilbøjelig til at tro, at en saa uklar Bestemmelse er lig ingen Bestemmelse, og at man derfor maa ty til Søløven.

Hvad mener man om følgende Udkast til en Tørn-Klausul, som jeg anbefaler til Overvejelse:

„Lastningen sker i . . . Arbejdsdage, naar Vejret tillader det, og Lastedagene drejer fra den Dag alle (Damp- og) Sejlskibe, der er før paa Tørn, er ekspederede; lastes disse ikke mindst et for et uden Ophold, naar Vejret tillader det, regnes Lastedagen fra den Dag, Lastningen vilde have været fuldendt, om den var blevet fremmet som nævnt. Brydes Tørnen, medregnes den Tid, i hvilken hvert udenfor Tur indskudt Skib har lastet, i Lastedagene.“

Johs.

Generalforsamlinger.

Marstal Skipperforening

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Formanden, Navigationslærer Tønnesen, bød Velkommen og ønskede Medlemmerne et gladeligt Nytaar.

Derpaa oplæste Formanden Regnskabet.

Indtægt: Kontant Kassebeholdning 1896 320 Kr., Kontingent og Restancer 960 Kr., til Sygekassen 436 Kr., Enke- og Understøttelseskassen 1856 Kr., Renter i Skipperkassen 57 Kr., Sygekassen 86 Kr. og Enke- og Hjælpekassen 734 Kr., Æresmedlemmernes Bidrag 321 Kr. Ialt har der været en Indtægt af 5093 Kr.

Udgift: Udlagt 473 Kr., udbetalt Sygehjælp 234 Kr., indvundne Renter 879 Kr., Kassererens Løn 99 Kr., Understøttelse til 19 Enker 925 Kr., Alderdomsunderstøttelse til et Medlem 50 Kr., indsat i Sparekassen 2050 Kr., Kassebeholdning 332 Kr.

Foreningen ejer: Skipperkassen 1654 Kr., Sygekassen 2535 Kr., Enke- og Understøttelseskassen 23,780 Kr. og en Kassebeholdning af 332 Kr. Ialt 28,303 Kr.

Fremgangen i Foreningens Formue har i 1897 været: 2,632 Kr. (i 1896 var der en Fremgang af 3,200 Kr. og i 1894—95 2,800 Kr.)

Foreningen tæller 240 betalende Medlemmer. 19 Enker og 1 Pensionist oppebærer Understøttelser.

Derefter gik Formanden over til at omtale Virksomheden i 1897.

Foreningens Andragende angaaende Logbøgerne henvendtes ubesvarede i Ministeriet. Dansk Sejlskibsrederi-Forening havde taget Sagen i sin Haand, men det var vel tvivlsomt, om der overhovedet kom noget ud af denne Sag.

Skipperforeningen havde ladet sig repræsentere ved Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Møde i Odense i Fjor samt ved dens Hoved-Generalforsamling afvigte Sommer i Marstal.

Endelig havde Bestyrelsen indgivet Andragende til Søassuranceforeningen Ærø om at nedsætte Redernes Risiko fra 2 Kr. til 1 Kr. pr. Br.-Tons af alle partikulære Havarier.

Der forelaa Forslag om at nedsætte Pensionerne med 5 à 10 Kr. Formanden udtalte: Hellere gøre det straks end senere.

Der skredes straks til Afstemning. Resultatet blev: For Nedsættelse af Pensionen med 10 Kr. faldt der 59 Stemmer, for 5 Kr. 30 St. og mod Nedsættelse af Pensionen 13 St.

Forslaget om 10 Kr.s Nedsættelse blev saaledes vedtaget.

Et Medlem: Skal Sygehjælpen saa ikke ogsaa nedsættes? Hvorfor skal det alene gaa ud over Enkerne.

Formanden: Bestyrelsen har ment, at 4 Kr. i Sygehjælp pr. Uge ikke kan være for meget.

Et Forslag om, at Styrmand, der have Næringsbevis som Skipper, skal kunne optages i Foreningen, vedtoges med 89 St. mod 7, men Afstemningen erklæredes, paa Foranledning af Kaptajn Jens Carlsen, for ugyldig, da mindst Halvdelen af Medlemmerne skal være til Stede, for at en Lovforandring kan vedtages, og dette var ikke Tilfældet.

Af Bestyrelsen afgik efter Tur Formanden, Hr. Tønnesen, og Hr. Jørgen Petersen. Ingen af dem ønskede Genvalg. Nyvalgte bleve d'Hrr. Mægler Herman C. Boye og Kaptajn Albert Albertsen.

Mægler Herman C. Boye henledte Opmærksomheden paa „Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874“ og de Fordele, den yder sine Medlemmer; han anbefalede varmt at melde sig ind i den.

Mægler Albert E. Boye bragte en Tak til den afgaaede Formand, Hr. Tønnesen, for hans udmærkede Ledelse af Foreningen og ønskede ham godt Helbred i mange Aar. — Hotelejer Hansen bragte en Tak til Hr. Jørgen Petersen. For begge de to Herrer udbragtes et med stærke Hurraraab besvaret Leve.

Søassuranceforeningen „Ærø“

har afholdt aarlig Generalforsamling. Kassereren, Kancelliraad H. C. Grube bød Velkommen, idet han udtalte de bedste Ønsker for Foreningens Fremtid.

Følgende Sager forelaa til Behandling.

Regnskabet oplæstes og godkendtes.

Derpaa skred man til Valg af et Bestyrelsesmedlem i Stedet for Skibsreder H. A. H. Rasmussen, der ikke ønskede Genvalg. Ved skriftlig Afstemning valgtes Skibsreder I. R. Eriksen med 25 St. Skibsreder H. I. Bager blev Suppleant med 22 St. Derefter havde Skibsrederne R. R. Levinsen 20 og F. H. Jørgensen 12 St.

Som Revisor afgik Skibsreder H. I. Clausen. Da han ikke ønskede Genvalg, valgtes Skibsreder R. R. Levinsen.

Fra Bestyrelsen for Marstal Skipperforening forelaa Skrivelse, hvori foresloges, at Løven omændredes saaledes, at Rederierne, der hidtil har maattet bære en Udgift af 2 Kr. pr. Ton ved partikulære Havarier, hvilket Beløb har været fradraget Havariets Netto-Beløb, maa blive nedsat til kun 1 Kr. pr. Ton og fradrages Havariets Bruttobeløb.

Bestyrelsen tiltraadte Forslaget om at nedsætte Redernes Risiko fra 2 Kr. til 1 Kr. pr. Brutto-Ton af alle partikulære Havarier, men maa dog fastholde, at nævnte Risiko af 1 Kr. pr. Ton maa fradrages Netto-Havari-Beløbet.

Bestyrelsens Forslag, der vedtoges, skal være gældende fra 1. April d. A.

Fra d'Hrr. R. R. Levinsen, H. I. Bager („Nathalie“), R. Albertsen, C. Albertsen og A. C. Albertsen forelaa følgende Forslag til Lovforandringer:

1) At Anker og Kæder, som er erklæret for forsvarlige af Besigtelsesmanden, godtgøres om de springe eller frastikkes.

Bestyrelsen udtalte følgende: Vi kan ikke tiltræde dette Forslag, men maa fastholde, at Loven bliver uforandret heri.

Derimod finder Bestyrelsen Anledning til at foreslaa, at Logis-, Kost- og Maanedspenge erstattes ved Havaritilfælde, for Kostens Vedkommende efter en nærmere fastsat Skala. Efter en kort Diskussion vedtoges Bestyrelsens Forslag samt vedtoges det at ansætte Taksten til 90 Øre i Kostpenge pr. Dag for hver Mand.

2) Naar Bestyrelsen fordrer Bundbesigtigelse efter Grundstødning, da betragtes samme som Havari-Grosse.

Tiltrædes af Bestyrelsen med Tilføjende, at Dykkerundersøgelse og Kølhaling, forlangt som Følge af Springen læk eller anden Hændelse, ogsaa maa erstattes som Havari-Grosse, hvorimod eventuel Kølhaling efter Dykkerundersøgelse er Foreningens uvedkommende. Der skal præsteres Attest af vedkommende Skibsfører.

Forslaget vedtoges.

3) Ingen kan nægte at være Voldgiftsmand.

Bestyrelsen henviste til Loven om Stridsspørgsmaal, og kunde ikke finde Anledning til nogen Forandring. Bestyrelsens Forslag om at holde sig til Loven, som den nu er, vedtoges med 93 St. imod 27.

Fra Skibsfører A. H. Boye („Kvik“) forelaa Forslag om at forandre Ekstrapremien øst for Bornholm, saaledes at Marts Maaned bortfalder for de Skibe, som ikke kommer Nord og Øst for Lyserort eller Nord og Øst for Grønskær, eller ogsaa paalægges de Skibe, som sejle nord og øst for nævnte Linjer, at betale Ekstrapremie til ultimo Maj.

Det vedtoges, at Ekstrapremien fremtidig ansættes fra 15. Decbr. til 15. Marts. Det øvrige i denne Paragraf tidligere vedtagne bliver uforandret.

Fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening forelaa Anmodning, om Søassuranceforeningen „Ærø“ ikke fandt Anledning til at støtte Foreningen som overordentligt Medlem med et aarligt Bidrag.

Vedtoges foreløbig at yde et aarligt Bidrag af 100 Kr.

Til Slut fremsatte Kassereren paa Bestyrelsens Vegne Forslag om at lade Søassuranceforeningen „Ærø“s Flaade assurere mod Ildsvaade. Taleren ytrede bl. a.: Det er altfor stor Risiko, vi løbe ved ikke at have assureret. Her ligger i T. 145 Skibe i Vinterhavn. Kom der Ild i Skibene under en nordlig eller sydlig Storm, vilde der være al Sandsynlighed for, at hele Flaaden opbrændte. Og dette vilde betyde Ruin ikke blot for Søassuranceforeningen „Ærø“, men for hele Byen. Bestyrelsen har konfereret med forskellige Brandassurance-selskaber, som for en Betaling af 500 Kr. vil være villig til at forsikre den Halvpart af Flaaden, som Søassuranceforeningen „Ærø“ løber Risiko for.

Det vedtoges efter Bestyrelsens Forslag straks at brandforsikre de i danske, slesvig-holstenske og sydsvenske Havne henliggende Skibe, foreløbig til Udgangen at Marts Maaned d. A.

Vi bemærke, at Forsikringen kun gælder den Risiko, Foreningen staar inde for.

Kassereren afsluttede derpaa Generalforsamlingen. Om Aftenen afholdtes Fællesmaaltid og Bal.

(Ærø Avis)

Marstal Søassurance

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Kassereren, Mægler Albert E. Boye, meddelte, at det tilbagelagte Aar for Søassurance havde været saa godt, som man kunde ønske det; intet Tab og god Indtægt for Kassen.

Af det meddelte Regnskab uddrages følgende Hovedsummer: Kassebeholdning var ved Aarets Begyndelse 5842 Kr., fra det forenede Dampskibsselskab 2365 Kr., Indskudspræmie 1364 Kr., Sommer- og Vinterpræmierne tilsammen 4649 Kr. Ialt har der været en virkelig Indtægt af 6326 Kr. 78 Øre.

Af Udgifterne: Dividende 3029 Kr., Aktieret i 8 Skibe 858 Kr., Administration 406 Kr., Indskud 2000 Kr., Kassebeholdning 4811 Kr. 54 Øre.

Kassens Status: I kgl. Obligationer ejes 4600 Kr., do. private 4560 Kr., indestaende i Marstal Sparekasse 22,986 Kr. 16 Øre, Renter 570 Kr., Resterende Indskud 3662 Kr., indkommen Renterestance 32 Kr., Kassebeholdning 4811 Kr. 54 Øre. Ialt 41,221 Kr. 70 Øre. Herfra gaar sandsynligvis for tvende Havarier 227 Kr.

Assurancen staar herefter i 13⁹²/₁₀₀ pCt.

Ved Aarets Begyndelse var indmeldt 81 Interessenter med ialt 80 Skibe til en Forsikringssum af 290,108 Kr. I Aarets Løb er udgaaet 4; ved Salg 3, ved Forlis 1. Der er tilgaaet 1 Skib med en Forsikringssum af 1200 Kr. Det nye Aar begynder med 77 indmeldte Skibe.

Til Forhandling forelaa:

Forslag fra Bestyrelsen om at uddele 1¹/₂ pCt. til Interessenterne.

Kassereren anbefalede Forslaget, hvorefter de nye Interessenter kom til at betale efter 12 pCt., hvilket Taleren fandt var ret og billigt.

Claus Boye med flere foreslog at udbetale Interessenterne 1³/₄ pCt., hvilket enstemmigt vedtoges.

Det vedtoges at stille Halvdelen af Kassens Formue til Disposition i Forlistilfælde.

Derefter foretoges Valg.

Rasmus Rasmussen valgtes som nyt Medlem til Taksationskommissionen og Erik Schultz indvalgtes i Bestyrelsen.

Fanø Skibsrederforenings Invalidefond

har holdt Generalforsamling. Den har i faa Aar samlet sig en Formue af 4126 Kroner 78 Øre, hvoraf den største Del hidrører fra Foreningen og de i den indmeldte Skibe. I forrige Aar har Fonden haft en Indtægt i Kontingent og Renter af ialt 135 Kr. 78 Øre. Ved Udgangen af 1897 var der kun 2 Medlemmer. Af deres Midler er der udredet 50 Kroner til en norsk Matros, der er kommen til Skade paa et paa Fanø hjemmehørende Skib.

Af Fondens Formue er endnu i Behold 1212 Kr. 56 Øre, medens 3050 Kr., der hidrøte fra Skibsreder-Foreningen, er overførte til den i Fjor stiftede:

Fanø Skibsrederes Syge- og Ulykkesforsikring, hvis Formaal er, at Medlemmerne gensidigt erstatter hverandre den Udgift, som hidrører fra Sygom blandt Mandskabet i deres Skibe og fra Ulykkestilfælde blandt Arbejdere og andre Personer om Bord i Skibene, og hvis Styrelse bestaar af Skibsrederne C. H. Nielsen, P. N. Winther, P. N. Harbye, C. P. Holm og I. P. Clausen.

Søforsikringsforeningen „Jylland“ for mindre Skibe,

der har sit Sæde i Aarhus, afholdt den 29. Januar sin aarlige Generalforsamling. Aarsregnskabet viste en Fremgang i det forløbne Aar af 1,1 pCt. af den tegnede Forsikringssum, som for Tiden udgør 176,500 Kr. Medlemsantallet er 39 med 34 Skibe. Den aarlige Præmie er 1 pCt. i indenrigs Fart, 1¹/₂ i udenrigs Fart med et Tillæg af 1¹/₂ pCt. for de fire Vintermaaneder i indenrigs og 1 pCt. i udenrigs Fart, for saa vidt at Skibet er i Fart hele Tiden. Selskabets Reservefond udgør for Tiden 6,2 pCt. af den tegnede Forsikringssum. Foreningen har bestaaet i 14 Aar og i den anførte Tid har Selskabet, foruden at det har opfyldt sine Forpligtelser overfor Foreningens Medlemmer, desuden udbetalt til Medlemmerne 7 pCt.

Svendborg Søassurance

har holdt aarlig Generalforsamling, hvor Kassereren fremlagde Regnskabet for 1897 samt gav en Oversigt over det forløbne Aars Virksomhed og oplæste en Ekstrakt af Regnskabet. Af dette fremgik det, at Aaret har været heldigt i Sammenligning med de foregaaende Aar. Af Forliser har Foreningen haft tre, nemlig „Valkyrien“, „Luna“ og „Gylfe“, og desværre omkom Føreren af „Valkyrien“ ved Kollisionen. Dampskibet, der kolliderede, betalte dog ca. 78 pCt. ved mindelig Forhandling, og Tabet ved disse tre Skibe er 22,988 Kr. 31 Øre. Af Havarier har Foreningen haft 18, deraf 5 under 10 Kr. pr. Ton, og Tabet for disse, hvoraf enkelte

endnu ikke ere opgjorte, kan kalkuleres til 15,500 Kr., saa at Foreningens Tab kan ansættes til 38,500 Kr.

I Aarets Løb er der indtegnet 6 nye Skibe og 2 Forhøjelser til et samlet Beløb af 115,900 Kr., medens der for solgte, forliste og nedsatte, ialt 8 Skibe og 3 Nedsættelser, er udgaaet 56,500 Kr., saaledes at Tilgangen er forøget med 59,400 Kr., og Foreningens Risiko er ialt 2,401,100 Kr.

De efter Tur fratrædende Funktionærer ere d'Hr. C. P. Clemmensen som Komitemedlem, H. H. Nielsen som Synsmand og N. H. Nissen som Suppleant. C. P. Clemmensens og H. H. Nielsen genvalgtes, og som Suppleant valgtes W. Gislason, Rudkjøbing.

Forslag om Jærn- og Staalskibes Optagelse i Foreningen forkastedes.

Forslag om Forandring af § 2 og § 13 vedtoges.

Forslag om at indtræde i „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“ med et Bidrag af 25 Kr. aarlig til Hovedforeningen og 25 Kr. til Fyens Kredsafdeling vedtoges.

Forslaget om Besejling af flere islandske Pladser vedtoges.

Svendborg Toldsteds Forsikrings-Forening for Søfolks Ejendele afholdt Søndagen d. 13. Februar sin aarlige Generalforsamling, hvor det reviderede Regnskab for 1897 fremlagdes og godkendtes. Foreningen har i det forløbne Aar haft en løbende Risiko af 62,000 Kr., fordelt paa 155 Policer, og til en Præmie, der varierer fra 2 $\frac{1}{4}$ til 3% p. A. Indtægten udgjorde Kr. 1921.72 og Udgiften Kr. 812.25, Overskudet saaledes Kr. 1109.47. Foreningen, der nu ejer Kr. 9001.93, paa-begyndte sin Virksomhed i Februar 1883 og har i disse 15 Aar udbetalt til forliste og skadelidte Sømænd Kr. 14777.31.

Vejle Sømandsforening

afholdt sin aarlige Generalforsamling Søndagen den 6. Febr. d. A. i Haandværkerforeningen i Vejle.

Regnskabet for det forløbne Regnskabsaar fremviste en Indtægt af Kr. 663.66 og en Udgift af Kr. 72.05, derunder Understøttelse til 5 Ansøgere à 10 Kroner. Kassen har altsaa haft en Fremgang i sidste Aar af Kr. 591.61, som med Beholdningen fra forrige Aar — 1505.73

udgør Kr. 2097.34.

Ifølge Foreningens Love maa der i Aar uddeles hvad der er over 2000 Kroner.

Regnskabet, som er revideret af D'Hr. Kaptajner M. N. Fischer og C. Bertelsen, godkendtes.

Til Medlemmer af Bestyrelsen genvalgtes d'Hr. Kapt. P. Poulsen og C. Poulsen, som efter Tur frattraadte. Revisorerne genvalgtes.

Dampskibsselskabet Norden

har afholdt ordinær Generalforsamling. Direktør P. Brown afgav Beretning om Aarets Virksomhed, som i alle Maader havde været tilfredsstillende. Med uafbrudt Fart havde Baadenes Fortjeneste svaret til Skibenes Størrelse. Fuldendelsen af 2 nye Baade, som vare bestilte i Maj 1897, var bleven forsinket ved Strejke, men ventedes nu færdige i Marts, og vilde blive to udmærkede Skibe. At der var budt Selskabet 126,000 Kr. i Afstaaelse, vidner om en billig og heldig Kontrakt. Forhandlingerne om Overtagelse af Dampskibsselskabet „Thingvalla“ var blevne uden Resultat, da man ikke vilde reflektere paa Tilbudet. Udsigterne for 1898 synes i det Hele gode og lovende, og Selskabet har alt dækket en Del Tonnage til lønnende Rater.

Regnskabet blev gennemgaaet og fremlagt. Udbyttet er 10 pCt.

Revisor Møllmann bragte med Forsamlingens Tilslutning en Tak for det gode Resultat og spurgte, om der ikke fra Bestyrelsens Side var tænkt paa nogen Udvidelse, hvortil Kontrolkomiteens Formand, Overretssagfører Paludan, svarede, at man helst vilde modtage de nye Skibe, før der toges fat paa Udvidelse, som jo ellers kunde ske naarsomhelst der var Aarsag dertil.

Grosserer Vald. Petersen genvalgtes til Kontrolkomiteen.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet i sidste Uge er saa omtrent uforandret.

Amerika har været livlig, set under ét; dermed mener vi baade Nord- og Sydamerika. Specielt har „River Plate“ bibeholdt sin Fasthed, og en meget betydelig Befragtning har fundet Sted. Det virker muligvis trættende, men vi maa paany gentage, at denne Verdensdel ogsaa Anno 1898 vil blive den toneangivende; dette er i et hvert Fald vor Mening, og slaar den til, kan vi med samme Sindsro som sidste Aar vandre den „stille“ Tid i Møde og „vegetere“ nogle Maaneder, som vi plejer, vi faar nok vor Chance senere; og vi har i et hvert Fald det Forspring i Aar, at baade Nord- og Sydamerika maa holdes faste paa samme Tid. Det vil være overflødig at begrunde, hvilken Indflydelse dette Faktum vil have paa hele Verdensmarkedet. Vi noterer følgende Befragtninger: Baltimore U. K. Cont. 13,000 qrs. 3/4 $\frac{1}{2}$ Marts, samme Størrelse og Termin 1 dansk Havn 3/4 $\frac{1}{2}$, to 3/6. 18,000 qrs. northern range 5/25 Marts 3/3 C. f. O. Baltimore eller Philadelphia P. P. U. K. 20,000 qrs. 10% Afskibning Juli—August — man mærke sig den sene Afskibningstermin — 2/9 Fernandina Leghorn 2200 Tons 18/9. Fernandina Stettin 17/6. New Orleans U. K. Cont. 15/ nett charter prompt, 14/6 option Danmark samme Rate Marts Lastning. Savannah Baltic én Havn 39/, to Havne 40/ for Bomuld. San Lorenzo U. K. Cont. 2500 Tons 10% prompt 27/6; Marts Lastning giver 24/6 à 25/, April 24/, øvrige Pladser i sædvanligt Forhold som specificeret sidst. Kun et Raad til Slut angaaende Befragtningerne fra „River plate“: hold den senere Tonnage tilbage saa længe som muligt, saa holdes samtidig Raten oppe — ja gaar yderligere frem!

Kulfragterne til Middelhavet ere en Smule fastere; vi noterer blot: Tyne Genua 8/3, Marseille 8/6, Venedig 9/9 à 10, Trieste 10/ med option Partladning Kokes 12/ à 12/3, lignende Rater fra Firth of Forth, noget højere fra Vestkysten. Returfragterne tarvelige, Alexandria giver 7/ à 7/3 pr. Ton seed og 1/4 $\frac{1}{2}$ à 1/6 pr. quarter Korn. Fra Sortehavet er bl. a. sluttet: Nicolaieff London eller Rotterdam 3400 Tons 10/. Odessa L. H. A. R. 3900 Tons prompt 8/3, Hamburg 8/10 $\frac{1}{2}$ — altsaa tarveligt — yderligere Sulina London eller Southampton prompt 9/, Taganrog Bergen direkte 4800 Tons April Lastning 11/9, Eupatoria og Theodosia Rotterdam 2200 Tons prompt 9/3.

Kulfragterne til Danmark og Østersøen omtrent uforandrede. Arbejderkonflikten i Kjøbenhavn har hæmmet Befragtningen og givet lang Ekspedition for de allerede ankomne Dampere, men ellers kan man sætte 4/1 $\frac{1}{2}$ à 4/3 fra Firth of Forth til Kjøbenhavn for ca. 2000 Tons Baade, og 4/ for ca. 1000 Tons Baade fra Blyth. Provinserne 5/3 à 5/6 fra Firth of Forth, mindre Pladser giver 5/9.

Vort hjemlige Marked. Man vil have bemærket, at vi i sidste Nummer af Bladet aabnede denne ny Rubrik, baseret paa de mindre Sejlere. Vi indrømme villigt, at Aarstiden var uheldigt valgt til Starten, thi det er jo dog først, naar Foraaret kommer — trods nok saa mild en Vinter — at alle de mange Laster dukker op, som vi da skulle tage under nærmere Behandling. Det gaar Købmanden som Skipperen. Mod Jul lægger Skipperen op af gammel Vane for „Vinteren staar for Døren“, og paa samme Tid bliver Købmanden forsigtigere i sine Dispositioner, thi han ved, at en stor Del af hans gamle Bekendte gaar i Vinterkvarter; ogsaa han frygter for Kulden og de tilfrosne Havne. Det kan være, han i dette Øjeblik angrer sin Forsigtighed, og vi tror, at mangan en flink Kaptajn samtidig ærgrer sig over, at han bandt Skuden fast for tidligt; men det maa

være begge Parter en Trøst, at vi i Aar ere inde paa det usædvanlige, der næppe gentager sig for det første. Imidlertid er vi af ovennævnte Grund meget begrænsede. Markedet er lille og Lasterne derefter. Ugen viser en let Tilbagegang, da man nu næppe tør notere mere end 17 à 18 Øre pr. Centner Korn fra Kjøbenhavn til Provinsen, med det sædvanlige Tillæg for vanskelige Pladser, men Situationen kan forandre sig hurtig, og muligvis vil Raten være en helt anden, naar dette Blad kommer vore Læsere i Hænde. Vi finde Anledning til at udtale dette, fordi „vort hjemlige Marked“ skifter Farve saa godt som hver Dag; dette maa staa alle klart, men vi vilde blot befitte os paa at give et Gennemsnitsbillede af de sidste 8 Dage. Herefter notere vi følgende Afslutninger: Horsens Malmø 25 Øre pr. Centner Klid løst, dette var billigt; Kjøbenhavn Greifswald-Colberg 25 Pf., dette var for billigt; ellers noteres 1000/1500 Centner Majs fra Kjøbenhavn til en Række danske Provinshavne som Kjertemind. Nykjøbing S., Bogense, Svaneke, Saxkjøbing etc. Yderligere søges fra Faxe til Haderslev smaa Sejlere for Kalksten til 20 Kr. pr. Kubikfavn, samt 150 Tons. Phosphate Kastrup Norrköping 3¹/₂ à 4 Kr., 120 Tons tungt Jærn Kristiania Gefle 6 Kr. Fra dansk Provinshavn til Sydsverrig betales 17 Øre pr. Centner d. w. fra Kjøbenhavn til Flensborg endelig 25 Pf. pr. Ctr. Majs. Nye Laster i andre Retninger ere endnu ikke fremkomne.

Fra Vejle Sømandsforening have vi modtaget følgende:

Den her hjemmehørende 3m. Skonnert „Taikun“ afsejlede den 28. November f. A. fra Grangemouth hertil kullastet. Da der siden intet er hørt fra Skibet, er der desværre ikke længere nogen Tvivl om, at Skibet er forlist og hele Besætningen druknet.

Besætningen bestod af 8 Mand, hvoraf 6 vare ugifte, hvorimod

Kaptajnen, **N. L. Lauritsen**,

efterlader sig Enke og fire smaa Børn; det femte Barn er død i disse Dage, og

Styrmanden, **M. Chr. Christensen**,

efterlader sig ligeledes Enke og fire smaa Børn. Begge Enker efterlades i trange Kaar.

Saa vel Kaptajnen som Styrmanden vare Medlemmer af Vejle Sømandsforening; men da Foreningen endnu kun raader over smaa Midler, ser den sig ikke istand til at yde nogen nævneværdig Understøttelse, og man tillader sig derfor at henvende sig til ærede Medborgere med Anmodning om efter Ævne og Vilje at yde en Skærv til Enkerne for saa godt som muligt sætte dem istand til at opdrage deres Børn.

Vi give gerne denne Opfordring vor bedste anbefaling og opfordre de af vore Læsere, der ville yde Bidrag, til at indsende dem til Formanden for „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“s Kredsaafdeling for Øst-Jylland, Skibsreder **M. N. Fischer** i Vejle.

Jubilæum.

Vi have modtaget følgende:

„Marstal Skipperforening“ oprettedes 5te Februar 1888 og kan altsaa nu fejre sit 10-aarige Jubilæum. Foreningens Formaal er at virke i Standens Interesse; den har tillige en Sygekasse og en Pensionskasse for Enker og gamle Skippere.

Foreningen bestaar nu af 242 betalende Medlemmer samt 32 bidragydende Æresmedlemmer, og dens Grundfond er ca. Kr. 28,000.

Det har stadig ligget de forskellige Bestyrelser paa Sinde at yde en efter Forholdene saa stor Pension som muligt til Foreningens Enker og gamle Skippere; men grundet paa utilstrækkelige Indtægter, saa Foreningen sig desværre nu ved sidste Generalforsamling nødsaget til at nedsætte Pensionen. Det er tungt at maatte skride til dette Værk; men da Søen, som er Medlemmernes Element, kræver mange Ofre, er det en Selvfølge, at der derved efterlades en stor Del Enker og faderløse Børn, saa der stadig stilles større Krav til Forsørgelses-kassen. Der er nu 19 pensionerede Enker og 1 Alderspensionist.

Men se vi tilbage paa Foreningens 10-aarige Virksomhed, tro vi dog at burde tilføje, at om end dens Midler ikke ere voksede efter Ønske, saa bør vi alligevel være tilfreds med de Resultater, der foreligge, og naar Kasserne hidtil have ydet en i Forhold til Medlemskontingentet høj Pension, saa skyldes dette den pekuniære Støtte, Foreningen har haft af sine Æresmedlemmer. Vi undlade derfor ikke herved at bringe Foreningens Æresmedlemmer vor hjerteligste Tak for de Bidrag, de have ydet, ligesom vi stole paa, at disse fremdeles ville have vore Kasser i Erindring.

Samtidig tillade vi os at meddele, at Foreningens Love hjemle enhver agtværdig Borger saavel i Inland som Udland Ret til at indtræde i Foreningen som Æresmedlem og som saadan Ret til at overvære dens Møder og selskabelige Sammenkomster, og ville vi sætte stor Pris paa at se saa mange af vore Medborgere i vor Midte som muligt og hjertelig paaskønne de Bidrag, som de maatte yde.

Vi bringe tillige Foreningens Stiftere vor bedste Tak for den Virksomhed, de have udfoldet, og idet vi af Hjertet ønsker Skipperforeningen alt muligt Held og Lykke i Fremtiden, haabe vi, at Jubilæumsdagene vil blive mindet af saavel Medlemmerne som Marstals øvrige Borgere.

Bestyrelsen.

<i>R. Albertsen</i> , Skibsreder.	<i>F. Andersen</i> , Skibsreder.	<i>A. M. Andersen</i> , Skibsreder.
<i>E. Petersen</i> , Skibsreder.	<i>Alb. Albertsen</i> , Skibsreder.	<i>J. C. Hansen</i> , Skibsreder.

<i>H. C. Boye</i> , Mægler.	<i>C. Levinson</i> , Kasserer.
--------------------------------	-----------------------------------

Albert E. Boye,
Mægler, Formand.

Fra Sø og Land.

Generalkonsulen i Bremen meddeler, at Lodsafgiften paa Weseren er bleven forhøjet med 25% i Sommermaanederne for udgaaende Skibe. I Bremerhaven blev i September den udvidede Kejsershavn overgivet til Trafikken.

Udenrigsministeriet, Kjøbenhavn, d. 9. Februar 1898.

Styrmand **Herm. Boye** af Marstal er ansat som Fastlods ved Slipshavns Lodseri.

Opmærksomheden henledes paa omstaaende Avertissement om Middag med Bal i „Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874“ Fredagen d. 25de ds. I vort sidste Nummer stod fejlagtig Mandag d. 21. ds.

Ugens Havarier.

Peter Berg. Dampskib af Kjøbenhavn, er ankommet til Stettin efter en meget haard Rejse fra Baltimore. 2 Redningsbaade ere skyllede væk, Skorstenen er bleven bulet og Skibet har desforuden faaet en Del Skade paa Kommandobro og Ræling. Ladningen losses i Stettin.

Argus. Skonnert. har paa Rejsen fra Harburg til Leith med Salt Natten til den 11. ds. ved Cuxhaven været i Kollision med den for Anker liggende Skonnert Frederik & Ane af Marstal, paa Rejsen fra Harburg med Kartoffler. Frederik & Ane mistede Gallionsfigur og Klyverbom, og begge Skibe returnerede til Cuxhaven.

Kalfsund, Dpsk. af Kjøbenhavn, er paa Rejsen fra Marstrand til Stettin indkommet til Malmø d. 14. ds. med brækket Skrueraksel. Ladningen losses og Skibet reparerer i Malmø.

Ceres, Skonnert af Marstal, har ved Foreland været i Kollision med en ukendt Skonnert. Ceres mistede Merserær, Forriggen og 15 Favne Kæde.

Tajkun, 3-m. Skonnert af Vejle, fra hvem der intet er hørt siden 28. November f. A., maa desværre være gaaet under med Mand og Mus (Skibet havde 8 Mands Besætning).

Galathea, Skonnert, der, som meddelt, kæntrerede og sank ved Juelsminde den 31. f. M. er hævet og bragt til Bogense.

Dampskibene Malmø og Baldur, begge af det forenede Dampskibsselskab, have den 12. ds. været i Kollision med hinanden. Begge Skibe fik en Del oven Bords Skade, Malmø hovedsagelig i Stævnen.

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.

Skibefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Kbhvn. 30. Jan., bestemt til New Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Bremen 11. Februar bestemt til Reval. — Antwerpen, Holm, ank. til Odessa 10. Febr., bestemt til Antwerpen. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Messina 15. Febr., bestemt til Denia, Malaga, Valencia og Cadiz. — Dagmar, Gade, afgik fra Dartmouth 9. Febr., bestemt til Marseille. — Douro, Brabrand, ankom til Sunderland 9. Febr., bestemt til Oporto og Lissabon. — Georgios I., Kihl, ank. Antwerpen 11. Febr., best. til Swansea. — I. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Kbhvn. 13. Febr., bestemt til Genoa. — Kiew, Rabe, ankom til Rouen 16. Febr., bestemt til Bordeaux og La Rochelle. — Kursk, Staal, afgik fra Libau 13. Febr., bestemt til Dunkerque. — Leopold II, Kruse, afgik fra Newport 11. Febr., bestemt til Syra. — Louisiana, Jensen, afgik fra Newcastle 19. Jan., bestemt til New-Orleans. — L. P. Holmblad, Koch, afg. fra Swansea 11. Febr., bestemt til Batoum og Odessa. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra Newport-News 15. Febr. bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Bremen 15. Febr., bestemt til Reval. — Omsk, Rasmussen, ankom til Antwerpen 7. Febr., bestemt til Reval. — Tejo, Borries, ankom til Königsberg 10. Febr. bestemt til Newcastle. — Tomsk, Andersen, ankom til Reval 11. Febr., bestemt til Dunkerque. — Vesuv, Norden, ankom til Denia 13. Febr., bestemt til Valencia. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Kbhvn. 5. Febr., bestemt til Newport-News. — Kentucky, Caroc, ankom til Kbhvn. 14. Febr., bestemt til New-Orleans. — Arkansas, Gotsche, afg. fra New Orleans 26. Jan., bestemt til Kbhvn. Anglo Dane, Olsen, afgik fra Libau 13. Febr., bestemt til Hull. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 14. Febr. bestemt til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clauson Kaas, ankom til Antwerpen 11. Febr., bestemt til Kbhvn. — Ceres, Svensson, ankom til London 6. Febr., bestemt til Libau. — Charkow, Fischer, ank. til Hull 6. Febr., best. til Kbhvn. — Christian IX., Mollerup, ankom til London 13. Febr., bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Bay Schmidt, ank. til Kbhvn. 14. Febr., bestemt til Stettin. — Constantin, Bønnelykke, ank. til Hamburg 10. Febr., bestemt til Kbhvn. — Frederik, Ørum, pass. Hirtshals 15. Febr., bestemt til Kbhvn. — Georg, Petersen, afgik fra Libau 13. Febr., best. til London. — Jolantha, Paaske, ankom til Kbhvn. 14. Febr., bestemt til Danzig. — Kasan, Thomsen, ankom til Libau 15. Febr., bestemt til London. — Laura, Christiansen, ank. til Thorshavn 23. Jan., bestemt til Island. — Louise, Brabrand, afgik fra Pillau 15. Febr., best. til Kbhvn. — Minsk, Jørgensen, afgik fra Liverpool 12. Febr., bestemt til Kbhvn. — Moskov, Petersen, ankom til Dünkirk 11. Febr., bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, pass. Hirtshals 14. Febr., bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Sørensen, ankom til Kbhvn. 13. Febr., bestemt til Königsberg. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 13. Febr., bestemt til London. — Pregel, Egidiusen, ankom til Pillau 13. Febr., bestemt til Kbhvn. — Romny, Lind, ankom til Kbhvn. 13. Febr., bestemt til Libau. — Thyra, Ryder, ankom til Liverpool 14. Febr., bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Johnsen, ankom til Kbhvn. 15. Febr., best. til Antwerpen. — Maja, Blom, afgik fra Kbhvn. 14. Febr., bestemt til Hamburg. — Ella, Erichsen, ankom til Danzig 11. Febr., best. til Kbhvn.

Ficaria, F. Fenger, afgik fra Newcastle 16. Febr., best. til Kbhvn. — Esbern Snare, M. Kofoed, afgik fra Odense 17. Febr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 17. Febr., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afg. fra Newcastle 16. Febr., bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, C. Wiberg, afgik fra Newcastle 15. Febr., bestemt til Odense. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 15. Febr., bestemt til Odense. — Storebælt, J. Bay, afgik fra Nakskov 16. Febr., best. til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 16. Febr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Kbhvn. 12. Febr., ankom til Riga 15. Febr. — Frode, Wrisberg, afgik fra Hampton 10. Febr., ankom til Baltimore 12. Febr. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Hampton 9. Febr., ankom til Baltimore 10. Febr. — Knud, Hansen, afgik fra Blyth 12. Febr., ankom til Malmø 15. Febr. — Svend, Holst, afgik fra Boness 10. Febr., bestemt til Libau. — Erik, Tofte, afgik fra Libau 6. Febr., ank. til Newcastle 12. Febr. — Skjold, Schmidt, afgik fra Libau 8. Febr., bestemt til Rotterdam. — Ragnar, Hveysel, afgik fra Girenti 11. Febr., bestemt til Philadelphia. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Baltimore 28. Jan., bestemt til Londonderry. — Volmer, Riber, afgik fra Ghent 12. Febr., ankom til Blyth 14. Febr. — Dan, Kraemer, afgik fra Kbhvn. 10. Febr., ankom til Riga 12. Febr. — Harald, Jensen, afgik fra Blyth 11. Febr. — Olat, Lorenzen, afgik fra Genoa 12. Febr., bestemt til Hampton f. o.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. A. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Nicolajeff 13. Febr., bestemt til Hamburg. — P. Andrejeff, Johnsen, afgik fra Svendborg 12. Febr., bestemt til Newcastle.

Heimdal. Anine, J. Møller, ankom til Sunderland 15. Febr. — Kamma, Risøe, bestemt til Sevilla 9. Febr. — Martha, Jørgensen, ankom til Bilbao 7. Febr.

Urania. Eklipatika, Nielsen, ankom til Waterford 13. Febr. — Sirius, Nielsen, ankom til Faaborg 13. Febr. — Urania, Lund, afgik fra Philadelphia 12. Febr. — Pallas, Degn, afgik fra Dünkirk 12. Febr., bestemt til Grangemouth. — Venus, Callesen, afgik fra New-York 8. Febr.

Nordseøen. England, Petersen, afgik fra Königsberg 13. Febr., bestemt til Antwerpen. — Rusland, Prahll, ank. til Esbjerg 14. Febr. — Holland, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 11. Febr. — Skotland, Branth, afgik fra Bourlogne 13. Febr. — Tyskland, Møller, afgik fra Arendal 12. Febr., bestemt til Gravelines. — Nordland, Hemmingsen, ankom til Libau 13. Febr.

Vesterhavet. Nautik, Meinertsen, afgik fra Methill 11. Febr., ankom til Esbjerg 13. Febr. — Neptuu, Jessen, afg. Methill 11. Februar, ankom til Frederikshavn 14. Februar. — Nerma, Degn, afgik fra Cardiff 11. Februar, bestemt til Masnedund. — Nordseøen, Schmidt, afgik fra Newcastle 14. Februar, bestemt til Esbjerg.

Østersøen. Yrsa, Larsen, afgik fra Svinemünde 12. Febr., ankom til Marstrand 14. Feb. — Rita, Skov, afgik fra Hamburg 13. Febr., bestemt til Neufahrwasser. — Patria, Andersen, afgik fra Alexandria 10. Febr., ankom til Konstantinopel 14. Februar. — Cimbria, Storm-Hansen, afgik fra Philadelphia 21. Jan., ankom til Aarhus 13. Febr.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Novorossisk 6. Februar, bestemt til Kbhvn. — Frisia, Fisker, afgik fra Cardiff 12. Febr., bestemt til Bordeaux. — Gallia, Nielsen, afgik fra Venedig 24. Jan., bestemt til Fernandina.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Tyne 10. Febr. bestemt til Genua. — Fyen, Hansen, afgik fra Tyne 9. Febr., bestemt til Smyrna. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Libau 8. Febr., ankom til Rotterdam 13. Febr. — Russia, Rasmussen, afgik fra Grangemouth 12. Febr., ankom til Kbhvn. 15. Februar. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Hull 11. Febr., bestemt til River Plate. — Dania, Troensegaard, afgik fra Aarhus 7. Febr., ankom til Helsingør 8. Februar. — Normannia, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 12. Febr., bestemt til Leith.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, ankom til Aarhus 14. Febr. — Christiansborg, Petersen, ankom til Newcastle 12. Febr. — Frederiksborg, Kühl, ankom til Rotterdam 10. Febr. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Newcastle 14. Febr., bestemt til Neufahrwasser. — Rosenborg, Fischer, ankom til Kbhvn. 8. Febr. — Uranienborg, Olsen, ankom til Blyth 14. Febr. — Jomsborg, Schultz, ankom til Marseille 14. Febr. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Baltimore 24. Jan., bestemt til Stettin.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Andersen, afgik fra Libau 9. Febr., bestemt til Rouen. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Memel 13. Febr., bestemt til Rotterdam. — Skodsborg, Jensen, ankom til Newcastle 13. Febr. — Guldberg, Schmidt, afgik fra Cardiff 10. Febr., bestemt til Marseille. — Tuborg, Hveissel, ankom til Ghent 11. Febr.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Kbhvn. 11. Febr., — Agnete, Jensen, ankom til Kbhvn. 9. Febr. — Hermia, Sørensen, afgik fra Grimsby 9. Febr.,

ankom til Korsør 13. Febr. — Alice, Kraemer, ankom til Kbhvn. 25. Jan. — Bornholm, Petersen, afgik fra Kbhvn. 14. Febr., bestemt til Burntisland. — Ajax, Brorsen, ank. til Helsingør 13. Febr. — Gøteborg, Madsen, afgik fra Malmø 10. Febr., ankom til Marstrand 11. Febr. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Libau 13. Febr. — Nauta, Steen, ankom til Libau 13. Febr. — Rønne, Hintze, afgik fra Libau 15. Febr., bestemt til Malmø. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Danzig 14. Febr.

Danmark. Rolf, C. Madsen, afgik fra Libau 11. Febr., bestemt til London. — Thorvaldsen, P. Skjødt, afgik fra Boness 14. Febr., bestemt til Kbhvn. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Alexandria 12. Febr., bestemt til Greenock. — Hamlet, Sommer, ankom til Dunston 15. Febr. — Helge, Matthiessen, pass. Gibraltar 10. Febr. paa Rejse fra Alexandria til Boston.

Thingvalla. Norge, Knudsen, afgik fra New-York 26. Jan., ankom til Kbhvn 14. Febr. — Hekla, Thomsen, afgik fra New-York 5. Febr., bestemt til Kbhvn. — Thingvalla, Laub, afgik fra Newcastle 13. Febr., bestemt til New-York. — Island, Skjødt, afgik fra Newcastle 29. Jan., ankom til New-York 14. Febr.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Nancy, Hansen, sejlet fra Leith 4. Febr. til Rio Grande. — Bertha, Nørholm, sejlet fra Hamburg 6. Febr. til Porto Alegre, gik til Søs fra Elben 9. Febr. — Medor, Svarrer, ankom til Montevideo 10. Jan. fra Rio Grande. — Hans, Jensen, ankom til Amapala 7. Febr. fra Antwerpen. — Maracaibo, Svarrer, ankom til Maracaibo 8. Febr. fra Hamburg. — Hans, Brinck, ankom til Maracaibo 8. Febr. — Nordby, Christiansen, til Søs fra Elben 9. Febr. til Port Natal. — Cito, Christensen, ankom til Macassar 7. Febr. fra Amsterdam. — Doris Brodersen, Hansen, pass. Vlissingen 5. Febr. til Port Natal. — Kronprinsesse Louise, Jepsen, indkom til Macassar 12. Febr. for at proviantere. — Anna, Clausen, sejlet fra Bahia 3. Febr. til Barbados. — Havila, Thøgersen, sejlet fra Taltal 11. Febr. til Evropa.

Fans. Sønderho. Hans, Brinck, ankom 5. Febr. fra Rio Grande til Maracaibo. — Clara, Carstensen, ankom 9. Febr. til Plymouth fra Shoreham. — Killena, Brinck, pass. St. Cathrine Point 5. Febr. fra Boness til Buenos Ayres.

Svendborg. Pomona, Nielsen, ankom til Charlestown 3. Febr. — Helge, Hansen, ankom til Newcastle 6. Febr. — Sofie, Petersen, ankom til Frederikshavn 9. Febr. — Adonis, Andersen, ankom til Fowey 9. Febr. — Emanuel, Larsen, ankom til Leith 11. Febr. — Sofie, Petersen, ankom til Gøteborg 11. Febr. — Rasmus, Jensen, ankom til Lossiemouth 11. Febr. — Newsky, Nielsen, ankom til Lossiemouth 12. Febr. — Ludvig, Larsen, ankom til Lynnington 12. Febr.

Ærs. Familien, Bager, ankom 11. Febr. til Brescham. — Karen, Hansen, er ankommen til Aberdeen. — Fremad, Hansen, ankom 8. Febr. til Dover. — Alf, Rasmussen, ank. 6. Febr. til Deauville (Frankrig). — Thyra, Christensen, ankom 9. Febr. til Leith. — Venus, Eriksen, er ankommen til Fowey. — Mathæus Richert, Lauritzen, ankom 5. Febr. til Poole. — H. C. Christensen, Boye, ank. 3. Febr. til Port Spain. — Danmark, Christensen, ankom 4. Febr. til London. — Dronning Louise, Petersen, ank. 5. Febr. til Fredericia. — Christian den 9de, Knudsen, ankom 6. Febr. til Sunderland.

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, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

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

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

Paa *Havrevlen* 13 Fod.

I *Kanalen* 6 Fod.

Paa *Fjordgrunden* 11 Fod.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Fyrskibet „Utgrunden“ inddraget. Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i *Kalmar* er Fyrskibet „Utgrunden“ inddraget den 10de Februar 1898.

Stockholms Skjærgaard. Stora Vindåsen. Den 8de Februar 1898 er Lystønden *Stora Vindåsen* i *Dalaröleden* inddragen for Is.

Rusland. Riga Bugt. Düna. Paa Yderenden af Lededæmningen ved *Bolderaa* er tændt et blaat, fast Fyr. Lille hvidt Fyrtaarn. 57° 3' 10" N. Br. 24° 2' 33" Ø. Lgd.

Paa Yderenden af Lededæmningen ved *Schusterholm* er tændt et rødt og blaat, fast Fyr. Det viser rødt Lys over 180° over det sikre Farvand ved Yderkanten af Grunden lige

over for *Weissen Kirke* fra N. 45° V. til S. 45° Ø. og blaat Lys over 180°. Lille rødt Fyrtaarn. 57° 1' 50" N. Br. 24° 5' 30" Ø. Lgd.

Et grønt, fast Fyr paa den yderste Dæmning ved *Klein Ukenesch.* Lille rødt Fyrtaarn.

Fyrenes Højde: 26 Fod. Synsvidden: 6 Kml.

Tyskland. Fyrskibet „Adler-Grund“ inddraget. Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Fyrskibet „Adler-Grund“ inddraget den 10de Februar 1898.

Kiel. Fra 29de Marts til 2den April 1898 afholdes Sømineøvelser i *Wicker Bugt.* Pladsen begrænses mod V. og N. af Kysten fra S.-Enden af *Vossbrook Skov* til *Friedrichs-ort Lazareth*, mod Ø. og S. er den afmærket med gule Tønder med rødt Flag. Pladsen er spærret for al Sejlads.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Et Vrag ligger sunket 2 à 3 Kml. Ø. for Fyrskibet „*Terschellingerbank*“. En Mast er ca. 5 Fod over Vandet. 53° 28' N. Br. 4° 55' Ø. Lgd.

Tyskland. Elben. Fra 13de til 16de April 1898 afholdes Sømineøvelser i *Elben* mellem Tønde Nr. 14 og Nr. 16. uden for Farvandet. Ved Pladsen ligger en Minekran, der om Natten viser to hvide Lanterner lodret for hinanden. Pladsen er spærret for al Sejlads.

Den 14de og 15de April ligge skarpladte Miner ude, og Pladsen bevogtes da af smaa Dampere, hvis Anvisninger ubetinget skulle følges.

Jade. Fra 29de Marts til 1ste April 1898 afholdes Sømineøvelser i *Jade.* Pladsen begrænses mod N. af en Linie i Ø. og V. gennem Tønde Nr. 20, mod Ø. af to gule Tønder med rødt Flag, ca. 1 Kbl inden for Linien mellem Tønderne Nr. 20 og 21, mod S. af en Linie i Ø. og V. gennem Rhed-Tønden, og mod V. af *Heppenser Plate.* Ved Pladsen ligge som Regel Minekraner. Pladsen er spærret for al Sejlads. Man skal gaa Ø. om Pladsen. Signaler fra Skib og Land samt Anvisninger skulle ubetinget følges.

Holland. Dybde. Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Zuiden kan nu besejles med 21½ Fods, *Hoorn* med 22 Fods og Farvandet langs *Rozenburg* med 21½ Fods Dybgaende.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Somme. Ved Indløbet til *Somme* ligge følgende Tønder saaledes:

Den S.-lige, sorte Klokketønde. 50° 10' 33" N. Br. 1° 27' 0" Ø. Lgd.

Den N.-lige, sorte Klokketønde. 50° 13' 55" N. Br. 1° 28' 8" Ø. Lgd.

Den røde Anduvningstønde ved *Passe Sud.* 50° 10' 31" N. Br. 1° 28' 55" Ø. Lgd.

Den sorte Anduvningstønde ved *Passe Sud.* 50° 10' 37" N. Br. 1° 28' 45" Ø. Lgd.

Den røde Anduvningstønde ved NV.-Løbet. 50° 14' 30" N. Br. 1° 30' 35" Ø. Lgd.

Den sorte Anduvningstønde ved NV.-Løbet. 50° 14' 42" N. Br. 1° 30' 25" Ø. Lgd.

Den sorte Spidstønde Nr. 1 ved det mindre V.-lige Løb ligger paa 50° 13' 14" N. Br. 1° 30' 32" Ø. Lgd.

De to Vragtønder paa 50° 16' 27" N. Br. 1° 30' 30" Ø. Lgd. og paa 50° 14' 2" N. Br. 1° 32' 13" Ø. Lgd. ere inddragne.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Pertuis Breton. Floden Lay. Ved Munden af Floden *Lay* ligger en rød og sort Spidstønde i 3 Fod Lavvande. 46° 16' 20" N. Br. 1° 16' 35" V. Lgd.

Floden er afmærket indtil *Aiguillon* Havn.

Girone. Lystønderne „*Sud de Richard*“, „*By*“ og „*Castillon*“, der viste hvidt Lys, ere midlertidig til Forsøg forandrede til at vise grønt Lys.

Lystønden *Sud de Richard.* 45° 24' 30" N. Br. 0° 51' 27" V. Lgd.

Lystønden *By.* 45° 22' 35" N. Br. 0° 48' 43" V. Lgd.

Lystønden *Castillon.* 45° 20' 57" N. Br. 0° 47' 12" V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Korsika. Porto Vecchio. Paa Klippen *Chiapino*, ved det S.-lige Indløb til *Porto Vecchio* Bugt, er opført et nyt rødt og hvidt sribet Taarn med Ballon, 40 Fod højt over Højvande. 41° 35' 58" N. Br. 9° 22' 19" Ø. Lgd.

Ajaccio. Tønden ved Grunden *Tabernacle* er ombyttet med en sort Spirtønde med Cylinder. 41° 52' 2" N. Br. 8° 36' 32" Ø. Lgd.

Tønden ved *Banc des Capusins* er ombyttet med en sort Spidstønde med Cylinder. 41° 55' 19" N. Br. 8° 44' 41" Ø. Lgd.

Italien. Taranto. Tidssignalet ved *Taranto* gives nu ved et Kanonskud fra *Castello di Sant Angelo*, Kl. 12 Middelmiddag i Mellemeuropa.

Samtidig faldes en Ballon, der hejses 5 Minutter tidligere, fra Signalmasten foran Arsenalet.

Tyrkiet. Dardaneller. Ved Chanak er oprettet en Lloyd's Signal-Station. 40° 8' 55" N. Br. 26° 24' 25" Ø. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi Delta. I South Pass ere følgende Tønder inddragne: *Picayune Bayou* røde Spidstønde Nr. 2, *Grand Pass Reach* sorte Stumpstønde Nr. 1 og *Goat Island Reach* røde Spidstønde Nr. 4.

Texas. Galveston. Second Turn. Lystønden paa Ø.-Enden af *Pelican Spit*, *Second Turn*, forandres ikke. Den vedbliver at vise rødt, fast Lys.

Cuba N.-Kyst. Paa Pynt *Maya*, ved Ø.-Siden af Færvandet til *Matanzas*, skal tændes et hvidt, fast Fyr. Flam-mens Højde: 62 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Fyrapparat af 4de Orden. Fyret vises fra et hvidt, rundt, 62 Fod højt Jærntaarn med gul Fyrpasserbolig. 23° 5' 10" N. Br. 81° 32' 15" V. Lgd.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Bahia. San Antonio. Det hvide og røde Blink-fyr paa Fort *San Antonio* har en Højde over Vandet af 118 Fod. Synsvidden: 17 Kml. 13° 0' N. S. B. 38° 32' V. Lgd.

Rettelse.

„I Efterretninger for Søfarende“ Nr. 6/145. Kjøbenhavn 1898: „Forfyret staar c. 650 Alen SØ. t. S. 1/4 S. fra det røde Ledefyr paa *Havnebakken*.“ læs: „Forfyret staar S. 26° Ø. 760 Alen fra det røde Ledefyr paa *Havnebakken*.“

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

HOLGER J. NIELSEN.

Lager af Værktøj, Metal & Isenkram for Metal- og Jærindustrien.

STUDIESTRÆDE 14.

Telefon 2597.

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon Nr. 6. G. W. Møller, Grønnegade, Dragør. Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nilsson.

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Overretssagfører J. WESTENGAARD,

Vestervoldgade 2, Kjøbenhavn V. Telefon 3424.

Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

Kjøbenhavns Børskurs d. 16. Febr. 1898.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....	109	108 ³ / ₄	108 ³ / ₄ 109
Danmark.....	91 ¹ / ₂	91 ¹ / ₄	91 ¹ / ₄ 91 ¹ / ₂
Norden.....	109	1/4	109 109 ¹ / ₄
Kjøbenhavn.....			97 ³ / ₄ 98 ¹ / ₄
Carl.....			59 ¹ / ₄ 59 ¹ / ₂
Dannebrog.....			106 107 ¹ / ₂
Skjold.....			73 ³ / ₄ 74
Helsingers Dampsk.....			— —
Østersøen.....	80	80 ¹ / ₂	80 80 ¹ / ₂
Nordsøen.....			80 83 ¹ / ₂
Torm.....			— —
Foren. Bugser-Selsk.....			90 ¹ / ₂ 93
Dansk-russisk Dampsk.....			98 102
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.....			102 ¹ / ₂ 105
5% — —.....			101 ¹ / ₂ 103
5% Thingvalla 1880.....			— —
5% — 1894.....			— —
5% Norden.....			101 ¹ / ₂ 103
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.....			98 100
3 ¹ / ₂ % uopsig. Stats.....			100 ³ / ₄ 101 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....			95 ¹ / ₂ 96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....	94 ¹ / ₄	1/2	94 94 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....			97 ¹ / ₄ 97 ¹ / ₂
4% — — 6 —.....	98 ³ / ₄	98	98 98 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —.....			99 101
Aktier.			
Nationalbank.....			152 ¹ / ₄ 153
Privatbank.....			130 130 ¹ / ₂
Landmandsbank.....			130 ¹ / ₂ 132
Handelsbank.....	129 ³ / ₄		129 ³ / ₄ 130
Burm. & Wain.....			90 ¹ / ₂ 91 ¹ / ₂
Helsingørs Jernsk.....	98 ³ / ₄		98 ³ / ₄ 99 ¹ / ₄
Sukkerfabr.....	95 ³ / ₄		95 ³ / ₄ 95 ³ / ₄
Bryggeri Aktier.....	111 ¹ / ₂	111 ¹ / ₄	111 ¹ / ₄ 111 ¹ / ₂

Vekselkurser.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	88.95	88.80
London.....	18.18	18.15
Paris.....	72.10	—
Amsterdam.....	150.85	—

Notering paa Berlins Børs d. 15. Februar 1898.

Russiske Noter.....	216.55
4% Russiske Consols.....	103 ³ / ₄
4 ¹ / ₂ % — Boden Kredit.....	106.00
5% Mexikanske.....	99.80
6% Rumænske Stats.....	101 ¹ / ₄
4% — — 1890.....	94.40

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

Foren. Dampskibs. 96,000, „Danmark“ 36,000, „Norden“ 56,000, „Carl“ 44,000, „København“ 28,000, „Dannebrog“ 8,000, „Skjold“ 14,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden.

Grosserer B. W. Sass's Legat for Søfolk.

Af ovennævnte Legat er 1 Portion paa 100 Kr. aarlig ledig.

Legatet skal anvendes til Bedste for trængende Skibsførere, Styrmand, Matroser eller deres Enker og Familier. De, til hvem det gives, skulle ordentligvis i deres Virksomhed have staaet i Forhold til Kjøbenhavn eller til kjøbenhavnske Redere og være værdige og trængende, og beholde det saalænge Trang og Værdighed er til Stede.

Blanketter til Ansøgninger erholdes paa Børs-kontoret mellem Kl. 11—1 og indleveres sammesteds senest den 26de dennes.

Grosserer-Societetets Komite i Kjøbenhavn, den 4de Februar 1898.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

afholder sin ordinære Generalforsamling Tirsdag den 22. Februar Kl. 7 Eftermiddag i Larsens Lokale, St. Annæ Plads 13, med følgende Dagsorden:

- 1) Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.
- 2) Valg af Formand og to Bestyrelsesmedlemmer.
- 3) Valg af to Revisorer.
- 4) Forslag om Forhøjelse af Kassererens Løn.
- 5) Forslag om at Medlemmer kun skulle betale Kontingent til Foreningen i 25 Aar.

Bestyrelsen.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

afholder sin aarlige Middag med efterfølgende Bal Fredagen den 25. Februar, Kl. 6 Eftmdg., i Larsens Lokale, St. Annæ Plads 13. Æresmedlemmer og Medlemmer bedes at tegne sig paa den i Foreningens Lokale fremlagte Liste. Det bemærkes, at saavel Middagen som Ballet vil finde Sted uanset Antallet af dem, der tegner sig.

Bestyrelsen.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kredsafdeling for Fyn

afholder sin aarlige Generalforsamling Søndag Eftermiddag den 27. Februar paa Thurø.

Medlemmerne af

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe

gøres herved opmærksom paa, at Kontingentet for 1898 er Kr. 3,50 pr. Medlem plus 8 Øre pr. Netto-Register-ton, og vil være at indbetale til Kredsformændene senest 15. Maj.

Bestyrelsen.

Prima røgede Skinker.

Store Partier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker anbefales til

lave Priser.

Højbroplads 12 ved Gammelstrand.

Prima Svinefedt.

Fine Spegepøser.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet: Fortegnelse over Fyr- og Taagesignal-Stationer i Kongeriget Danmark med Bilande. 1898. Pris Kr. 0,50.

Paa Søkort-Arkivet forhandles:

Skibsdagbog, enkelt (175 Foliosider) ...	Pris Kr. 5,50
do. do. (350 do.) ...	— — 9,50
Maskindagbog, enkelt (175 do.) ...	— — 5,50
do. do. (350 do.) ...	— — 9,50
Kladde til Skibsdagbog	— — 4,00
do. Maskindagbog, enkelt	— — 4,00
do. do. do.	— — 7,00

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Carl Edvard Steffensen.

Oplag af vellagrede
Vine og Spirituosa, Cigarer,
Tobakker, Cigaretter etc.
Stort Udvalg af alle Slags
Rogerekvisitter.
Sværtegade 8.
Hj. af Gl. Mønt.
KJØBENHAVN. K.

Til en gros Priser
anbefales

Kontor- og Regnskabsbøger

9, Skindergade 9,
Stuen.

A. Buntzens Eftr.

Leisons INDBINDINGS-MAPPE

Nr. 3.

Pris 1. Krone

passer til

„Dansk Søfartstidende“.

Lange & Møllers

Bødkerværksted

Kjøbenhavns Frihavn

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

Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

DANCHELLS FABRIKER. LINOLEUM. VOXDUG.



Anker-Marke

Enedsalg i Danmark for
DELMENHORSTER
LINOLEUMFABRIK.
Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:
Pilestræde 13 Matthæusg. 5.
Telefon 545. Telefon 2680.
Kjøbenhavn.

Dampskibe

af forskellige Slags sælges ved
A. O. Andersen, Göteborg.

Postadresse:

Norra Hamngatan 10.

Telegramadresse: Andersen.

DENTIN

eren Tandplombe; nogle faa Draaber i den hule Tand hinder 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.

Læge H. C. Lund,

Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1.S. Opg.
gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9
Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

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.

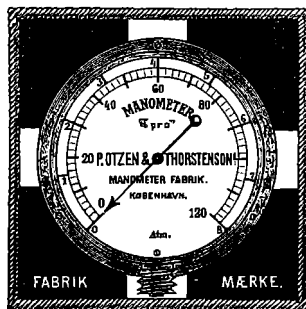
Agentur
for udenlandske
Søassurance-
Selskaber.

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.
Telegramadresse: Rigstelefon:
Willschon. Nr. 3876.
GENERALAGENT for
„POMERANIA“,
See- und Fluss-Versicherungs
Gesellschaft i Stettin.

Bjerre & Rømer,
Skibsmæglere.
Agenter for
Kullens Enskilda Assurans-
Förening.

P. Otzen & Thorstenson.
Manometre, Vacuummetre, Tællemaskiner.
Reparationer udføres.
Sølvmedaille Stockholm 1897.



Sølvmedaille Stockholm 1897.
Eneforhandler af Vulcaniseret Fiber
til Pumpekapper etc.
Lager af Materiel og Elektriske Artikler.
Gothersgade 24.

LANDMANDSBANKEN

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

Margarine.

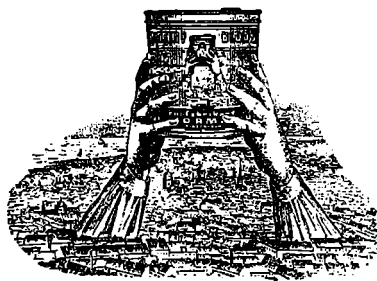
En fortrinlig velsmagende og holdbar Margarine, særlig tilvirket for Skibsbrug, leveres saavel i Træ- som Blikemballage til Dagens billigste Notering.

Th. Klokke & Co.,
Nyhavn 4.

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.



VARE-MÆRKE.

A. FORMANN.

KJØBENHAVN K.

TELEFON 5047.

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.

Ny Carlsberg Øl.
Bryggeriets Aftapning.
Produktets naturlige Holdbarhed gør det særligt egnet til Forsendelse.
Kontor: Pileallé 5.
Depôt: Toldbodgade 14.

Sølvmedaille Stockholm 1897.



for gode Kompasser.

Havnefyrr & Lanterner. Metalspejllapparater.

Skibslanterner med Certifikat
Gl. Lanterner prøves og forandres.
Fabrik:
Læderstræde Nr. 9,
Kjøbenhavn.
Telefon Nr. 3681.
G. W. Frydenlund & Søn

Dr. med. Goldschmidt,

Klinik for
Hud- og Kønssygdomme.
Hovedvagtsgade 8, 1. Sal.
Kl. 12—1 og 7—8.

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.

„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. 8.

Kjøbenhavn, Torsdag den 24. Februar 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Sømandsstanden og Rigsdagsvalgene. — Ere Lynfyrr praktiske? — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Spørgsmaal og Svar. — Orlogsmarinen og Handelsmarinen. — Statistisk Oversigt over Søulykker i 1896. — Fra Island. — Forandring i den franske Lovgivning. — Advarselssignaler om Natten. — Dampskibes Ballast. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eff.,
St. Annæ Plads 19 & 21.
Aut. Forhryingsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jøpsen, 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.

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.

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.

Flensborgs Skibbygning Selskab

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



LIEBIG

Company's

KØD-EKSTRAKT.

Kun ægte,
naar hver Krukke bærer Navnetrækket
i blaa Farve

John Liebig

— Det drøjeste, derfor det billigste. —

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.

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: Telephone:
FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.

W. B. Dick & Co. L^d.

eneste Fabrikanten af
 Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
 samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:
 Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.
 Conferencetid 12-1½. Admiralitætsstr. 39, 1. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:
ANDREAS HANSEN, Kjøbenhavn. Nørrebrogade 18 A, 2. N.

EMIL G. v. HØVELING. 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, Elsflieth, 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 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.

RÖNSTRÖM & MALMQUIST

Skibsmæglere.
 Speditører & Befragtningsagenter.
 Malmö.

Telegrafadresse:
 Rönström, Malmö.

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.

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 Elektrizitæts-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.

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)	.....	"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.

Nienstædt & Co.

(Kunstindustri-Museum):

Lager af amerik., engelske, franske og tyske Værktøjmaskiner.
 Værktøj, File, engl., svensk og tysk Staal. File ophugges.

Sømandsstanden og Rigsdagsvalgene.

1898 vil i politisk Henseende blive et indholdsrigt Aar. Folkethinget skal fornys og det halve Landsting skal det samme. Og skønt Aaret lige er begyndt, mærkes allerede Valgbævælgelsens Uro. Folkethingsvalgene maa komme senest i April Maaned, og omkring i Valgkredsene er man alt nu godt i Gang med at opstille Kandidaterne.

Det er politiske Valg, der forestaa, og hvad vedkomme de et upolitisk Blad? Kunde det ikke lade Valg være Valg og roligt holde sig til sine Fagartikler og Skibsefterretninger? Det kunde synes saa, men det er ikke saa. Thi skønt Rigsdagen er en Repræsentation, der i første Række sammensættes efter politiske Hensyn, saa har det for enhver Samfundsklasse en overordentlig Betydning, at ogsaa dens faglige Interesser ere repræsenterede i Rigsdagen, at der findes Mænd i denne, der have Betingelserne for at forstaa og derved arbejde for dens faglige Krav. Dette erkendes ogsaa fra de politiske Partiers Side; de bestræbe sig alle for til deres Valgkandidater at finde Mænd, der have Indsigt i de faglige Spørgsmaal, der ere mest fremtrædende i den paagældende Valgkreds. Er det en Landkreds, opstiller man helst en Landbruger; i en Kreds, hvor Industri og Haandværk er mest fremtrædende, en Fabrikant eller en Haandværker; i en Arbejderkreds en Arbejder. Derfor have de faglige Organisationer og de faglige Blade ogsaa et Ord at sige ved de politiske Valg — ikke det største Ord, men sikkert ikke heller det mindste.

Sømandsstanden har aldrig formaaet ad normal Vej at gøre sig gældende ved politiske Valg, fordi den var for spredt og fordi der dertil vilde kræves, at den Del af den, der under Valgene færdes borte fra Hjemmet, fik Ret til at stemme ved disse. Og fra de politiske Partiers Side er der aldrig i nævneværdig Grad taget Hensyn til den ved Opstillingen af Valgkandidaterne. Vi tør næsten paastaa, at det Tilfælde ikke kendes her til Lands, at man har anmodet en af Skibsfartens Organisationer om at yde sin Medvirkning ved Valget af en Kandidat, eller at man har valgt en Kandidat netop for at imødekomme Sømandsstandens Ønsker. Og denne selv har holdt sig beskedent tilbage, uden at prøve paa at faa anvendt det Minimum af Indflydelse, den kan tænkes at have. Men i Længden kan dette ikke gaa. Vil Sømandsstanden forlange sine Interesser forsvarligt varetagne i Rigsdagen, saa maa den gøre alt, hvad den fornaar, for selv under de for den ugunstige Valgforhold at faa de faa Repræsentanter i Rigsdagen, den har Krav paa.

Vi se nok, at det er lettere sagt end gjort at gennemføre dette. De politiske Partier ere uvante med at tage Hensyn til Standens Ønsker om at blive repræsenteret i Rigsdagen, og Standen staar næppe saa fast organiseret, at den har let ved at skaffe sine Ønsker Respekt. Og dog tro vi, at Chancerne for at udrette noget, de være end meget smaa, ere bedre nu end nogensinde tilforn. Sømandsstanden har aldrig staaet bedre organiseret end i dette Øjeblik; dens Organisationer omspænde hele Standen, og de ere i de sidste

Aar voksede saa stærkt og have i saa forøget en Grad lagt Vægt paa at varetage deres offentlige Interesser, at Standen ingensinde har været bedre forberedt til ogsaa at faa lidt Indflydelse paa de politiske Valg. Dens Organisationer have i stedse større Udstrækning søgt at være medvirkende ved Behandlingen af de Sager, der angaa dem, og dette er i mange Retninger lykkedes dem. Kort sagt: Standens Sammenhold og dens Ævne til at være ledende paa de Omraader, hvor den bør være det, er tiltaget i en glædelig Grad. Men den mangler endnu den praktiske Erfaring, den gennem Aarene udviklede Ævne til at skaffe sine Meninger Plads, som andre Samfundsklasser besidde. Dog disse Egenskaber vil dens Organisationer efterhaanden erhverve sig; det er sikkert nok. Men det er kun Øvelsen, der gør Mesteren, og hvad det gælder om nu, er at øve i Praksis den Ævne til at varetage sine Interesser, der alt er erhvervet.

Vi have tidligere fremhævet, at den Vej, man ved de politiske Valg ene kan gaa, er at formaa de politiske Partier til at tage Hensyn til Sømandsstanden ved Valget af Kandidaterne, og vi tro fremdeles, at der ad denne Vej kan udrettes noget. Men det gælder om, at Standens Organisationer her lægge deres hele Indflydelse i Vægtskaalen, hvor dette kan gøres med Haab om et Resultat. Desværre har man ikke Indtrykket af, at der i denne Henseende gøres ret meget. Det er os bekendt, at „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“ — der vel ogsaa, naar Talen er om politiske Valg, er den af Skibsfartens Organisationer, der raader over den største Indflydelse — har udfoldet store Anstrengelser, for i nogle Kredse, hvor Sømandsstanden er stærkt repræsenteret, at faa opstillet Kandidater, der være udpegede af denne, og der skal være en svag Mulighed for, at det i ganske enkelte Kredse kan lykkes. Hvad enten nu dette bliver Tilfældet eller ikke, har Foreningens Arbejde sikkert sin Betydning ved at have vist den Vej, ad hvilken man maa frem, saa længe de fraværende Sømand ikke kunne udøve deres Stemmeret. Men denne Forening hverken kan eller bør trække hele Læsset. Der findes omkring i Landet lokale Reder- og Skipperforeninger, der hver i sin Kreds bør gøre al deres Indflydelse gældende, for at faa de politiske Partier til at tage Hensyn til Standens Ønsker. Dette kan i enkelte Kredse føre til et Resultat, og vi opfordre indstændigt til, at man saadanne Steder i Tide drøfter Sagen og derefter søger at faa de politiske Partiledelser i den paagældende Kreds til at tage sig af den. Særlig de Steder, hvor „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“ har rejst Spørgsmaalet, vilde et saadant Initiativ mulig være gavnligt.

Vi have i disse Linier nærmest tænkt paa de Valgkredse, der ligge udenfor Kjøbenhavn, og i hvilke den store Del af Sømandsstanden jo hører hjemme. Vender man Blikket mod Hovedstaden, da ere Forholdene her unægtelig saa mærkelige, at de næsten synes utrolige. Kjøbenhavns betydelige Stilling i Landets kommercielle Liv beror for en meget stor Del paa dens Skibsfart, og

en meget anselig Portion af de Forventninger, der knyttes til Byens Fremtid, hvile paa Haabet om en Udvikling af denne Skibsfart. Det synes os da unægtelig ikke alene rimeligt, men ganske nødvendigt, at denne for Byen saa overordentlig vigtige Bedrift finder i hvert Fald én Repræsentant blandt de 15, som Byen sender ind i Folkethinget. Men saa vidt vi vide, har man ikke af de c. 30 Kandidater, der vil blive opstillet i Byen, valgt en eneste, der kan siges at repræsentere Skibsfartens Interesser, og i den Kreds, der overvejende bebos af Folk, der ere knyttede til Søfart og Handel, vil de politiske Partier lade en Oberst og en Doctor philosophiæ strides om Vælgernes Stemmer. Unægtelig synes de politiske Partier her i Byen ikke at vælge deres Kandidater med megen Klogskab eller Omsigt, naar en saadan Absurdidet kan finde Sted.

Ere Lynfyr praktiske?

Vi have modtaget følgende:

I en ledende Artikel i „Shipping Gazette“ for 20. Jan. er der mellem de franske og engelske Fyrvæsens-autoriteter en betydelig Meningsforskel til Stede med Hensyn til Lynfyr, d: Fyr, hvis Blinks Varighed er kortere end $\frac{1}{2}$ Sek. Franskmandene skulle ved Eksperimenter være komne til det Resultat, at et Blinks Varighed kan indskrænkes til et saa forsvindende kort Tidsrum som $\frac{1}{10}$ Sek. og alligevel gøre tilstrækkelig Nytte for den praktiske Navigering. Engelskmændene ere derimod af den Mening, at et Blink af $\frac{1}{10}$ Sek.'s Varighed er altfor kort, og tro ikke, at Franskmandene ret længe ville vedblive at indrette deres Fyr til at vise saa yderlig korte Blink. De mene desuden, at de engelske hurtigt blinkende Fyr (flashing lights), hvis Blink varer fra $\frac{1}{2}$ — $2\frac{1}{2}$ Sek., ere ligesaa effektive som Lynfyrene uden at have disses Mangler, og de undre sig over, hvorledes Franskmandene ere komne til et saadant Resultat, som at et enkelt Fyr har en Lysstyrke af 38,000,000 Lys. De Spørgsmaal, der kunne stilles angaaende Hensigtsmæssigheden af Fyr med saa korte Blink, kunne efter „Sh. Gaz.“'s Mening ikke løses ved „laboratory experiments“, men den praktiske Erfaring af Søfarende alene kan afgøre, hvorledes de skulle besvares.

Denne sidste Udtalelse foranlediger mig til at antage, at det muligvis kan interessere vort Fyrvæsen at høre, hvorledes danske Skibsførere ere tilfredse med Lynfyrene. Vi have jo nu ogsaa i Danmark adskillige af disse, som have været der længe nok til, at man, naar man jævnlig passerer dem under forskellige Vejrforhold, har kunnet danne sig en Mening om deres Hensigtsmæssighed. Maaske ville andre Skibsførere følge efter og udtale sig derom, naar jeg nu hermed gør Begyndelsen.

Jeg for min Del stiller mig i den Sag fuldt ud paa Englændernes Side.

Det glædede mig, da det i sin Tid blev bekendtgjort, at det gamle faste Refsnæsfyr skulde forandres til et moderne Lynfyr; men jeg blev virkelig i høj Grad skuffet, da jeg første Gang med noget usigtbart Vejr passerede det ny Fyr. Ser man dette med klart Vejr, da giver det unægteligt et meget kraftigt Blink, men med klart Vejr er jo et Fyrs Lysstyrke og Karakter af mindre Vigtighed. Hvad det derimod kommer an paa,

er at kunne faa Kending med mindre sigtbart Vejr, og dette vanskeliggøres her i høj Grad ved Lysperiodernes forsvindende korte Varighed. Der kan jo ganske vist siges, at Blinkene følge hurtigt efter hverandre, men den Tid, som Fyret er mørkt, forholder sig jo dog til den Tid, det lyser, som 49:1; det vil med andre Ord sige, at det næsten er formørket altid, og det er min Overbevisning, at dette Fyr af den Grund i mange Tilfælde er lig slet intet Fyr, hvorimod man under samme Vejrforhold let vilde blive opmærksom paa et Fyr, hvis Blink var af længere Varighed. Som Regel ved man jo med mindre sigtbart Vejr ikke saa bestemt, i hvilken Retning man skal søge Fyret, og har man ikke netop i det Øjeblik, da det blinker, Øjnene vendt mod det bestemte Punkt af Horisonten, hvor Blinket viser sig, saa faar man det ikke at se, og mener man endelig, at man ser Fyret, saa er det væk igen, før man faar Tid til at fæste Øjnene paa det og forvisse sig om, at man ser rigtig. Vil man tage Kikkert til Hjælp, saa er et saadant Blink, især hvis Skibet girer, langt vanskeligere at træffe i Kikkertens Felt end et Blink af længere Varighed. Ligeledes om man vil pejle Fyret, saa er det borte, før man faar Tid til at vende Øjnene derfra til Kompasset og tilbage til Fyret igen, og det er jo paa den Maade langt vanskeligere at faa en nøjagtig Stedbestemmelse ved et saadant Fyr end ved et med en længere Lysperiode. Vil man tælle Sekunderne mellem Blinkene for at forvisse sig om, at det er det Fyr, som man antager det for, saa er dette ogsaa vanskeligt at udføre med Sikkerhed, da et af disse korte Blink let kan undgaa ens Opmærksomhed.

Hvad Middelgrundsfyret angaar, da mener jeg ogsaa, at dets Blink ere vel korte; men paa det Sted har det ikke saa meget at sige, thi ved Sejlads i Sundet ved man for det første altid mere bestemt, i hvad Retning man har Fyret, og for det andet har man der jo ingen videre Brug for Pejlinger.

En noget bedre Mening har jeg om Lynfyr, naar de vise Gruppeblink, thi faar man da ikke det ene Blink at se, saa ser man maaske det andet, som følger saa hurtigt efter. Jeg har haft Lejlighed til at iagttage dette ved Hammeroddefyret paa Bornholm, men ogsaa der mener jeg, at Blinkene ere for korte. Hanstholms Fyr viser jo ogsaa Gruppeblink, men hvert af disse varer $\frac{1}{3}$ Sek. Mon nogen Skibsfører har gjort den Erfaring, at dette Fyrs Blink ere af for lang Varighed?

For et Fyr af en saadan Lysstyrke som Hanstholms er $\frac{1}{3}$ Sek. Varighed vistnok tilstrækkeligt til hvert Blink, thi der ser man jo i de fleste Tilfælde Lysskæret i Luften længe før og længe efter selve Blinket. Men at et Blink af $\frac{1}{10}$ Sek. for et Fyr af almindelig Lysstyrke, og særlig naar det viser Enkeltpblink, er altfor kort og, som jeg ovenfor har paavist, langtfra gør den Nytte, som det vilde gøre, naar det var af længere Varighed, den Mening fastholder jeg trods alle Franskmandenes Eksperimenter.

Jeg ser i „Efterretninger for Søfarende“, at det ny Fyr paa Nakkehoved skal vise tre Blink hver 20 Sek. Hvis det er Hensigten, at disse Blink ogsaa kun skal være af $\frac{1}{10}$ Sek. Varighed, da tillader jeg mig at henstille til vort meget ærede Fyrvæsen, hvis det endnu er Tid, at tage under fornyet Overvejelse, om ikke det er heldigere, at Blinkene blive af allermindst ligesaa lang Varighed som Hanstholms, tilmed da Mørkeperioden ikke bliver kort.

Skønt jeg fuldt ud anerkender, at vort Fyrvæsen med prisværdig Energi arbejder hen til at fuldstændiggøre Belysningen af vore Farvande, saa tror jeg alligevel, at man ved at konstruere saa mange af vore nyere Fyr til at vise disse forsvindende korte Blink er slaaet ind paa en Vej, som jo før man vender om derfra, jo bedre.

Hvad der i teknisk Henseende kan siges til Fordel for det ene Slags Fyr fremfor det andet, det ser jeg

selvfølgelig helt bort fra. Forannævnte Artikel i „Sh. Gaz.“ indeholder ogsaa adskilligt derom; det forstaar jeg mig ikke paa.

Skibsfører.

Fragtmarkedet.

Udviklingen gaar i vor Tid overvejende fra de mindre til de store Foretagender, fra det simple, lette Maskineri til det mest komplicerede, fra enkelt Mands Arbejde til en Institutions samlede Virken. Det er Konkurrencen, der tvinger til den store fælles Kraftudfoldelse, og som ubønhørligt drukner den enkelte Mands Selvstændighed og forvandler ham fra en Personlighed til et beskeden Led i Sæmmenslutningernes store, alt opslugende Smeltedigel. Man ser Billeder herpaa i alle Livets Afskygninger. Den mindre Handlende maa vige for det i stor Stil anlagte Aktieselskab, Smaahusene falder for de store Kæmpebygninger, og, for at komme ind paa selve Æmnet, den lille Tonnage synes at vige For for de store Selskaber og vore moderne „tramps“. Tendensen gaar i hvert Fald i den Retning, og den Magt eksisterer ikke, der formaar at standse Udviklingen; mange ere de Smaadampere, der allerede har ladet sig spise af de store Aktieselskaber eller ere blevne solgte til Udlandet og til andre Virkefelter, og faa ere de Smaadampere, som nu bygges eller indkøbes her hjemme; det er, som om vore Redere stiltiende har bøjjet sig for Tidens Fordringer, ikke mindst af praktiske Grunde. Tilliden til de smaa Baade er gaaet tabt blandt vore Fagmænd, og vore Pengemænd lukker ikke længere Kassen op for det lille Rederi og den lille Tonnage, nu er det Verdensmarkedet, der er bleven Tidens Løsen, og det friske Pust fra Atlanterhavet stryger allerede ind over vort Lands Grænser.

Vi har saa let ved at iagttage denne Udvikling her hjemme og kan benytte selve Østersøen som Udgangspunkt. Vi behøver ikke at gaa saa langt tilbage i Tiden for at fremkalde i Erindringen det livlige Billede, hvor Smaabaadene i fortsat Række belejrede vore Havne med Korn og Foderstoffer fra russiske og tyske Østersøpladser; det var Baade paa 3/400 Tons, som uafbrudt piskede frem og tilbage, saa længe Sæsonen varede, og som øste Rug, Hvede, Havre, Oliekager og Klid ud til selv de mindste af vore Søgøstæder; det var Billedet paa den lille, flittige Handel med de mange Smaakunder, men gennemgaaende solide Betalere; og svenske, tyske og danske Dampere og Sejlere fandt et Virkefelt saa sikkert og lønnende, at man godt for dem kunde have sat Verdens Ende ved Skagens Fyrtaarn. Hvor er alt ikke forandret siden! Østersøtrafikken er delvis bukket under ved Angreb fra forskellige Sider. Først har Amerika taget den væsentligste Bid. Hvad før 10 Smaabaade besørgede fra Østersøen, tager nu den store Lastdamper fra Amerika paa en Gang. Amerikas rige Forraadskamre har fundet et bredt Afløb ind over Skandinavien, og Fordelingen af de store Laster til de mange mindre Pladser ligger nu paa Smaasejlernes Hænder i indenrigs Fart, eller ogsaa gaar Varen videre pr. Bane. Dernæst har Kieler-Kanalen forvandlet Hamburg til en Østersøplads og aabnet en meget farlig Konkurrent for Smaadampene i de store Pramme paa 4/700 Tons, som trængte sig ind gennem Kanalen, og som allerede nu slæbes rundt til mange af vore Havne. I Prammene ligger maaske Fremtidens værste Fjende for Østersø-Damptrafikken, i hvert Fald paa de nærliggende Pladser; Sejlskibene vil ikke blive berørt saa meget deraf; der vil altid være smaa Laster, som kun maa skibes pr. Sejler, og Prammen er jo egentlig kun et Surrogat for Dampere. Atter er Konkurrencen den afgørende. Pram-

systemet er billigere end det selvstændigt arbejdende Dampskib. Efterhaanden — maaske først langt ind i Fremtiden — vil Prammene brede sig over hele Lower Baltic, vil blive flydende Pakhuse, vil blive det mest benyttede Transportmiddel, alt efter som man udruster dem med Nutidens bedste Losseredskaber, med mange Skodder, som hurtigt kan indstilles efter de enkelte Partiers Kvanta, og iøvrigt efter de nyeste Mønstre; og vi vil komme til at staa overfor det kuriøse Tilfælde, at det døde, i sig selv ubevægelige Legeme tager Magten fra det selvstændigt virkende Maskineri. Endelig maa man heller ikke forglemme Rutebaadens Indflydelse; fra alle de vigtigste Eksportpladser peger nu de regelmæssige Linjer mod vor Hovedstad. Fordelene for vore Købmænd derved kan ikke undervurderes.

Vi ere da allerede glæde ind i Østersøens Forfaldsperiode. De Baade, der ikke ere egnede til Nordsøtrafikken eller ere solgte til Udlandet, har ogsaa for en stor Del forladt „Lower Baltic“ og ere trængte op i Botten, og her vil der i Træsæsonen blive leveret mangt et Slag mellem Dampere og Sejlere, hidsigere i Fremtiden end hidtil, indtil muligvis ogsaa her de regelmæssige Linjers Traade ogsaa paa dette Omraade vil væve selv de mindre Pladser ind i sit fastknyttede Net og diktere Dagsordenen, saavel for Reder som for Købmand; men i dette Marked vil der trods alt være Anvendelse for Sejlere, om end Sejlerlasterne absolut vil forringes i Antal. Naar vi da i Fremtiden skulle omtale Østersøen, ville vi kun gøre dette ved Behandling af Importen dertil og Eksporten derfra langt ud over vore egne Grænser. Vi ville tage Raterne op til Kontinentet, Middelhavet, transatlantiske Pladser, overalt hvor Østersøen kan komme til at spille en beskeden Rolle, enten som Endestation eller Udgangspunkt, men Østersøen i og for sig vil næppe kunne afgive læseværdigt Stof, naar undtages Træmarkedet, der endnu har Krav paa vor Opmærksomhed.

I sidste Nummer af Bladet er indløbet en lille Trykfejl; der staar: „vi har i et hvert Fald det Forspring i Aar, at baade Nord- og Sydamerika maa holdes faste paa samme Tid“ — der skulde selvfølgelig staa: „maa kaldes faste paa samme Tid“. Det er os en Glæde at kunne foretage den lille Rettelse, thi endnu har vi Lov til at benytte denne Vending, der er ligesaa aktuel i Dag som for otte Dage siden. Men vi maa fatte os i Korthed! Februareraterne fra Northern range synes at være overført paa Martsafskibningerne; man opnaar nu 1½ pence mere for Marts end for ca. 14 Dage siden, og selv ind i April spores et ikke almindeligt Begær efter Tonnage. Raterne pr. Marts ere da: Philadelphia eller Baltimore Danmark én Havn 3/4½, to Havne 3/6 for Baade op til ca. 16000 quarters, og for April 3/3, resp. 3/4½, dog kun for Baade til Maksimum 13000 quarters; større Dampere erholder næppe mere end 3/1½ én Havn, 3/3 to; men i Fjor var Raten da 2/6, og alle vare jo saa glade for 1897. Vi notere forøvrigt: Northern ports Middelhavet eks. Spanien 20,000 quarters 3/6, Galveston Danmark 3/10½ én, 4/ to Havne. Galveston eller New Orleans U. K. Continent 15/6 nett charter prompt, 14/9 à 15/ pr. Marts, 14/3 à 14/6 pr. April. Bomuld fra Charleston til Barcelona giver 42/, Genua 40/. Savannah Genua 39/, Barcelona 42/, Wilmington Liverpool Bremen eller Ghent 36/ Februar Marts. Pensacola Antwerpen giver 115/ à 117/6 for Tømmer. Endelig noteres af Udfrakter: Sicilien til Staterne 20/ Frugt. Alexandria Staterne 8/ Sukker op til 4000 Tons. Phosphatfragterne ere uforandrede. Fernandina Stettin giver 17/ à 17/6. Fra River Plate er følgende afsluttet: Rosario U. K. Cont. 1700 Tons 10% 26/ Option Colastine 28/ O/C. San Lorenzo Antwerpen 23/ Marts, samme Rate til U. K. Cont. for 2800 Tons Damper, men Afskibning 10. April 10. Maj; endnu er det prompt Tonnage, der er mest efterspurgt, men allerede begynder Købmændene at holde Udkig ogsaa med

senere Tonnage til lønnende Rater; herefter tør man vel nu begynde at betragte dette Marked for sikret hele Sæsonen. Kulfragterne ud vedbliver imidlertid at være usle.

Kulfragterne til Middelhavet giver Cardiff Civita Vecchia 10/, Algier 9½ Frcs., Konstantinopel 9/6, Genua 9/3, Port Said 10/, Malta 8/4½; fra Newcastle til Genua betales 8/6 med 500 Tons Losning, Civita Vecchia 9/, Smyrna 8/6, Odessa 7/6 à 8/, Konstantinopel 8/6, Neapel 8/3, Venedig 9/9 à 10/, Triest 10/. Returfragterne ere stadig beskedne: Nicolaieff til L. H. A. R. er sluttet 10/, Hamburg 10/6. Nicolaieff Vest Italien eller Marseille 3400 Tons prompt 10½ Frcs., Bourgas U. K. Cont. 2500 Tons prompt 8/6 any, 9/ Hamburg, Poti Garston 2800 Tons prompt 11/6.

Kulfragterne til Østersøen ere uforandrede; dog er Efterspørgslen for mindre Baade til Danmark stærkere end i sidste Uge. Raten er 5/6 til 14 Fod; til Kjøbenhavn betales 4/3 fra Firth of Forth for 2000 Tons Baade.

Vort hjemlige Marked. Man kan kun udtale sin Anerkendelse overfor Sejlskibsrederi-Foreningens Afdeling for mindre Skibe for den for nylig iværksatte Fastsættelse af Minimumsrater, dels for den indenrigske Fart, dels for Sejlsadsen paa vore nærmeste Nabolandes Havne. Det er et Skridt videre til en Forbedring af Skippernes Kaar; man maa nu afvente den praktiske Udøvelse af den i Teori saa udmærkede Vedtægt, men der hører et Sammenhold til, saa usædvanligt stærkt, i Fald man skal se et godt Resultat, og det er netop paa Sammenhold blandt Kaptajnerne, det hidtil har skortet. Uden at komme ind paa Kritik af de forskellige Rater, der forøvrigt synes godt trufne, er der imidlertid et Felt, hvor vi tror, det bliver vanskeligt at hævde Stillingen og det er i Raterne til tyske Havne. Man maa tage den store tyske Flaade med i Betragtning; utallige Gange har de tyske Sejlere accepteret lavere Rater hjemefter end de danske, og vi vil sikkert spille alle Fragterne der ned efter over i Hænderne paa Tyskerne, i Fald man vil være konsekvent og opretholde Tariffen paa disse Havne; noget lignende gælder om Sverrig, — men vi faar nu se, hvorledes det gaar, og vi skulle med Fornøjelse bidrage vort til Gennemførelsen af de vedtagne Rater, i Haab om at faa Støtte deri fra Medlemmernes Side. Der er endnu en Ting, vi allerede i Dag maa paatale; det er den aldeles forkerte og uheldige Jagen efter at faa fragtet fra Kjøbenhavn, medens Skibet endnu befinder sig i en Provinshavn Ikke en eneste kjøbenhavnsk Købmand betaler Topraten til et Skib, der først skal forsejle til Ladestedet, og man kan kun bebrejde baade Agenten, der søger at ordne Forretningen med det fraværende Skib, og Kaptajnen, at de ved deres Handlemaade influerer uheldigt for de mange andre, som taalmodigt venter paa Lasten med „klart Skib“, og som netop herinde ved samlet Opræden formaar at holde Raten oppe, naar ikke en uvedkommende sprænger Sammenholdet paa den omtalte Maade. Sidste Uge har Beviser herpaa. Der blev sluttet et i Provinzen liggende Skib til Hertugdømmerne herfra og Raten var kun 20 Pfennige; samtidig sluttedes en Sejler, der løb Kjøbenhavns Red an fragsøgende, af en kjøbenhavnsk Skibsmægler til 25 Pfennige til Flensborg. Og det er vanskeligere paany at avancere de 5 Pfennige frem end at hævde de én Gang fastslaaede 25 Pf. Men selvfølgelig kan vore Mæglere ikke holde Stillingen, naar de mangler Støtte blandt selve Skibsførerstanden; dertil er Konkurrencen for stor. Vi noterer blot til Slut følgende: Kjøbenhavn god Provinshavn giver 17 à 18 Øre pr. Ctr. d. V.; vanskelige Havne faar det sædvanlige Tillæg. Til Tyskland er Raten altsaa 20 à 25 Pfennige. Forøvrigt søges Kornsejlere fra Kjøbenhavn til Haderslev, Nykjøbing S., Wolgast, Hamburg, Slesvig By, Ekenæs ved Kalmar. Fra Lysekil Distrikt betales for ⁷⁵/₁₅₀

Tons til Stettin 4,50 Mrk. Warberg Kjøbenhavn 2,50 Kr. for Gadesten, Landskrona Odense 50 Tons 3½ Krone, Aalborg 3½ Kr., Kiel ⁶⁰/₈₀ Tons 3½ Rmk., Rostock 3¾ à 4 Rmk Fra Landskrona til Gøteborg betales 2½ Kr.

Generalforsamlinger.

Kjøbenhavns Skipperforening

afholdt i Lørdags sin aarlige Generalforsamling.

Kaptajn Benedictsens dirigerede.

Formanden, Kaptajn H. F. M. Harboe, aflagde Aarsregnskabet og gav en Oversigt over Foreningens Virksomhed.

Den egentlige Foreningskasse med Ligbærer- og Søbrudnekassen har i 1897 haft en Indtægt af 10,598 Kr. 63 Øre, en Udgift af 10,409 Kr. 13 Øre og sluttede Aaret med en Kassebeholdning 189 Kr. 50 Øre. Fattigkassens Indtægt var 5,931 Kr. 36 Øre, Udgiften 5,174 Kr. 89 Øre og Kassebeholdningen 756 Kr. 47 Øre. Skipper-Stiftelsens Regnskab balancerer med en Indtægt af 14,983 Kr. 84 Øre, en Udgift af 13,407 Kr. 59 Øre og en Kassebeholdning af 1,576 Kr. 25 Øre.

Foreningens Formue den 31. December 1897 er opgjort til 425,259 Kr. 41 Øre. Ejendommen, Holmens Kanal 18, staa opført til 82,000 Kr. Skipperstiftelsens Ejendom, Hjørnet af Victoria- og Istedgade, opføres til 207,621 Kr. 89 Øre og Fattigkassens Formue opgøres til 89,871 Kr. 77 Øre. Desuden er der til Foreningen henlagt Legater til et samlet Beløb af 301,100 Kr. Foreningens Formue er i de sidste 14 Aar eller i den nuværende Formands Funktionstid vokset med 296,500 Kr.

Foreningen har i Aarets Løb udredt i Understøttelse et samlet Beløb af 3,359 Kr. Ved Aarets Slutning havde Stiftelsen 45 Friboliger, og den Hjælp, der ydedes i Form af Fribolig eller Afslag paa Leje, kan ansættes til 9,100 Kr. Men desuden er der af Stiftelsens Midler ydet 1,200 Kr. i Husleje-godtgørelser og udbetalt 500 Kr. som ekstraordinær Understøttelse til 10 gamle Beboere i Stiftelsen, til hver 50 Kr. — Til 50 Familier i Stiftelsen er der uddelt 250 Tdr. Koks, som er anskaffede for de dertil ydede vældige Bidrag.

I Aarets Løb er 6 Medlemmer afgaaede ved Døden; der er indtraadt 4 ny Medlemmer; Foreningen talte den 1. Januar 1898 120 Medlemmer.

Formanden udtalte, at Foreningen maatte være d'Hrr. Kaptajn F. H. Nielsen og Skibsreder Strandgaard taknemlig for deres opmærksomme og dygtige Tilsyn med Stiftelsen og de der udførte Reparationer.

Forsamlingen gav sin Tilslutning hertil ved at rejse sig.

Det reviderede Regnskab godkendtes enstemmigt.

De fratrædende Bestyrelsesmedlemmer, d'Hrr. C. C. E. Schmiegelow, F. V. Schierbech og O. Hansen genvalgte enstemmigt. Ligeledes enstemmigt genvalgte til Revisorer og Suppleanter d'Hrr. I. J. Benedictsens, J. N. Schnicker, H. J. Fænøe og S. P. Andersen.

Formanden meddelte, at der gentagne Gange var gjort Tilbud om Køb af Foreningens Ejendom, Holmens Kanal 18. Han formodede, at Liebhaveren enten var et Assuranceselskab eller en Bank, og at det var Meningen at rive Ejendommen ned og igen bygge den op, da det jo nu er blevet en Mani at rive ned og bygge op her i Kjøbenhavn. Formanden havde svaret paa disse Tilbud, at Ejendommen vilde blive meget dyr. Men vedkommende Mellemand havde sagt: „Forlang, hvad De vil have, og Pengene skal blive lagt paa Bordet! Vi er jo ikke forlegne for Penge, bemærkede Formanden. Men Ejendommen er fra 1804; den er altsaa 94 Aar gammel og brøstfældig. Naar vi gaar paa Gulvet, gaar et Ur, vi har, i Staa. Huset er dog ikke faldefærdigt; det kan godt staa 90 Aar endnu. Ejendommen forrenter med 7 pCt. de 90000 Kr., der indestaar i den. Men naar vi nu kan faa 150,000 Kr. for Ejendommen, saa forrenter den sig ikke. 150,000 Kr. vilde være et meget godt Bud; men jeg ved ikke, om der vil blive budt os saa meget.

Kaptajn H. E. Hansen: Jeg vilde anse 120,000 Kr. for en Brøkdæl af, hvad Ejendommen er værd. Vi maatte i det mindste have 3 Gange saa meget. Ejendommen ligger med en stor Facade ud til en Forretningsgade. Saa er der et Pakhus, men det kan ogsaa blive meget værd. 150,000 Kr. er alt for lidt. Det kan der ikke være Tale om.

Skibsreder Strandgaard: For 20 Aar siden kunde vi ikke faa mere end 40,000 Kr.

Kaptajn H. E. Hansen: Jo, 75,000 Kr.!

Formanden: Det kommer jo an paa, hvad vi faar i Leje. Vi faar 1,000 Kr. i Leje af Pakhuset, 1,200 Kr. for 2. Sal, 2,000 Kr. for 1. Sal, 1,450 Kr. for Stuen og 800 Kr. for Kælderen, eller i alt 6,450 Kr. Naar hertil kommer Vedligeholdelse og Skatter m. m., saa bliver det til Nød og Næppe Rente af 82,000 Kr. Men 200,000 Kr. vilde være et glubende Tal for Køberen.

En Stemme: Det maa Køberen om!

Kaptajn Petersen: Jeg mener, vi skal holde paa den gamle Bygning og Forening. Nu har vi desuden Navigations-skole i Bygningen. 250,000 Kr. var slet ikke for meget; men det er ikke nødvendigt at sælge. Hvorfor skal vi skille os ved et Aktiv, til hvilket vort Renomé i saa høj Grad er knyttet? Men jeg synes det er rimeligt, at Bestyrelsen faar Mandat til at sælge (Stemmer: Nej! Nej!)

Havnemester C. A. Bonde: Men skal vi nu om 5 Aar koste 30,000 Kr. paa Reparationer og Ejendommen saa maaske endda kun bliver 100,000 Kr. værd, saa tabe vi jo ved ikke at sælge. Jeg tror aldrig, Skipperforeningen vil bygge her til 250,000 Kr.

Kaptajn H. E. Hansen: Ja, skal vi rive Ejendommen ned, saa vil jeg hellere raade til at sælge paa den bedst mulige Maade, men dog ikke for 150,000 Kr.

Det vedtoges derefter enstemmigt at give Bestyrelsen Bemyndigelse i 5 Aar til at sælge Ejendommen, hvis der gøres et favorabelt Bud.

Udenfor Dagsordenen:

Kaptajn Jacob Holm mindede om den i forrige Aar til Regering og Rigsdag indgivne Adresse om Forandring i Lov om Sønringens §§ 9 og 14. I den Anledning havde der været ført en Diskussion, under hvilken Folkethingsmand, Kaptajn i Flaaden Trolle i „Nationaltidende“ kaldte Adressen en meningsløs og famés Adresse og udtalte, at han ansaa sig selv for at være Koffardiførernes naturlige Talsmand paa Thinge. Han brugte Udtrykket „Jacob Holm og Konsorter“, hvilket sidste Udtryk har en haanlig Betydning. Jeg svarede ham, at Spørgsmaalet skulde komme frem paa vor Generalforsamling og han blive grundigt desavueret som vor Talsmand. Jeg foreslaar derfor, at vi vedtager en Resolution, i hvilken vi tager bestemt Afstand fra Kaptajn Trolles Paa-stand om, at han skulde være vor naturlige Talsmand paa Thinge, idet en naturlig og kompetent Talsmand for vore Interesser maatte søges blandt vor Stands Medlemmer.

Kaptajn Philipsen: Vi bør vise, at vi føler, at vore Interesser er gaaede for nær. Det vilde maaske være heldigt at sammenkalde de tre Foreninger, som indgav Adressen, til et Møde i denne Sag, og samtidigt søge at faa vore Interesser repræsenterede i Rigsdagen. Vi maa føle os som Stand og ikke holde os tilbage fra de Rørelser, der er oppe i Tiden.

Dirigenten: Generalforsamlingen kan ikke vedtage noget i denne Sag, da den ikke har været forelagt Bestyrelsen en Maaned før Generalforsamlingen.

Kaptajn Jacob Holm: Man maatte dog under en eller Form kunne faa at vide, om Forsamlingen slutter sig til Resolutionen!

Efter yderligere korte Bemærkninger af forskellige Medlemmer gav hele Forsamlingen sin Tilslutning til Kaptajn Holms Resolution til Kende ved at rejse sig.

Resolutionen var saalydende:

Generalforsamlingen resolverer, at den tager bestemt Afstand fra Kapt. Trolles Udtalelser i Nationaltidende, naar han betegner sig selv som Koffardiførernes naturlige

Talsmand paa Thinge, idet det tilføjes, at en naturlig Talsmand og særlig en kompetent Talsmand kun kan findes blandt vor Stands egne Medlemmer.

Dermed hævdedes Generalforsamlingen.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

afholdt i Forgaars Aftes sin aarlige Generalforsamling. Det udførlige Referat bringe vi først i vort næste Nummer og anføre kun her, at Kaptajn Jacob Holm genvalgtes til Foreningens Formand, at Kaptajn I. W. Fenger og Kaptajn, Skibsreder D. Torm valgte til Medlemmer af Bestyrelsen samt at det sanktioneredes, at Bestyrelsen ved Afgang i det forløbne Aar havde suppleret sig med Kaptajn C. W. Møller, Kaptajn Larsen og Kaptajn C. J. Borg, Dragør.

Paa Forslag af Kaptajn Møller vedtog den stærk besøgte Generalforsamling enstemmigt følgende Resolution:

Generalforsamlingen udtaler en energisk Protest mod den af Kaptajn Trolle fremsatte Opfattelse, at han betragter sig som Sæmandsstandens naturlige Talsmand paa Thinge, og udtaler en dyb Beklagelse over, at han — der betragter sig som saadan — i Rigsdagen har kunnet fremkomme med en saa oprørende Udtalelse mod Adressens Underskrivere, Handelsmarinens Tillidsmænd, som sket er i hans Tale i Rigsdagen.

Dampskibsselskabet „Vesterhavet“

har afholdt Generalforsamling. Af Regnskabet, som blev fremlagt og godkendt, meddeler „Esbj. Fbl.“ følgende: Selskabets 4 Skibe, som ere bogførte for 710,000 Kr., har sidste Aar opsejlet en Bruttofragt af 491,478 Kr. 10 Øre. Efter Afskrivning paa Skibene og den statutmæssige Henlæggen til Reservefonden, bliver der ligesom for Aaret 1896 et Udbytte af 10 pCt. til Aktionærerne. „Neptun“ har været underkastet en større Reparation, som er afholdt af Aarets Udbytte. Det vedtoges at forhøje Aktiekapitalen fra 710,000 Kroner til 1 Million, og Bestyrelsen fik Bemyndigelse til at søge Aktierne noterede paa Kjøbenhavns Børs. Bestyrelsesmedlem, Kaptejn S. Meinertz, blev genvalgt. Selskabets ny Skibe, som bygges hos Burmeister & Wain, vil løbe af Stablen i Marts og ventes afleveret sidst i April.

Spørgsmaal og Svar.

Sv.: Jeg har for nylig losset en Ladning Hvede paa en fransk Plads, og Mægleren dersteds beregnede sig i Kurtage Fr. 0,50 pr. udlosset Ton à 1000 Kilo. Efter at jeg er gaaet derfra, ser jeg i en Bog, som jeg i 1892 fik af et anset Mæglerfirma i Dunkerque, og som bl. a. Meddelelser til Skibsførere ogsaa indeholder en Tarif for Mæglerkurtage, at denne i Dunkerque for et hvedelastet Skib er Fr. 0,40 pr. fransk Ton af den udlosede Ladning.

I Anledning heraf tillader jeg mig gennem „Dansk Søfartstidende“ at søge Oplysning om følgende:

1. Er den franske Tarif for Mæglerkurtage forandret siden 1892? eller:
2. er samme Tarif ikke gældende overalt i Frankrig?

Sv.: Den franske Mægleritarif for Indklarering af Skibe er forskellig for de fleste Havnes Vedkommende.

Hvad angaar Kurtagen for en Hvedeladning med et mindre Sejlskib, saa stipulerer Tariffen: i Dunkerque, Dieppe, Havre og Rouen 40 C. pr. 1000 K.; i de fleste andre Kanal- og Atlanterhavne 50 C. pr. samme Kvantum.

Orlogsmarinen og Handelsmarinen.

Diskussionen om Forholdet mellem Orlogsmarinen og Handelsmarinen har vist sig i Besiddelse af en ualmindelig Livskraft. Den aabnedes med en Artikel her i Bladet d. 14. Oktober f. A., og først i disse Dage ere vi naaede saa vidt, at den ene af Parterne, Orlogsmarinen, paa en mere officiel Maade har taget Ordet. Det er sket paa Grundlag af en Udtalelse, der i Januar Maaned vedtoges paa en Generalforsamling i Søofficersforeningen, og som lød saaledes;

„Henset til Karakteren af det Angreb, som fra hævende handelsmaritime Foreninger er rettet mod Søofficerernes Kvalifikationer til at føre Handelsskib, skal Forsamlingen udtale, at den ikke skønner det nødvendigt, at Søofficersforeningen som saadan træder op herimod, og det saa meget mindre, som det er kommet til Forsamlingens Kundskab, at Sagens Realitet vil blive indgaaende behandlet i „Tidsskrift for Søvæsen“.

Dette er nu sket i en Artikel i Tidsskriftets sidste Hefte. Det skal erkendes, at man i denne drøfter Sagen paa en lidenskabsløs Maade, og at man øjensynlig bestræber sig for at hævde sit Standpunkt uden at krænke andres. Det kunde derfor være fristende for os at lade Artiklen henstaa uomtalt som en officiel Meningstilkendegivelse fra Orlogsmarinens Side og derved undgaa paany at komme ind paa dette ret uddebatterede Æmne. Men det vilde næppe være rigtigt at gøre det, fordi Artiklen desværre viser, at man i Orlogsmarinen ganske savner Forstaaelse af den hele Bevægelse. Naar vi nu tage til Orde imod den nævnte Artikel, er det med det Ønske ogsaa at bidrage til Opretholdelsen af et godt Forhold mellem de to Mariner ved at søge ogsaa i Orlogsmarinen at vinde Indgang for saadan Forstaaelse.

Vi lægge ikke saa megen Vægt paa, at „Tidsskr. f. Søvæsen“ mener, at den Vej, de handelsmaritime Foreninger have valgt at gaa for at værne deres Medlemmer mod formentlige Overgreb, nemlig at andrage Lovgivningsmagten om Ændringer i Sønæringsloven, er den eneste Vej, de ikke burde have valgt. Det er saa Verdens Gang, at den Kritik, der melder sig efter at Valget er truffet, altid er saare streng mod dem, hvis Lod det var at skulde træffe Valget og at bære Ansvaret for det. Derimod maa vi beklage, at det ærede Tidsskrift dels meget ufuldkomment bevarer i Erindringen den Maade, hvorpaa Sagen oprindeligt rejstes fra Handelsmarinens Side, dels at det synes at være ganske uden Kendskab til positive Skridt, der i denne Sag ere tagne fra de handelsmaritime Foreningers Side. Vi minde derfor om, at da de første Ord, der ere skrevne om denne Sag, fremkom her i Bladet, var det under Form af en indtrængende Henstilling til det Rederi, hvis Bestemmelser fremkaldte den hele Bevægelse, om at ændre disse Bestemmelser, og uden at der rettedes nogetsomhelst Angreb paa Orlogsmarinen. Og nogen Tid efter sluttede vi en ny Artikel om Sagen med disse Ord: „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 maa derfor overfor det ærede Tidsskrift fastholde, at det, man fra Handelsmarinens Side ønskede, da denne Sag rejstes, det var at fare med Lempe og at faa den løst i Mindelighed og god Forstaaelse. Men ingen af de Faktorer, til hvem vi appellerede, kunde eller vilde den Gang forstaa Situationen, som den var, og Skibsførerforeningerne bleve derfor tvungne til at foretage de Skridt, som en Smule Forstaaelse og Fremsyn, ogsaa fra Orlogsmarinens Side, kunde hindret. Og naar „Tidsskr. f. S.“ forekaster Handelsmarinen, at den kunde have anmodet Marineministeriet „om ikke at give for mange Søofficerer Orlov

i Koffardifart som Førere“, saa synes det, mærkelig nok, at være uvidende om, at de samme tre Foreninger, der indsendte Andragendet til Rigsdagen, netop have rettet en saadan Anmodning (Medio Novbr. f. A.) til Marineministeriet. Man har altsaa intet Middel ladet uforsøgt, og det ærede Tidsskrifts Bebrejdelser i saa Henseende ramme ganske udenfor Maalet.

Vi skulle ikke i Enkeltighederne følge „Tidsskr. f. S.“ i den Kritik, det underkaster Andragendet om Ændringer i Sønæringsloven. Vi have alt tidligere udtalt som vor Mening, at dette Andragende burde være motiveret paa en noget anden Maade, saaledes at det ikke stødte an mod Principerne, ikke alene i Sønæringsloven, men i al Næringslovgivning. Imidlertid fastholde vi, at den mindre heldige Motivering i det væsentlige skyldes en Misforstaaelse af Sønæringslovens Bestemmelser om Søofficerers Adgang til at føre Handelsskibe. Men det er ikke rigtigt, naar man paa dette Grundlag frakender Andragendet enhversomhelst Berettigelse. Dette er et Udslag af en Bevægelse, som selv „Tidsskr. f. Søvæsen“ maa erkende ikke savner positivt Grundlag. Hvorledes skal man ellers forstaa den Anvisning, Tidsskriftet, som ovenfor nævnt, giver paa en Henvendelse til Marineministeriet? Faktisk har man herved erkendt, at disse Forhold ikke ere Staten uvedkommende, men at det med Føje forlanges, at Staten ikke praktiserer noget Misbrug af Sønæringslovens Bestemmelser. Med dette for Øje vil ogsaa Rigsdagen, derom ere vi forvissede, behandle Andragendet og derigennem i hvert Fald søge fastslaaet Statens Forpligtelse til at hindre saadant Misbrug. Hvad der imidlertid undrer os mere, er at det ærede Tidsskrift ikke kan se, at Søofficerernes Stilling som Statsembedsmænd ikke bør tillade dem at paaføre Koffardiofficererne en ubegrænset Konkurrence, og Tidsskriftet skylder virkelig Bevis for sin Paastand om, „at noget ganske lignende finder Sted for mange andre Embedsstillingers Vedkommende“. Tværtimod — den „Civilmilitarisme“, som tidligere Tider kendte, er saa at sige helt fortrængt af den Opfattelse, at Statens Embedsmænd som Regel ikke bør gribe ind i det private Erhverv, og vi se ikke rettere end, at Staten har den Pligt at vaage over, at dens Embedsmænd, saa længe de ere i Funktion, i saa Henseende ikke overskride den rette Grænse. Det glæder os, at „Tidsskr. f. S.“ ikke direkte tager Ordet for, at Staten skulde lade alle sine Skibe føre af Søofficerer, selv om det har Sympati for denne Tanke. Vi henstille, at man ikke fører Diskussionen om dette Spørgsmaal videre, thi Tanken er sikkert uigennemførlig. Vi maa nemlig overfor det ærede Tidsskrift fastholde, at der kun findes to Slags Skibe: Orlogsskibe og Koffardiskibe; det nye Begreb, „Regeringsskibe eller Statsskibe“ som en tredje Art, anerkende vi ikke. Staten driver med samtlige sine Skibe, Orlogsskibene undtagne, almindelig Rederidrift, det er uomtvisteligt; Statsbanernes Skibe, som Tidsskriftet nævner, have samme Opgave som enhver privat Damper, der gaar i fast Rute mellem to Pladser: for Betaling at føre Mennesker og Gods fra den ene Plads til den anden. At Staten skulde inklade sig paa at opfatte disse Skibe paa anden Maade, det tro vi intet Øjeblik paa.

Vi skulle ikke paany beskæftige os med Spørgsmaalet om, hvorvidt Søofficererne med Hensyn til Varetagelsen af de Pligter, der, foruden Navigeringen, paa hvile Skibsførerne, staa jævnsides med disse. Det ærede Tidsskrift undrer sig over, at det paastaas som noget ganske selvfølgelig, at det navnlig er paa dette Omraade, at Søofficererne savne Praksis og Erfaring. Men ligesom vi maa hævde, at det er ganske meningsløst, at Søofficererne føle sig krænkede over, at man paa dette Omraade ikke anser dem jævnbrydige med Koffardiofficererne, saaledes maa vi fremdeles anse det for ganske selvfølgelig, at den, der fra sin Barndom er opdraget i et Handelsskib, har et ganske andet Kendskab til Forholdene i dette end den, der ikke er det. Dette er virkelig ikke

egnet til at afgive Stof for en Diskussion. Men ganske rigtigt — det er Rederierne, der her skal træffe Valget, og der er ingensomhelst Grund til at tvivle om, at de i 99 af 100 Tilfælde foretrække at tage Koffardiofficererne. Men det kan ikke være det ærede Tidsskrift ubekendt, at Staten har ydet og fremdeles kan yde de enkelte Rederier visse Begunstigelser, mod at de til Gengæld lade deres Skibe, eller nogle af dem, føre af Søofficerer, og der paaføres da Skibsførerne en Konkurrence, hvor det ingenlunde er Dygtigheden, der bliver det afgørende. Og vi se ikke, at det ærede Tidsskrift har afkræftet vor Paastand om, at der er en Praksis for, at Søofficerer kun føre Skibe, der staa i en vis Forbindelse med Staten. De Eksempler paa det modsatte, som Tidsskriftet nævner, omhandle Tilfælde saa langt tilbage i Tiden, at vi med fuld Ret have paastaet, at en mangeaarig Praksis i anden Retning senere har udviklet sig. For en Udenforstaaende maa det i hvert Fald se ud, som om denne Praksis hviler paa et Princip.

Vi erkende, som sagt, i den Artikel, vi her have imødegaaet, en ærlig Vilje til at klare Divergenserne mellem de to Mariner og genoprette et godt Forhold mellem dem. Men saa meget mere maa vi beklage, at det ærede Tidsskrift slutter sine Overvejelser med nogle Udtalelser, der ikke alene savne enhver som helst Forbindelse med de faktiske Forhold, men som vise den Mangel paa Forstaaelse af den hele Bevægelse, som vi alt have omtalt. Tidsskr. f. S. advarer Rederne mod Bevægelser som den her omtalte under Henvi- sning til disses socialistiske Karakter, og siger sluttelig: „At man her hjemme overhovedet har villet sætte en saadan Agitation i Scene for et saa ringe Maal som Erhvervelsen af tre Førerpladser maa siges at være, kan egentlig baade forbavse og bedrøve, med mindre Bevægelsen maa betragtes som et første Forsøg paa Fagforenings- eksercits i Sømandsstanden. I saa Tilfælde falder ganske vist Forbavnelsen bort; Bedrøvelsen bliver derimod tilbage, Bedrøvelsen over, at der ogsaa her hjemme er gaaet Socialisme i Koffardistanden, samt at denne herunder har tabt Blikket for, hvad man med Bibehold af egen Værdighed kan fremføre imod Medborgere“. Disse Ord viser for det første, at man i Orlogsmarinen — skønt det atter og atter er fremhævet fra Handelsmarinens Side — ikke ævner at forstaa, at denne Bevægelse ikke er rejst for disse tre Førerpladseres Skyld, men fordi man i deres Besættelse med Søofficerer saa en for stor Overskridelse af den naturlige og hæv- d- vundne Grænse mellem de to Mariners Arbejdsomraade, og fordi man følte og maatte føle det som en alvorlig social Krænkel- se, at de mest fremtrædende Førerpladser i Handelsmarinen gik over i Søofficerernes Hænder; i hvert Fald dette sidste burde man dog i Orlogsmarinen, hvor man i Sandhed véd hvad Standsfølelse vil sige, kunne forstaa og respektere. Og endelig foreslaa vi det ærede Tidsskrift at lade det røde Spøgel- se, som det fremmaner, ligge. Hvad her er sket, har ikke fjerneste Forbindelse med Socialismen eller andre politiske Bevægelser. En Stand har med de lovlige Midler, der staa til dens Raadighed, værnet om sin sociale og øko- nomiske Stilling, og den har tilmed gjort det i fuld Forstaaelse og Samvirken med de, der her ere Arbejds- giverne, med Rederne. Vi ere ikke berettigede til offentligt at fremlægge Beviserne for den Støtte og Sympati, med hvilken den hele danske Handelsmarine i denne Sag har stillet sig paa Koffardiofficerernes Side, men hvis det ærede Tidsskrift vil bestræbe sig for at lære Stemningen i Handelsmarinen bedre at kende, vil det indse, i hvilken Grad det er blottet for Grund at tillægge denne Bevægelse nogen social-demokratisk Karakter. Det er ogsaa i hvert Fald kun Sandhed med Modifikation, naar Tidsskriftet paastaar, at Foreningernes Andragende i Rigsdagen kun har vundet Støtte fra socialistisk Side, thi selve Andragendet har endnu slet ikke været til Behandling i Thingene, saa herom kan

foreløbig intet vides, og vi tvivle dog om, at selv det ærede Tidsskrift vil godkende de Angreb, Andragendet var Genstand for i Folkethinget, og den Maade, hvorpaa de førtes. Noget andet er, at Bevægelsen har haft en faglig Karakter, men hvis „Tidsskrift for Søvæsen“ tror, at Nutidens faglige Bevægelse ikke ogsaa maa omfatte Sømandsstanden, saa kender det unægtelig ikke den Tid, det lever i, ligesom dets Indignation over „Fagforeningsseksercits“ ikke forekommer ganske ægte i et Øjeblik, hvor Søofficersforeningen har vedtaget en Beslutning netop i sin Egenskab af Fagforening.

Statistisk Oversigt over Søulykker i 1896.

Paa Indenrigsministeriets Foranstaltning er af Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet i Kjøbenhavn i Aar som i tidligere Aar udarbejdet „Statistisk Over- sigt over de i Aaret 1896 for danske Skibe indtrufne Søulykker“. Af Statistiken fremgaar det, at der i 1896 er sket Indberetninger om 171 Søulykker, der have ramt danske Skibe; heraf var de 126 Sejlskibe og 45 Damp- skibe. Der er i 113 Tilfælde optaget Søforhør eller afgivet Søforklaring.

Opgørelsen over de Ulykker, der er tilstødt danske Skibe i Aarets Løb, er følgende:

For Dampskibe:

Stranding (med Forlis) 1, Grundstødning 19, for- skellig Søskade 9, Kollision 12, Borteblevet 1, ialt 42.

For Sejlskibe:

Stranding (med Forlis) 23, Grundstødning 44, Kæntring 2, sprungen læk i Søen 1, forladt synke- færdig 6, forskellig Søskade 6, Kollision 19, Kondemna- tion efter Søskade 3, Borteblevet 4, ialt 108.

Med Sejlskibe omkom 41 Mennesker, med Damp- skibe 28, ialt 69. Heraf forulykkede 48 ved Forlis og 21 ved at falde over Bord.

I en Tabel, der har til Overskrift „Sandsynlig medvirkende Aarsag til Tabet af Menneskeliv ved Overbordfalden“, er der nævnet 4 Tilfælde, i hvilke „Undladelse af Udkastning af Redningsbøje“ angives som medvirkende Aarsag; skønt vi ikke kunne indse, at Udkastning af Redningsbøje i to af de nævnte Tilfælde vilde kunne have forhindret Tabet af Menneske- liv, bør en Redningsbøje selvfølgelig altid, hvor det er muligt, kastes ud, naar en Mand er gaaet over Bord. Vi have omtalt denne Tabel for at gøre opmærksom paa den Vægt, der fra Rettens Side lægges paa Benyttelsen af Redningsbøjer og hvor vigtigt det derfor er at have dem anbragte paa let tilgængelige Steder.

Overtrædelser af Sølovens § 40 og Sørretslovens § 9 — Undladelse af Anmeldelse af Søulykke i første danske Havn — har ogsaa i 1896 gentagne Gange for- anlediget Idømmelsen af Bøder, i et Tilfælde endog en Bøde paa 100 Kr.

Hvad angaar „Oplysninger om Søulykkernes Aarsag“ kunne vi henvise til vore Udtalelser om Statistiken fra tidligere Aar: „At de ere i højeste Grad mangelfulde“.

Fra Island.

Korrespondance til Dansk Søfartstidende.

Det norske Dampskib „Vaagen“, Kaptajn Haueland, an- kom til Seydisfjord den 1ste Februar med Kul til en der- værende Handel. Under Færøerne mistede Skibet en Mand

over Bord i en Storm, der varede flere Dage. „Vaagen“ skal nu bringe den danske Fiskersmakke „Emilie Franziska“, der har ligget her siden August Maaned forrige Aar som Havarist, til Frederikshavn, som er „Emilie Franziskas“ Hjemstavn. To om Skibets Sødygtighed afgivne Dykkererklæringer gaa stik imod hinanden; men der er ingen Tvivl om, at Assurancen har truffet den rigtige Disposition ved at bringe „Emilie Franziska“ ned, eftersom Skibet synes at være uden nævneværdig Lyde, der kunde tilraade en Kondemnation. Fiske-riet er ikke videre stort for Øjeblikket, nærmest formedelst ugunstige Vejrforhold; thi det er konstateret, at store Fiskestimer opholde sig udenfor Kysten. Paa Øfjord har der været saa megen Sild, at man ikke i Mands Minde kan erindre saadan Rigdom; men desværre have de derværende Sildeetablissementer ikke formaaet at hæve denne Rigdom, da der var total Mangel paa Salt og Tønder. Kaptajn O. Wathne paa Seydisfjord har nu sat sine to Dampskibe „Egil“ og „Vaagen“ i fast Fart mellem Kjøbenhavn og Island med Anløb af Norge og Færøerne. Den i disse Dage udkomne Fartplan udviser, at Skibene tilsammen skulle foretage 12 Rejser; paa Island anløbes kun Østkysten samt Fjordene paa Nordlandet til Akureyri. Vejrliget har hele Vinteren været usædvanligt mildt, og med de fremherskende sydlige Vinde tør man haabe, at Havisen ikke er i umiddelbar Nærhed af Landet.

Advarsels-Signaler om Natten.

„Board of Trade“ har i December 1897 udstedt følgende Meddelelse til Redere og Skibsførere:

For at kunne advare et Skib, der om Natten eller i taaget Vejr ses at stævne mod Fare, er der vedtaget et Signal, der kan gøres med Blink eller ved Hjælp af Stød i en Dampfløjte, et Taagehorn eller en Sirene.

Signalet, som bliver udført paa samme Maade som Bogstavet U i Morses Alfabet, nemlig med to korte og et langt Blink eller Stød, — —, betyder „De stævner mod Fare“.

Instuktionen for Brugen af Blink eller Lyd Signalet:

- 1) Bliver Signalet gjort ved Hjælp af Blus, maa Lampen altid vendes mod den, man henvender sig til.
- 2) For at tiltrække Opmærksomhed gives en Række korte Blink eller Stød i Fløjten, indtil den, man henvender sig til, svarer paa samme Maade.

Formoder man imidlertid, at vedkommende er ude af Stand til at svare, kan Signalet gøres efter en kort Pavse, eller Meddelelsen kan under visse Omstændigheder gives uden foregaaende Opmærksomheds-Signal.

- 3) Efter at Modtageren ved nogle hurtige, korte Blink eller Stød har tilkendegivet sin Nærværelse, maa han observere eller lytte opmærksomt, indtil Meddelelsen er færdig, hvorefter han skal gøre nedsaaende Signal for at angive, at Meddelelsen er forstaaet
- 4) Forstaaer Modtageren ikke Signalet, maa han vente, indtil det bliver gentaget.
- 5) Varigheden af korte Blink eller Fløjt (-) 1 Sekund
do. af langt do. (—) 3 Sekunder
Tidsforløb imellem hvert Blink eller Fløjt 1 Sekund
Svar eller „jeg forstaaer Signalet“ — — — — etc.
Signalet „De stævner mod Fare“ — — —

(Ship-Gaz.)

Dampskibes Ballast.

Ved en Sammenkomst af „The North-East coast Institution of Engineers and Shipbuilders“ i West-Hartlepool, holdt Hr. Archibald Mc Glashan et Foredrag om Vandballast i Dampskibe. Han udtalte, at Brugen af Staal i Stedet for Jærn havde formindsket Skrogenes Vægt betydeligt, saa at det paa en Damper af 3000 Tons d. w. udgjorde en Forskel af ca. 100 Tons; at de fyldigere Former, der nu bruges i Lastdampere, formindskede deres Dybgaende, naar de ere tomme; at Bredden er tiltaget betydeligt i Forhold til Dybgaendet; at, skønt de moderne Dampere stadig tiltage i Størrelse, har de dog, i Forhold til en ældre Tids Skibe, et mindre Dybgaende end disse, naar de ere tomme. Han paaviste endvidere, at Maskinernes Vægt ikke tiltog i samme Forhold som Skibenes Bæreevne, samt at det Skib, der tidligere brugte 950 Tons Kul for at gaa ballastet til sin Ladeplads og hjem igen, nu, med de moderne Maskiner, kun behøvede 750 Tons. Da alle disse Faktorer virke hen til at formindske et Skibs Dybgaende, naar det ikke er lastet, udkræves der tilsvarende Forøgelse af Ballast, dersom det skal være i Stand til at udføre sine Rejser paa en tilfredsstillende Maade.

I dybe og forholdsvis smalle Dampere var det bedst at have Ballasten i Bunden, men med den Bredder, Skibene nu har, ere de saa stive, at Taleren mente, det var ufordelagtigt at anbringe al den fornødne Ballast der.

Efter at have omtalt de forskellige Vandballast-Systemer, der bruges for Tiden, beskrev Hr. Mc Glashan Sidetanke, som skulde skaffe Plads til den ekstra Ballast, han paastaar er nødvendig i de moderne Lastdampere, for at Skrueen kan komme dybere ned i Vandet, og den voldsomme Kraft, der gaar af Maskinen, naar den slaar ud af dette, formindskes. Høje Sidetanke vil tillige give et Skib roligere Bevægelser i høj Sø.

Det fremhævedes, at et Skib med Sidetanke vil kunne laste ligesaa meget som uden disse, idet de i Konstruktionen giver den Styrke, som ellers optages af Mellemdæk, Bjælker, Stringere, Web-Spanter o. s. v. For at vise, hvorledes de nyere Skibes Deplacement og Dybgaende er i Sammenligning med ældre Skibes, naar Ballasttankene ere fyldte, og der er 20 Dages Kul i Kasserne, fremdroges Enkelthederne for 8 Skibes Vedkommende.

Foredraget vandt meget Bifald, og Mc Glashans Sidetanke-System, saavel som den bydende Nødvendighed af mere Ballast i de moderne Dampere, blev almindelig anerkendt.

Fairplay.

Fra Sø og Land.

Uddrag af en Aarsberetning til Udenrigsministeriet fra Konsulatet i Hongkong, dateret den 6. Januar 1898.

For gensidig at sikre sig imod en Nedsættelse af Fragtraterne har alle Dampskibslinierne sluttet sig sammen og dannet den saakaldte China og Japan freight Conference, og tillader jeg mig i Nedenstaaende at give det høje Ministerium et Udtoget af Statuterne:

„The aforesaid lines shall divide their cargo — Rice excepted — loaded in Japan & China for Europe, or for ports via Europe, according to the gross register tonnage dispatched by each line.

At the end of each month an estimate of the cargo coming under this agreement, carried by each line, shall be handed into the P. & O.'s Office in Hongkong, and the information shall be open to anyone interested therein, the intention of the Signatories being that, so far as possible, each line shall carry the percentage of cargo to which it is entitled, neither more nor less.“

I Folkethinget har S. Bojesen m. Fl. indbragt et Forslag om Tillæg til Værnepligtsloven af 6. Marts 1869, der lyder saaledes:

Den befarne værnepligtige, som har afgivet sin Søfartsbog i Henhold til § 33 i Lov om Værnepligt af 6. Marts 1869, har Ret til at fremstille sig til Bedømmelse for Chefen og Overskibslægen paa Vagtskibet i Kjøbenhavn. Saafremt han befindes tjenstdygtig, har han Ret til at erholde vederlagsfrit Ophold og reglementeret Skibskost i et af Marinens Kaserne-skibe eller i en Kaserne, indtil Indkaldelse finder Sted, eller Søfartsbogen tilbageleveres.

Vestkystens Bevogtning. Vorupør Fiskeriforening har ved Folkethingsmand Trolle indgivet Andragende til Rigsdagen om kraftigere Forholdsregler med Hensyn til Vestkystens Bevogtning.

Andragerne henviser til Ulykkerne i Vinter paa Fanø og ved Tornby, og foreslaar, at Strækningen Tyborøn-Kanalen, som er ca. 7 Mil, deles i 14 Kystvagt-distrikter, saa hvert Distrikt bliver paa ca. ½ Mil. Midt i hvert Distrikt bygges et lille Hus af Brædder, hvori Telefon er anbragt i Forbindelse med Redningsstationer. Disse 14 Distrikter bevogtes Dag og Nat — naar der er mindste Anledning dertil — af dygtige, paalidelige Folk, der er kendte med Kystforholdene. Over disse 14 Kystvagter ansættes en Opsynsmand — hvortil fordres en Mand, der er tilstrækkelig lokal kendt og erfarende med Kystforholdene — der da daglig giver sine Ordre til Vagterne. „Naar vi antager at kunne nøjes med en Opsynsmand, er det med den Tanke, at Strandkontrollørerne — hvoraf der paa denne Strækning er fire — fik Paalæg om vgsaa at inspicere Vagterne saavel ved Dag som ved Nat, da Opsynsmanden ikke kan overkomme saa stor en Strækning. Udgiften ved denne Ordning vil andrage 16,500 Kr. aarlig og 3,500 Kr. en Gang for alle. Andragendet er henvist til Finansudvalget.

Jagt „Kirstine“ af Marstal, 63 R. T., er af Skibsfører R. Rasmussen gennem Marstal Skibssalg-Bureau solgt til Skibsfører H. Christensen for 4,860 Kr.

Sk. „Immanuel“, 94 R. T., er af Kapt. H. C. Nielsen af Marstal solgt til Mægler Dam i Oscarshavn for 6000 Kr.

Sk. „Familiens Minde“, tilhørende Kapt. C. P. Jensen af Marstal, er solgt til Nibe for en Købesum af 12,425 Kr.

Fra L. Levison junr. have vi faaet tilsendt et Eksemplar af Levisons Indbindings-Mapper, der er indrettede til at samle og opbevare Tidsskrifter og Ugeblade i. Efterhaanden som Bladene modtages, indhæfter man dem i Mappen, og naar saaledes Aargangens sidste Nummer er indhæftet, er den indbunden med det samme. Mappen synes os særdeles praktisk, ikke alene fordi man paa en saa nem Maade faar sine Blade indbunden, men ogsaa fordi de holdes i en fortræffelig Orden Aaret igennem og vanskelig komme bort. Blandt de mange Formater, i hvilke Mappen er udkommet, findes ogsaa et for Dansk Søfartstidende.

Ugens Havarier.

Ceres, 3/m. Skonnert af Marstal, er indkommet til Harwich efter Kollision med Skonnertbark Britannia af Guernsey med Tab af Mærserør, Fokkerig etc.

Neptun, Dpsk. af Esbjerg, er ankommet til Frederikshavn fra Methil med Kul. Skibet har paa Rejsen i haardt Vejr mistet 2 Baade.

Guyers, Dpsk. af Newcastle, er d. 17. ds. ankommet til Esbjerg med Kul. Skibet har haft en meget haard Rejse og har mistet Baade og en Del af Skanseklædningen. Brædevæggen til Folkenes Lukaf var knust, men Skibet iøvrigt tæt.

Dronning Louise, Skonnert af Marstal, kom d. 18. ds. paa Grund ved Middelfart. Flot ved egen Hjælp og fortsat Rejsen uden at have taget Skade.

Hassel. Barksbib, der, som meddelt, strandede ved Ringkjøbing Kanal med en Ladning Bomuld, er nu fuldstændig Vrag. Det meste af den værdifulde Ladning er drevet i Land, bjærget og sendt videre til Svellig. Saavidt man kan se har Ballernes Pakning været meget tæt og har derfor Vandet ikke kunnet trænge saa langt ned, saa man antager, at Ballerne ere kun lidt beskadigede.

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Kbhvn. 30. Jan., bestemt til New Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Reval 19. Februar, bestemt til Montrose og Dundee. — Antwerpen, Holm, ankom til Odessa 10. Febr., bestemt til Antwerpen. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Messina 21. Febr., bestemt til Malaga og Cadiz. — Dagnar, Gade, ankom til Marseille 19. Febr., bestemt til Italien og Sicilien. — Douro, Brabrand, ankom til Oporto 21. Febr., bestemt til Lissabon. — Georgiosl., Kihl, ankom til Antwerpen 11. Febr., bestemt til Swansea. — I. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Danzig 11. Febr., bestemt til Genoa. — Kiew, Rabe, afgik fra Rouen 19. Febr., bestemt til Bordeaux. — Kursk, Staal, ankom til Dunkerque 21. Febr., bestemt til Bordeaux. — Leopold II, Kruse, afgik fra Newport 11. Febr., bestemt til Syra. — Louisiana, Jensen, ankom til New-Orleans 16. Febr., bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Koch, atg. fra Swansea 11. Febr., bestemt til Batoum og Odessa. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra Newport-News 15. Febr. bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, pass. Holtenu 20. Febr., bestemt til Reval. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Antwerpen 20. Febr., bestemt til Kbhvn. og Reval. — Tejo, Borries, afgik fra Kbhvn. 19. Febr., bestemt til Newcastle. — Tomsk, Andersen, afgik fra Reval 19. Febr., bestemt til Dunkerque. — Vesuv, Norden, afgik fra Valencia 14. Febr., bestemt til Kristiania. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Kbhvn. 5. Febr., bestemt til Newport-News. — Arkansas, Jespersen, ankom til Kbhvn. 20. Febr., bestemt til Newport-News. — Kentucky, Caroc, ankom til Kbhvn. 14. Febr., bestemt til New Orleans.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Hull 20. Febr., bestemt til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Arendal 18. Febr., bestemt til Vestnorge. — Baron Stjerneblad, Clausson Kaas, ankom til Kbhvn. 20. Febr., bestemt til Libau. — Ceres, Svensson, afgik fra Kbhvn. 19. Febr., bestemt til Libau. — Charkow, Fischer, afgik fra Hull 19. Febr., bestemt til Kbhvn. — Christian IX., Møllerup, afgik fra London 20. Febr., best. til Hamburg. — Christianssund, Bay Schmidt, ank. til Stettin 16. Febr., bestemt til Kbhvn. — Frederik, Harboe, ankom til Pillau 21. Febr., bestemt til Hull. — Georg, Petersen, ankom til London 20. Febr., bestemt til Havre. — Jolantha, Paaske, ankom til Danzig 18. Febr., bestemt til Kbhvn. — Kasan, Thomsen, ankom til Kbhvn. 22. Febr., bestemt til London. — Laura, Christiansen, ank. til Leith 19. Febr., bestemt til Kbhvn. — Louise, Brabrand, ankom til Hull 21. Febr., best. til Kbhvn. — Minsk, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 21. Febr., bestemt til Stettin. — Morsø, Kromann, ankom til Kbhvn. 19. Febr., bestemt til Gøteborg. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 16. Febr., bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Libau 20. Febr., bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Hansen, ankom til Pillau 19. Febr., bestemt til Antwerpen. — Perm, Christensen, ankom til London 21. Febr., bestemt til Kbhvn. — Pregel, Egidiussen, ank. til Kbhvn. 21. Febr., bestemt til London. — Romny, Lind, ankom til Libau 18. Febr., bestemt til Hull. — Thyra, Ryder, afgik fra Liverpool 21. Febr., bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Johnsen, ankom til Antwerpen 21. Febr., best. til Kbhvn. — Maja, Blom, ankom til Kbhvn. 21. Febr., bestemt til Danzig. — Ella, Erichsen, afgik fra Kbhvn. 21. Febr., bestemt til Hamburg.

Ficaria, F. Fenger, afgik fra Kbhvn. 24. Febr., best. til Newcastle. — Esbern Snare, M. Kofoed, afgik fra Odense via Frederikshavn 24. Febr., bestemt til Newcastle. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 23. Febr., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, atg. fra Nykjøbing F. via Svendborg, Horsens og Aalborg 23. Febr., bestemt til Newcastle. — Kromen, C. Wiberg, afgik fra Odense 24. Febr., bestemt til Newcastle via Frdhavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 23. Febr., best. til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebælt, J. Bay,

afgik fra Newcastle 22. Febr., best. til Aarhus. — Union, L. P. Therkildsen, atgik fra Leith 22. Febr., best. til Odense.

Carl, Skjold Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Riga 17. Febr., bestemt til Ghent. — Frode, Wrisberg, afgik fra Baltimore 17. Febr., bestemt til Bordeaux. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Baltimore 19. Febr., bestemt til Stettin. — Knud, Hansen, afgik fra Malmø 20. Febr., bestemt til Riga. — Svend, Holst, afgik fra Boness 10. Febr., ankom til Libau 16. Febr. — Erik, Tofte, afgik fra Libau 6. Febr., ank. til Newcastle 12. Febr. — Skjold, Schmidt, afgik fra Rotterdam 18. Febr., ankom til Blyth 20. Febr. — Ragnar, Hveysel, afgik fra Girgenti 11. Febr., bestemt til Philadelphia. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Baltimore 28. Jan., ankom til Londonderry 15. Febr. — Volmer, Riber, afgik fra Blyth 17. Febr., bestemt til Libau. — Dan, Kraemer, afgik fra Riga 16. Febr., ankom til Dundee 22. Febr. — Harald, Jensen, afgik fra Blyth 11. Febr., bestemt til Genua. — Olat, Lorenzen, afgik fra Genoa 12. Febr., best. til Hampton f. o.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. P. Andrejef, Johnsen, afgik fra Svendborg 12. Febr., ankom til Newcastle 19. Febr. — Peter Berg, Jørgensen, afgik fra Stettin 16. Febr., ankom til Newcastle 21. Febr.

Heimdal. Kamma, Risøe, ankom til Sevilla 17. Febr. — Helga, Lagesen, ankom til Bilbao 22. Febr. — Martha, Jørgensen, afgik 22. Febr. til Newcastle.

Urania. Sirius, Nielsen, ankom til Kbhvn. 20. Febr. — Saturn, Lund, ankom til Kbhvn. 20. Febr. — Pallas, Degn, afgik fra Grangemouth 20. Febr., bestemt til Kbhvn.

Nordsøen. England, Petersen, ankom til Antwerpen 19. Febr. — Rusland, Prahl, ankom til Rouen 21. Febr. — Skotland, Branth, ankom til Chatham 19. Febr. — Tyskland, Møller, ank. til Gravelines 17. Febr. — Nordland, Hemmingsen, afgik fra Libau 18. Febr., bestemt til Charpnes. — Swarland, Andresen, afgik fra Kbhvn. 21. Febr., bestemt til Libau.

Vesterhavet. Nautik, Meinertsen, afgik fra Esbjerg 17. Febr., ankom til Bremen 20. Febr. — Neptuu, Jessen, afg. fra Aalborg 19. Februar, ankom til Kbhvn. 20. Februar. — Nerma, Degn, afgik fra Masnedund 22. Februar, ankom til Kbhvn. 23. Febr. — Nordsøen, Schmidt, afgik fra Methila 22. Februar, bestemt til Esbjerg.

Østersøen. Yrsa, Larsen, afgik fra Svinemünde 17. Febr., ankom til Libau 19. Febr. — Rita, Skov, afgik fra Neufahrwasser 20. Febr., bestemt til Harburg. — Patria, Andersen, afgik fra Konstantinopel 15. Februar, ankom til Novorossisk 17. Febr. — Cimbria, Storm-Hansen, afgik fra Aarhus 18. Febr., ankom til Aalborg 19. Februar.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Novorossisk 6. Februar, bestemt til Kbhvn. — Frisia, Fisker, afgik fra Cardiff 12. Febr., ankom til Bordeaux 15. Febr. — Gallia, Nielsen, afgik fra Venedig 24. Jan., bestemt til Fernandina.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Tyne 10. Febr., bestemt til Genua. — Fyen, Hansen, afgik fra Tyne 9. Febr., bestemt til Smyrna. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Rotterdam 18. Febr., ankom til Blyth 20. Febr. — Russia, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 21. Febr., bestemt til Blyth. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Hull 11. Febr., bestemt til River Plate. — Dania, Troense-gaard, afgik fra Helsingør 18. Februar, ankom til Newcastle 20. Febr. — Normannia, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 12. Februar, ankom til Leith 19. Februar.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, ankom til Riga 22. Febr. — Christiansborg, Petersen, ankom til Lübeck 22. Febr. — Frederiksborg, Kühl, ankom til Lübeck 23. Febr. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Neufahrwasser 21. Febr. — Uranienborg, Olsen, ankom til Kjøbenhavn 20. Febr. — Rosenborg, Fischer, ankom til Kjøbenhavn 8. Febr. — Jomsborg, Schultz, afgik fra Marseille 18. Febr., bestemt til Sevilla. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Stettin 17. Februar.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Andersen, ankom til Rouen 17. Febr. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Rotterdam 20. Febr. — Skodsborg, Jensen, afgik fra Newcastle 18. Febr., bestemt til Pillau. — Guldberg, Schmidt, ankom til Marseille 21. Feb. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Blyth 22. Febr., bestemt til Lübeck.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Kbhvn. 18. Febr., ank. til Libau 20. Febr. — Agnete, Jensen, ankom til Burntisland 20. Febr. — Hermia, Sørensen, afgik fra Korsør 19. Febr., ankom til Methil 22. Febr. — Alice, Kraemer, afgik fra Kbhvn. 18. Febr., bestemt til Newcastle. — Bornholm, Petersen, afgik fra Burntisland 20. Febr., bestemt til Kiel. — Ajax, Brorsen, ankom til Helsingør 13. Febr. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Odense 19. Febr. — Nauta, Steen, ankom til Kjøge 18. Feb.,

afgik fra Kjøge 22. Febr., bestemt til Wismar. — Rønne, Hintze, afgik fra Malmø 21. Febr., bestemt til Libau. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Marstal 22. Febr., best. til Swinemünde. — Gøteborg, Madsen, afgik fra Swinemünde 21. Febr., bestemt til Marstrand.

Thingvalla. Høkla, Thomsen, afgik fra Kristiania 23. Febr., bestemt til Kbhvn. — Island, Skjødt, afgik fra New-York 19. Febr., bestemt til Kbhvn. — Thingvalla, Laub, afgik fra Newcastle 13. Febr., bestemt til New-York. — Norge, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 23. Febr., bestemt til New-York.

Sejlskibe.

Fana Nordby. Amete, Nielsen, ankom til Tahiti i Slutning af Decbr., afgaaet derfra 29. Jan. til Valparaiso. — Røhl, Nørby, sejlet fra Rosario 20. Jan. til Havanna. — Prinsesse Marie, Winther, sejlet 15. Febr. fra Taltal til Rotterdam. — Mary Jose, Ankensen, sejlet fra Port Elisabeth 18. Jan. til Rangoon. — Nanna, Warrer, passeret St. Helene 31. Jan. fra Gorontala til Rotterdam. — Davis Brodersen, passeret Dungeness 17. Febr. fra Antwerpen til Port Natal. — Sophie, Svarrer, ankom til Savanna la mar 18. Jan. fra Barbados. — Clara, Nielsen, passeret Anjer 12. Jan. fra Maui til London. — Casma, Jørgensen, ankom til Savanna 18. Febr. fra Galeta Buena. — Nancy, Hansen, passeret Portland 16. Febr. fra Leith til Rio Grande.

Fana Sønderho. Else, Nielsen, afgik 14. Febr. fra Pensakola til Cherbourg. — Helene, Kristiansen, ankom fra Colastine til Havre 15. Febr. — Anne Jenssine, Petersen, afgik 23. Jan. fra Port Elizabeth til Icaboeøen via Capstaden. — Elisabetha, Fischer, afgik den 23. Jan. fra Maracaibo til Liverpool. — Eliza, Thomsen, passerede Hirtsholmene 17. Febr.

Svendborg. Mine, Møller, ank. til Bourghed 14. Febr. — Vega, Rasmussen, ankommen til Åhus 14. Febr. — Valdemar, Andersen, ankommen til Pillau 15. Febr. — Galathea, Bom, ankommen til Plymouth 19. Febr. — Brockenhuus Schak, Rasmussen, ankommen til Plymouth 19. Febr. — Ane, Jørgensen, ankommen til Lybek 18. Febr. — Brage, Jørgensen, ankommen til Harburg 19. Febr. — Ellen Kirstine, Petersen, ankommen til Exmuth 19. Febr.

Ærs. Hjalmar, Rosenbeck, ankom 16. Febr. til Frederikstad. — Mareu, Christensen, ankom 14. Febr. til Leith. — Amor, Rasmussen, ankom 19. Febr. til Croitil (Frankrig) — Sylfid, Kromann, ankom 20. Febr. til Leith. — Emmanuel, Hansen, ankom 14. Febr. til Sunderland. — Karen, Hansen, ankom 18. Febr. til Wemyss. — Sylphe, Christensen, ankom 17. Febr. til Southampton. — Catrine, Rasmussen, ankom 21. Febr. til Faaborg fra Kings Lynn. — Willi Knudsen, ankom 29. Jan. til Barbados fra Cardiff.

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, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Stockholms Skærgaard. Fvrene i *Furusundsleden* og *Arholmaleden*, nemlig *Sveddudden*, *Tyfo*, *Kapellskär*, *Yxlan*, *Norra-* og *Södra-Vexlet*, *Staboudde*, *Nygværnsholmen* og *Oranienholmen* Fyr brænde træntidig fra 20de Juli til 15de Maj.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Weser. Baaken paa Ø-Siden af *Geestemünde* Fiskehavn er ombløst. En midlertidig Baake er opført.

Jade. Fra 25de Marts til 1ste Oktober 1898 afholdes Seminevøvelser i *Vareler Tief*. Pladsen begrænses mod N. af en Linie i V. fra Tønde Nr. 24, mod Ø., S. og V. af 32 Fods Grænsen og er afmærket med Bøjer med røde Flag. Pladsen er spærret for al Sejlads. Ved Pladsen ligger en Damper, som fører rødt Flag eller en rød Lanterne over en hvid Lanterne, og hvis Anvisninger ubetinget skulle følges.

Fra 25de Marts til 1ste December 1898 afholdes Skydeøvelser i *Jade*. Pladsen ligger mellem Tønde Nr. 16 og 18 og begrænses af en Linie i N. fra Tønde Nr. 16 og i S. fra Tønde Nr. 18. Skudretningen er mod Ø. Man skal gaa V. om Pladsen, der er spærret for al Sejlads. Ved Pladsen ligger Dampere, som føre rødt Flag eller en rød Lanterne over en hvid Lanterne, og hvis Anvisninger ubetinget skulle følges.

Holland. Zuiderzee. Schokland. Fyret paa Hovedet af N.-Molen paa *Schokland (Emmeloord)*, viser nu hvidt, fast

Lys fra S. gennem V. til N., og grønt, fast Lys fra N. gennem Ø. til S. Flammens Højde: 16 Fod. Fyret vises fra en hvid, 10 Fod høj Pæl med sort Trappe og grøn Lanterne. 52° 39' 27" N. Br. 5° 46' 57" Ø. Lgd.

England. Themsen. Swin. Vraget af Damperen „*Cygnus*“, der laa sunket i *Swin*, er borttaget og Afmærkningen inddragen.

Themsen. Sea Reach. Vraget af Skonnerten „*Elisabeth*“, der var sunket i *Sea Reach*, er optaget. Afmærkningen er inddragen.

I *Medway* ere følgende Ledebaaker opførte:

Baake Nr. 1, Forbaaken for *Long Reach*, er en sort og hvid vandret sribet, 37 Fod høj, pyramideformet Baake med Trekant paa Toppen. Den staar 4 $\frac{1}{2}$ Kbl. V. t. N. $\frac{3}{8}$ N. fra *Darnett Ness Fort* Flagstang. 51° 24' 30" N. Br. 0° 35' 15" Ø. Lgd.

Baake Nr. 2, Bagbaaken for *Long Reach*, er en sort og hvid lodret sribet, 41 Fod høj, pyramideformet Baake med Diamant paa Toppen. Den staar 4 Kbl. NV. t. N. fra *Folly Point Fort* Flagstang.

Baake Nr. 3, Forbaaken for *Pinup og Gillingham Reach*, er som Baake Nr. 1. Den staar 3 $\frac{1}{2}$ Kbl. SØ. t. S. $\frac{7}{8}$ S. fra *Folly Point Fort* Flagstang.

Baake Nr. 4, Bagbaaken for *Pinup Reach*, er som Baake Nr. 2. Den staar 6 $\frac{1}{2}$ Kbl. S. $\frac{1}{8}$ Ø. fra *Folly Point Fort* Flagstang.

Baake Nr. 5, Bagbaaken til *Gillingham Reach*, er som Baake Nr. 2. Den staar 6 $\frac{1}{2}$ Kbl. S. for *Darnett Ness Fort* Flagstang.

Vandstands-Pælen, sort og hvid vandret sribet og 24 Fod høj, som staar 5 $\frac{1}{2}$ Kbl. NØ. $\frac{3}{8}$ N. fra *St. Mary Kirke*aarn, er Formærke for at staa fra *Pinup Reach* over i *Gillingham Reach*.

NV.-Kanten af *Gillingham Gasometer*, der staar 4 $\frac{1}{2}$ Kbl. V. t. S. $\frac{5}{8}$ S. fra Vandstands-Pælen, er Bagmærke for at staa fra *Pinup Reach* over i *Gillingham Reach*.

Baake Nr. 1 og 2 overet i V. lede gennem *Long Reach* til Baake Nr. 3 og 4 komme overet i SV. t. S. $\frac{3}{8}$ S.; disse overet lede gennem *Pinup Reach* til NV.-Kant af *Gillingham Gasometer* kommer overet med Vandstands-Pælen i V. t. S. $\frac{5}{8}$ S.; disse holdte overet lede fra *Pinup Reach* til *Gillingham Reach*, indtil Baake Nr. 3 og 5 komme overet i V. $\frac{7}{8}$ N.; disse holdte overet lede gennem *Gillingham Reach* til Dokindløbene.

Lynn hvide Fyr med Formærkelser, der vistes fra en Baake paa N.-Enden af den Ø.-lige Stændæmning, er slukket. En Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser, er udlagt ved Ø.-Siden af Farvandet paa 52° 48' 0" N. Br. 0° 21' 45" Ø. Lgd.

Humber. Den sort og hvid sribede Stumpstønde Nr. 7 med Firkant, *Sand End*, er ombyttet med en rødmalet Lys- og Klokketønde Nr. 7, der viser hvidt Lys med Formærkelser. 53° 42' 45" N. Br. 0° 14' 45" V. Lgd. Man maa ikke ubetinget stole paa, at Lyset brænder.

Skotland. River Tay. Beacon Rock og Middle Bank. Et hvidt Fyr med Formærkelser er til Forsøg tændt paa *Beacon Rock*, S. for *Dundee*. Det vises fra en 18 Fod høj Baake. 56° 27' 30" N. Br. 2° 57' 15" V. Lgd.

Den sort og hvid tærned Spidstønde paa Ø.-Enden af *Middle Bank*, S. for *Dundee*, er til Forsøg ombyttet med en sort og hvid tærnet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Canche. Et Fiskefartøj er sunket i Løbet i *Canche*. Vraget er afmærket med et Fartøj, der viser en sort Ballon og om Natten en rød Lanterne. 50° 32' 30" N. Br. 1° 35' 48" Ø. Lgd.

Les Chausey. L'Étardière. Baaken paa *l'Étardière*, ved Indløbet til *Passage du Sound*, er nu rød med Kegle. 48° 53' 57" N. Br. 1° 50' 42" V. Lgd.

England. Mersey. Crosby Fyrtaarn er tildels brændt. Det hvide, faste Fyr er midlertidig slukket. 53° 31' 15" N. Br. 3° 3' 35" V. Lgd.

Skotland. Firth of Clyde. Skelmorlie og Roseneath. Lystønden paa *Skelmorlie Bank*, der viste hvidt, fast Lys, er forandret og viser nu hvidt Lys med Formærkelser, Lys 4 S., Mærke 2 S. 55° 51' 45" N. Br. 4° 55' 40" V. Lgd.

Lystønden paa *Roseneath Patch*, der viste hvidt, fast Lys, er forandret og viser nu hvidt Lys med Formærkelse, Lys 4 S., Mærke 2 S. 55° 58' 25" N. Br. 4° 47' 20" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Brest. Der gives intet Taagesignal med Klokke paa S.-Molen ved *Brest Koffardihavn*.

Newfoundland Ø.-Kyst. Notre Dame Bay. Et grundt Sted er fundet ca. 3 Kml. SV. for *Snap Rock*, som ligger paa 49° 53' 15" N. Br. 53° 42' 30" V. Lgd.

Ogsaa NV. for *Ireland Rocks* er der et grundt Sted, hvor det rimeligvis bryder med svær Sø.

Canada. New Brunswick. Lepreau. Fyret og Taagesignal-Stationen *Lepreau* ere brændte. Et midlertidigt hvidt, fast Fyr skal snarest mulig tændes. Taagesignal gives foreløbig ikke. 45° 4' N. Br. 66° 28' V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Harbor. South Channel. Lystønden paa S.-Siden af *Souih Channel*, ved Indløbet til *Boston Harbor* fra *Broad Sound*, er en sort Spidstønde med pyramideformet Stativ og viser hvidt, fast Lys. Den ligger i 23 Fod Vand paa NNØ.-Kanten af Grunden, som skyder sig ud fra *Rams Head* og *Lovells Island*, fra *Narrows Fyr* i N. 14° V. og fra *Long Island Head Fyr* i N. 62° Ø.

New York. Long Island. Montauk Point. Omtrent den 20de Februar 1898 forandres Taagesignalet paa *Montauk Point*, *Long Island* Ø.-Ende. En Sirene vil da hver 40 Sekunder give To-Stød; Stød 3 S., Pause 3 S., Stød 3 S., Pause 31 S.

Virginia. Chesapeake Bay. Thimble Shoal Ø. Lystønden, som laa ved Vraget af den sunkne Skonnert „*Walker Armington*“, 2 $\frac{1}{8}$ Kml. S. 72° Ø. fra *Thimble Shoal Fyr*, er ombyttet med en rød og sort vandret sribet Stumpstønde. Vraget borttages.

North Carolina. Taagesignal forandret. Fyrskibet „Frying Pan Shoal“. Omtrent den 15de Februar 1898 forandres Taagesignalet paa Fyrskibet „*Frying Pan Shoal*“ til hver Minut at give Et-Stød af 5 S. Varighed.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Kreta. Kandia. I det *engelske* Admiralitets Kaart over *Kandia*, Nr. 1904, staar at Dybderne ere angivne i Favne, det skal være Fod.

Tunis. Susa. Den 20de Februar 1898 tændes paa Hovedet af Molen ved *Susa* et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 32 Fod. Fyret ligger 1,080 Alen S. 75° Ø fra Fyret paa den gamle S.-Mole. 35° 49' 31" N. Br. 10° 39' 6" Ø. Lgd.

Morokko. Tanger. Et grønt, fast Fyr er tændt paa Yderenden af den nye Træmole ved *Tanger*. Flammens Højde: 25 Fod. Synsvidden: 2 Kml. Det vises fra en 16 Fod høj Baake. 35° 47' 3" N. Br. 5° 48' 23" V. Lgd. (5° 48' 36" V. Lgd. paa det *franske* Kaart).

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Virgin Islands. Culebrita Island Fyr er set i S. paa 25 Kml. Afstand med en Øjehøjde af 40 Fod.

Smaa Antiller. Martinique. Fort de France. Saint Louis. Fyret paa Fort *Saint Louis* SV.-Kant er flyttet 120 Alen N. 16° V. hen. Det viser rødt, fast Lys fra S. 16° Ø. gennem S. og V. til N. 16° V. Paa begge Sider af denne røde Sektor viser Fyret hvidt, fast Lys over 45°. Flammens Højde: 99 Fod. Fyret vises fra en graa Pæl.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Para Flodens Indløb. Tijoca Bank. Den eneste Tønde, som afmærker *Tijoca Bank*, er flyttet til *Cabezo do Meio*, og Tønde er upaalidelig. Der findes ingen andre Tønder, hverken paa N.-Enden eller S.-Enden af Banken.

Karantænebestemmelser.

Danmark. -- Bestemmelserne i 2det Afsnit I. af Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget af 2den Juli 1880 er satte i Virksomhed med Hensyn til Skibe, der ankomme fra *Middlesbrough*.

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.

Kjøbenhavns Børskurs d. 23. Febr. 1898.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....	110 ¹ / ₂	110 ¹ / ₂	110 ⁹ / ₄
Danmark.....	91	90 ³ / ₄	91
Norden.....	108 ¹ / ₂	108 ¹ / ₄	109 ¹ / ₂
Kjøbenhavn.....		97 ¹ / ₂	98
Carl.....	59 ³ / ₄	59 ¹ / ₂	59 ³ / ₄
Dannebrog.....		106 ¹ / ₂	108
Skjold.....	72 ¹ / ₄	72	71 ⁹ / ₄
Helsingør Dampsk.....	49	48 ¹ / ₂	49
Østersøen.....	79 ¹ / ₂	79	80
Nordsøen.....		79 ¹ / ₂	80 ¹ / ₂
Torm.....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		91 ¹ / ₂	95
Dansk-russisk Dampsk.....		99 ¹ / ₂	100
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.....		—	—
5% — —.....		—	—
5% Thingvalla 1880.....		—	—
5% — 1894.....		—	—
5% Norden.....		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.....		98	100
3 ¹ / ₂ % uopsig. Stats.....		100 ³ / ₄	101
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		96 ¹ / ₄	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....	94 ¹ / ₄	94	94 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....		97	97 ¹ / ₂
4% — — 6 —.....		98	98 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —.....		94	100 ¹ / ₂
Aktier.			
Nationalbank.....		152 ¹ / ₄	152 ¹ / ₂
Privatbank.....		130	130 ¹ / ₂
Landmandsbank.....		130 ¹ / ₂	132
Handelsbank.....	129 ¹ / ₄	129	129 ¹ / ₄
Burm. & Wain.....	90 ¹ / ₂	90 ³ / ₄	90 ¹ / ₂
Helsingør Jærnsk.....		97	97 ³ / ₄
Sukkerfabr.....	96 ³ / ₄	96 ¹ / ₂	96 ³ / ₄
Bryggeri Aktier.....	110 ¹ / ₂	110 ¹ / ₄	110 ¹ / ₂

Vekselkurser.

	åvista Sælger.	to d. d. Køber.
Hamburg.....	88.95	88.80
London.....	18.18	18.15
Paris.....	72.10	—
Amsterdam.....	150.85	—

Notering paa Berlins Børs d. 22. Februar 1898.

Russiske Noter.....	216.55
4% Russiske Consols.....	103.90
4 ¹ / ₂ % — Boden Kredit.....	105.00
5% Mexikanske.....	99.40
6% Rumænske Stats.....	101.30
4% — — 1890.....	94.50

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

Foren. Dampskibs. 110,000, „Danmark“ 6,000, „Norden“ 30,000, „Kjøbenhavn“ 18,000, „Carl“ 48,000, „Dannebrog“ 20,000, „Skjold“ 24,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden.

Leverance af Søsten.

Københavns Tvangs- og Arbejdsanstalt vil have Brug for et Parti Søsten, som ønskes leveret paa Stenpladsen ved Ladegaardens Bygninger efter Betingelser, der ligge til Gennemlæsning paa Ladegaardens Kontor hver Søndag fra Kl. 10—3.

Anstaltens Inspektør, som er bemyndiget til at afslutte Handlerne, modtager skriftlige forseglede Tilbud mærkede: „Stenleverance“, indtil denne Maanedes Udgang. Tilbudene maa mindst omfatte 10 Kubikfavne.

Inspektøren vil tilstille dem, hvis Tilbud antages, skriftlig Meddelelse desangaaende.

Kjøbenhavns Magistrat, den 22de Febr. 1898.

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon **G. W. Møller, Grønnegade, Dragør.** Telefon
Nr. 6. Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

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 Portugal and Copenhagen & vice versa.

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“.

Skibslanterner

med Certifikat.

Gældende over hele Verden.

Gl. Lanterner prøves og forandres, naar de have den lovbefalende Størrelse.

Ingen Lanterner udgaar fra vor Fabrik uden at fyldstgøre de Fordringer, der stilles paa Orlogsværftet.

Lanterner leveres meget billigt i Blik og i Kobber.

Certifikat medfølger.

Alt eget Fabrikat.

G. W. Frydenlund & Søn.

Løderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn K. * Telefon 3681.

Fanø praktiske Sømandsskole.

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

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

Dampskibsselskabet „Østersøen“

afholder Lørdagen den 26de Februar. Kl. 1 $\frac{1}{2}$ Eftm.
ordinær Generalforsamling i Hotel Phønix.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Selskabets Drift.
2. Fremlæggelse af det for 1897 reviderede Regnskab og Indstilling om Decharge.
3. Forslag til Fastsættelse af Aarsudbyttet.
4. Valg af 2 Kommitterede.
5. Forslag til Forandring af Lovenes §§ 1, 4 og 5.
6. Valg af 2 Revisorer.

Regnskaber, Adgangskort og Stemmesedler kunne afhentes paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, fra 10—2, til den 24de ds. inklusive mod Forevisning af Aktier lydende paa Ihændeoveren eller Opgave over de paa Navn noterede.

Kjøbenhavn, den 18de Februar 1898.

Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet „Union“

afholder Lørdagen den 26de Febr. Kl. 2 $\frac{1}{4}$ ordinær
Generalforsamling i Hotel Phønix.

Forhandlingsgenstandene ere:

- 1) Beretning om Selskabets Drift.
- 2) Fremlæggelse af det for 1897 reviderede Regnskab og Indstilling om Meddelelse af Decharge for samme.
- 3) Forslag til Fastsættelse af Aarsudbyttet.
- 4) Valg af 2 Kommitterede.
- 5) Valg af 2 Revisorer.
- 6) Forslag fra Bestyrelsen til Udvidelse af Selskabets Aktiekapital.
- 7) Forandring af Lovenes § 4.

Regnskaber, Adgangskort og Stemmesedler kunne afhentes paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, fra 10—2, til den 24de ds. inklusive mod Forevisning af Aktier lydende paa Ihændeoveren eller Opgave over de paa Navn noterede.

Kjøbenhavn, den 18de Febr. 1898.

Bestyrelsen.

Medlemmerne af Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe

gøres herved opmærksom paa, at Kontingentet for 1898 er Kr. 3,50 pr. Medlem plus 8 Øre pr. Netto-Register-ton, og vil være at indbetale til Kredsformændene senest 15. Maj.

Bestyrelsen.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kredsafdeling for Fyn

afholder sin aarlige Generalforsamling Søndag Eftermiddag den 27. Februar paa Thursø.

A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

Dampskibsselskabet „København“

afholder Lørdagen den 26. Febr. Kl. 3 Eftermiddag,
ordinær Generalforsamling i Hotel Phønix.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Selskabets Drift.
2. Fremlæggelse af det for 1897 reviderede Regnskab og Fastsættelsen af Aarsudbyttet.
3. Valg af en Kommitteret.
4. Valg af 2 Revisorer.

Regnskaber, Adgangskort og Stemmesedler kunne afhentes paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, fra den 18de til den 25de Februar inklusive, Kl. 10—3, mod Forevisning af Aktier lydende paa Ihændeoveren, eller Opgave over de paa Navn noterede.

Kjøbenhavn, den 12te Febr. 1898.

Bestyrelsen.

Dampskib til Salg.

s/s „Swarland“, ca. 1000 Tons d. w., netop gennemgaaet Lloyds 1ste Klasse og i udmærket sødygtig Stand. Nærmere hos

Alfred Christensen.

Amaliegade 24.

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.

Til en gros Priser
anbefales

**Kontor- og
Regnskabsbøger**

9, Skindergade 9,
Stuen.

A. Buntzens Eft.

**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.

J. A. Thiesson,
Smør-, Æg- & Osteforretning.
Leverandør i Skibsproviant.

Oprettet 1814.

Raadhusstræde Nr. 2 B,
Kælderen

(Ikke Hjørnekælderen),
Kjøbenhavn K.

Læge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg.
gennem Porten. Tr. 10-12, 6-9
Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

O. Larsen,

Kunsthvæver & Illuminator,
Istedgade 72.
Kjøbenhavn V.

anbefaler sig med Skibs-Signal,
Lys, Raketter og Kanonslag,
Festhvalerier 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.

Einhorn-Apotheket

Hamburg (St. Pauli.)
Langereihe 85.

Dansk Betjening.
Lægehjælp (ogsaa Specialister)
anvises.

Dr. med. Goldschmidt,

Klinik for
Hud- og Kønssygdomme.
Hovedvagtsgade 8, 1. Sal.
Kl. 12—1 og 7—8.

Pumper,

udmærket egnede til Lastpumper.
Maskinfabrikken Rannje,
Mathæusgade 6.

Nordisk Skibssalg-Bureau
ved Claus Christensen,
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

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.

Hovedforhandler **PETER BUCH,** Vinhandel, Helmerhus 13.



F. ZUSCHLAG. Aquavit, Kjøbenhavn N.

LANDMANDSBANKEN

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

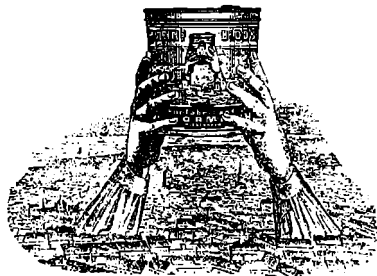
DANSK ARBEJDERBANK,

Kjøbenhavn,
modtager Indskud i Sparekasseafdelingen
og i Forsørgelseskassen.
Hovedkontor Hjørnet af Walkendorfs-
gade 16.

Margarine.

En fortrinlig velsmagende og holdbar Margarine,
særlig tilvirket for Skibsbrug, leveres saavel i Træ- som
Blikemballage til Dagens billigste Notering.

Th. Klokke & Co.,
Nyhavn 4.



VARE-MÆRKE.

A. FORMANN.
KJØBENHAVN K.
TELEFON 5047.
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.

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde.
Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.
Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

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.

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.

J.S.V. WEILBACH
& Vimpler. Börsq. 52. K.

Anti-magnetiske
Ankergangs
Lomme-Uhre
fra 20 Kr.

Halv-Chronometere
fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Regulering og Repara-
tion af Søuhre
udføres samvittighedsfuldt.

Palle Sørensen,
6, Sølvtorvet 6.

Carl Edvard Steffensen.

Oplag af vellagrede
Vine og Spirituosa, Cigarer,
Tobakker, Cigaretter etc.
Stort Udvalg af alle Slags
Røgerekvisitter.
Sværtegade 8.
Hj. af Gl. Mønt.
KJØBENHAVN. K.

TH. SIMONSEN,
NYHAVN 57.

SØLVMEDAILLE I MALMØ
OG STOCKHOLM.

FOR LANTERNER.

„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 ondeles 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. 9.

Kjøbenhavn, Torsdag den 3. Marts 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Tidevandssignaler paa den franske Kyst. — Højesteretsdom. — En engelsk Søreretsdom. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

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.

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.

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.

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. H. Fechtenburg & Co.,
St. Thomas,

anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviering 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.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.

Herreekviperingsforretning

St. Annaplads 14.

Uniformer og civile Klædninger.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson.

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

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^d.

eneste Fabrikanten af
Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:

Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.

Conferencetid 12—1½. Admiralitætsstr. 39, 1. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

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, Ena-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 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.

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 Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

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.

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).

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.

Tidevandssignaler paa den franske Kyst.

Det franske Fyr- og Vagervæsen kundgør følgende vigtige Forandringer i Tidevandssignalerne paa Frankrigs Kyster. Signalerne, der navnlig gøres ved Havneindløbene, betegne Vandhøjden over Kortets Opgivelser ved Ebbetid, samt om Vandet stiger eller falder.

Om Dagen gøres Signalerne fra en Mast med Raa ved Hjælp af en sort Stander og et hvidt Flag med skraatliggende sort Kors samt sorte Balloner, der hejste i forskellige Kombinationer angive den Højde, Vandet er steget, medens Flagene kun angive, om Vandet stiger eller falder.

Standeren hejst over Flaget betyder, at Vandet stiger.

Standeren hejst under Flaget betyder, at Vandet falder, idet man mener det unødvendigt at angive, naar det er stille Vand.

En Ballon hejst paa Nokken af Raaen tilvenstre for Masten set fra Søen betyder 0,25 m. Højde over Vandets Højde ved Ebbetid.

En Ballon hejst paa Nokken af Raaen til højre for Masten set fra Søen betyder 0,50 m. Højde over Vandets Højde ved Ebbetid.

En Ballon hejst paa hver Nok af Raaen betyder 0,75 m. Højde over Vandets Højde ved Ebbetid.

En Ballon hejst paa Masten under Raaen betyder 1 Meters Højde o. s. v.

En Ballon hejst paa Masten over Raaen betyder 2 Meters Højde o. s. v.

En Ballon hejst i Skæringspunktet af Mast og Raa betyder 3 Meters Højde o. s. v.

Mere end 3 Meters Højde signaliseres ved forskellige Kombinationer af Signalerne i Overensstemmelse med vedføjede Tabel.

Tabel
over Tidevandets Højde angivet i Meter.

	0,25	0,50	0,75	1,00	1,25
1,50	1,75	2,00	2,25	2,50	2,75
3,00	3,25	3,50	3,75	4,00	4,25
4,50	4,75	5,00	5,25	5,50	5,75
6,00	6,25	6,50	6,75	7,00	7,25
7,50	7,75	8,00	8,25	8,50	8,75
9,00	9,25	9,50	9,75	10,00	
stigende Vand.			faldende Vand.		

Ikke paa alle Signalstationer gøres Signalerne dog saa fuldstændige, men de have overalt den samme Betydning. Man kan indskrænke sig til at signalisere Variationerne i Tidevandets Højde i hele eller halve Metre eller med 1 Ballon alene, der altsaa kun kan angive 1, 2 eller 3 Metres Højde. Nogle Steder benyttes man slet ikke Balloner, men hejser Stander og Flag i den Tid, Havet stiger eller falder.

Man maa vel lægge Mærke til, at Fyr- og Vagervæsenets Signaler ikke giver den nøjagtige Vandstand regnet fra Bunden, men derimod — som tidligere nævnt — Vandhøjden over den i Kortet nævnte Vandstand ved Ebbetid.

Om Natten indskrænkes Afgivelsen af Signalerne saa meget som muligt efter de lokale Forhold og efter

Nødvendigheden af at bringe Signalet til de Søfarendes Kundskab.

Tabellen skal træde i Stedet for den, der findes i de nuværende „sailing directions“, og er gældende for hele Frankrig.

Højesteretsdom.

Skibsførerens Ansvar for beskadiget Last.

Søretten i Aalborg afsagde i Oktober 1895 Dom i en Sag, der var anlagt af Kaptajn O. Ringe i Danzig mod Købmand G. Hvorup af Aalborg som Modtager af en Ladning Klid, for hvilken han nægtede at betale Fragt, da en Del af samme ved Ankomsten fandtes varm og beskadiget.

Søretten gik ud fra, at selv om en Del af Klidene havde været varme ved Indlastningen, var Kaptajnen ved at paategue Konnossementet „Kvalitet og Kvantitet ukendt“ fri for Ansvar i saa Henseende, da han ikke er forpligtet til at have særlig Varekundskab og altsaa heller ikke til at være Kender af Klid. Den Indstævnte blev overensstemmende hermed af Søretten dømt til at betale Sagsøgeren (Kapt. O. Ringe) hele det paastævnede Beløb med 1817 Kr. 87 Øre.

Sagen appelleredes derefter til Overretten, der forandrede Dommen saaledes, at den kun tilkendte O. Ringe et Beløb af 586 Kr. 34 Øre.

Højesteret har imidlertid d. 1. Februar d. A. atter kulkastet Overrettens Dom og afgjort Sagen i Overensstemmelse med Søretten.

Højesteretsdommen er saalydende:

Efter de foreliggende Oplysninger mangler der Føje til at antage, at den i den indankede Dom omhandlede Ladning Klid allerede ved Indladningen var beskadiget, i alt Fald paa en saadan Maade, at dette af den, som det maa antages paa dette Omraade usagkyndige Skipper tydeligt kunde ses, i hvilken Henseende bemærkes, at Appellanten, (Kapt. O. Ringes), Udtalelser til Afladeren og den tyske Vicekonsul i Barrow kun viste, at han havde nogen Tvivl om, hvorvidt den Omstændighed, at en mindre Del af Ladningen blev indladet i varm Tilstand kunde medføre Fare for Beskadigelse af Ladningen. Da det efter Sølovens § 147 kun er, naar det tydeligt kan ses, at det Gods, som indlades, er beskadiget eller uforsvarlig indpakket, at det paaligger Skipperen at gøre Bemærkning derom i Konnossementet, vil der allerede

af denne Grund ikke kunne paalægges Appellanten noget Erstatningsansvar ligeoverfor Indstævnte, fordi han ikke i Konnossementet gjorde Bemærkning om den ovenanførte Omstændighed. Idet der saaledes ikke tilkommer Indstævnte noget Krav paa Afkortning i den Appellanten tilkommende Fragt 1817 Kr. 87 Øre, vil han være at dømme til at betale dette Beløb med Renter.

Indstævnte Købmand G. Hvorup bør derfor til Appellanten Skibskaptajn O. Ringe betale 1817 Kr. 87 Øre med Renter heraf 5 p. Ct. aarlig fra 28. November 1894, indtil Betaling sker. Processens Omkostninger for alle Retter ophæves. Til Justitskassen betaler Indstævnte 10 Kroner.

En engelsk Søretsdom.

I England har Admiralitetsretten d. 8. Februar paa-dømt en Sag angaaende en Kollision, som fandt Sted d. 30. September 1897 i Sundet mellem den norske Bark „Abyssinia“ fra Frederiksstad og Damperen „Provencal“ fra Middlesbrough. Barken var paa Rejse fra Sundswall til London med Tømmer, medens Damperen kom fra Middlesbrough, bestemt til Stettin.

Sammenstødet fandt Sted Kl. 8 E. M. omtrent 1 Kml. S. til O. for Drogdens Fyrskib. Det blæste friskt af Sydost med smukt, klart Vejr, og der løb ca. 2 Knob Søndenvande. Barken, der lige havde faaet Lods om Bord og havde Lanterne brændende klart, laa S. S. V. an og holdt 4 à 5 Mils Fart, da man opdagede Damperen Provencals Toplanterne og røde Lanterne lidt agten for tværs om Styrbord, antagelig $1\frac{1}{2}$ Kml. borte. Fra Damperen, der laa S. t. V. og løb $7\frac{1}{2}$ Mils Fart med Lanterne brændende klart, opdagede man 2 Streger om Bagbord i ca. 1 Kml.s Afstand den grønne Lanterne paa Abyssinia. Barken lagde Roret haardt Bagbord for at komme til Kurs Drogden ind, hvorved den faldt af, fik Vinden Styrbord ind, og saa nu Provencals grønne Lanterne paa Bagbords Boug.

I Damperen blev Roret straks lagt haardt Styrbord samtidig med, at der blev givet 2 Stød i Dampfløjten, men da Abyssinia havde ret forude, viste den rødt i Stedet for grønt Lys. Paa Grund af Faren for Sammenstød blev Maskinen nu kastet fuld Kraft bak, og 3 Stød blev givet med Fløjten, medens Abyssinia, der havde faaet noget mere Fart, stadig holdt Roret haardt Bagbord; Sammenstødet skete ved, at Damperen traf Abyssinia paa dens Bagbords Side, begge Skibe led en Del Skade, og Abyssinia lakkede saa meget, at den maatte tage Slæbedamper ind til Kjøbenhavn for at reparere.

Den 8. Februar dømte Admiralitetsretten i Sagen. Af de Udtalelser, der faldt fra Rettens Præsident, har det Interesse at anføre følgende Uddrag, der viser, hvorledes og hvorfor man kom til den Overbevisning, at Abyssinia alene bar Skylden.

Præsidenten udtalte, „at da det hovedsagelig drejede sig om et Manøvrerings Spørgsmaal, havde man fundet det rigtigst at udæske „Trinity Masters“ Mening om Sagen.

Der er ingen Tvivl om, at Abyssinia var i sin gode Ret til at falde af, efterat have faaet Lods om Bord for at staa op gennem Drogden, men naturligvis maa dette gøres med tilbørligt Hensyn til at indhentende Skibe (og Provence kom, som Abyssinia laa, agterfra), kunne manøvrere, saaledes som de Regler, der skulle anvendes i det foreliggende Tilfælde, fordre.

Hvad først Abyssinia angaar, ser Sagen vidt forskellig ud, eftersom man gaar ud fra Kaptajnens og Lodsens Forklaring eller fra Logbogens Opgivelser. De første forsikre, at de saa Damperen, før de besluttede

sig til at falde af, og at de først gav Ror efter omhyggelig at have betragtet Damperens Kurs; deres Forklaring er imidlertid i skarpeste Modsetning til Logbogens Opgivelse, som man maa anse for den rigtigste. Der staar i Logbogen, at først efter at være holdt af saas Damperens Lanterne om Styrbord, hvoraf følger, at der blev givet Ror uden Tanke for, om andre Skibe kom op. At Kaptajnen og Lodsens ikke en Gang hørte Damperen give Fløjtesignaler, viser, at de ikke med fuld Opmærksomhed fulgte det andet Skibs Bevægelser. Man maa derfor komme til den Slutning, at Abyssinia gav Ror uden at lægge Mærke til Damperen.

Det næste Spørgsmaal bliver, om man i Barken befittede sig paa ikke at forvirre det andet Skib, hvilket Spørgsmaal Trinity Masters besvarede benægtende, idet de tilføjede, at havde man opdaget og nøje iagttaget Damperen, havde man fremfor at falde af snarere ladet Barken gaa et Øjeblik endnu paa Kursen, den laa an, eller luvet den lidt op i Vinden, eller om ikke andet, kunde man have støttet i Drejet, naar man saa Damperen dreje Bagbord om. Paa dette Grundlag mener Trinity Masters, at Abyssinia maa dømmes.

Hvad Damperen angaar, beskyldte Abyssinia den for at have holdt daarligt Udkig, hvortil maa knyttes den Bemærkning, at Sammenstødet fandt Sted ligesom Vagten blev afløst.

Trinity Masters sige, at de ser ingen Grund til, at det ikke skulde være sandt, at Provencal maa have set det grønne Lys $\frac{3}{4}$ Kml., 2 Streger paa Bagbords Boug. Det første Spørgsmaal angaaende Damperens Manøvrering bliver, om det mulig var forkert at lægge Roret Styrbord, saa snart man saa et grønt Lys 2 Streger om Bagbord. Trinity Masters mene, at det var rigtig handlet og i Overensstemmelse med den Regel, der paabyder et Skib saa vidt mulig at undgaa at gaa foran om et andet Skib, der krydser dets Kurs. Damperen kunde næppe opdage, at Sejleren var i Færd med at falde af, der var intet, der tydede derpaa, den saa kun det grønne Lys og havde Ret til at lægge Roret Styrbord, medens Sejleren, der viste sit grønne Lys mod Damperen, burde vide eller betænke, at denne sidste vilde lægge Roret Styrbord.

Damperen kunde maaske have bakket tidligere og ikke stolet paa, at det var tilstrækkelig at dreje for at undgaa Sammenstød, men paa den anden Side var det som sagt umuligt for den at vide, om Abyssinia vilde falde af, hvorfor det paa det Tidspunkt var fuldt ud forsvarligt at manøvrere, som den gjorde, uden at bakke. Da man senere saa et Glimt af Abyssinias røde Lanterne og opdagede den var i Færd med hurtigt at falde rundt, blev Maskinen ogsaa straks kastet bak.“

Under disse Omstændigheder kom man til det Resultat, at Abyssinia alene bærer Skylden for Sammenstødet. Sh. Gaz.

Fragtmarkedet.

De fleste af vore Dampskibsselskaber har nu afholdt den aarlige Generalforsamling, Eksaminen, hvor Censorerne for én Gang ere vore vel kendte Pengemænd, som efter faa Minutters Diskussion „voter“ om et langt trælsomt Aars Resultater og sluttelig dømmer skyldig eller skyldfri, alt efter det Resultat, det aflagte Regnskab udviser. Hvor maa ikke enhver Reder, der Aar ud og Aar ind følger Verdensmarkedets mindste Bevægelser, alle de uendelige, fine Nuancer i Rater, Kulpriser, Købmænds Spekulationslyst, fremmede Agenters falske eller sande Noteringer — hvor maa han ikke føle sig tynget ved at staa Ansigt til Ansigt med de høje Dommere én Gang om Aaret! I Aar synes der imidlertid at herske Glæde og enstemmig Tilfredshed i alle Lejre. Referaterne

fra de forskellige Generalforsamlinger tilhøre en anden Rubrik i Bladet; vi ville kun samle flere Rederes Udtalelser, hvad Fremtiden angaar, i to Linjer: „Vi ere allerede delvis dækkede i det ny Aar, selvfølgelig til lønnende Fragter“, og „vi tror paa det ny Aar, der for Øjeblikket tegner bedre end det hedengangne“. Saaledes har vore forskellige Direktører meddelt sig ved den aarlige Eksamen.

Amerika er fastere paany end i sidste Uge, baade Nord- og Sydamerika, og det til Trods for en Række Helligdage for sidstes Vedkommende. Kulfragterne udgaar i Vejret, men ganske vist yderst forsigtigt. Østen har bedre Betingelser end paa samme Tidspunkt i Fjor. Kulfragterne til Middelhavet ere fastere overalt, men her kniber det rigtignok med Returraten; imidlertid, der kan bringes Balance i Ordene „out and home“ med lidt Økonomi og dobbelt saa meget Held. Endelig synes Begæret for prompte Baade til Østersøen for Kul at være stærkere end i sidste Uge, vi notere blot Tyne Kjøbenhavn 2 000 Tons $4\frac{1}{2}$ à $4\frac{2}{3}$ og samme Størrelse Firth of Forth Kjøbenhavn $4\frac{2}{3}$ eller ca. 6 pence Forhøjelse, andre Havne i Forhold. Vi indskrænke os forøvrigt i Dag til følgende Noteringer:

Amerika: Baltimore Danmark 17,000 qrs. 10% mere or less Marts Aflastning $3\frac{1}{6}$ én, $3\frac{1}{7}$ to Lossehavne; dette er 3 pence højere end sluttet for 8 Dage siden. Fernandina Kastrup eller Aarhus $18\frac{1}{6}$ Phosphate. New Orleans U. K. Cont. 4,000 Tons $1\frac{1}{30}$ April $14\frac{1}{3}$ nett charter. River Plate er fastere for prompt Tonnage, og ikke faa Befragtninger finder allerede Sted pr. April Maj.

Kulfragterne til Middelhavet giver Cardiff Genua $9\frac{1}{3}$, Brindisi $9\frac{1}{3}$ à $9\frac{1}{2}$. Fra Methil eller anden Dok i Firth of Forth noteres: Venedig $10\frac{1}{6}$, Barcelona $8\frac{1}{6}$ à $8\frac{1}{6}$, Alexandria $8\frac{1}{6}$ à $8\frac{1}{9}$, Triest $9\frac{1}{9}$ à $10\frac{1}{9}$; fra Newcastle til Valencia $7\frac{1}{3}$, Marseille $8\frac{1}{9}$, Leghorn $9\frac{1}{9}$, Messina $9\frac{1}{9}$, Palermo $9\frac{1}{11}$, Konstantinopel $8\frac{1}{9}$, Odessa $8\frac{1}{9}$, alle sejlbare Rater.

Returfragterne ere Nicolaieff L. H. A. R. 3,600 Tons $9\frac{1}{6}$, Hamburg $10\frac{1}{6}$, Odessa samme Option 3,000 Tons prompt $8\frac{1}{3}$ berth terms. Fra Donau til Antwerpen eller Rotterdam er sluttet en 2,600 Tons Damper til $10\frac{1}{6}$, Hamburg $11\frac{1}{6}$.

Vort hjemlige Marked. Vi omtalte i sidste Nummer den vedtagne Fragttarif for de mindre Sejlere. Tillad os allerede i Dag at dokumentere følgende Afgivelser. Der er sluttet Sejlere fra Rudkjøbing til Åhus til 15 Øre — Minimums Raten for Sommeren er 18 Øre —; fra Kjøbenhavn til Rønne er sluttet 15 Øre; Tariffen siger 18 Øre som Minimum. Det bliver vanskeligt at opretholde den vedtagne Minimumsrate, naar hver Dag allerede nu viser en Sprængning af Vedtægten. Vi paakalde atter de forskellige Kaptajner og stiller paany dette Spørgsmaal aabent: hvem er det, der assisterer, hvem der underminerer Raterne? Fragtmarkedet i sin Helhed er derved bleven mattere. Der maa Sammenhold til, i Fald Resultatet fra Generalforsamlingen i Odense ikke skal blive døde Typer og tomme Ord. Endnu er der Tid til Agitation blandt Medlemmerne, men naar hele Flaaden ligger i Markedet til Foraaret, hvorledes vil saa Resultatet blive? Raten er 16 Øre Kjøbenhavn Provinsen, 20 Pf. til Hertugdømmerne eller Pommern, Cement fra Aalborg til Kjøbenhavn betales med 35 Øre pr. Tønde. Dansk Provinshavn Østnorge giver 35 Øre, Vestnorge indtil Bergen 40 Øre. Fra Danzig eller Kønigsberg kan mindre Sejlere slutes 50 Pf. for Klid

Generalforsamlinger.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

har, som meddelt, afholdt aarlig Generalforsamling.

Overretssagfører Steinthal dirigerede.

Formanden aflagte Beretning for det forløbne Aar. Han havde sidste Sommer overværet det 4. nordiske Søfartsmøde i Stockholm, hvor der særlig forhandlede om en Revision af Søloven. Det viste sig dog, at denne Sag ikke var moden til Afgørelse; men man vil rimeligvis naa videre frem paa næste Møde, som skal holdes i Kjøbenhavn. Foreningen er indtraadt i den nystiftede Fællesrepræsentation for dansk Skibsfart, som nu bestaar af 7 Foreninger, hver repræsenteret af 2 Medlemmer. Sammen med Navigatørforeningen og Kjøbenhavns Skipperforening har man indgivet en Adresse til Regering og Rigsdag og ligeledes indsendt en Skrivelse til Marineministeren, alt i den Hensigt at opnaa Støtte imod Konkurrencen fra Marineofficerernes Side. Foreningen har fra afdøde Kaptajn C. F. L. Plum og Hustru modtaget et Legat paa 10,000 Kr. Foreningen talte den 1. Januar 1898: 504 Medlemmer, foruden ca. 170 Æresmedlemmer. I Aarets Løb er 13 Medlemmer afgaaede ved Døden, deraf 2 Bestyrelsesmedlemmer. Enke- og Hjælpeforeningen havde den 1. Januar d. A. 391 Medlemmer.

Formanden gennemgik derefter det reviderede Regnskab for 1897. Indtægten havde været 8,381 Kr. 50 Øre, Udgiften 6,677 Kr. 36 Øre, hvoraf 1,120 Kr. til Huslejhjælp, og 1,704 Kr. 14 Øre indestod i Sparekassen og Bikuben. Foreningen ejede ved Aarets Udgang 7,404 Kr. 14 Øre. — Sygekassen ejede ved Aarets Udgang 14,667 Kr. 64 Øre. — Enke- og Hjælpekassen ejede den 31. Decbr. 1897 161,165 Kr. 22 Øre, og Aarets Indtægt og Udgift balancerer med 18,013 Kr. 36 Øre. — Legatfondet for ugifte Døtre efter Medlemmer ejede den 31. Decbr. f. A. 6,625 Kr. 24 Øre, og Aarsregnskabet balancerede med 2,048 Kr. 76 Øre. Endelig udgjorde John Forbæchs Legat ved Aarets Udgang 2,468 Kr. 65 Øre.

Samtlige Regnskaber godkendtes enstemmigt. Ligeledes vedtoges det enstemmigt, at man som sædvanligt anvender Halvdelen af Foreningens Kassebeholdning ved Aarets Udgang til Huslejhjælp til Enker efter Medlemmer. For Enke- og Hjælpekassens Vedkommende fastsattes en Enkeportion til 100 Kr., en Børneportion til 20 Kr., og 1,000 Kr. stilledes til Disposition til trængende Medlemmer. Til Skibsfører Palms to aandsvage Børn bevilgedes som sædvanlig 100 Kr.

Bestyrelsen bemyndigedes endvidere til ved første Lejlighed at give Enken efter Skibsfører L. A. Petersen, der forliste paa Hollands Kyst den 8. Decbr. 1895, en Legatportion.

Til Formand genvalgtes Kaptajn Jacob Holm. Til Bestyrelsesmedlemmer valgtes Skibsreder D. Torm og Kaptajn I. V. Fenger i Stedet for de efter Tur fratredende V. Langberg og H. L. Udbye. I Stedet for J. R. Breiningen, der er udtraadt, P. Jensen og Chr. O. Ipsen, der ere afgaaede ved Døden, havde Bestyrelsen suppleret sig med Havnefoged I. Larsen, Kaptajn C. W. Møller og Kaptajn C. Borg, Dragør, hvilket godkendtes. Revisorerne, Th. Knudsen og C. W. Reinwaldt, genvalgtes.

Kaptajn Langberg foreslog, at der ydedes Formanden i hans Egenskab af Kasserer og Sekretær et Tillæg af 500 Kr. til det Vederlag af 1,000 Kr. aarlig, som han hidtil har oppebaaret, saa meget mere som han har mistet den Biindtægt, han tidligere har haft af Løsøreforsikringen, som nu er ophævet.

Kaptajn Harboe anbefalede Forslaget, men ønskede at sætte Tillæget til 600 Kr., som Løsøreforsikringen havde givet.

Kaptajn C. A. Bonde anbefalede Harboes Forslag. Dette vedtoges med alle Stemmer mod 1.

Fritagelse for at betale Kontingent.

Fra 29 Medlemmer i Marstal var der indkommet Andragende om, at ethvert Medlem, som i 25 Aar har betalt Kontingent, derefter skal fritages for bestandigt for at svare

Kontingent. Andragerne troede, at en saadan Bestemmelse vilde tilføre Foreningen mange ny Medlemmer, især paa Ærø.

Formanden bemærkede, at Bestyrelsen ikke havde taget Stilling til Sagen, men overlod dette til Generalforsamlingen. Kun fandt han det aldeles ulovligt, om man ogsaa lod Kontingentet til Enkekassen bortfalde.

Andragendet fandt ikke Sympati i Forsamlingen, og efter nogen Diskussion foreslog Kaptajn Knudsen, at Kontingentet skulde bortfalde, naar et Medlem var 70 Aar og i 25 Aar havde betalt Kontingent.

Kaptajn Rasmussen advarede imod at vedtage dette.

Kaptajn C. A. Bonde kendte ingen Enkekasse i Verden med den Bestemmelse, at man paa sine gamle Dage bliver fri for Kontingent.

Andragendet afsloges enstemmigt.

Foreningens Lokaler.

Formanden meddelte, at en Del Medlemmer havde henstillet til Bestyrelsen, at man flyttede fra Larsens Lokaler over til Hotel „Victoria“ i St. Strandstræde. Der havde været ført Forhandlinger om Sagen. Formanden troede imidlertid, man gjorde bedst i at blive, hvor man var, saa meget mere som man fra førstkommande Flyttedag kan faa 3 Værelser i Stuen paa den anden Side af Porten. Værelserne vil blive smukt istandsatte og forsynede med Gasindlæg, og der vil blive sørget for tilfredsstillende Opvarmning.

Der var Enighed om at blive i Larsens Lokaler.

Kaptajn C. W. Møller fremdrog Kaptajn Trolles Udtalelser i Rigsdagen og i en Bladpolemik i Anledning af Adressen til Regering og Rigsdag og Skrivelse til Marineministeren om Besættelsen af Posterne i Østasiatisk Kompagni. Kaptajn Trolle havde udtalt, at den „famøse“ Adresse ikke kunde betragtes som et Udtryk for Sømandsstanden. Da Adressen var vedtaget af Bestyrelsen, bad Taleren Forsamlingen at tilkendegive, at denne Adresse var et Udtryk for den danske Koffardimarines Følelser.

Forsamlingen tilkendegav sin Tilslutning hertil ved at rejse sig.

Kaptajn Møller foreslog derefter den i vort sidste Nummer meddelte Resolution, der enstemmigt vedtoges.

Efter at Formanden derpaa havde udtalt sin Tak til Generalforsamlingen, hævdedes denne af Dirigenten.

DE 349 Dampskibsselskabet „Kjøbenhavn“

har afholdt aarlig Generalforsamling. Grosserer Leth af lagde Beretning.

Selskabet havde solgt „Sjælland“ og bestilt „Normannia“, der havde vist sig at være et fordelagtigt Skib. Det havde i de 8 Maaneder, det havde været i Fart, indsejlet 62.844 Kr. 11 Øre. Der forelaa endnu ikke Resultat af den i Norge verserende Proces om Bjærgeløn. Afgørelsen kunde ventes i Marts. Han sluttede med at udtale, at Udsigterne for det kommende Aar foreløbigt stillede sig gunstige.

Netto-Overskudet ved Skibenes Fragter udgjorde 346,974 Kr. 2 Øre; dertil kom Kursavance 1595 Kr. 29 Øre, saa at den samlede Indtægt udgjorde 348,559 Kr. 31 Øre. Udgifterne beløb sig til 58,185 Kr. 65 Øre. Aarets Overskud blev saaledes 290,383 Kr. 66 Øre. Derefter foresloges henlagt til Reservefonden 10 pCt. og 8 pCt. udbetalt i Udbytte til Aktionærene.

Der gaves Decharge.

Til Kommitteret genvalgte Kommandør V. Hansen. Revisorerne genvalgte.

Fra Sø og Land.

Den 26. August 1897, da Damperen „Glengyle“, 3,455 R.-Tons, var paa en Rejse fra London til Kina, kolliderede den i Gibraltarstrædet med Dampskibet „Cornet“ og blev derved saa stærkt beskadiget midtskibs, at den begyndte at synke.

Bjærgningsdamperne „Hermes“ og „Neva“, der laa i Gibraltar med Damp oppe, kom saa hurtigt som muligt til „Glendyles“ Assistance, hvorved den forhindredes fra at

synke, idet Bjærgningsbaadene fik den bugseret ind paa Grund; der blev Lækken stoppet af Dykkere, Skibet pumpet læns og den næste Dag bragt ind til Gibraltar. „Glendyle“ med Ladning og Fragt blev takseret til 76,596 f.

Dommeren, Mr. Barnes, tilkendte Bjærgningsselskaberne $\frac{1}{4}$ af Værdierne, 19,000 £, i Bjærgeløn; han fremhævede, at det udelukkende skyldes den Hjælp, Hermes og Neva havde ydet „Glengyle“, at dette Skib ikke var gaaet til Bunds og forlist totalt. De vare desuden de eneste Skibe, der kunde have forhindret dette, og da de udelukkende ere byggede til at søge deres Erhverv ved Bjærgningsforetagender samt har store Udgifter og ofte maa ligge i lang Tid uden Beskæftigelse, bør den Slags Arbejde betales godt.

Appelretten, for hvilken „Glengyles“ Redere derefter indbragte Sagen, kom til det samme Resultat, og stadfæstede Mr. Barnes Kendelse. Paa en enkelt Undtagelse nær skal det være den største Bjærgningssum, der er idømt i England, og der er al Grund til at antage, at den vil blive appelleret til „House of Lords“.

Søndagen den 27. Februar ankom „det Østasiatiske Kompagni“'s Damp „Siam“ i Frihavnen, efter endt Prøvetur i Flensborg Fjord, ført af Kapt. Cold. Skibet tog sig godt ud og gjorde et fordelagtigt Indtryk; det afsjælede i Gaar paa sin første Tur via Hamburg og Antwerpen til Østasien. Skibets Længde er 370 Fod, dets Bredde 46 Fod, dets Dybde i Lasten 28 Fod 9 Tom.; fuldt lastet stikker det 23 Fod. Drægtigheden er 6,000 Tons, Maskinen paa 2,200 ind. H. K. „Siam“ er Danmarks største Handelsdamp.

Det Østasiatiske Kompagni har hermed begyndt sin Virksomhed, til hvilken store Forhaabninger ere knyttede. Vi ledsage dets Arbejde for at at vinde nye Omraader for dansk Skibsfart og Handel med vore bedste Ønsker.

Vi henlede Opmærksomheden paa omstaaende Indbydelse til Aktietegning i Dampskibsselskabet „Union“, der i 1897 har givet 10 pCt. i Udbytte foruden at have henlagt 14 pCt. til Reservefonden.

Almindelig dansk Vare- og Industrielotteris 6. Trækning begynder Onsdag den 9. Marts 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 Tillægspræmie paa 1250 Kr., der tilfalder det i Klasse-lotteriet 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 Gevinstdelene 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.

Føringur, Dpsk. af Færøerne, er indløbet læk til Stranraer paa Rejsen til Island.

Neptunus, Skonnert, er indløbet til Leith med uklare Pumper.

Nordby, Barkskib af Fanø, har 23. f. M. maattet søge til Cowes paa Grund af Vandmangel, forarsaget ved læk Vandtank. Nordby var paa Rejsen fra Hamburg til Port Natal.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til New Orleans 26. Febr., bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Kbhvn. 27. Februar, bestemt

til Montrose og Dundee. — Antwerpen, Holm, afgik fra Odessa 22. Febr., bestemt til Antwerpen. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Malaga 1. Marts, bestemt til Cadix. Gibraltar og Kbhvn. — Dagmar, Gade, afgik fra Neapel 28. Febr., bestemt til Bari og Messina. — Douro, Brabrand, afgik fra Lissabon 2. Marts, bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Kihl, afgik fra Antwerpen 26. Febr., bestemt til Swansea. — I. C. Jacobsen, Bech, pass. Gibraltar 25. Febr., bestemt til Genua. — Kiew, Rabe, afgik fra Bordeaux 1. Marts, bestemt til La Rochelle og Kbhvn. — Kursk, Staal, ankom til Bordeaux 27. Febr., bestemt til La Rochelle og Kbhvn. — Leopold II, Kruse, ankom til Syra 25. Febr., bestemt til Odessa. — Louisiana, Jensen, afgik fra New-Orleans 28. Febr., bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Koch, pass. Pera 28. Febr., bestemt til Batoum og Odessa. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra Newport-News 15. Febr., bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Reval 2. Marts, bestemt til Dunkerque. — Omsk, Rasmussen, ankom til Reval 1. Marts, bestemt til Antwerpen. — Tejo, Borries, afgik fra Newcastle 2. Marts, bestemt til Oporto og Lissabon. — Tomsk, Andersen, ankom til Dunkirque 25. Febr., bestemt til Antwerpen. — Vesuv, Norden, ankom til Kristiania 28. Febr., bestemt til Kbhvn. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Kbhvn. 5. Febr., bestemt til Newport-News. — Kentucky, Caroc, afgik fra Kbhvn. 27. Febr., bestemt til New Orleans. — Arkansas, Jespersen, afgaar ca. 3. Marts fra Kbhvn., bestemt til Newport-News.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Kbhvn. 28. Febr., best. til Libau. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Stavanger 1. Marts, bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Clauson Kaas, ankom til Libau 25. Febr., bestemt til London. — Ceres, Svensson, afgik fra Kbhvn. 27. Febr., bestemt til London. — Charkow, Fischer, ankom til Libau 26. Febr., bestemt til Hull. — Christian IX., Mollerup, ankom til Pillau 28. Febr., best. til Kbhvn. — Christianssund, Bay Schmidt, afgik fra Arendal 28. Febr., bestemt til Vestnorge. — Constantin, Bønnelykke, afgik fra Kbhvn. 1. Marts, bestemt til Libau. — Frederik, Harboe, ankom til Pillau 21. Febr., bestemt til Hull. — Georg, Petersen, afgik fra Havre 27. Febr., bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Paaske, afgik fra Kbhvn. 28. Febr., bestemt til Hamburg. — Kasan, Thomsen, ankom til London 25. Febr., bestemt til Grimsby. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 25. Febr., bestemt til Island. — Louise, Brabrand, afgik fra Hull 25. Febr., bestemt til Kbhvn. — Minsk, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 28. Febr., bestemt til Manchester. — Morsø, Frisenette, ankom til Kbhvn. 28. Febr., bestemt til London. — Moskov, Petersen, afgik fra Antwerpen 26. Febr., best. til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Kbhvn. 1. Marts, bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Kbhvn. 27. Febr., bestemt til Antwerpen. — Perm, Christensen, ankom til Hamburg 28. Febr., bestemt til Kbhvn. — Pregel, Egidiusen, ankom til London 28. Febr., bestemt til Kbhvn. — Romny, Lind, ankom til Hull 27. Febr., bestemt til Kbhvn. — Thyra, Ryder, ankom til Kbhvn. 27. Febr., bestemt til Stettin. — Valdemar, Johnsen, ankom til Antwerpen 27. Febr., best. til Kbhvn. — Vesta, Corfitzon, afgik fra Kbhvn. 1. Marts, bestemt til Island. — Maja, Blom, ankom til Danzig 26. Febr., bestemt til Kbhvn. — Ella, Ericseu, ankom til Kbhvn. 28. Febr., bestemt til Danzig.

Ficaria, F. Fenger, afgik fra Newcastle 2. Marts, best. til Kbhvn. — Esbern Snare, M. Kofoed, afgik fra Odense 3. Marts, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 3. Marts, bestemt til Newcastle. — Kronen, C. Wiberg, afgik fra Newcastle 2. Marts, bestemt til Korsør. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 2. Marts, best. til Aarhus. — Storebælt, J. Bay, afgik fra Nakskov 2. Marts, best. til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 2. Marts, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Ghent 26. Febr., ankom til Blyth 28. Febr. — Frode, Wisberg, afgik fra Baltimore 17. Febr., bestemt til Bordeaux. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Baltimore 18. Febr., bestemt til Stettin. — Knud, Hansen, afgik fra Riga 26. Febr., best. til Stettin. — Skjold, Schmidt, afgik fra Blyth 23. Febr., ankom til Libau 28. Febr. — Erik, Tofte, afgik fra Blyth 23. Febr., ankom til Fahrwasser 1. Marts. — Ragnar, Hveysel, afgik fra Gergenti 11. Febr., best. til Philadelphia. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Londonderry 23. Febr., ankom til Newport 25. Febr. — Volmer, Riber, afg. fra Blyth 17. Febr., ankom til Libau 23. Febr. — Dan, Kraemer, afgik fra Methil 27. Febr., ankom til Kbhvn. 1. Marts. — Harald, Riisøe, afgik fra Blyth 11. Febr., ankom til Genua 24. Febr. — Olaf, J. C. Jensen, afgik fra Genoa 12. Febr., best. til Hampton f. o.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. P. Andrejeff, Johnsen, afgik fra Newcastle 24. Febr., bestemt til Genua.

Helmdal. Helga, Lagesen, best. til Newcastle 1. Marts. — Martha, Jørgensen ankom til Newcastle 27. Febr.

Urania. Ekliptika, Klaaborg, afgik fra Waterford 24. Febr., ankom til Cardiff 26. Febr. — Sirius, Nielsen, afgik fra Newcastle 26. Febr. — Saturn, Lund, afgik fra Libau 26. Febr. — Pallas, Degn, ankom til Kbhvn. 25. Febr. — Venus, Callesen, ankom til Christiania 26. Febr.

Nordøen. England, Petersen, ankom til Swansea 27. Febr. — Rusland, Prahl, ankom til Kjøge 27. Febr. — Holland, Jørgensen, afg. fra Libau 27. Febr. — Skotland, Branth, ankom til Honfleur 27. Febr. — Tyskland, Møller, afgik fra Warkworth 26. Febr., bestemt til Kbhvn. — Swarland, Andresen, afgik fra Libau 27. Febr., best. til Ipswich.

Østersøen. Yrsa, Larsen, afg. fra Frederikshavn 28. Febr., bestemt til Kbhvn. — Rita, Skov, afgik fra Harburg 25. Febr., ankom til Amble 28. Febr. — Patria, Andersen, afg. fra Novorossisk 23. Febr., bestemt til Trapani. — Cimbria, Storm-Hansen, afgik fra Aalborg 26. Febr., bestemt til Sunderland.

Union. Frisia, Fisker, afgik fra Bordeaux 25. Febr., bestemt til Cardiff. — Gallia, Nielsen, afgik fra Fernandina 27. Jan., bestemt til Donau.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Tyne 10. Febr., ankom til Genua 23. Febr. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Blyth 25. Febr., bestemt til Constantinopel. — Russia, Rasmussen, afgik fra Grangemouth 26. Febr., bestemt til Kbhvn. — Dania, Troensegaard, afgik fra Newcastle 22. Febr., bestemt til Baltimore. — Normannia, Rasmussen, afgik fra Leith 26. Febr., bestemt til River Plate.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, afgik fra Riga 24. Febr., bestemt til Ghent. — Christiansborg, Petersen, afgik fra Lübeck 26. Febr., ankom til Riga 1. Marts. — Frederiksberg, Kühl, afgik fra Lübeck 26. Febr., ankom til Riga 1. Marts. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Neufahr-wasser 21. Febr., best. til London. — Jomsborg, Schultz, ankom til Sevilla 24. Febr. — Rosenborg, Fischer, afgik fra Kbhvn. 25. Febr., bestemt til Reval. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Riga 28. Febr., bestemt til Calais. — Uranienborg, Olsen, afgik fra Kbhvn. 26. Febr., best. til Riga.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Schmidt, afgik fra Marseille 24. Febr. bestemt til Sevilla. — Jægersborg, Andersen, ankom til Swansea 24. Febr., bestemt til Kbhvn. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Rotterdam 28. Febr. bestemt til Cardiff. — Skodsborg, Jensen, afgik fra Pillau 1. Marts., bestemt til Riga. — Tuborg, Hveissel, ankom til Lübeck 27. Febr.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Libau 26. Febr., bestemt til Rotterdam. — Agnete, Jensen, afgik fra Burntisland 23. Febr., ankom til Kiel 27. Febr. — Hermia, Sørensen, afg. fra Methil 25. Febr., ankom til Kiel 1. Marts. — Alice, Kraemer, afgik fra Newcastle 26. Febr., ankom til Kbhvn. 1. Marts. — Bornholm, Petersen, afgik fra Kiel 1. Febr., best. til Grangemouth. — Ajax, Brorsen, ankom til Helsingør 13. Febr. — Gøteborg, Madsen, afg. fra Stettin 28. Febr., ankom til Kbhvn. 1. Marts. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Odense 24. Febr., ankom til Drøbak 26. Febr. — Nauta, Steen, afgik fra Wismar 26. Febr., bestemt til Antwerpen. — Rønne, Hintze, afgik fra Libau 26. Febr., ankom til Assens 1. Marts. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Marstrand 27. Febr., bestemt til Libau.

Danmark. Rolf, C. Madsen, afg. fra Newcastle 28. Febr., bestemt til Helsingør. — Thorvaldsen, P. Skjødt, ankom til Libau 28. Febr. — Absalon, Predbjørn, afgik fra Libau 28. Febr., bestemt til Gent. — Ansgar, Larsen, ankom til Riga 25. Febr. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Alexandria 12. Febr., bestemt til Greenock. — Hamlet, Sommer, ankom til Riga 27. Febr. — Helge, Matthiesen, ankom til Blyth 28. Febr.

Thingvalla. Hekla, Thomsen, afgik fra New-York 5. Febr., ankom til Kbhvn. 23. Febr. — Island, Skjødt, afgik fra New-York 19. Febr. bestemt til Kbhvn. — Norge, Knudsen, afgik fra Kristianssand 25. Febr., bestemt til New-York. — Thingvalla, Laub, afgik fra Newcastle 13. Febr., ankom til New-York 27. Febr.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Nordby, Christiansen, indkom til Cowes 21. Febr. paa Rejsen fra Hamburg til Port Natal. — Elisabeth, Harreby, ankom til Vestport 21. Febr. fra Beira. — Lenita, Clausen, sejlet fra Newcastle 22. Febr. til Falklandsøerne. — Erna, Thomsen, sejlet fra Liverpool 21. Febr. til Korsør. — Serapis, Winther, ankom til Talcahuano 22. Febr. fra Paranagua. — Medor, Svarrer, ankom til Paysandu 17. Jan. fra Rio Grande. — Mathilde, Strømberg, ankom til Corinto 16. Jan. fra New York. — Poul, Svane, sejlet fra Hamburg 25. Febr. til Santos. — Esmaralde, Pedersen, ankom til Launceston 22. Febr. fra London. — Aalborg,

Clausen, sejlet fra St. Nazaire 24. Febr. til Cadix. — Sixtus, Lassen, ankom til London 28. Febr. fra Manila.

Fanø. Sønderho. Ribe, Schov, afgik 10 Febr. fra Las Palinas. — Elisa, Thomsen, ankom 25. Febr. til Esbjerg fra Halmstad.

Svendborg. Triton, Nielsen, ankom til Charlestown 21. Febr. — Neptunus, Jensen, ankom til Leith 22. Febr. — Hansine, Hansen, ankom til Göteborg 24. Febr. — Erik, Hansen, ankom til Southampton 25. Febr. — Estrup, Madsen, ankom til Borgenhead 25. Febr. — Guldborg, Rasmussen, ankom til Drøbak 26. Febr. — Ruth, Nielsen, ankom til Göteborg 26. Febr. — Vega, Rasmussen, ankom til Drøbak 26. Febr. — Haabet, Andreasen, ankom til Horten 28. Febr.

Ærø. Dannebrog, Boye, er ankommet til Cardiff. — Mathæus Richert, Lauritsen, ankom 25. Febr. til Leith. — Luna, Philipsen, ankom 21. Febr. til Kbhvn. — Freden, Eriksen, ankom 21. Febr. til Naraviga. — Zephyr, Hansen, ankom 23. Febr. til Methil. — Alf, Rasmussen, ankom 22. Febr., til Fowey. — Prøven, Schmidt, ank. 22. Febr. til Pointe a Pitre (Guadeloupe.) — Ceres, Bager, ankom 23. Febr. til Exeter. — Wemyss Castle, Folmer, er ankommet til Aberdeen. — Venus, Eriksen, er ankommet til Leith.

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, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordseen. Den 13de Februar. 21 Kml. N. $\frac{3}{4}$ V. for *Helgoland*. Et drivende Vrag.

Den 20de Februar. Omtrent 6 Kml. Ø. t. N. $\frac{1}{2}$ N. for Fyrskibet „*East Goodwin*“. 51° 13' 30" N. Br. 1° 45' 52" Ø. Lgd. Toppen af en Mast, 5 Fod over Vandet, sandsynlig fast i et Vrag.

Tyskland. Weser. Fra 2den til 20de Maj 1898 afholdes Skydeøvelser i *Weser*.

Pladsen begrænses mod N. af en Linje fra Tønde Nr. 19 til *Fedderwarden* 5, og mod S. fra Baake III gennem den nederste Karantænetønde til Fort *Langlütjen I*.

Fra tre Timer før til to Timer efter Højvande er Sejlsads over Skydepladsen tilladt. kun den 20de Maj kan Pladsen være spærret hele Dagen. Dampere, der føre rød Stander, ligge ude for at give Vejledning; deres Anvisninger skulle ubetinget følges.

Naar der skydes, hejses sort Flag paa *Hoheweg* og *Meyers Ledge* Fyrtaarne og tillige paa det Fort, hvorfra der skydes.

Den 12te Maj foretages Skydning om Natten, og Pladsen er da fuldstændig spærret.

Fra 28de Marts til 1ste April 1898 afholdes Sømineøvelser i *Unterweser* V.-lige Farvand

Pladsen begrænses mod N. af en Linje fra Tønde Nr. 7 til Tønde K., og mod S. af en Linje fra Fort *Langlütjen I* til Baake III. og er betegnet ved fire Tønder med rødt Flag. Pladsen, som er afmærket med de fire Tønder, og Farvandet derfra til *Langlütjensann* er spærret for al Sejlsads.

Ved Pladsen ligger en Minekran, samt Dampere, hvis Anvisninger ubetinget skulle følges.

I Juni, Juli og August 1898 afholdes Sømineøvelser i *Unterweser*, uden for det Ø.-lige Farvand. Pladsen begrænses mod N. af en Linje fra Tønde Nr. 7 til Tønde K og mod S. af en Linje fra Fort *Langlütjen I* til Baake III.

Fra 1ste til 20de August anvendes skarpladte Miner.

Selve Øvelsespladsen er afmærket med fire Tønder med rødt Flag og er spærret for al Sejlsads.

Ved Pladsen ligger en Minekran. Naar skarpladte Miner ligge ude, fører denne hvid Stander, og om Natten to hvide Lanterner vandret for hinanden, og en Damper, der ligger ved Pladsen, fører rød Stander og om Natten to røde Lanterner lodret for hinanden agter.

Jade. I *Jade* er den elektriske Lystønde C paa Station og brænder.

Belgien. Schelde. Skibe, som besejle *Schelde* og have explosive Stoffer ombord, skulle, foruden de befalede Lanterner, føre tre Lanterner lodret for hinanden, af hvilke den øverste og underste ere hvide, den midterste rød.

England. I *Medway* er der V. for Fortet paa *Garrison Point* udlagt nogle Spæringer mellem Høj- og Lavvands Mærkerne. Man skal holde sig uden for Lavvands Mærkerne. 51° 26' 45" N. Br. 0° 44' 45" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Englands S.-Kyst. Seaford. Paa Klipperne $\frac{1}{2}$ Kml. S. for *Seaford* foretages Arbejder, hvorfor der paa Stedet vises flere hvide Lys. 50° 46' 0" N. B. 0° 6' 30" Ø. Lgd.

Irlands S.-Kyst. Cork. Fyrskibet „*Damit Rock*“, der viser rødt, fast Fyr, ligger 3 Kbl. S. 72° Ø. for den i det engelske Admiralitets Kort angivne Plads. Det ligger 2 $\frac{1}{3}$ Kml. S. 58° Ø. fra Taarnet paa Højen paa *Roberts Head* og fra V.-Pynten af *Power Head* i S. 36° V. 51° 42' 50" N. Br. 8° 15' 25" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Brest. Beuzec og Charles Martel. Tønden ved Klippen *Beuzec* ligger paa 48° 19' 2" N. Br. 4° 41' 46" V. Lgd., og Tønden ved *Charles Martel* paa 48° 18' 59" N. Br. 4° 42' 13" V. Lgd.

Bermuda Øer. The Narrows. Den røde, spidse Midt-farvandstønde, som ligger paa *Murray* Ankerplads, ved det V.-lige Indløb til *The Narrows*, er flyttet 1 $\frac{1}{2}$ Kbl. N. 8° V. hen, og ligger nu fra Fort *George* Signalmast i N. 10° V., 13 $\frac{1}{2}$ Kbl. 32° 24' 0" N. Br. 64° 40' 50" V. Lgd.

Canada. St. Lawrence Bugt. Fyrskibet „Gaspé Bay“. Taagesignal fra passerende Skibe besvares fremtidig fra Fyrskibet „*Gaspé Bay*“ med Taageklokke. 48° 51' N. Br. 64° 24' V. Lgd.

Newport Point. Ved *Newport Point* Fyr, *Chaleur Bay*, besvares fremtidig Skibes Taagesignaler med Stød i Taagehorn. 48° 17' N. Br. 64° 47' V. Lgd.

Ristigouche River. Ledefyrene *Ristigouche River*, *Campbell Town* og *Moffat Wharf* ere forandrede til røde, faste Fyr. Iøvrigt ere Fyrene uforandrede. 48° 1' N. Br. 66° 40' V. Lgd.

Nova Scotia SV.-Kyst. Damperen „*Gerona*“ er sunken i 20 Fv. Vand mellem *Cape Sable Island* og *Seal Island*, fra *Seal Island* Fyr i Ø., 8 Kml. og fra *Cape Sable* Fyr i V. $\frac{1}{2}$ S., 9 Kml. Masterne ere 10 Fod over Vandet. En grøn Vragtønde er udlagt $\frac{1}{4}$ Kbl. S. for Vraget. 43° 23' 10" N. Br. 65° 50' 5" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Long Island Sound. Race Rock. Den 25de Februar 1898 er Taagesignalet paa *Race Rock*, paa N.-Siden af det Ø.-lige Indløb til *Long Island Sound*, forandret. Sirenen giver nu hver 1 Minut Tre-Stød; Stød 3 S., Pause 3 S., Stød 3 S., Pause 3 S., Stød 3 S., Pause 45 S.

Naar Sirenen er i Uorden, gives Taagesignal med Klokke, hvorpaa med Maskinkraft slaas To-Slag hver 20 Sekunder.

Maryland. Potomac River. Smith Creek. Ved Indløbet til *Smith Creek* ere følgende Fyr tændte:

Kitts Point Baakefyr Nr. 1 er et hvidt, fast Fyr, der vises fra en sort Baake, som staar i 6 Fod Vand paa Grunden SØ. for *Kitts Point*, fra Kanten af Ø.-Kysten ved *Smith Creek* i S. 3° V. og fra *Grays Point* i N. 66° V. Flammens Højde: 10 Fod.

Smith Creek Baakefyr Nr. 2 er et rødt, fast Fyr, der vises fra en rød Baake, som staar i 7 Fod Vand paa SV.-Kanten af Grunden SV. for *Windmill Point*, fra Ø.-Siden af Indløbet til *Smith Creek* i S. 10° V. og fra *Grays Point* i N. 52° V. Flammens Højde: 10 Fod.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Vrag i Middelhavet. Den 13de Februar. 40° 23' N. Br. 2° 1' Ø. Lgd. Vraget af et stort Skib med Bunden opad.

Rusland. Bug. En Damper er sunket i *Bug* i 28 Fod Vand 7 Kbl. S. 45° V. fra *Konstantin* Fyr. Master og Skorsten ere over Vandet. Vraget er afmærket med to hvide Lanterner.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Key West. En hvid Fortøjtønde er i 25 Fod Vand udlagt paa *Man-of-war* Ankerplads, fra *Key West* Fyr i N. 9° V. og fra S.-Enden af *Fleming Key* i S. 81° V.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Rio Grande do Sul. I December 1897 kunde Barren ved *Rio Grande do Sul* i 26 Dage passeres med et Dybgaaende af 12 Fod.

Karantænebestemmelser.

Færøerne. Bestemmelserne i Lov af 8de Januar 1872 om Foranstaltninger til at forhindre den asiatiske Koleras Indbringelse til *Færøerne*, m. m., ere satte i Virksomhed med Hensyn til Skibe, der ankomme fra *Middlesbrough*.

Kjøbenhavns Børskurs d. 2. Marts 1898.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....		111 ¹ / ₂	111 ³ / ₄
Danmark.....		90 ³ / ₄	91
Norden.....	108 ¹ / ₂	¹ / ₄	108
Kjøbenhavn.....	89 ³ / ₄		89 ¹ / ₂
Carl.....	54 ¹ / ₄	¹ / ₂ , ³ / ₄	54 ¹ / ₂
Dannebrog.....	107	106 ³ / ₄	107
Skjold.....	69 ¹ / ₄	³ / ₄	69 ¹ / ₄
Helsingørs Dampsk.....	48 ¹ / ₂		48 ¹ / ₂
Østersøen.....			72
Nordøen.....			77 ¹ / ₂
Torm.....			—
Foren. Bugser-Selsk.....			92
Dansk-russisk Dampsk.....			97
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.....	108	108	104
5% — —.....			—
5% Thingvalla 1880.....			—
5% — 1894.....			—
5% Norden.....			—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.....		98	100
3 ¹ / ₂ % uopsig. Stats.....		101	101 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		95 ¹ / ₄	96
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....		93 ³ / ₄	94 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....		96 ³ / ₄	97
4% — — 6 —.....		97 ³ / ₄	98
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —.....		96 ³ / ₄	97
Aktier.			
Nationalbank.....		152 ¹ / ₄	152 ¹ / ₂
Privatbank.....	129 ³ / ₄	¹ / ₂	129 ¹ / ₂
Landmandsbank.....	131 ¹ / ₄		131
Handelsbank.....		128	128 ³ / ₄
Burm. & Wain.....	90		90 ¹ / ₂
Helsingørs Jernsk.....			—
Sukkerfabr.....		96 ¹ / ₂	96 ³ / ₄
Bryggeri Aktier.....	110 ³ / ₄	¹ / ₂	110 ¹ / ₂

Vekselkurser.

	åvsta Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	88.90	88.75
London.....	18.20	18.17
Paris.....	72.10	—
Amsterdam.....	150.85	—

Notering paa Berlins Børs d. 1. Marts 1898.

Russiske Noter.....	216.75
4% Russiske Consols.....	104.10
4 ¹ / ₂ % — Boden Kredit.....	103.25
5% Mexikanske.....	99.90
6% Rumænske Stats.....	101.20
% — — 1890.....	95.20

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

Foren. Dampskibs. 118,000, „Carl“ 46,000, „Skjold“ 32,000, „Danmark“ 14,000, „Norden“ 40,000, „Dannebrog“ 18,000, „København“ 10,000,

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden.

Dampskibsselskabet
„Østersøen“.

Udbytte for 1897 udbetales fra og med den 1ste Marts fra 11—1 paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, 1ste Sal, imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1897.

Dampskibsselskabet „Union“.

Udbytte for 1897 udbetales fra og med den 1ste Marts fra 11—1 paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, 1ste Sal, imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1897.

Dampskibsselskabet
„Kjøbenhavn“.

Udbytte for 1897 udbetales fra og med den 1ste Marts i Den danske Landmandsbank, Hypothek- og Vekselbank imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1897.

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 „Nora“

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Prima røgede Skinker.

Store Partier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker
anbefales til

lave Priser.

Højbroplads 12 ved Gammelstrand.

Prima Svinefedt.

Fine Spegepølser.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det
særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.

Depôt: Toldbodgade 14.

Cypress og Greenheart.

Disse fortrinlige Træsarter anbefales Havneautoriteter til Forsøg.

Bedste Vidnesbyrd foreligge.

Lager hos

EMIL HAMMELEV, St. Kongensgade 61. Telefon 3338.

Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

Indbydelse

til Tegning af nye Aktier i Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „UNION“.

Ved den d. 26de Februar d. A. afholdte Generalforsamling besluttedes enstemmigt i Stedet for bortsolgte Dampskib „Olga“ at anskaffe et Søsterskib til Selskabets i Fjor byggede Damper „Gallia“ og til dette Øjemed at udvide Selskabets Aktiekapital med Kr. 300,000, saaledes at denne andrager ialt Kr. 1,000,000.

I Henhold til Ovenstaaende indbyder herved undertegnede Bestyrelse for Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „UNION“

til Tegning af

Kr. 300,000 Aktier i Stykker paa 1000 Kr. til Pari Kurs.

Selskabet, der stiftedes i 1893, har givet følgende Udbytte til Aktionærerne:

1894 10 pCt.,

1895 10 pCt.,

1896 10 pCt.,

1897 10 pCt.,

foruden nævnte Udbytte for sidste Regnskabsaar henlagdes 14 pCt. til Reservefond og kommende Driftsaar.

Den nye Damper, der vil blive af mest moderne og fordelagtigste Konstruktion, er bestilt hos Aktieselskabet Burmeister og Wains Maskin- og Skibsbyggeri og vil være færdig i August Maaned d. A.

Selskabets sidst erhvervede Damper „Gallia“, der byggedes i 1897, opsejlede i ca. 10 Maaned et Nettooverskud af Kr. 73,000.

De nye Aktier, der deltage i Selskabets Udbytte for indeværende Aar, indbetales paa følgende Maade:

Ved Tegningen, der foregaar Fredagen den 4de og Lørdagen den 5te Marts, indbetales 30 pCt., den 15de April d. A. 30 pCt., de resterende 40 pCt. den 15de Maj d. A.

Saaframt nogen Indbetaling ikke præsteres inden 14 Dage efter de fastsatte Indbetalings-terminer, forbeholder Selskabet sig Ret til at inddrage det allerede indbetalte Beløb og annullere Interims Kvitteringen.

Det er forbeholdt Ejerne af de ældre Aktier Fortrinsret til at erholde en ny Aktie for hver 2000 Kr. Aktier, dog saaledes, at de, der maatte ønske at gøre Brug af denne Rettighed, senest Torsdagen den 3die Marts maa forevise deres Aktier til Afstempling paa Subskriptionsstedet.

Til at modtage Tegning paa ovennævnte Aktier samt herfor at udstede Interimskvitteringer, der senere ombyttes med Aktier, bemyndiges

Herrer H. Meyer & Co., Ved Stranden 4,

hos hvem Selskabets Love samt forrige Aars Regnskab over Driften ere fremlagte.

Kjøbenhavn, den 28de Februar 1898.

V. Hansen.

C. A. Leth.

Carl Albert Næser.

Peter L. Fisker,

korresponderende Reder.

I Henhold til ovenstaaende Indbydelse modtage vi Tegning paa

300 Stkr. Aktier à Kr. 1000 i Dampskibsselskabet „Union“

Torsdag den 3die Marts,

Fredag den 4de Marts,

Lørdag den 5te Marts,

hver Dag fra Kl. 9 Form. til 2 Eftm.

Tegningen sluttet saasnart det udbudte Beløb er tegnet.

H. Meyer & Co.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Heimdal“.

Den ordinære Generalforsamling afholdes Lørdagen den 5te Marts 1898 Kl. 3 paa Selskabets Kontor, Amaliegade 22.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Selskabets Drift i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1897 samt Fastsættelse af Udbyttet.
3. Valg af en Kommitteret og to Revisorer.
4. Udtrækning af 4 af Selskabets Partialobligationer.
5. Ændringer i Lovenes § 15.

Adgangskort og Stemmesedler samt Ekstrakt af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor daglig mellem Kl. 11—1 fra den 28de ds. til den 3die Marts inklusive imod Opgave af Numre af de paa Navn noterede Aktier eller imod Forevisning af de paa Ihænderen lydende Aktier.

P. B. V.

Martin Carl.

Dampskibsselskabet „Nordsøen“

afholder Generalforsamling Lørdag den 5te Marts Kl. 4 i Selskabets Kontor, Amaliegade 24.

Forhandlingsgenstandene ere:

- 1) Meddelelse om Selskabets Drift i 1897.
- 2) Fremlæggelse af det for 1897 reviderede Regnskab til Meddelelse af Decharge til Bestyrelsen.
- 3) Fastsættelse af Udbyttets Størrelse.
- 4) Valg af Kommitterede.
- 5) Valg af 2 Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen i Henhold til Lovenes § 7 samt Ekstrakt af Regnskabet kan afhentes paa Selskabets Kontor, Amaliegade 24, fra den 25. Febr. Kjøbenhavn, den 24de Februar 1898.

Bestyrelsen.

Dampskib til Salg.

s/s „Swarland“, ca. 1000 Tons d. w., netop gennemgaaet Lloyds 1ste Klasse og i udmærket sødygtig Stand. Nærmere hos

Alfred Christensen.
Amaliegade 24.

En yngre Skibsmægler-Kontorist

kan faa Plads til 1. Maj. Billet med anbefalinger bedes indlagt paa dette Blads Kontor, mrk. „B. 20“.

Enhver Kaptajn, som vil **spare Penge,**

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon Nr. 6. **G. W. Møller, Grønnegade, Dragør.** Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislistesendes paa Forlangende.

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.

„REVUEN“

er det ældste (20 Aar gammelt)

illustrerede Familjeblad,

der udgaar to Gange om Ugen.

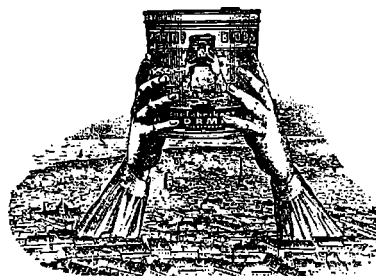
Spændende Fortællinger,

Gode Illustrationer,

hyppige Præmier.

Prisen er 1 Kr. 21 Øre pr. Kvartal.

Abonnement modtages paa alle Postkontorer samt i Bladets Hovedkontor, Gl. Mønt Nr. 13.



VARE-MÆRKE.

A. FORMANN.

KJØBENHAVN K.

TELEFON 5047.

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.

Overretssagfører J. WESTENGAARD,

Vestervoldgade 2, Kjøbenhavn V. Telefon 3424.

Marius Hoffgaard

(forhen kld. Brodersen).

Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende. Atelier St. Strandstræde 6, 3. Fotografier af forskellige danske Skibe have altid paa Lager. Hurtig Ekspedition.

Til en gros Priser anbefales

Kontor- og Regnskabsbøger

9, Skindergade 9,
Stuen.

A. Buntzens Efr.

Nordisk Skibssalg-Bureau
ved Claus Christensen,
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Havnefyr & Lanterner.

Metalspejllapparater.

Skibslanterner med Certifikat
Gl. Lanterner prøves og forandres.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9,
Kjøbenhavn.

Telefon Nr. 3681.

G. W. Frydenlund & Søn

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.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.

Telegrams: H U S T E D.

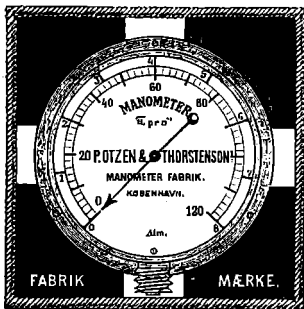
Læge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg.
gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9
Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

Agentur
for udenlandske
Søassurance-
Selskaber.

Søforsikringselskabet
ØRESUND,
MALMØ,
tegner Forsikringer ved
BERGH & OWEN,
Kjøbenhavn K.,
Holmens Kanal 20.
Telefon 97.
Telegram-Adr. „Tonny“.

Bjerre & Rømer,
Skibsmæglere.
Agenter for
Kullens Enskilda Assurans
Förening.

P. Otzen & Thorstenson.
Manometre, Vacuummetre, Tællemaskiner.
Reparationer udføres.
Sølvmedaille Stockholm 1897.



Sølvmedaille Stockholm 1897.
Eneforhandler af Vulcaniseret Fiber
til Pumpeklapper etc.
Lager af Material og Elektriske Artikler.
Gothersgade 24.

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.

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

6te Trækning begynder Onsdag den 9de Marts 1898.

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 1600 Kr.
1	1000 -	1	3000 -	1	1000 -
1	500 -	1	1500 -	1	600 -
1	400 -	1	1000 -	1	400 -
1	300 -	1	900 -	1	300 -
1	200 -	1	700 -	1	200 -
7	100 -	7	500 -	7	100 -
34	50 -	34	300 -	34	50 -
137	30 -	137	100 -	137	30 -
283	20 -	283	60 -	283	20 -
350	15 -	350	30 -	350	15 -
501	10 -	501	16 -	501	10 -
3682	8 -	3682	10 -	3682	8 -

Desuden 5000 Inskudsgevinster à 12 Kr.

500 Ekstragevinster à 10 Kr.

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 1 Tillægspræmie paa 1250 Kr.

I denne Trækning vil henholdsvis mindst 350 og 150 Nummere i Rækkefølge faa Gevinst.

Lodsedler til Trækningen fornys à 3 Kr. og sælges à 5 Kr. 50 Øre overalt hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19, hvor Planen paa Forlangende udleveres gratis.

LANDMANDSBANKEN

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

Margarine.

En fortrinlig velsmagende og holdbar Margarine, særlig tilvirket for Skibsbrug, leveres saavel i Træ- som Blikemballage til Dagens billigste Notering.

Th. Klokke & Co.,
Nyhavn 4.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

**DANCHELLS
FABRIKER.
LINOLEUM.
VOXDUG.**



Anker-Mærke

Enedsalg i Danmark for
**DELMEHORSTER
LINOLEUMFABRIK.**
Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:
Pilestræde 13 Mathæusg. 5
Telefon 545. Telefon 2680.
Kjøbenhavn.

Carl Edvard Steffensen.

Oplag af vellagrede
Vine og Spirituosa, Cigarer,
Tobakker, Cigaretter etc.
Stort Udvalg af alle Slags
Røgerevisitter.
Sværtegade 8.
Hj. af Gl. Mønt.
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.

Skræderetablissement,
— 9, Rosenborggade 9, —
anbefaler Uniformer for Sejlskibs-
og Dampskibs-Marinen.
P. JENSEN, Skrædermester.

Einhorn-Apotheket

Hamburg (St. Pauli.)
Langereihe 83.
Dansk Betjening.
Lægehjælp (ogsaa Specialister)
anvises.

„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. 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. 10.

Kjøbenhavn, Torsdag den 10. Marts 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Sø- og Handelsrettsdom. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Ugens Havari-er. — 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. 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
[ma 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 **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 Havnepenge**, som udgør 20 Øre pr. Ton (nemlig 10 Øre saavel for indgaaende som for udgaaende.)

Aalborg, den 12. Novbr. 1897.

Udvalget for Havnevæsenet.

Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Fabr. Alliance.

Aut. Bout. Anstalt for Gl. Carlsbergs Exp.

Telefon: V. 2612.

Til Skibsproviantering anbefale vi særligt vore pasteuriserede Mærker af Gl. Carlsbergs Lagerøl, Exportøl, Pilsner og Porter.

Ved Ordres paa mindst 200 Fl. til Udførsel godtgøres Ølskatten.

J. H. Fechtenburg & Co.,

St. Thomas,

anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering henhørende.

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“.

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^d.

eneste Fabrikanten af
 Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
 samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
 Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:
 Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.
 Conferencetid 12-1½. Admiralitætsstr. 39, 1. Telefon 3999.
 Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:
 ANDREAS HANSEN, Kjøbenhavn. Nørrebrogade 18 A, 2. N.

EMIL G. v. HÖVELING. HAMBURG.

(TELEGR.-ADR.: COMPOST.)

PATENTFARVE

for Skibsbunde og Jernkonstruktioner 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, strygferdig 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.: HAMBURG. Telephon
 KNÖHRHARD 287.

DAMP- & SEJSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

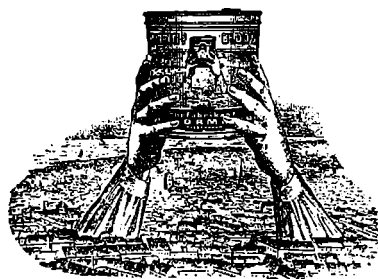
ASSURANCE & HAVARISAGER.

RONSTRÖM & MALMQUIST

Skibsmæglere.
 Speditører & Befragtningsagenter.
 Malmö.
 Telegrafadresse:
 Rönström, Malmö.

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.



VARE-MÆRKE.

A. FORMANN.

KJØBENHAVN K.

TELEFON 5047.

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.

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.

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	.....	"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).

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Sø- og Handelsretsdom.

Dampskibsselskabet „Kjøbenhavn“ d'Hrr. Hecksher & Søn mod Firmaet Schack Steenberg & Co.

I December 1896 befragtedes Dampskibet „Jylland“ gennem Watts Watts & Co. i Newcastle til at bringe en Ladning Kul paa 1600 Tons, der af Firmaet S. Story & Co. i Newcastle var solgt til Schack Steenberg & Co., til Kjøbenhavn. I Certepartiet, hvor Fragten var stipuleret til 4 sh. 1½ d, stod blandt andet, „at ingen Del af Ladningen maa bruges under Rejsen eller holdes tilbage under Losningen. Kvantiteten af de Kul, der tages om Bord til Skibets Brug paa denne Rejse, skal angives paa Konnossementerne, og Kaptajnen har Ret til at underskrive Konnossementerne med Tilføjelse af „Vægt ukendt“.

Efter at „Jylland“ i Begyndelsen af Februar 1897 havde indtaget sin Ladning, udstedte Kaptajnen d. 9. Februar et Konnossement for 1600 ³/₄ Tons Kul, med Paategning „Vægt ukendt“; samtidig var der i det for Modtageren bestemte Eksemplar af Konnossementet nævnt, at der var 160 Tons i Kulbunkerne til Skibets Brug, uafhængige af og behørig adskilte fra Ladningen; i Kaptajns eget Eksemplar af Konnossementet var der derimod opført 150 Tons.

Ved Skibets Ankomst hertil foregik Losningen, uden at Kullene bleve vejede. Under Losningen opstod der Uenighed mellem Skibets Fører og Indstævnte angaaende en Del Kul, der opgaves og fra begge Sider forudsattes at udgøre 26 Tons, og som befandt sig paa Mellemdækket i Lastrum Nr. 3. Herfra findes Adgang til Bunkerne gennem en Dør paa hver Side, hvilke Døre, naar de ikke benyttes, ere fastskruede.

Under Vidneførslen i Sagen oplystes det, at det omtalte Rum tidligere har været benyttet som Reservebunker, og Kaptajnen gjorde gældende, at dette ogsaa havde været Tilfældet paa den her omhandlede Rejse, saa at de Kul, der befandt sig i det nævnte Rum, ikke udgjorde en Del af Ladningen, men tilhørte Skibet som en Del af dets Bunkerkul, medens Indstævnte paastod, at Kullene i det omtalte Rum netop udgjorde en Del af Ladningen og bleve at udlevere med den øvrige Del af denne. Da Udleveringen blev nægtet, fradrog Indstævnte 312 Kr. 82 Øre fra det fordrede Fragtbeløb, nemlig 283 Kr. 76 Øre som Godtgørelse for selve Faktura-værdien af de paagældende 26 Tons, og 29 Kr. 06 Øre som det Beløb, der skulde være betalt her i Told og Vareafgift af disse 26 Tons.

Firmaet Hecksher & Søn har derpaa som Forretningsførere for „Jyllands“ Rederi anlagt nærværende Sag, hvorunder de, idet de have stemplet det skete Fradrag som ganske uberettiget, have paastaet Indstævnte dømt til at betale dem de anførte 312 Kr. 82 Øre med Renter 5% aarlig foruden Sagsomkostninger. Indstævnte har derimod paastaet sig frifunden med Tillæg af Sagsomkostninger.

Ved den under Sagen foretagne Afhøring af forskellige Personer af Skibets Besætning maa det anses godtgjort, at „Jylland“ i Almindelighed kan indtage en Ladning af mellem 1650 Tons og 1700 Tons, samt at Skibets almindelige Kulbunker kunne tage ca. 150 Tons Kul. Af Skibets Maskinjournal synes det at fremgaa, at der ved Skibets Afgang fra Blyth skal have været omtrent 26 Tons tilbage af dets egen ældre Beholdning, og at det i Blyth skal have indtaget til eget Forbrug ca. 150 ³/₄ Tons Kul.

Hermed stemmer det, at Formanden paa den paagældende Udskibningsplads har afgivet en Erklæring, hvorefter „Jylland“ i Blyth indtog i Mellemdæksrummet over Tanklasten endog 35 ¹/₄ Tons d. 9. Februar, den Dag, da Konnossementet blev udfærdiget, og at Firmaet

R. S. Story & Co. har erklæret, at det i Betragtning af, at Skibet kunde føre flere Kul, end de havde Ret til at aflade, havde tilladt, at „Jylland“ indtog 25 til 35 Tons Bunkerkul ekstra i Mellemdækket, forudsat at Rummet var ganske adskilt fra Ladningen. I Overensstemmelse dermed havde Sagsøgerne, der tillige havde gjort gældende, at Skibet selv havde betalt de saaledes i Blyth til eget Brug indtagne Kul, anført, at det var dels af Hensyn til, at Skibet ikke fik tilstrækkelig stor Ladning, dels af Hensyn til, at det kunde vente under vanskelige Isforhold at faa Brug for flere Bunkerkul end sædvanligt, at Skibet i det nævnte Mellemdæksrum — adskilt for sig — indtog de under Sagen omtvistede Kul for egen Regning. Af disse var allerede en Del, Dagen før Ankomsten hertil, læmpede over i de sædvanlige Kulbunker og have Sagsøgerne derfor paastaet, at Indstævnte saaledes slet ikke havde noget Krav paa disse Kul eller nogen Del deraf.

Indstævnte har overfor det saaledes anførte fremhævet, at man i Følge det i Certepartiet anførte maatte gaa ud fra, at „Jylland“, der i Blyth skulde indtage en fuld og komplet Ladning Kul, ikke kunde indtage mere end netop ca. 1600 Tons Kul som Ladning, foruden det sædvanlige Kvantum Bunkerkul, at der, selv om Firmaet R. S. Story & Co. havde givet en Tilladelse som den ovenfor anførte, ikke kunde blive at tage Hensyn dertil, da Firmaet havde manglet al Kompetence i saa Henseende, og at de Kul, der fandtes i det ovennævnte Rum, i alt Fald slet ikke kunde siges at være indladede behørig og ganske adskilte fra Ladningen — hvad Bunkerullene baade efter Konnossementet og efter selve R. S. Story & Co.'s Erklæring skulde være —, idet det netop af Skibets Besætning var forklaret, at Lugen imellem bemeldte Mellemdæksrum og Tanklasten neden under end ikke havde været lagt paa under Rejsen hertil, fordi Kullene i Tanklasten ragede op over Lugeaabningen, men at man kun havde søgt at holde Kullene i Tanklasten og Mellemdækket adskilte ved at anbringe dobbelte Presenninger eller Sejl imellem dem. Indstævnte har endvidere erklæret, at det ogsaa vilde være i bestemt Strid med den Angivelse, der fandtes paa Konnossementet, og hvorefter Skibet havde 160 Tons Bunkerkul inde, hvis der, som i Maskinjournalen anført, havde været ca. 177 Tons om Bord som Bunkerkul ved Afgang fra Blyth. Indstævnte har derhos endelig paaberaabt sig, at medens 1600 ³/₄ Tons af den her omhandlede Art Kul efter hans Erfaringer skulde udgøre ca. 12,006 Tdr. Kul, idet en Ton skal svare til 7 ¹/₂ Td., hvad Sagsøgerne dog bestemt have bestridt Rigtigheden af, var der til Indstævnte fra „Jylland“ kun blevet udlosset 11,886 Tønder Kul, altsaa ca. 120 Tdr. for lidt. Indstævnte har i Henhold til alt dette, som tidligere anført, gjort gældende, at de i det nævnte Mellemdæksrum værende Kul ubetinget maatte siges at have udgjort en Del af selve Ladningen, og at det skete Fradrag i Fragten saaledes havde været fuldt berettiget og i Virkeligheden endog havde været for lille, da der efter det under Sagen fremkomne maatte antages oprindeligt at have været ikke 26, men 35 ¹/₄ Tons i det paagældende Rum.

Retten finder ikke, som Sagen foreligger, at kunne give nogen af de to Parters Paastand fuldt ud Medhold.

Det bemærkes, at Oplysningerne om de faktiske Forhold desværre i flere Retninger ingenlunde ere fuldstændige eller ganske paalidelige, og at Parternes Udsagn i saa Henseende delvis ikke stemme med det fremkomne. Det er saaledes i Virkeligheden slet ikke givet, hvor stor en Vægt af Kul, Skibet vil have haft med til sit eget Brug ved Afgang fra Blyth, idet det, selv om Skibet i Blyth til eget Brug har indtaget 150 ³/₄ Tons,

aldeles ikke bestemt vides, hvor stor dets ældre Beholdning da var, og det skal i saa Henseende fremhæves, at medens Maskinjournalen ved Afgangen fra Blyth gaar ud fra en Beholdning af i alt 176 til 177 Tons (ca. $26 + 150\frac{3}{4}$ Tons), har Kaptajnen selv under Vidneførselen forudsat, at Angivelsen paa Konnossementet, ca. 160 Tons, i Virkeligheden stemmede med hele den Beholdning, som Skibet ved Afrejsen havde inde til eget Brug, saavel det ældre som det i Blyth indtagne Kvantum. Det er heller ikke bleven godtgjort, hvor mange Kul der indtoges i det omtalte Mellemdæksrum, om end begge Parter ere gaaede ud fra, at de udgjorde 26 Tons, saa lidt som det er omtalt, om der var blevet brugt af disse Kul under Vejs. Det er dernæst slet ikke oplyst, hvor meget de her udlossede Kul vejede, da der ikke kan antages at være noget konstant Forhold mellem Rumfanget og Vægten af saadanne Kul, og det kan derfor heller ikke anses som givet, at der, som af Indstævnte fremhævet, manglede 120 Tdr. ($1600\frac{3}{4}$ Tons = ca. 12,006 Tdr. ÷ 11,886 Tdr.), det Kvantum, som han i Følge Konnossementet havde Krav paa, hvortil endog kommer, at 120 Tdr. efter hans egen Beregning ($7\frac{1}{2}$ Tdr. = 1 Ton) ikke vilde svare til de af ham krævede 26, men kun til 16 Tons. Derimod tør det nok, skønt det ikke er dokumenteret, forudsættes, at Sagsøgerne og at Indstævnte hver for sig har betalt for de Kul, som de efter Opgivende fik om Bord i Blyth.

Idet Retten, da begge Parterne under Proceduren have accepteret det som Grundlag for Tvistens Afgørelse, at der var netop 26 Tons Kul i det omtalte Mellemdæksrum, maa gaa ud derfra, og idet Retten derhos efter Omstændighederne finder, at disse Kul kunne siges at have været tilstrækkeligt afsondrede fra de øvrige Kul, maa det afgørende i Rettens Øjne blive, at der i Følge det af Kaptajnen udstedte og af Indstævnte accepterede Konnossement netop var 160 Tons Bunkerkul om Bord, og at alle de øvrige Kul om Bord i Følge Certepartiet maatte siges at høre til Ladningen, som vel var angiven at skulle udgøre $1600\frac{3}{4}$ Tons, men hvis Vægt dog samtidig var betegnet som ubekendt og altsaa kunde være større. Da Skibet nu i Følge Besætningens eget Opgivende i sine øvrige Kulbunker, der maa antages at have været fyldte, kunde have 150 Tons, kunde Skibet af de 26 Tons i det omtvistede Rum kun gøre Krav paa 10 Tons, medens de øvrige 16 Tons maa behandles som tilhørende Indstævnte. For disse 16 Tons maa han findes at være berettiget til at tilbageholde Betalingen, hvorimod han er pligtig at betale til Sagsøgeren Værdien af de 10 Tons Kul med 109 Kr. 14 Øre samt hele det for Told og Vareafgift tilbageholdte Beløb, nemlig 29 Kr. 06 Øre, ialt 138 Kr. 20 Øre med paa-staaede Renter. Sagens Omkostninger ophævedes.

Kaptajn S. A. Philipsen har i ovennævnte Sag afgivet et dissenterende Votum, der lyder saaledes:

Naar det i Domsudkastet udtales, at „Retten skal heller ikke komme ind paa, hvorvidt Parterne maatte kunne have rejst Krav overfor hinanden for Brud paa Certepartiet i andre Retninger, da Spørgsmaalet derom under Proceduren slet ikke har været forelagt Retten, men Proceduren kun har drejet sig om, hvem der havde Krav paa Kullene i det omtvistede Mellemdæksrum og om den eventuelle Betaling for dem“, saa maa jeg i Henhold hertil udtale som min Mening, at Hecksher & Søn bør frifindes for Betaling af de i Dommen omtalte 120 Tdr. Kul, da disse faktisk tilhørte Skibet, som i Følge vedlagte Regning havde betalt dem. Kullene vare ved dobbelte Presenninger adskilte fra Lasten, og Modtageren kan efter min Mening lige saa lidt gøre Ejendomsretten gældende for disse Kuls Vedkommende som for en hvilken som helst anden Art Varer, der i Modstrid med Certepartiet var indladet i Lastrummet. Ligeledes finder jeg, at Hecksher & Søn bør frifindes for at betale Told og Vareafgift, hvad enten de omtvistede Bunkerkul

havde været i Lastrummet eller ej. Som Følge heraf mener jeg, at Indstævnte bør udbetale de tilbageholdte 312 Kr. 82 Øre til Citanten, hvorimod jeg til Nød kan tiltræde Ophævelsen af Sagsomkostningerne.

Fragtmarkedet.

Vi erindre fra vor første Skoletid følgende korte, men overbevisende Sætning i den dertil autoriserede Lærebog: „Danmark ernærer sig ved Agerbrug, Kvægavl og Fiskeri“.

Hvor denne Analyse er klassisk og betegnende for den almene Opfattelse her hjemme! Vedkommende Forfatter har sikkert — sig selv ubevidst — været den første virkelige Agrar! Der burde allerede været rejst ham en passende Mindestøtte i det Sogn, hvor for Eksempel Kvæget havde formeret sig mest tilfredsstillende de sidste 25 Aar. Vi lærte, at vi udførte vort Korn, vort Smør, vort Kvæg til Udlandet; men paa hvilken Maade vedkom ikke Læreren; om vor fede, jyske Ko forandrede Opholdssted og Livsvilkaar pr. Jærnbane eller pr. Skib, overlodes det til Diciplens egen Fantasi at udfinde, og man gik videre i Undervisningen ved at behandle Højderyggen, Rytterknægten samt indprænte Aarstallet, da den sidste Ulv blev skudt her hjemme. Men vor Skibsfart og dens eminent Betydning blev ikke taget op til Diskussion. En Navigationsskole hist eller her uddannede Sømænd, andre vedkom denne Sag ikke, og i hele vor Befolkning, i alle Samfundslag føles endnu en forbløffende Uvidenhed om Søfartsforhold, Skibe, Sømænds Uddannelse — samlet i et Udtryk „alt til Havet hørende“. Spørg en Mand udenfor selve Fagmændenes snævre Kreds om hvad Dødvægt, Register-Tonnage, trippel expansion, turreted steamer o. s. v., hvad alle disse Ord betyder, og han vil ikke kende et eneste af dem, uden at kunne forstaa, at hans egne Kundskaber ere højst mangelfulde; men spørg den samme om Centrifuger, Foderstoffer, Tærskemaskiner, Andelsmejerier, og man vil faa et fyldestgørende Svar. Dette er trist, men der synes nu at foregaa en Strømkæntring her hjemme. Vi bygger nu op paa Søtrafikens Omraade i stor Stil, men hvor mange Landmænd, der nu ere ruinerede paa Gaarde og Godser, kunde ikke have været vel situerede, om de tabte Penge havde været baandlagte i maritime Foretagender. Tag Norge. Inde i Bjærgene, helt op mod den svenske Grænse, sidder der Smaakaarsfolk, der muligvis aldrig har set Havet; men hver lille Spare-skillling lægges til Side for Indkøb af Aktier i Sejlskibs- eller Dampskibsselskaber, og Aktierne gaar i Arv fra Fader til Søn, og Husets Datter faar saa og saa mange Andele i Medgift, og disse Folk bejler bestandig til Havet med dets Rigdomme, og den norske Flaade er netop bleven en Hæder for Nationen, fordi alle gik med. Her hjemme kan man kun tænke sig, at en Landmand, der undtagelsesvis har Penge tilovers, sætter disse i det nærmeste Andelsmejeri eller den bedst renommerede Præmietyr.

Imidlertid, vi staar ved et Vendepunkt. Interessen for Søen er vakt, Selskab paa Selskab dannes her hjemme, og man maa smedde, medens Jærnet er varmt. „Dansk Søfartstidende“ har allerede i en klar og instruktiv Artikel berørt de kommende Valgs Betydning for Sømændstanden. Det tilkommer ikke Forfatteren af denne Rubrik at komme ind paa samme Æmne, skønt Viljen er god; derfor kun følgende Ord: „Røres der i Rigsdagen ved den mindste Lov vedrørende Landbruget, da er alle i Bevægelse. Rigsdagsmænd rejse hjem til „Kredsen“ og konferere med Vælgerne. Tillidsadresser eller det modsatte vedtages, hele Landet er i Bevægelse, men den Gang da den danske Sølov med dens mange

Paragraffer blev vedtagen, fandtes der ikke en eneste Talsmand for Sømandsstanden paa Thinge.

Ugens Noteringer ere: Amerika Baltimore C. f. O. 3/4¹/₂, én dansk Havn samme Rate, to Havne 3/6, Aflastning 1/25 April. Galveston C. f. O. giver 3/10¹/₂ pr. Marts April, New Orleans eller Galveston U. K. Continent 15/ Marts, 14/3 à 14/6 April paa nett charter. River Plate er uforandret, prompt Tonnage er stadig stærk søgt, men en reserveret Holdning synes at spores for April—Maj Baade; det var muligvis for tidligt, at vi sidst proklamerede Succes for dette Marked for hele Sæsonen; imidlertid, endnu er intet tabt. Men Spekulanternes Fortropper har allerede vist sig i Terrænet — man bør være forsigtig ved Anbringelsen af senere Tonnage.

Kulfragterne til Middelhavet ere stadig faste. Vi notere: Newcastle Alexandria 9/1¹/₂; Port Said 9/3, Konstantinopel 9/, Smyrna 8/9, Odessa 8/6, Donau 9/; fremdeles Marseille 9/, Messina 8/9, Venedig 10/3, Triest 10/. Returfragterne ere stadig yderst lave, og Baade have foretrukket at returnere f. Eks. fra Sicilien til Cardiff i Ballast fremfor at spille Tiden ved at tage Ladning med. Vi notere: Nicolaieff L. H. A. R. 2400 Tons 9/6, Hamburg 10/; Donau Rotterdam 10/6 prompt, Sulina 10,000 quarters prompt 9/ N. C.; fra Odessa søges endelig Damper til Kjøbenhavn til 9/6 à 10/, men Ordren har været længe i Markedet; det skulde glæde os, om den blev der en rum Tid endnu.

Kulfragterne til Østersøen ere en Smule fastere; de trøstesløse Forhold, hvad Returfragterne angaar, har jaget Rederne bort fra denne Retning, og prompt Tonnage er efterspurgt til 4/3 à 4/4¹/₂ fra Tyne, 4/6 fra Firth of Forth til Kjøbenhavn, Provinsen i vanligt Forhold.

Vort hjemlige Marked. Fragterne fra Kjøbenhavn ere omtrent uforandrede; der er fragtet til Provinsen gennemgaaende 15 Øre pr. Centner Korn. Kun et enkelt Skib opnaaede 20 Øre pr. Centner til Odense. Lasten var Byg; men denne Undtagelse har sin Betydning, thi den viser, at vore Købmænd ere at faa i Tale, naar man blot søger de rette Folk til Mellemmænd, eller selv som Kaptajn „gaar paa“ og ikke lader sig forbløffe af andenhaands Snak, og vi vil fortsætte med at pointere: „kun Sammenhold og resolut Opræden fra Kaptajnernes Side kan føre til et taaleligt Resultat“. Det er vor sørgelige Pligt herefter at omtale en elendig Befragtning, der har fundet Sted; der er sluttet Kallundborg til Kristiania 45 Øre pr. 200 ø Byg; vi overlader til vore Læsere at slaa efter, hvad Sommertariffen siger.

Ellers noteres: Lomma Odense 55 Øre pr. Td. Cement, Kjøbenhavn Svendborg 15 Øre pr. Ctr. Hvede; isvrigt søges en Række Sejlere til Falkenberg, Ekenæs, Danzig, Stolpemünde, Colberg, Barth, Memel med Majs til gangbar Rate.

Generalforsamlinger.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kredsaafdeling for Fyen

har i Søndags paa Thure holdt sin aarlige Generalforsamling, der var meget stærkt besøgt. Formanden, Havnefoged Carl E. Møller, aflagde Beretning. Han mindedes det Tab, Foreningen havde lidt ved at Hovedforeningens Formand, Konsul Hintze, var afgaaet ved Døden, og Forsamlingen gav ved at rejse sig sin Tilslutning hertil. Formanden gav derefter en kort Oversigt over Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar. Denne havde særlig bestaaet i gennem Hovedforeningens Bestyrelse at søge de Sager fremmet, der bleve vedtagne paa Generalforsamlingen 1897. Han omtalte dernæst D. S. R. F.s Indmeldelse i Fællesrepræsentationen for

dansk Skibsfart, hvorved han ansaa det for givet, at Sejlskibsrederi-Foreningens Fordringer vilde faa større Vægt overfor den offentlige Mening og Lovgivningsmagten. Af Regnskabet fremgik, at der i Fyens Kredsaafdeling i 1897 var indtegnet fra Thure 48 Skibe med 6,109 Netto-Tons, Svendborg 29 Skibe med 4,175 Tons, Troense 9 Skibe med 1,151 Tons, Odense 5 Skibe med 996 Tons og Faaborg 2 Skibe med 285 Tons. Ialt 93 Skibe med 12,716 Netto-Tons.

Regnskabet udviste en Kassebeholdning af Kr. 174.74.

Generalforsamlingen vedtog følgende Resolutioner:

Generalforsamlingen opfordrer Hovedbestyrelsen til:

- 1) At søge gennemført en Reform, hvorved der skaffes fraværende Sømand Adgang til at udøve deres politiske Stemmeret.
- 2) At søge fastsat ved Lov, at Enhver, der agter at fare til Søs, skal underkaste sig en Synsprøve, hvis Resultat indføres i hans Søfartsbog, før den udleveres ham.

Dampskibsselskabet „Østersøen“

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Grosserer Fisker aflagde Beretning. Skibene „Ella“ og „Maja“ solgtes til det forenede Dampskibsselskab for tilsammen 170,000 Kr. Kort efter købtes „Cimbria“, der i alle Maader viste sig fordelagtig. For Havarier havde Selskabet været næsten helt forskaanet.

Grosserer Leth fremlagde Regnskabet. Det udviste et Driftsoverskud af 127,864 Kr. Heraf foresloges det at henlægge 15 pCt. af Aktiekapitalen eller 90,000 Kr. til Reservefondet og at udbetale Aktionærerne i Udbytte 6 pCt. eller 36,000 Kr. Der gaves Decharge.

De fratrædende Kommitterede. Konsul Olrik og Kommandør Jacobsen, genvalgtes.

Dampskibsselskabet „Union“

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Grosserer Leth fremlagde Regnskabet, der udviste et Driftsoverskud af 169,379 Kr. Heraf foreslog man at henlægge til Reservefondet 12 pCt. af Aktiekapitalen eller 84,000 Kr., udbetale 10 pCt. Udbytte eller 70,000 Kr., og overføre i ny Regning 15,379 Kr.

Grosserer Fisker aflagde Beretning. Selskabets nye Damper „Gallia“ afleveredes i Februar og var straks gaaet i Fart. Selskabets første Damper „Olga“ var det lykkedes at sælge til Norge for 36,500 Kr. Af Uheld nævnes „Anglia“'s Havari i Isen ved Reval og „Frisia“'s Klasifikation samt endelig „Scotia“'s totale Forlis den 27. November i Østersøen. Selskabet laa i Underhandlinger om Købet af en større Baad i Stedet for „Scotia“. Istedetfor „Olga“ foreslog man at anskaffe en nybygget Baad af Type som „Gallia“ og i den Anledning at udvide Selskabets Aktiekapital med 300,000 Kr. eller til 1 Mill. Kr.

Der gaves Decharge.

De fratrædende Kommitterede, Kaptajn Næser og Kommandør V. Hansen, genvalgtes, Revisorerne ligeledes.

Forslag til Udvidelse af Aktiekapitalen til 1 Million Kroner vedtoges enstemmigt.

Forslag til Forandring af Lovene, saaledes at der skal være to Revisorer i Stedet for én, og at Forretningsføreren faar 4 pCt. af Nettooverskudet i Stedet for 2 pCt., vedtoges ligeledes enstemmigt.

Dampskibsselskabet „Carl“

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Grosserer Ad. Carl aflagde Beretning: „Carl“'s Skibe havde hovedsagenligt været i Østersøfarten. Det samlede Overskud paa Skibene var 220,720 Kr. 62 Øre. Efter Henlæggelser m. v. blev til Rest 98,640 Kr. 50 Øre; heraf foresloges at udbetale et Udbytte pr. 1897 af 5 pCt.

Ved det gamle Skib „Olaf“'s Salg blev der en Debet saldo paa Amortisationskontoen af 126,750 Kr. Dette Beløb var i Aar dækket ved Henlæggelser, nemlig 59,254 Kr. og

97,000 Kr., og stod Kontoen nu opført med 29,504 Kr. paa den rigtige Side. Assurancekontoen var bleven forøget med 2,559 Kr. sparet Præmie og stod opført med 3,321 Kr.

Der gaves Decharge for Regnskabet og fastsattes Assurancecetakster for Selskabets Skibe.

Istedetfor Konsul Olof Hansen havde Bestyrelsen suppleret sig med Kommandør A. W. Buchwald. Revisorerne genvalgtes.

Dampskibsselskabet „Skjold“

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Grosserer Ad. Carl aflagde Beretning: Fastheden i Fragterne har bidraget til Afslutning af Kulkontrakter for i Aar til højere Rater end i 1897, og der er Udsigt til et nogenlunde godt Fragtaar. De større Baade vare alle beskæftigede i Amerikafarten til gode Fragter, og man begynder i alt Fald Aaret under betydelig heldigere Forhold end sidste Aar. Skibenes samlede Overskud var 313,779 Kr. 66 Øre. Efter Henlæggelser m. v., herunder Udbetaling af 2½ pCt. à conto Udbytte, resterer der en Saldo af 53,430 Kr. 57 Øre, hvoraf 3½ pCt. foreslaas udbetalt som Restudbytte for 1897. saaledes at Udbyttet ialt bliver 6 pCt.

Dampskibet „Skjold“ har i 1897 været underkastet Special Survey Nr. 3, der medførte en Udgift af 31,511 Kr. 93 Øre og et Tidstab af 44 Dage. Dette Beløb var fradraget Amortisationskontoen, der nu androg 522,555 Kr. 44 Øre. Til Assurancekontoen var henlagt sparet Præmie i 1897 3,517 Kr. 83 Øre, og denne Konto stod nu krediteret for 7,529 Kr. 94 Øre.

Der gaves Decharge for Regnskabet og fastsattes Assurancecetakster for Selskabets Skibe.

I Stedet for den Kommitterede, Konsul Olof Hansen, der var afgaaet ved Døden, havde Bestyrelsen suppleret sig med Kaptajn L. C. Kraemer. Revisorerne genvalgtes.

Dampskibsselskabet „Gorm“

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Grosserer Ad. Carl aflagde Beretning.

Skibenes samlede Overskud var 149,559 Kr. 10 Øre. Efter Henlæggelser m. v. — hvorunder Udbetaling af 5 pCt. à conto Udbytte — blev 28,966 Kr. 96 Øre tilovers, hvoraf der foresloges at udbetale et Restudbytte pr. 1897 af 4 pCt.; ialt altsaa 9 pCt. Udbytte. Selskabets Skib „Gorm“ havde i Aar været underkastet Special Survey Nr. 2 tilligemed et større Maskineftersyn, der kostede ialt 10,304 Kr. Dette Beløb var debiteret Amortisationskontoen, der nu andrager 261,608 Kr. og er afskrevet paa de tre Skibe. Ved sparet Præmie var der henlagt i Aar 1,436 Kr. til Assurancekontoen, der nu ejede 3,976 Kr. Selskabets ny Skib ventedes færdigt i August eller September.

Der gaves Decharge for Regnskabet og fastsattes Assurancestatuter for Selskabets Skibe.

Entrepreneur N. Andersen genvalgtes som Kommitteret. Revisorerne genvalgtes ligeledes.

Dampskibsselskabet „Heimdal“

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Rederen, Hr. Martin Carl, aflagde Beretning. Aaret begyndte med en Saldo af 4,000 Kr. Selskabets Skibe „Anine“, „Kamma“, „Martha“ og „Helga“, hvilket sidste Skib havde lidt Tab ved Havari; havde opsejlet 151,840 Kr. Til Reservefond henlagdes 80,000 Kr. og i Udbytte foresloges det at udbetale 8 pCt. eller 57,600 Kr., medens der i ny Regning fremførtes 3,122 Kr. I Status ere Selskabets fire Skibe opførte med 1,014,519 Kr.; desuden er der 2 Dampskibe under Bygning.

Der gaves Decharge for Regnskabet.

Grosserer Ekmann, der frattraadte som Medlem af Bestyrelsen, og Revisorerne genvalgtes.

Dampskibsselskabet „Nordsøen“

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Forretningsføreren, Grosserer Alf. Christensen, aflagde Beretning.

Der var, skønt Aaret begyndte under vanskelige Forhold, indsejlet en Fortjeneste af 175,009 Kr. 38 Øre, efter at Renter, Handelsomkostninger, Tab paa Havarier og Reparationer etc. var fradraget, en Netto-Fortjeneste af 119,475 Kr. 77 Øre, hvoraf Bestyrelsen indstillede at udbetale 6 pCt. i Udbytte, henlægge 60,000 Kr. til Reservefond og overføre Saldo i ny Regning; Reservefond var nu 347,919 Kr., og i Virkeligheden er den sammensparede Kapital større, 369,457 Kr. 44 Øre, idet man havde taget Udgifterne ved Konvertering af det ældre Obligationslaan, 21,537 Kr. 73 Øre, ud af Reservefondens forrige Aar.

Taleren paaviste det rigtige i at henlægge saa store Beløb til Reservefond. Mulig burde man taget Havaritab og Forbedringer ved Skibene af Reservefond, hvorved man havde kunnet give 2 pCt. mere i Udbytte; dette henstilledes til Generalforsamlingen.

Der fremkom Forslag fra en Aktionær om at udbetale 7 pCt. i Udbytte.

Ved Afstemning afgaves 228 Stemmer for at udbetale 6 pCt. og 44 St. for 7 pCt.

Der gaves Decharge for Regnskabet.

Til Bestyrelsesmedlemmer genvalgtes Hr. Rud. Schmith og valgtes Kaptajn Uldall og Grosserer F. Bay. Til Revisorer valgtes d'Hrr. Jensen og L. Bay-Schmith.

Det helsingørske Dampskibsselskab

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Veksellerer Thomsen aflagde Beretning. Selskabets Skibe havde tilsammen opsejlet et Driftoverskud paa 86,771 Kr. Der var lidt et Par mindre Havarier. Alt ialt vare Udsigterne for 1898 meget lyse. Bestyrelsen foreslog, at der af Overskudet udbetaltes 15,996 Kr., eller 4 pCt. af Aktiekapitalen, i Udbytte til Aktionærerne, og at der overførtes 37,353 Kr. til Vinden og Tabs Konto.

Den foreslaaede Fordeling af Udbyttet vedtoges, hvorefter der gaves Decharge for Regnskabet.

Til Kommitteret genvalgtes Veksellerer Thomsen. Revisorerne genvalgtes.

Det kgl. oktr. Søassurance-Kompagni

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Kompagniets Indtægter have været:

Reserve fra 1896 til uafgjorte og paaregnede Skader 491,025 Kr. 78 Øre, Præmie i 1897 af forsikret Kapital (102, Millioner Kr.) 1,399,509 Kr. 7 Øre, indvundne Renter 59,091 Kr. 26 Øre, ialt 1,949,626 Kr. 11 Øre, medens Udgifterne ere følgende: Reassurancepræmie af reassureret Kapital 11,6 Mill. Kr. 341,568 Kr. 92 Øre, udbetalte Ristorni ÷ Reassurandørernes Tilskud 49,137 Kr. 92 Øre, udbetalte Havarier ÷ Reassurandørernes Tilskud 860,637 Kr. 40 Øre, Administrationsomkostninger 40,480 Kr. 53 Øre, Reserve til uafgjorte og paaregnede Skader 524,531 Kr. 49 Øre, ialt 1,816,356 Kr. 26 Øre. Aarets Overskud bliver 133,269 Kr. 85 Øre.

Til Aktionærerne uddeles 10 pCt. = 120,000 Kr., medens 1,272 Kr. 70 Øre overføres til 1898, og Restbeløbet anvendes til Tantième m. v.

Sønderho Enkekasse

har afholdt Generalforsamling. Regnskabet, som fremlagdes og godkendtes, udviser at Kassens Formue er 33,955 Kr., deraf i Kassebeholdning 151 Kr. 82 Øre; der er i Understøttelse i Regnskabsaaret til 34 Enker udbetalt 3,330 Kr. I Kontingent af 132 Medlemmer er indgaaet 2151 Kr., samt i Gaver fra Knøhr & Buchardts Nachf. i Hamburg ved Skibsreder N. J. Outzen 177 Kr. 77 Øre, Aktieselskabet „Phœnix“ ved Samme 143 Kr. 80 Øre, Johansen & Dahl i Liverpool ved Skibsreder A. M. Knudsen 50 Kr. Forningens Formue er i afvigte Regnskabsaar forøget med 403 Kr. 69 Øre.

Det vedtoges, at Udbetaling af Understøttelse til Enken efter et Medlems Død under total Forlis ydes fra samme Dato, som Rederiet ifølge Søloven udbetaler Mandskabets Hyre, og at dette bliver Norm for Fremtiden.

Til Medlemmer af Bestyrelsen valgtes Skibsreder S. A. Fischer og Sogneraadmedlem N. H. Fischer.

Understøttelsesforeningen

for Skibsredere, Søfarende m. fl. i Sønderho har afholdt aarlig Generalforsamling.

Kassen ejede den 31. December 1897 10,040 Kr. 7 Øre; i afvigte Regnskabsaar er i Portioner fra 4—40 Kr. til Trængende udbetalt 656 Kr. J. Mikkelsen og S. A. Sørensen genvalgtes til Medlemmer af Bestyrelsen samt valgtes til Revisorer H. N. Mandø og M. J. Ibsen.

Fra Sø og Land.

Fra Buenos Aires skrives til os d. 8. Februar:

Følgende Forandringer ere foretagne i Havneudgifterne i Buenos Aires siden Januar 1898: Dampskibe: Paketprivilegium, som tidligere kostede Doll. 150 Papir pr. Rejse, er nu forhøjet til Doll. 200 Papir. Tonnageafgift, som tidligere var Doll. 0,10 Guld pr. Ton, er nu forhøjet til Doll. 0,15.

Værftpenge er nu forhøjet til Doll. 0,10 Guld pr. Dag pr. 10 Tons Netto-Register; dette gælder saavel for Sejl- som Dampskibe. Tonnageafgiften for Sejlskibe, som kom med Ladning og tidligere betalte Doll. 0,20 Guld pr. Ton, er nu nedsat til Doll. 0,15 Guld; derimod er den tidligere Nedsættelse for Skibe i Ballast, som kun betalte det halve, bortfaldet, undtagen at Skibet kommer ind med Ballast og udgaar med den samme igen uden at have lossat samme. Skibe, som indkommer under Havari for at reparere, betaler intet, forudsat de ikke lader eller lossar. Nautical.

Søfolks Værnepligt. Naar det her i Bladets Nr. 8 omtalte Forslag om Tillæg til Værnepligtsloven af 6. Marts 1869 bliver behandlet i Rigsdagen, kunne da ikke samtidig tages til Overvejelse, at de stoppede Befarne fik Underholdningspenge udbetalt fra den Dag, de stoppes, nemlig d. 22. Januar, og ikke som nu fra 1. Marts.

Autoriteterne vil sikkert finde dette Krav ret billigt, saa det, i en nær Fremtid faar Lovkraft.

Fanø i Februar 1898

P. K. P.

Overliggedagspenge i Spanien. I sin Aarsberetning til Udenrigsministeriet gør Konsulatet i Barcelona atter opmærksom paa, at Liggedagenes Fastsættelse i Konnossementet til et vist Antal løbende Arbejdsdage bør undgaas, da der i Spanien ikke haves nogen fast Regel for Afgørelsen af, om en Dag skal betragtes som Arbejdsdag. Et Krav paa Overliggedagspenge i Henhold til et saadant Konnossement vil derfor i Reglen blive mødt med Indsigelse imod, at de beregnede Dage have været Arbejdsdage og Dokumentets eksekutive Karakter gaar tabt, hvorved Vejen aabnes for bekostelig og omstændelig Procedure. Konsulatet tilraader, at Konnossementet affattes saaledes, at Liggedagene og Overliggedagene angives klart og tydeligt med løbende Dage uden Hensyn til Vejr og Vind og Plads, Rettigheder eller Kutymær.

Dampskibsselskabet „Urania“ giver i Aar 10 pCt. Udbytte. Selskabet har i de 4 Driftsaar udbetalt ialt 42 pCt. til sine Aktionærer.

Skibsreder C. V. Petersen i Svendborg har fra C. Heimbürger i St. Petersborg modtaget følgende, som han godhedsfuldt har tilstillet os:

Den aarlig tiltagende Trafik paa St. Petersborg forarsager desværre stor Mangel paa Kaipladser til Losning,

og der er ingen Tvivl om, at vore Importører ville forsøge at sikre sig mod Liggedagspenge, resp. Lægterudgifter, ved at stipulere bestemte Kaipladser i Certepartierne for Varernes Losning.

Ere disse Kaipladser optagne, hvad der som oftest er Tilfældet, maa Skibene selvfølgelig vente paa Tørn; der kan altsaa ikke være Tale om, at Lossedagene dreje, førend Skibene have faaet den bestemte Kaiplads.

De bedes godhedsfuldt gøre Redere og Skibsførere opmærksomme paa disse Omstændigheder, for at de ved eventuelle Befragtninger kunne sikre sig mod slige Tab.

Efter at Marinen i Fjor har ladet de paa Togt udgaaende Orlogsskibe prøve den af Hr. A. Formann tillavede Blodbudding i hermetisk tilukkede Daaser, har Marineministeriet i Aar overdraget Hr. Formann en Leverance paa 6—10,000 Ø til alle Marinens Skibe. Koffardiskibene bruge nu ogsaa dette Provianteringsmiddel i stor Udstrækning; saaledes har de store Skibe, som gaa til New Orleans, forsynet sig med rigelig Mængde deraf.

Ugens Havarier.

Carl, Skonnert, der, som meddelt, paa Rejsen fra Messina til Nantes kom paa Grund ved Punta Mala er atter kommen flot efter at have lossat noget af sin Olieladning.

Ystad, Dampbib, fra Stettin med Cement til Odense, grundstødte den 1. ds. paa Bolsaxen. Svitzers bragte Skibet hot, men i Stormen den 3. ds. drev Skibet atter paa Grund paa Bolsaxen. Ladningen kastes over Bord. Bjærgning er tvivlsom.

Miumi Fischer, Skonnert af Svendborg, er ankommet til Granton efter en 6 Ugers haard Rejse fra Gøteborg. Skibet undgik med Nød og Næppe at forlise paa Jyllands Kyst.

Gefion, Barkskip af Kristiania, kom den 6. ds. paa Rejsen fra Drøbak til Rostock paa Grund paa Middelgrunden. Flot med Assistance af Svitzers. Fortsat Rejsen uden Skade.

De fem Sødskende, Kvase af Mariager, er den 6. ds. strandet ved Fjellerup. Mandskabet reddet. Kvasen fuld af Vand.

Erna, Barkskip af Fanø, fra Liverpool til Korsør med en Ladning Koks, er den 6. ds. strandet ud for Østerby. Mandskabet reddet.

Urania, Skonnert af Troense, fra Nakskov til Kristiania med Byg, er den 6. ds. grundstødt paa Nordre Kobbergrund. Skibet er læk.

Fra Naumea, Ny Caladonia, telegraferes den 1. Marts: „Professor“ strandet i en Cyclon, Mandskabet bjærget, Ankerkæderne brækkede og Masterne ere kappede. „Barkskibet „Professor“, Kaptajn H. M. Beck af Nordby, ankom til Ny Caledonia d. 14. November fra Delagoa Bay for der at indtage Ladning til Evropa, men da det omsider viste sig, at Købmanden ikke kunde tilvejebringe Ladningen, blev Certepartiet annulleret imod at Rederiet fik en passende Erstatning og Skibet var derefter paany befragtet til Evropa, da Ulykken indtraf.

Arkansas, Dampskib af Kjøbenhavn, afsejlede i Søndags herfra i Ballast til Newport News via Newcastle, men returnerede atter hertil den 7. ds. efter at have været paa Grund ved Anholt. Ved Undersøgelse i Dok viste det sig, at Skibet ingen Skade havde taget.

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rolde, ankom til New Orleans 26. Febr., bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Dundee 7. Marts, bestemt til Sunderland. — Antwerpen. Holm, afgik fra Odessa 22., Febr., bestemt til Antwerpen. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Cadiz 3. Marts, bestemt til Kbhvn. — Dagmar, Gade, afgik fra Messina 5. Marts, best. til Afrika. — Douro,

Brabrand, afgik fra Lissabon 4. Marts, bestemt til Kbhvn. — Georgios I., Kihl, ankom til Swansea 2. Marts, bestemt til Odessa og Batoum. — I. C. Jacobsen, Bech, ankom til Genua 2. Marts, bestemt til Livorno, Neapel og Messina. — Kiew, Rabe, afgik fra La Rochelle 3. Marts, bestemt til Kbhvn. — Kursk, Staal, ankom til Bordeaux 28. Febr., bestemt til La Rochelle, Havre og Kbhvn. — Leopold II, Kruse, afgik fra Pera 5. Marts, bestemt til Theodosia. — Louisiana, Jensen, afgik fra New-Orleans 28. Febr., bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Batoum 1. Marts, bestemt til Odessa. — Nicolai II. Michelsen, afgik fra Dartmouth 7. Marts, bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Dunkerque 9. Marts, bestemt til Newcastle. — Omsk, Rasmussen, ankom til Reval 1. Marts, bestemt til Antwerpen. — Tejo, Borries, ankom til Oporto 7. Marts, bestemt til Lissabon. — Tomsk, Andersen, afgik fra Antwerpen 8. Marts, bestemt til Kbhvn. og Reval. — Vesuv, Norden, afgik fra Kbhvn. 8. Marts, bestemt til Frederiksstad. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Kbhvn. 5. Febr., bestemt til Newport-News. — Kentucky, Caroc, afgik fra Kbhvn. 27. Febr., bestemt til New Orleans. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Kbhvn., 9 Marts, bestemt til Newport-News.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Libau 5. Marts, bestemt til Hull. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 7. Marts, bestemt til Stettin. — Baron Stjernblad, Clauson Kaas, ankom til Kbhvn. 7. Marts, bestemt til London. — Ceres, Svensson, ankom til London 2. Marts, bestemt til Libau. — Charkow, Funder, afgik fra Libau 3. Marts, bestemt til Hull. — Christian IX., Mollerup, ankom til Kbhvn. 7. Marts, bestemt til London. — Christianssund, Bay Schmidt, ankom til Trondhjem 4. Marts, bestemt til Kbhvn. — Constantin, Bloch, afgik fra Libau 5. Marts, bestemt til London. — Frederik, Harboe, ankom til Hull 6. Marts, bestemt til Kbhvn. — Georg, Petersen, afgik fra Kbhvn. 7. Marts, bestemt til Libau. — Jolantha, Paaske, ankom til Hamburg 2. Marts, bestemt til Kbhvn. — Kasan, Thomsen, ankom til Kbhvn. 7. Marts, bestemt til Libau. — Laura, Christiansen, afgik fra Kbhvn. 5. Marts, bestemt til Færøerne og Island. — Louise, Gøtsche ankom til Pillau 7. Marts, bestemt til Hull. — Minsk, Jørgensen, ankom til Manchester 6. Marts, bestemt til Liverpool. — Morsø, Frisenette, ankom til London 6. Marts, bestemt til Hamburg. — Moskov, Petersen, ankom til Libau 7. Marts, bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 7. Marts, bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Hansen, ankom til Antwerpen 4. Marts, bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, afgik fra Kbhvn. 7. Marts, bestemt til Libau. — Pregel, Egidiussen, afgik fra London 6. Marts, bestemt til Kbhvn. — Romny, Lind, ankom til Aarhus 6. Marts, bestemt til Libau. — Thyra, Ryder, ankom til Stettin 4. Marts, bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Johnsen, afgik fra Antwerpen 6. Marts, bestemt til Kbhvn. — Vesta, Corfitzon, afgik fra Leith 5. Marts, bestemt til Island. — Maja, Jacobæus, afgik fra Kbhvn. 7. Marts, bestemt til Hamburg. — F. la, Erichsen, ankom til Danzig 5. Marts, bestemt til Kbhvn.

Ficaria, F. Fenger, afgik fra Kbhvn. 10. Marts, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, M. Kofoed, afgik fra Newcastle 8. Marts, bestemt til Horsens. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 9. Marts, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 9. Marts, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, C. Wiberg, afgik fra Odense 10. Marts, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 9. Marts, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebælt, J. Bay, afgik fra Newcastle 8. Marts, bestemt til Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 8. Marts, bestemt til Aarhus.

Carl, Skjold Gorm. Gorm, N. P. Jørgensen, afgik fra Blyth 2. Marts ankom til Swinemünde 7. Marts. — Frode, Wrisberg, afgik fra Baltimore 17. Febr., bestemt til Bordeaux. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Baltimore 18. Febr., bestemt til Stettin. — Knud, Hansen, afgik fra Riga 26. Febr., ankom til Dunkerque 5. Marts. — Svend, Holst, afgik fra Libau 1. Marts, ankom til Hull 7. Marts. — Erik, Tøfte, afgik fra Neufahrwasser 4. Marts, ankom til Riga 6. Marts. — Skjold, Schmidt, afgik fra Gironde 11. Febr., ankom til Philadelphia 7. Marts. — Danmark, Heintzelman, afgik fra Newport 1. Marts, ankom til Aarhus 7. Marts. — Volmer, Riber, afgik fra Libau 5. Marts, bestemt til Rotterdam. — Dan, Kraemer, afgik fra Kbhvn. 9. Marts, bestemt til Riga. — Harald, Jensen, afgik fra Genua 3. Marts, bestemt til Delaware f. O. — Olaf, Lorenzen, afgik fra Hampton 6. Marts, ankom til Baltimore 7. Marts.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, afgik fra Newcastle 3. Marts., bestemt til Palermo.

Helmdal. Anine, Møller, bestemt til Barcelona 3. Marts. Helga, Lagesen, bestemt til Bilbao 6. Marts.

Urania. Ekliptika, Klaaborg, afgik fra Cardiff 5. Marts. — Saturn, Lund, ankom til Limerick 7. Marts. — Pallas,

Degn, afgik fra Libau 7. Marts. — Venus, Callesen, ankom til Kbhvn. 4. Marts.

Nordseen. England, Petersen, afgik fra Swansea 3. Marts, bestemt til Kbhvn. — Rusland, Prah, ankom til Libau 5. Marts. — Holland, Jørgensen, afgik fra Dunkerque 6. Marts, bestemt til Boness. — Tyskland, Høgstadt afgik fra Kbhvn. 6. Marts. — Skotland, Branth, afgik fra Warkworth 7. Marts. — Swarland, Andresen, ankom til Ipswich 5. Marts.

Vesterhavet. Nautik, Meinertsen, afgik fra Riga 4. Marts, bestemt til Montrose. — Neptuu, Jessen, afgik fra Methil 8. Marts, bestemt til Esbjerg. — Nerma, Degn, ankom til Riga 6. Marts. — Nordseen, Schmidt, afgik fra Esbjerg 5. Marts, bestemt til Middlesbro.

Østersøen. Yrsa, Larsen, afgik fra Fredrikshavn 28. Febr., ankom til Kbhvn. 1. Marts. — Rita, Skov, afgik fra Tønning 7. Marts, bestemt til Christiania. — Patria, Andersen, afgik fra Novorossisk 23. Febr., ankom til Trapani 2. Marts. — Cimbria, Storm-Hansen, afgik fra Sunderland 2. Marts, bestemt til Delaware.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Novorossisk 6. Febr., ankom til Kbhvn. 3. Marts. — Frisia, Fisker, afgik fra Bordeaux 25. Febr., ankom til Cardiff 1. Marts. — Gallia, Nielsen, afgik fra Ferdinandina 27. Jan., bestemt til Donau.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Genua 1. Marts, ankom til Wathy 6. Marts. — Russia, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 5. Marts, bestemt til Grangemouth. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Blyth 25. Febr., bestemt til Constantinopel. — Dania, Troensegaard, afgik fra Newcastle 22. Febr., bestemt til Baltimore. — Normannia, Rasmussen, afgik fra Leith 26. Febr., bestemt til River Plate.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, ankom til Grangemouth 6. Marts, bestemt til Kbhvn. — Christiansborg, Petersen, ankom til Dundee 8. Marts. — Frederiksborg, Kühl, afgik fra Riga 5. Marts, bestemt til Dunkirk. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Danzig 5. Marts, bestemt til London. — Jomsborg, Schultz, ankom til Sevilla 24. Febr. — Rosenborg, Fischer, afgik fra Riga 5. Marts, bestemt til Rotterdam. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Riga 6. Marts, bestemt til Calais. — Uranienborg, Olsen, afgik fra Riga 9. Marts.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Schmidt, ankom til Sevilla 5. Marts. — Jægersborg, Andersen, ankom til Kbhvn. 9. Marts. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Cardiff 4. Marts, bestemt til Genua. — Skodsborg, Jensen, afgik fra Riga 6. Marts, bestemt til Antwerpen. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Lübeck 6. Marts, bestemt til Riga.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Rotterdam 4. Marts. — Agnete, Jensen, afgik fra Kiel 5. Marts, bestemt til Grangemouth. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kiel 5. Marts, bestemt til Burntisland. — Alice, Kraemer, afgik fra Kbhvn. 5. Marts, ankom til Blyth 8. Marts. — Bornholm, Petersen, afgik Grangemouth 6. Marts, bestemt til Kbhvn. — Ajax, Brorsen, reparerer i Helsingør. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Drøbak 3. Marts, ankom til Stettin 5. Marts. — Nauta, Steen, afgik fra Antwerpen 8. Marts, bestemt til West Hartlepool. — Rønne, Hintze, afgik fra Nykøbing 6. Marts, bestemt til Memel. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Libau 3. Marts.

Danmark. Rolf, C. Madsen, ankom til Helsingør 4. Marts. — Thorvaldsen, P. Skjødt, afgik fra Libau 3. Marts, bestemt til Rotterdam. — Absalon, Predbjørn, ankom til Gent 5. Marts. — Ansgar, Larsen, afgik fra Gent 8. Marts, bestemt til Tyne. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Greenock 3. Marts. — Hamlet, Sommer, afgik fra Riga 5. Marts, bestemt til Gent. — Helge, Matthiessen, afgik fra Blyth 2. Marts, bestemt til Alexandria.

Thingvalla. Hekla, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 8. Marts, bestemt til New-York. — Norge, Knudsen, afgik fra Newcastle 1. Marts, bestemt til New-York. — Thingvalla, Laub, afgik fra New-York 5. Marts, bestemt til Kbhvn. — Island, Skjødt, afgik fra New-York 19. Febr., ankom til Kristiania 8. Marts, bestemt til Kbhvn.

Sejlskibe.

Fana, Nordby. Serapis, Winther, ankom til Valparaiso 27. Febr. fra Talcahuano. — Lenita, Clausen, pass. Prowle Pt. 3. Marts fra Shields til Falklandøerne. — Embla, Callesen, afgik fra Hamburg 28. Febr. til Rio Janeiro, til Søs fra Elben 4. Marts. — Rosa, Brinck, ankom til Montevideo 30. Febr. fra Rio Grande. — Dorane, Sigurdsen, ankom til Jamaika 2. Marts fra London. — Anna & Emmy, Svarrer, ankom til Rio Grande 1. Marts fra Cadiz. — H. Grohmann, Nielsen, sejlet fra Laurvig 3. Marts til London. — Laura, Callesen, sejlet fra St. Cathrine 29. Jan. til Tahiti. — Nordby, Christiansen, sejlet fra Cowes 3. Marts

til Port Natal. — Johanne, Nielsen, sejlet fra Esmeraldy 24. Jan. til Hamburg. — Mærdor, Brinck, sejlet fra Liverpool 3. Marts til Rio Grande. — Anna, Clausen, ankom til Barbados 7. Marts fra Bahia, afgik derfra til Martinique.

Fans. Sønderho. Merida, Pedersen, ankom 27. Febr. til Montevideo fra New-Port. — Fides, Sørensen, ankom 1. Marts til Duneden Warff (N.-Zeeland) fra Hamburg (106 Dages Rejse). — Ane Jensine, Pedersen, ankom 2. Febr. fra Port Elizabeth til Kapstaden, afgik den 3. til Ichaboe. — Anna, Mortensen, afsejlet fra Kbhvn. 1. Marts til Frederiksstad. — Henny, Ibsen, ankom 1. Marts til Ponto Delgade fra Sydhavsoerne. — Martha, Nissen, ankom 3. Marts til Rosario fra Rio Grande. — Clara, Carstensen, afgik 2. Marts til Hamburg fra Plymouth.

Svendborg. Doris, Hansen, ankom til Gøteborg 26. Febr. — Newsky, Nielsen, ankom til St. Davis 2. Marts. — Rasmus, Jensen, ankom til St. Davis 2. Marts. — Flora, Nielsen, ankom til Rønne 4. Marts. — Urda, Nielsen, ankom til Drøbak 6. Marts.

Ærs. Niels Juul, Nielsen, ankom 26. Febr. til Pointe à Pitre. — Johanne, Hansen, ankom 6. Marts til Gøteborg. — Juliane, Christensen, ankom 7. Marts til Drammen. — Sylfid, Kromann, ankom 5. Marts til Poole. — Jørgen, Friis, ankom 6. Marts til Christianssand. — Thyra, Christensen, ankom 4. Marts til Middelfart. — Hosanna, Hay, ankom 28. Febr. til Lembanhafen. — Wemyss Castle, Folmer, ankom 1. Marts til Warkworth. — Albert, Fabricius, er ankommet til Warnemünde. — Stella, Madsen Rasmussen, ankom 2. Marts til Skien. — Immanuel, Hansen, ankom 5. Marts til Leinungton. — Marie, Christensen, ankom 4. Marts til Heilighafen. — H. A. Friis, Friis, ankom 5. Marts til Lissabon. — Aurora, Raahauge, ankom 5. Marts til Aalborg. — Marie, Bøye, ankom 28. Febr. til Skjebosund. — Salvador, Fabricius, ankom 27. Febr. til Gøteborg. — Christian den Niende, Knudsen, ankom 27. Febr. til Shoreham. — Familien, Bager, ankom 27. Febr. til Leith. — Sejerskransen, Jørgensen, ankom 27. Febr. til Assens

Efterretninger for Søfarende.

Langden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Mølene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

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

Limfjorden. Jyllands V.-Kyst. I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Højvandstid: Paa *Havrevlen* 13 Fod. I *Kanalen* 9 Fod. Paa *Fjordgrunden* 11 Fod.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Gotland. Slite. *Enholmen* Fyr brænder fremtidig Aaret rundt. 57° 41' 51" N. Br. 18° 49' 45" Ø. Lgd.
Tyskland. Stettin. Udenrigsministeriet meddeler: Fyrskibet „*Woitzig*“ er igen udlagt paa Station.
Als. Sønderborg. Mølby Mølle ved *Sønderborg* er nedreven. 54° 54' 50" N. Br. 9° 47' 58" Ø. Lgd.
NØ. for *Sønderborg* staa endnu to Møller, paa 54° 55' 4" N. Br. 9° 48' 9" Ø. Lgd. og paa 54° 54' 56" N. Br. 9° 48' 12" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Spitzbergen. King Charles Islands Ø. Øerne, der paa de engelske Admiralitets Kort vare aflagte Ø. for *King Charles Islands* mellem 78° 35' N. Br. og 79° 15' N. Br., 31° 30' Ø. Lgd. og 36° 15' Ø. Lgd. findes ikke og ere borttagne i Kortene.

Norge. Lofoten. Reine. I Renden ind til *Reine* er Dybden nu 14 Fod ved Lavvande.

Lofoten. Hopen. I Renden ind til *Hopen* er Dybden nu 13 Fod ved Lavvande.

Grøtesundet. Maushausen. I Renden Ø. for *Maushausen* er Dybden nu 18 Fod ved Lavvande, dog kan der om For-aaret være 2 Fod mindre Vand.

Vevelstadsundet. Mellem *Buø* og *Larsholmen*, omtrent midt i Farvandet til *Vevelstadsundet*, ligger en Grund, hvorpaa Dybden antages at være 21 Fod. 65° 37' N. Br. 12° 20' Ø. Lgd.

Tyskland. Fyrskibet „*Eider Galliot*“ er igen udlagt paa Station.

Holland. Zeegat van Texel. I *Malzwin* er Sømineøvelsespladsen afmærket saaledes:

Pladsens S.-Ende med en sort og rød tærnet Stumptønde med Kryds i Linjen: *Kijldwin* Fyrtaarn midt imellem Kattolsk Kirke og *Helder* Kirke. 52° 58' 47" N. Br. 4° 49' 36" Ø. Lgd.

Ø.-Enden med en sort og rød tærnet Stumptønde med Kryds i samme Mærke. 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 rødt Flag, er Pladsen spærret for al Sejlads.

Paa *Texel Red* er tæt ved *Zuidwal* midlertidig udlagt 2 røde Spidstønder paa 52° 58' 12" N. Br. 4° 48' 30" Ø. Lgd. og 52° 58' 51" N. Br. 4° 50' 58" Ø. Lgd. og en lignende i 21 Fod Vand ved NV.-Kant af *Bollen*. 53° 0' 10" N. Br. 4° 50' 35" Ø. Lgd. Tønderne ere Skibsfarten uvedkommende.

I **Belgien** og inden for 3 Kml. fra Kysten afmærkes Vrag med et Fartøj, der viser 2 sorte Balloner og om Natten to hvide Lanterner, vandret for hinanden, eller med en Lys- og Klokketønde, der viser grønt Lys.

England. Themsen. Thanet Island. *Minster Mølle* paa *Thanet Island* er brændt. 50° 20' 30" N. Br. 1° 20' 30" Ø. Lgd.

Themsen. Barking Reach. Paa S.-Siden af *Barking Reach*, 2 1/2 Kbl. V. for *Leather Bottle Point* eller *Crossness* Fyr, anlægges en c. 1/2 Kbl. lang Bro i Retning NV. t. N. 1/2 N. Paa dens Yderende er tændt to røde Fyr, lodret for hinanden. 51° 30' 45" N. Br. 0° 7' 20" Ø. Lgd.

Themsen. Sea Reach. Bugserbaaden „*Bristol*“ er sunken i 26 Fod Vand i *Sea Reach*, 1 1/2 Kml. N. 68° V. fra Fyrskibet „*Nore*“. En grøn Spidstønde er udlagt tæt S. 1/2 V. for Vraget, og et Fartøj, der viser de sædvanlige Signaler, 1/2 Kbl. N. 1/2 Ø. for Vraget. 51° 29' 15" N. Br. 0° 46' 46" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Cap d'Alprech. Den S.-ligste af de to Møller, som er angiven paa Kortene 1,000 Alen S. 72° Ø. fra *Alprech* Fyr, findes ikke.

Møllen Gravois, der er omtalt i Farvands-Beskrivelsen, tæt ved *Cap d'Alprech*, findes ikke.

Canche. Vraget af det i *Canche* sunkne Fiskefartøj er forsvundet. Afmærkningen er inddragen.

Englands S.-Kyst. Newhaven. Taagehornet paa Yderenden af *Newhaven* Bølgebryder giver nu hver 1/2 Minut Et-Stød af 7 Sekunders Varighed. 50° 46' 30" N. Br. 0° 3' 40" Ø. Lgd.

Irland SV.-Kyst. Ballinskellig Bay. Fra V.-Kysten i *Ballinskellig Bay* er udlagt et Telegraf-Kabel. Dets Retning er angivet ved to Baaker.

Forbaaken er 44 Fod høj og staa 6 2/3 Kbl. S. 32° V. fra *Dungeagan* RC. Kapel og N. 80° Ø. fra *Kinard House*. Fra Baaken vises et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 16 Fod over Jorden. 51° 49' 30" N. Br. 10° 16' 10" V. Lgd.

Bagbaaken er som Forbaaken og staa 100 Alen NV. t. V. 5/8 V. fra den. Fra Baaken vises et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 16 Fod over Jorden.

En Tønde er udlagt ved Kablet i Linjen Baakerne overet og fra *Horse Island* Ø.-Kant i N. 7/8 Ø., hvor det drejer mod S. og SV. i en Bue og gaar næsten 1/2 Kml. SØ. for *Horse Island* og derpaa direkte til Søs i Retningen SV. 5/8 S. Det er forbudt at ankre i og i Nærheden af Kablet.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Gironde. Vraget af Skonnerten „*St. Paul*“, ved NV.-Pynten af *Banc de St. Seurin*, er afmærket med en grøn Vragtønde. 45° 30' 26" N. Br. 0° 52' 45" V. Lgd.

Forenede Stater i Nordamerika. Massachusetts. Nahant Bay. Egg Rock. Omtrent den 15de Februar 1898 flyttes *Egg Rock* røde, faste Fyr ud for *Nahant*, ca. 3/4 Kml. fra Kysten, fra det midlertidige Taarn til det nye Fyrtaarn, der staa klos SØ. for det gamle Fyrtaarn. Det bestaar af et rødt, firkantet, pyramideformet Taarn med hvid Fyrpærserbolig. Flammens Højde: 87 Fod. Fyrapparat af 5te Orden.

New Jersey. Delaware River. Salem Creek Fyr er beskadiget ved Isdrift. Midlertidig vises en rød Lanterne paa Fyrets Plads.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Vrag i Middelhavet. Den 15de Februar. 40° 31' N. Br. 2° 8' Ø. Lgd. Vrag af et ca. 150 Fod langt Skib med Bunden opad, ca. 10 Fod over Vandet.

Spanien. Cape San Sebastian hvide, faste Fyr med Blus viser nu hver 48 S. et hvidt Blus. 41° 53' 35" N. Br. 3° 12' 0" Ø. Lgd.

Kjøbenhavns Børskurs d. 9. Marts 1898.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....	111 ³ / ₄ 1/2	111 ¹ / ₄	111 ¹ / ₂
Danmark.....	91 ¹ / ₄ 91	91	91 ¹ / ₄
Norden.....	109 ³ / ₄ 1/2	109 ¹ / ₄	109 ¹ / ₂
Kjøbenhavn.....	90 ¹ / ₄ 1/2	90 ¹ / ₄	90 ¹ / ₂
Carl.....	55 ¹ / ₂ 55	55	55 ¹ / ₄
Dannebrog.....	107 ¹ / ₂	107 ¹ / ₄	107 ¹ / ₂
Skjold.....	70 ¹ / ₂ 3/4	70 ¹ / ₂	70 ¹ / ₄
Helsingers Dampsk.....	44 ¹ / ₂ 45 ¹ / ₂	45	45 ¹ / ₂
Østersøen.....	74, 73 ¹ / ₂ 73	73 ¹ / ₂	74
Nordsøen.....		70	75
Torm.....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		85	90
Dansk-russisk Dampsk.....		98	103
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.....		103	104 ¹ / ₂
5% — —.....		—	—
5% Thingvalla 1880.....		—	—
5% — 1894.....		—	—
5% Norden.....		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
8% Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uopsig. Stats.....		101	101 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		95	96
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....	94	93 ³ / ₄	94 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....		97	97 ¹ / ₄
4% — — 6 —.....		98	98 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —.....		97	97 ¹ / ₄
Aktier.			
Nationalbank.....		152	152 ¹ / ₂
Privatbank.....		130	130 ¹ / ₄
Landmandsbank.....		119 ¹ / ₂	121 ¹ / ₂
Handelsbank.....		127 ¹ / ₂	128
Burm. & Wain.....		90 ³ / ₄	91 ¹ / ₄
Helsingers Jernsk.....		95	98
Sukkerfabr.....	100	99 ³ / ₄	100
Bryggeri Aktier.....	110 ³ / ₄ 1/2	110 ¹ / ₂	110 ³ / ₄

Vekselkurser.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	88.90	88.75
London.....	18.21	18.18
Paris.....	72.10	—
Amsterdam.....	150.85	—

Notering paa Berlins Børs d. 8. Marts 1898.

Russiske Noter.....	216.75
4% Russiske Consols.....	—
4 ¹ / ₂ % — Boden Kredit.....	102.40
5% Mexikanske.....	99 ¹ / ₂
6% Rumænske Stats.....	101.20
4% — — 1890.....	94.90

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

Foren. Dampskibs. 78,000, „Danmark“ 18,000, „Norden“ 38,000, „København“ 30,000, „Carl“ 42,000, „Dannebrog“ 14,000, „Skjold“ 22,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden.

Aktieselskabet Dampskibsselskabet „Dannebrog“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Fredag den 18. Marts d. A. Kl. 3 i Børsens Forsamlingsaal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.

2. Valg af 3 Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra Fredagen den 11. Marts Kl. 10—1 paa Selskabets Kontor, Toldbodvejen Nr. 5, imod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 8. Marts 1898.

C. K. Hansen.

Aktieselskabet Dampskibsselskabet af 1896.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Fredag den 18de Marts d. A. Kl. 3¹/₂ i Børsens Forsamlingsaal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene ere:

1) Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.

2) Forslag af den korresponderende Reder om Bemyndigelse til Udvidelse af Aktiekapitalen.

3) Valg af 3 Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra Fredag den 11te Marts Kl. 10—1 paa Selskabets Kontor, Toldbodvej 5, imod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 8de Marts 1898.

C. K. Hansen.

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.

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.

N. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

REVUEN

er det ældste (20 Aar gammelt)
illustrerede Familjeblad,
der udgaar to Gange om Ugen.

Spændende Fortællinger,

Gode Illustrationer,

hyppige Præmier.

Prisen er 1 Kr. 21 Øre pr. Kvartal.
Abonnement modtages paa alle Postkontorer
samt i Bladets Hovedkontor, Gl. Mønt Nr. 13.

Telegramadresse: Seifert, Regnegade. Telefon 297.

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

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

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon Nr. 6. G. W. Møller, Grønnegade, Dragør. Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

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.

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 Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Skibslanterner med Certifikat, gældende overalt. Gamle Lanterner prøves og forandres, naar de have den lovbefalede Størrelse. Certifikat følger med hver Lanterne fra os.

Havnefyr, Lanterner, Metalspejllapparater

samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

G. W. FRYDENLUND & SØN, Læderstræde 9.

Telefon 3681. * Kjøbenhavn K. * Telefon 3681.

Marius Hoffgaard

(forhen kld. Brodersen).

Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende. Atelier St. Strandstræde 6, 3. Fotografier af forskellige danske Skibe haves altid paa Lager. Hurtig Ekspedition.

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.

Carl Edvard Steffensen.

Oplag af vellagrede

Vine og Spirituosa, Cigarer,
Tobakker, Cigaretter etc.

Stort Udvalg af alle Slags
Røgerekvisitter.

Sværtegade 8.

Hj. af Gl. Mønt.

KJØBENHAVN. K.

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.

J. A. Thiesson,

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

Oprettet 1814.

Raadhusstræde Nr. 2 B,
Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),
Kjøbenhavn K.

EMIL KLÜNDER,

Skibsmægler.

KIEL.

Moltenu-Brunsbüttel.

Til en gros Priser
anbefales

Kontor- og Regnskabsbøger

9, Skindergade 9,

Stuen.

A. Buntzens Efr.

O. Larsen,

Kunsthvæverer & 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.

TH. SIMONSEN,

NYHAVN 57.

SØLVMEDAILLE I MALMØ
OG STOCKHOLM.

FOR LANTERNER.

Einhorn-Apotheket

Hamburg (St. Pauli.)

Langereihe 83.

Dansk Betjening.

Lægehjælp (ogsaa Specialister)
anvises.

Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Læge H. C. Lund,

Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg.
gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9
Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

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“.

Bjerre & Rømer,
Skibsmæglere.
Agenter for
Kullens Enskilda Assurans
Förening.

Hovedforhandler PETER BUCH, Vinhandel, Helmerhus 13.



F. ZUSCHLAG. Aquavit, Kjøbenhavn N.

LANDMANDSBANKEN

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

DANSK ARBEJDERBANK,

Kjøbenhavn,
modtager Indskud i Sparekasseafdelingen
og i Forsørgelseskassen.
Hovedkontor Hjørnet af Walkendorfs-
gade 16.

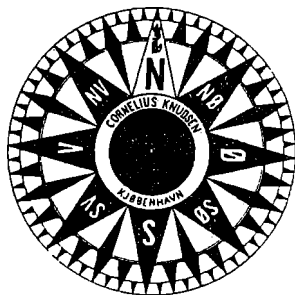
Margarine.

En fortrinlig velsmagende og holdbar Margarine,
særlig tilvirket for Skibsbrug, leveres saavel i Træ- som
Blikemballage til Dagens billigste Notering.

Th. Klokke & Co.,
Nyhavn 4.

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.**

En yngre Skibsmægler-Kontorist

kan faa Plads til 1. Maj. Billet med anbefalinger bedes
indlagt paa dette Blads Kontor, mrk. „B. 20“.

**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.

J.S.V. WEILBACH
& Vimpler. Börsq. 52.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.

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.

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. 11.

Kjøbenhavn, Torsdag den 17. Marts 1898.


5. Aarg.

INDHOLD: Den spanske Krigsskat. — Atlanterhavsruterne. — Er det praktisk at føre Toplanterner paa Fok og Stormast i danske Farvande. — Fragtmarkedet. — Lastning i Wasa Distrikt. — Generalforsamlinger. — Engelsk Søretsdom. — Voldgiftskommission for Kollisionssager. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Anders Nielsen,
Fredericiagade 27.

Største Lager

af

 **Fedevarer.**

Nordisk Skibssalgs-Bureau
ved **Claus Christensen,**
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

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.

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.



LIEBIG Company's
KØD-EKSTRAKT.
Kun ægte,
naar hver Krukke bærer Navnetrækket
i blaa Farve 

— Det drøjest, derfor det billigste. —

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.

Fabr. Alliance.

Aut. Bout. Anstalt for Gl. Carlsbergs Exp.

Telefon: V. 2612.

Til Skibsproviantering anbefale vi særligt vore pasteuriserede Mærker af Gl. Carlsbergs Lagerøl, Exportøl, Pilsner og Porter.

Ved Ordres paa mindst 200 Fl. til Udførsel godtgøres Ølskatten.

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.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson.

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

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 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^d.

eneste Fabrikant af
Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:

Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.

Conferencetid 12—1½. Admiralitætsstr. 39, 1. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

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. Leverer 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, 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.

RONSTRÖM & MALMQUIST

Skibsmæglere.

Speditører & Befragtningsagenter.

Malmö.

Telegrafadresse:

Rönström, Malmö.

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.

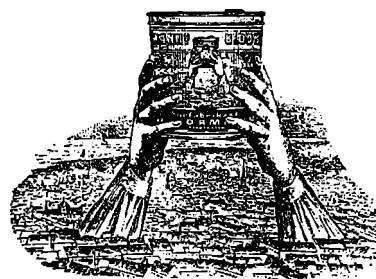
Noget nyt og enestaaende!

!! 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.



FARE-MÆRKE.

A. FORMANN.

KJØBENHAVN K.

TELEFON 5047.

Højeste Udmærkelse i Stockholm 1897.

Prima røgede Skinker.

Store Partier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker

anbefales til

lave Priser.

Højbroplads 12 ved Gammelstrand.

Prima Svinefedt.

Fine Spegefedt.

EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1838.

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	agents telegraphic address.	"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).

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibssagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

Den spanske Krigsskat.

Det er kommet til vor Kundskab, at den Krigsskat, der for Tiden opkræves i spanske Havne, spiller en vis Rolle ved Fragtafslutninger nu i Foraaret, særlig for Sejlskibe, og at Befragterne ere meget tilbøjelige til at skyde Krigsskatten af Ladningen over paa Skibet. Det vil derfor sikkert være gavnligt for Rederne og Skibsførerne at kende Størrelsen af denne Skat, forinden de slutte Fragt. Vi meddele derfor nedenstaaende Oplysninger, som Udenrigsministeriet velvilligt har overladt os.

Den Krigsskat, der for Tiden er gældende i Spanien, er indført ved Lov af 30. August 1896 og for flere Punkters Vedkommende ændret og suppleret ved kongeligt Dekret af 1. Juli 1897. Den indførtes for at skaffe den spanske Regering nye Indtægter i Anledning af Landets koloniale Forviklinger. Ved denne Lov er for et Tidsrum af 15 Aar en Trafikskat paalagt Passagerer og Varer, lige meget for Ladning og Losning; paa Halvøens med tilliggende Øers Kyster og Grænser. Med Hensyn til Skattens Størrelse fastsættes følgende Bestemmelser, gældende for Handelen med Evropa og Afrikas Kystlande ved Middelhavet og det atlantiske Ocean indtil Forbjerget Bojador:

	Pts.	Cts.
Jærnmalm, eksporteret fra Middelhavshavne eller gennem Guadalquivir, skal erlægges.	0	20
(Det vil sige 20 Centimer af Peseta pr. Ton)		
Jærnmalm og Jærnpurit, udført gennem de øvrige Havne	0	25
De som „fattige“ klassificerede Mineralier, indbefattet kobberholdig Jærnpurit samt Mangangan Carbonat og Silicat	0	50
Stenkul og Koks, bestemte for Produktionen af Jærn, Staal og andre Metaller	0	15
Kul, bestemte for de øvrige Industrigrene samt for Eksport	1	00

	Pts.	Cts.
Jærn i Lingotter.	0	25
Sølvholdigt Galine og andre Mineralier (ikke klassificerede som „fattige“), samt ikke sølvholdigt Bly i Barrer	1	25
Vin	1	00
Kalk, Cement, almindelige Mursten, Tagsten og Brosten af Slagge	0	50
Kornvarer, bestemte til Udførsel	1	00
Alle øvrige Varer	1	50

Med Hensyn til Handelen med udeneuropæiske Lande bestemmes følgende Afgifter:

	Pts.	Cts.
„Fattige Mineralier“	0	50
Ordinære Vine	1	00
Ædle Vine	1	50
Lakritsrod	1	50
Øvrige Varer.	4	00

Følgende Varer fritages, hvad Udenrigshandelen angaar, fra at erlægge Skat: Ordinært Salt; tomme Fustager og brugte Sække (begge som Returgods); Stenkul og Koks, bestemte for Udvinning af Bly, Jærn, Kobber, Staal og andre Metaller; samt Varer, som fragtes i spanske Sejlskibe under 100 Tons Drægtighed.

Fremdeles fritages Losse- og Ladeoperationer ved Varers Overførsel fra et Skib til et andet samt nogle i Toldforordningerne nævnte Undtagelser, forsaavidt nærværende Lovs Forskrifter ikke ere til Hinder derfor; endvidere visse Fartøjer, visse Levnetsmidler og Provisioner og endelig de Varer, hvis Transport udføres til umiddelbar Fuldbgyrdelse af Kontrakter, afsluttede før d. 26. Juni 1896.

Atlantehavsruiterne for Dampskibe.

Vi have modtaget følgende:

Da nu danske Dampskibsredere har begyndt at sende deres Skibe over til Nordamerika, har Ruten over Atlanterhavet for vore Dampskibsførere faaet stor Betydning, ikke fordi det er vanskeligere at finde Vej der end over Nord- og Østersøen, men fordi Skibenes Størrelse og Forholdene i det hele taget byder en Mulighed for, at Førerne i denne Fart kan bidrage betydeligt til Rederiernes Indtægter ved at vælge den Rute, der passer bedst til Tiden og Skibet, som Rejsen skal foretages med. Af Hensyn til, at der her i Landet endnu ikke findes ret mange, der er rutineret i denne Sejlads, kan muligvis nogle orienterende Bemærkninger være af Interesse for Bladets Læsere.

Skal man fra Evropa til Nordamerika, er det ligegyldigt, om Bestemmelsesstedet er en Havn paa Østkysten eller i Mexikobugten; thi den nærmeste Vej vil altid være langs Storcirkelbuen, for saa vidt denne kan følges for Is eller Newfoundlandbanken, men som oftest, navnlig i Vintertiden, vil denne Rute medføre den længste Rejse; thi Sejladsen vil blive paavirket af Forhindringer, som dels forud kan beregnes — Golfstrømmen —, og dels forud antages, nemlig de fremherskende vestlige Vinde. Storcirkellinien kan derfor kun anbefales saadanne kraftige Fartøjer, som er i Stand til at avancere op mod stiv Kuling og Atlanterhavs Dønning med 8 à 10 Knobs Fart; de langsommere

Baade vil som oftest vinde i Tid ved at udsejle en længere Distance, og det hænder, at de Dampere, der følge den almindelige Sejlskibrute øst om Azorerne ned til Passaten eller det stille Bælte, komme frem hurtigere end de, der sejle Nord om Øerne.

Dampere med forholdsvis svage Maskiner har i Almindelighed mere Fordel af at styre sydligere, end de, der har Betingelse for at komme hurtigere frem. I Nærheden af Azorerne er Vejret i Vintermaanederne forholdsvis uroligt med sydlige og vestlige Vinde. Med Modvind vil det ofte være fordelagtigt at styre bort fra Øerne, i Stedet for at fortsætte den oprindelige Kurs med ubetydelig Fart. Sejles der ud fra Kanalen Syd efter langs Evropas Kyster, kan der undertiden opnaas at beholde fint Vejr, saa Skibet kan gøre sin almindelige Fart hele Rejsen; — saa heldig kan man ikke vente at blive paa højere Bredder; men der maa vel huskes paa, at Distancen forlænges forholdsvis meget ved at begynde saa tidlig med en sydlig Kurs, først ved at Kursen kommer til at danne en stor Vinkel med Storcirkellinien, og dernæst ved at Længdegraderne blive større, efterhaanden som Bredden aftager; angaaende Betydningen deraf kan t. Eks. anføres, at der paa 50 Graders Brede med 9 Miles Fart i et Etmaal (24 Tm. 23 M.) kan udsejles 5° 41' i retvisende vestlig Retning, hvorimod der paa 30 Graders Brede med den samme Fart (i 24 Tm. 17 M.) kun kan forandres 4° 13' i samme Retning.

Er Afgangsstedet i Middelhavet, gælder den samme Regel om at styre Vest saa længe Forholdene tillade det og sydlig, dersom Vinden kommer imod.

Skal en Damper direkte til Nordamerika fra Danmark, er den korteste Distance Nord om Skotland, og det er selvfølgelig heller ikke umuligt, at Rejsen kan endes hurtigst denne Vej. Ruten har den Fordel, at den gaar udenom den store Trafik og den engelske Taage, der er saa almindelig saavel i Kanalen som Øst og Vest for den. Vælges denne Kurs, skal det være fordelagtigst at styre efter Storcirkelbuen, saa nær som mulig til Newfoundland-Kysten eller Drivisen.

Skippere, der ere rutinerede i Atlanterhavsfart med almindelige Tramps, mener, at det fra Kanalen er fornuftigst at styre Vest efter, saa længe Vind og Vejr tillader det, og naar det bliver Modvind, da Syd efter, men helst ikke ind mod Azorerne. Kursen fra Kanalen bør dog sættes saaledes, at den fører syd om Golfstrømmen og de fleste Storme; dette vil i Almindelighed opnaas ved at passere den 40. Længdegrad Syd for 40 Graders Bredde. Derefter kan Kursen sættes hen mod Bermuda og derfra efter Bestemmelsesstedet.

Dampskibe, der har udsejlet Længden paa en sydlig Rute og ere bestemte for Mexikobugten, kan undertiden have Fordel af at gaa gennem gamle Bahama Kanal, (mellem Cuba og store Bahamabank), men Farvandet er saadan, at Skipperne helst undgaar at komme der igennem anden Gang; er de for sydlig til at komme igennem Providence-Kanalen, sejle de derfor hellere syd om Cuba; de kan der gøre Regning paa en god Strøm med, saa Tidsforskellen bliver ikke stor; men det er en varm Tur.

Saa vidt Forholdene tillade det, bør Skibene for Mexikobugten gøre Land ved den nordlige Bahamaø Abaco. Landet er 50 til 80 Fod højt, mest Skov, der er ingen skjulte Forhindringer ret langt fra Kysten, og to gode Fyr til Vejledning om Natten. Fra Abacos Sydspids, hvor Fyrtaarnet staar, sættes Kursen gennem Providence Kanal til N.V.-Hjørnet af store Bahamabank, hvor der er et godt Fyr (gr. Isoac) til Vejledning.

Fra Great Isoac kan styres efter Carysfort Reef paa Florida-Siden; denne Kurs vil gaa indenom Fyrkredsen for Fowey Rocks; Strømmens Fart er variabel, men i Almindelighed er det tilstrækkeligt at styre 1 à 1½ Streg sydligere end Kursen. Langs Florida Revet findes gode Fyr, der vise rødt over Grundene; desuden nogle Bøjer og andre Dagmærker mellem Fyrtaarnene. Ved at sejle langs Revet indenfor 100 Favne Kurven, vil den modgaaende Strøm være ubetydelig, og det hændes, den kan være med. Fra Tortugas kan der styres efter Bestemmelsesstedet; Kursen vil sjælden blive paavirket af Strøm over Bugten.

For hjemgaaende fra Amerika gælder det om at drage Fordel af Golfstrømmen og udsejle Længden paa høje Breddegrader, men med Undtagelse af den Tid, der ingen Is findes, og da der kan styres nær Newfoundland, saa vil Sejladsen under Amerika-Kysten komme til at gaa igennem det mest berygtede Taagebælte i Verden, og for at komme fri deraf foretrække de fleste at passere 50 Graders Meridianen paa 42 Graders Bredde, og saa sætte Kursen derfra efter Kanalen eller nord om Skotland i Henhold til Bestemmelsesstedet.

I Pilot Chart og nogle „Admiralty“ Kort findes Paketternes Ruter aflagte. Hensigten dermed er at sikkre disse store og hastige Skibes vanskelige Fart ved at advare Førerne af Sejlskibe og Tramps imod at forulempe dem. Der kan altid gaas ud fra, at disse Paketter sjælden er ret mange Kvartmil udenfor Linjen, og det er i det almenes Interesse saa vidt muligt at styre udenom; der er Plads nok, og bliver det nødvendigt at krydse Ruten, da at vælge sigtbart Vejr dertil.

Hidtil kan man nærmest betragte vor Dampskibs-Fragtfart paa Amerika som Forsøg, medens Farten paa Østersøen, som i Aar, har været daarlig. De anvendte

Skibe i Amerika-Farten har dels været for smaa og dels for langsomme til at Forretningen har kunnet bringe ret megen Fordel. De Fragtbaade, der paa Nord- og Østersøen har vist sig fordelagtige ved at dampe 8 à 9 Knob med Last, vil næppe svare Regning i Atlanterhavs-Fart, fordi deres Ophold i Søen bliver altfor langt; de gør for lidt Fart imod Vind og Sø og maa vælge en lang Omvej til Ballastturen. Skal Atlanterhavs-Farten blive lønnende, maa der bygges Skibe, der egne sig for Farten; de maa kunne laste 6 à 8,000 Tons og dermed gøre cirka 10 Miles Fart, og af Hensyn til at der næppe kan ventes Last den ene Vej, saa maa de være i Stand til at fylde saa meget Vand i Ballasttanken, at det udgør mindst ¼ Del af Bærcævnen.

Skipper.

Er det praktisk at føre Toplanterne paa Fok og Stormast i danske Farvande?

Paa en Rejse fra Aarhus Natten mellem 27. og 28. Januar d. A. kunde der nær have sket en Kollision under følgende Omstændigheder. Ti Minutter før Sletterhage Fyr passeredes en Lanterne ca. 1¼ Streg om Bagbord, som dog endnu var saa utydelig, at Farven ikke med Vished kunde skælnes. Vi styrede den Gang SØ. ½ Ø. Kl. 12,30 F. M. passeredes Sletterhage Fyr, og Kursen forandredes til ØSØ, hvorefter jeg fik den synlige Lanterne ¼ Streg paa Styrbords Side. Vi løb nu omtrent 16 M. til omtrent tværs af Skade Grunden, da et andet klart Lys blev synligt tæt ved det første, dog noget lavere. Det bemærkes, at Luften var ualmindelig ren og gennemsigtig. Jeg havde allerede paa dette Tidspunkt begyndt at tænke mig det først synlige Lys som et medgaaende Skibs, da det tog saa lang Tid, før vi kom tværs af hinanden. Lanterne blev nu hurtig tydelig klare, og jeg tænkte mig det som en Ankerligger med to Lanterner, hvad der saa ofte forekommer her, da større Skibe ikke altid gaa ind til Aarhus ved Nattetid.

Jeg fik nu Moselgrundens Lysbøje i Sigte, og styrede da ret paa den, Kursen ØSØ ¼ Ø, og mente nu at gaa godt klar agten om den formentlige Ankerligger. Efter nogen Tids Forløb aabnede de to klare Lanterner sig noget mere, og jeg fik et svagt rødt Lys at se ret under det højeste af de klare, hvorfor jeg straks stoppede Maskinen og var klar til at bakke, om det gjordes nødvendigt, lagde Roret haardt Bagbord og gav et kort Stød i Dampfløjten, Signalet for at jeg drejer til Styrbord. Vi var da saa nær hinanden, at vi kun ved en hurtig Manøvre gik klar. At den røde Lanterne var saa svag, tror jeg at kunne forklare ved, at den klare Lanterne paa Stortoppen var saa kraftig, at den kastede et Skær ned over den røde, hvorved formodentlig dens Lys svækkedes. Kl. 1,10 passerede vi hinanden, altsaa i 50 M. var den først synlige Lanterne set. Jeg kan nu ikke sige, hvad Fart det andet Skib løb, men vi havde i det Tidsrum udløbet en Distance af 10 Kml., saa om jeg et Øjeblik har antaget det for en Ankerligger, kan vel ikke regnes for en Fejl.

Nærværende fremkommer heller ikke som en Bebrejdelse mod vedkommende Skibs Fører, da han er i sin fulde Ret til at føre nævnte to Toplanter, men jeg spørger, er det praktisk at føre to Toplanter i vore snævre danske Farvande, hvor Skibe ligge for Anker i alle Kroge og føre de samme to klare Lanterner. Jeg tror det ikke, og de forskellige Pladser, disse Lanterner have, ses ikke paa Afstand. Et andet Spørgsmaal er: hvor mange har endnu gjort sig bekendt med, at det er lovligt at føre disse; i ethvert Fald ved jeg med Bestenighed, at kun faa ere forberedte paa at møde lignende Tilfælde i vore Farvande.

L. Frandsen,
1ste Styrmand, S/S Dronning Louisa.

Vi have tidligere, i dette Blads Nr. 49, 1897, omtalt den Udbredelse, de to Toplanterner har faaet i Udlandet, hvor de blive stærkt anbefalede og hvor næsten alle større Dampere føre dem, hvilket de — da de ikke behøver det — næppe vilde gøre, dersom det ikke fandtes praktisk.

Da de to Toplanterner absolut hjælpe til at tilkendegive en Kursforandring hurtigere og tydeligere, end det vilde være Tilfældet, hvis kun én Lanterne førtes, synes det os ønskeligt, om Brugen af dem blev indført i alle Skibe og i alle Fær-vande, ogsaa de danske, hvor der næppe er flere Ankerliggerere end paa Themsen og Elben, og hvor de færreste har Lov til at føre to Ankerlanterner, idet den samme Lov, der tillader et Skib at føre to Toplanterner, forbyder et Skib under 150 Fods Længde at føre mere end én Ankerlanterne. Vi ere enige med den ærede Indsender i, at en meget stærkt lysende Toplanterne forhindrer, at Sidelanternernes Lys trænger saa godt igennem, som de vilde gøre, dersom det klare Lys var svagere; dog synes i det omhandlede Tilfælde den røde Lanterne at have lyst for svagt i Forhold til Toplanternerne.

Red.

Fragtmarkedet.

Øjeblikkets Hovedinteresse knytter sig selvfølgelig først og sidst til „the far East“. Vi staa overfor Komplikationer, hvis Alvor ingen endnu kan overskue, men hvis Virkninger absolut maa afspejle sig i det store Verdensmarked og føre med sig en Rejsning i alle Fragter derud til og Retur fra de mange østlige Pladser, der hidtil har syntes os saa langt borte, men som nu pludselig tvinger Navnene frem for os, som var de nærliggende, europæiske Hovedstæder. Evropa gaar paa ny mod Østen; det bliver et nyt Argonautertog for at erobre det gyldne Skind — og Navne saa bizarre som Kiaotschow, Tysklands Operationscentrum, Port Arthur, Ruslands fremskudte Punkt, samt Wai-hai-wai, Japanesernes sidste Sejrs Minde, vil snart figurere i vore europæiske Blade hyppigere end Ordene Hamburg, London, Paris. Hvad før en Opdagelsesrejsende i de fjerne Lande bragte hjem Maaneder, ja Aar efter Ekspeditionens Tidspunkt, bringer nu Telegrafens lynsnart. Hver Dags Begivenhed rapporteres Verden over og Diplomaterne har fundet et taknemmeligt Operationsfelt i Kinas frugtbare Jordbund. Men netop ved Hurtigheden i Kolportagen, vil „Østen“ blive en Faktor paa de europæiske Børser, og heri ligger den største Betydning for Forretningslivets Trivsel. Lad de store slaas, lad alle optænkelige Rænker smedes indbyrdes mellem Staterne, alt dette vedkommer ikke os; men Røret, Kappelstriden, alt dette kan vi smaa inkassere til vor Fordel i Form af stigende Konjunkturer og høje Fragter „out and home“. Vi notere blot Udfragt til Manila 27/6, 22/6 for to Havne N. S. Java, 24/ Hongkong med Option af Shanghai 26/3, Kiaotschow eller Port Arthur 28/6, muligvis 29/. Fra Tees til Hiogo søges Damper for pigiron etc. til 30/ og endelig fra Bona til Hiogo 4,000 Tons Phosphate 25/. Disse Udfragter i Forbindelse med stadig stigende Returfragter vil gøre „Østen“ til et godt Aktiv for vore Redere, og hvad kan ikke en lille neutral Nation udrette i Fald det for Alvor skulde gaa løs? Vi her hjemme ere desværre ikke repræsenterede talrigt derude, men vi maa være glade ved den Tonnage, vi allerede har. Dagspressen har beskæftiget sig kolossalt med det østasiatiske Selskabs ny Damper „Siam“, maaske for meget, men en flot Start har ganske sikkert sin Betydning, — lad os da blot dertil føje følgende: Selskabet begynder i en Periode mere glimrende end nogen kunde have anet, da den første Tanke om Aktieselskabets Dannelse opstod. Den første Baad udsendes i et uroligt Marked og den bør benytte som Devise: „Der er rørt Vande derude! — lad os forsøge at drage Guld fisken op“.

Amerika har haft en livlig Efterspørgsel, specielt fra „Northern range“, men prompte Baade ere stadig stærkest søgte, det samme gælder forøvrigt fuldt ud for „River Plate“.

Man trykker sig ret naturligt ved at betale Dagens acceptable Priser for senere Tonnage; gammel Vane siger jo, at Maaneder som Maj, Juni, Juli ere døde, og man hengiver sig endnu til det falske Haab, at Foraaret vil bringe en Baisse i Raterne. Ovenfor omtalte Forhold i Østen turde imidlertid komme til at spille en uventet Rolle i dette Tankeeksperiment, og i Fald Rederne blot vil holde ud lige til sidste Øjeblik, maa vi gaa en sund Periode i Møde, og vi vil komme til at staa overfor en rentabel Sommer i den transatlantiske Fart.

Vi noterer: Baltimore C. f. O. 3/7½ à 3/9 Marts Lastning, sidste Aar gav 2/6 à 2/7½. Philadelphia Danmark 3/6 for 18000 quarters samt 3/4½ Maj Afskibning. Fra New Orleans betales 15/6 Nett. Charter til U. K. Cont. for prompt Damper 14/6 April, 14/ Maj; men denne Maaned bliver rimeligvis uden Betydning for dette Marked.

Phosphate-Lasterne ere: Tampa Helsingborg 19/, Hamburg 17/6 à 18/, Ferdinandina Stettin 17/6, Kastrup 17/6, Memel 17/6 à 17/9. Bomuld fra Savannah til Reval Stettin etc. giver 41/3. Fra Pensacola til Rotterdam betales 115/ à 117/6, til Huelva 125/ à 127/6, fra Pensacola til Genoa eller Neapel 120/. Fra San Lorenzo til U. K. Cont. er sluttet 2,000 Tons Damper 25/ prompt, Buenos Aires til U. K. £ 4,10 for Hornkvæg, 8/ for Faar med Delladning Korn. Forøvrigt er River Plate stadig mat for senere Baade.

Middelhavet, Sortehavet etc. holder sig omtrent uforandrede, hvad Returfragterne angaar; man venter paa Azoffs snarlige Genaabning, og dette i Forbindelse med Donau-Trafiken vil muligvis, i Fald Genaabningen sker snart, bringe en fastere Tone ind i dette Marked, og man trænger absolut dertil; thi de sidste Tiders fortvivlede Forhold ere snart uudholdelige, til Trods for de absolut fortrinlige Nedfragter. Det nytter imidlertid ikke, at man damper Gibraltar ind med god Fortjeneste, naar man skal laane sig frem for at komme tilbage. Her nogle Noteringer: Nicolaieff £ 4, A. R. 3,400 Tons 9/6, Hamburg 10/; Odessa 3,400 Tons prompt 8/3, Rotterdam 8/6, London, Hull eller Antwerpen Donau Rotterdam og/eller Schiedam 10,000 quarters prompt 10/. Nedfragterne ere: Newcastle Alexandria 8/10½, Smyrna 8/6, à 8/9, Odessa 8/6, Malta 8/, Genua 8/9. Spezzia 9/3, Neapel 9/, Messina 8/9, Venedig 10/3 à 10/6; lignende Ændringer fra Firth of Forth eller fra Vestkysten.

Kulfragterne til Østersøen giver Firth of Forth Aalborg 4/3 à 4/6, Kjøbenhavn 4/3, Frederikshavn 4/6 à 4/7½ for prompt og mindre Damper, Horsens 4/6, Vejle 4/9. Dansk Havn 14' Dybg. 5/3, fremdeles til Kiel 4/7½, Flensborg 4/9, Stralsund 5/, Pillau 4/3 à 4/6, Memel 4/9. Returfragterne fra Østersøen ere ikke Omtale værd, men Rederierne begynder at interessere sig for Trælasterne pr. f. o. w.; naar dette Tidspunkt indtræffer, skulle vi tage Sagen op. Nogle Smaadampere ere sluttede med Is fra Norge, ja selv fra Reval; den milde Vinter nødvendiggjorde dette, men Raterne ere beskudne og lidet lønnende.

Vort hjemlige Marked er vedvarende vigende; der kommer nu daglig flere Skibe til og Lasterne formerer sig ikke i passende Forhold. Resultatet maa da blive en ren Bedrøvelighed, men der burde dog sættes Grænser for, hvad den ene Kaptajn byder den anden, og vi tro ikke, at nogen har behøvet at lade sig hyre for lumpne 10 Øre pr. Centner Majs herfra Kjøbenhavn til Faxe; men en saadan Befragtning har fundet Sted,

dog ikke gennem nogen af vore Skibsmæglere. Der findes Folk, og indflydelsesrige Folk, ude i Provinsen, som daglig beskæftiger sig med Fragtslutninger af smaa Sejlere, og som af bedste Ævne har holdt igen, naar Naboen søgte at trykke Raterne langt under Tariffen; disse Folk har allerede opgivet Tariffen fra Odense-Generalforsamlingen, — saa ringe Støtte har de fundet i deres Bestræbelser fra selve Skibsførerstanden. Hvad betyder da den saa godt som enstemmige Vedtagelse af Tariffen? Forøvrigt er der sluttet Kjerteminde Kjøbenhavn 13 Øre pr. Ctr. Hvede. Til Pommern er betalt 20 Pf. herfra pr. Ctr. Majs, til Königsberg og Danzig søges ligeledes Skibe til lignende Rate. Fra Hasle til Kiel eller Flensborg betales 9 Mark pr. 1000, c. 5 Ø. Sten; Rønne, Lübeck giver 10 Mk. pr. pr. 1,000, c. 6 D., Sten. Af Guano er der betalt 13 à 14 Øre fra Kastrup til Nakskov. Sluttelig søges Sejlere for Majs fra Kjøbenhavn til Stolpemünde, Colberg, Elbing, Norrkøping, Præstø, Stege, Greifswald, Stralsund — men pas paa de svenske og tyske Sejlere, der allerede nu vise sig i Farvandet.

Lastning i Wasa Distrikt.

Vi have modtaget følgende:

Det turde vel være paa Tiden at oplyse om Lastning af Deals, Battens og Boards i Wasa Distrikt. For det første er det ikke godt at beregne Tidspilde, da der fordres god Vind for at komme til og fra disse Lastpladser. Ordentlige Bugserbaade findes ikke, men Passagerbaadene maa benyttes, og de ved ogsaa at lade sig betale; saaledes skulde et Skib betale Rmk. 500 for at blive slæbt til sin Lastplads (Nord efter). Et andet lastede Syd for Wasa — af dette blev forlangt Rmk. 150 —; men det blev billigere arrangeret, begrundet paa Forhold fra Aflasteren. Lasten blev sendt fra Petolax, ca. 2 Mil fra hvor Skibet laa, i smaa Fartøjer, som bragte hver 5 Standart. Endskønt der var givet gode Løfter, blev Lasten dog sendt, som alle klage over, i en sørgelig Forfatning, idet i saadanne Fartøjer, foruden 4 à 5 forskellige Dimensioner, alle Længderne var fuldstændig sammenblandede. Vedkommende maatte da finde sig i, som andre, selv at sortere Lasten eller nøjes med et meget daarligt Indtagende. En Del af den bragte Last maatte da først tages om Bord paa Dækket, hvilket forarsagede det dobbelte Arbejde og Tidspilde. Mon der ikke, da alle klage over disse Forhold, kunde gøres noget for at faa de Herrer Aflastere til at levere Lasten i en bedre Orden, f. Eks. ved Forbehold i Certepartiet eller Forøgelse i Fragten fra de Pladser. Mulig det kan interessere andre, hvad jeg har erfaret. Et Skib lastede der i Distriktet. Lasten blev sendt i aabne Fartøjer, til Dels i Regnvejr. Da Skibet endelig blev lastet, fordrede Føreren paaført Konossementet, som bemærket paa Kvitteringssedlerne, at en Del af Lasten var leveret i vaad Tilstand, eller en skriftlig Garanti fra Aflasteren for mulige Følger. Begge Fordringer bleve bestemt afslaaede, hvorfor Føreren protesterede mod Aflasteren. Naar saadant indtræffer, især i Udlandet, trænger vel en Skibsfører til Assistance, men her var det saa uheldigt, at Aflaster, Konsul og Mægler vare familierede, og enhver vil kunne indse, hvad Hjælp en Fører da tør vente; om den ikke just rent ud bliver nægtet, da er man jo bekendt med, at tvungen Hjælp tager lang Tid.

Føreren henvendte sig da til d'Hrr. Skibsmæglere Cairenius & Co., som beredvillig bistode ham, og Sagen blev saaledes ordnet tilfredsstillende. Firmaet Cairenius & Co. synes ikke at være meget bekendt af vore danske Skibsførere, men tillader jeg mig at henlede deres Opmærksomhed paa nævnte Firma, som gør Indtryk af at være i Ordets rette Betydning Skibsmæglere.

E. S. Om Skibe ikke blive lastede paa det Antal Lastedage, der er fastsat i Certepartiet, ere Aflasterne ikke bange for at forlange Erstatning for deres Lægters Ophold.

J. N. Rasmussen,
Skbg. „Frits Emil“.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet „Danmark“

har holdt ordinær Generalforsamling.

I Formandens Fraværelse aflagde Højesteretssagfører P. G. C. Jensen Beretning og Regnskab.

Samtlige Selskabets Skibe havde været beskæftigede paa Nord- og Østersøen med Undtagelse af „Helge“, som havde foretaget en enkelt Tur fra England til Alexandria.

Ifølge Regnskabet udgjorde den samlede Indtægt 211,054 Kr. Til Reservefondet foresloges henlagt 92,499 Kr, hvorhos det foresloges at give Aktionærerne 7 pCt. i Udbytte.

Der gaves enstemmig Decharge.

Højesteretssagfører P. G. C. Jensen fremsatte derefter Forslag om, at Bestyrelsen bemyndiges til, naar Lejligheden viste sig gunstig, at anskaffe et nyt Skib og i den Anledning optage det fornødne Laan. Det viste sig nødvendigt efterhaanden at forny Materiellet ved Køb af nye kulbesparende og i det Hele tidssvarende Skibe. Optagelsen af det fornødne Laan vilde næppe være vanskeligt, da man havde nedbragt Laanet i Landmandsbanken fra 300,000 Kr. til en Trediedel af denne oprindelige Sum.

Bemyndigelsen gaves enstemmig af Generalforsamlingen.

Kaptajn I. Strandgaard genvalgte enstemmig som Kommitteret.

Sømandstoringen

har afholdt ordinær Generalforsamling.

Formanden, Kommandør Giødeseu gennemgik Regnskaberne. De overordentlige Medlemmers Kasse havde haft en Indtægt af 5,861 Kr. Overskudet var 57 Kr. Kassen ejede ved Aarets Slutning 82,405 Kr. I Understøttelse var udbetalt 2,521 Kr. Understøttelses-kassen for Sømand havde i Understøttelse af forskellig Slags udbetalt 4,198 Kr. Kassens Overskud var 1,668 Kr. Formuen var 65,467 Kr. Sømandenes Enkekasse havde haft en Indtægt af 5,338 Kr. I Pensioner var udbetalt 2,650 Kr., Overskudet var 1,686 Kr., Formuen var 101,645 Kr. Byggefondens Regnskab viste kun en Indtægt for 11 Maaneder, idet man kun medtog i Aar, hvad der faktisk var indgaaet i Kassen. Indtægten var 16,326 Kr. og Udgiften 17,687 Kr. Foreningens Ejendom var bogført for 248,000 Kr. Sømandshotellets Indtægt havde været 800 Kr. og Overskudet 132 Kr. Inventariets Bekostning var nedbragt til 1,549 Kr.

Der gaves Decharge.

Formanden aflagde derefter Beretning. Til Enker var udbetalt ialt 4,075 Kr., til Søfolk 9,144 Kr., noget mindre end i Fjor, da Kravene havde været mindre. Foreningen kunde, foruden at uddele disse Understøttelser, vise et Overskud paa 3,413 Kr. Medlemsantallet var den 1. Januar 1897 1,220, den 1. Januar 1898 ialt 1,216. Formuen var den 1. Januar 263,963 Kr. Sømandshotellet var blevet benyttet omtrent ligesom det foregaaende Aar.

Engelsk Søretsdom.

Den 8 ds. afsagdes ved Admiralitetsretten i England Dom i en Kollisionssag, der var anlagt af Bugserdamperen „Warriors“ Rederi mod Dampskibet „Warsaw“.

Kollisionen imellem ovennævnte Skibe fandt Sted paa Floden Tyne d. 3. August 1897. „Warrior“ laa fortøjet langs Siden af Dampren Avlona, der igen var fastgjort til Bøjerne ved Felling, paa Sydsiden af Floden. „Warsaw“, 354 R. T., var, da Kollisionen skete, paa en Rejse fra Leith til Newcastle med Stykgods og Passagerer, og under Kommando af en autoriseret Lods. Da Skibet nærmede sig Krumningen i Floden nedenfor Bøjerne ved Felling gav Lodsens Ordre til at lægge Roret Bagbord og haardt Bagbord, men da „Warsaw“ ikke drejede hurtigt nok, tørnede den først paa en Lægter, der ligesom „Warrior“ var fortøjet langs Siden af Avlona, og kort efter paa „Warrior“, som blev en Del beskadiget. Omtrent samtidig med Sammenstødet, gav „Warsaws“ Lods Ordre til at stoppe og bakke, men da Ordren blev givet i sidste Øjeblik, blev den uden Betydning. „Warriors“ Rederi anlagde nu Sag mod „Warsaw“, som det gjorde ansvarlig for den tilføjede Skade, hvorimod „Warsaw“ indvendte, at det var uden Skyld, da Skibet havde været under Kommando af en Tvangslods, og at han udelukkende maatte bære Skylden for Sammenstødet.

Dommeren (Mr. Barnes) udtalte, idet han afsagde Dommen, at Hovedårsagen til Kollisionen var, at Skibet var gaaet med for megen Fart, men da alle Lodsens Ordre vare blevne punktlig udførte, bar han alene Skylden for Sammenstødet, og da Loven fordrer, at et hvilket som helst Skib, der sejler med Passagerer paa en Plads i Storbritannien, er tvungen til at benytte en autoriseret Lods, med mindre Kaptajnen eller Styrmanden ere i Besiddelse af et Lodscertifikat, maa Lodsens i det her omhandlede Tilfælde betragtes som Tvangslods, og „Warsaw“ blev som en Følge heraf frikendt for at erstatte den paa „Warrior“ gjorte Skade.

En Voldgiftskommission for Kollisionssager

har konstitueret sig her i Kjøbenhavn; den bestaar af følgende Medlemmer: Professor, Dr. jur. V. Bentzon, Formand; Kommandør N. I. Jespersen, Kaptajn D. Torm, Kaptajn F. Schjerbeck og Kaptajn M. Carl. Som Suppleanter ere valgte: Cand. jur. E. Tybjerg for Formanden; Kaptajn L. C. Kræmer, Kaptajn C. A. Jørgensen, Kaptajn V. T. Hein og Havnekaptajn C. F. Drechsel for Medlemmerne.

Fra Sø og Land.

Østersø—Sortehavs-Kanalen. Den russiske Regering har nu afsluttet Forarbejderne til dette kæmpemæssige Foretagende, hvis Gennemførelse vil faa meget omfattende Betydning for store Dele af Evropa.

Det er blevet besluttet, at der skal tages fat paa Arbejdet til Foraaret. Kanalens Dimensioner blive kolossale; dens Bredde skal nemlig være 195 Fod ved Vandspejlet og 105 Fod i Bunden; Dybden vil paa hele Strækningen blive over 25 Fod.

Kanalen skal begynde ved Riga, følger saa Dünas Løb indtil Dünaburg og naar i et udgravet Leje Byen Lepel ved Berisina-Floden. Idet den derpaa følger dennes Løb indtil dens Forbindelse med Dnjepr, benytter den til sidst dennes Strøm for at løbe ud i det sorte Hav syd for Chersow.

Saaledes bliver af Kanalens hele Længde paa 1600 Kilometer kun de 200 Kilometer kunstig frembragte.

Ligesom Nord-Østersø-Kanalen skal ogsaa denne nyeste Vandvej tjene saavel militære som kommercielle Øjemed. Dens Betydning for Handelssamkvemmet øges yderligere i høj Grad ved en Regulering af forskellige Floder, saa at en Mængde Byer, saasom Disma, Mozir, Cernisow, Oster, Zitomis

og Pultava kunne komme i umiddelbar Forbindelse med Kanalen.

Hele Kanalen vil kunne tilbagelægges i 6 Døgn af store Dampskibe, der har en Fart af 6 Knob i Timen.

Som Tilfældet er med Nord-Østersø-Kanalen og Suez-Kanalen, skal ogsaa Østersø—Sortehavs-Kanalen kunne besjles om Natten; thi dels vil der blive gennemført et stort Belysningssystem paa hele Kanalvejen, dels skal ethvert Skib, der passerer Kanalen, i Forstævnen føre en stærk Reflektor.

De samlede Omkostninger ved Anlægget er, selv naar man medregner alle Flodregulerings-Arbejderne, ikke saa store, som man skulde tro. De kalkuleres kun til 200 Millioner Solvrubler, i hvilken Sum endda de nødvendige Terrænerhvervelser er indbefattede.

Man antager, at Kanalarbejderne vil kunne være afsluttede i Løbet af 5 Aar. (Norg. Sjøft.)

Hr. Redaktør!

Undertegnede tillader sig høfligst at anmode Dem om at optage følgende i Deres ærede Blad.

„Barkskibet „Erna“ af Fanø“.

Erklæring!

Da vi Undertegnede have erfaret, at et Rygte er udspredd om Føreren af Barkskibet „Erna“, at han før Strandingen paa Læsø d. 7. ds. ikke skulde have befundet sig i normal Tilstand, erklære vi herved ovennævnte Rygte for Usandhed.

R. Hansen, I. Styrmand; V. Hansen, II. Styrmand; E. Randa, M. Johansen, H. Blomquist, Matroser; Carl F. Sørensen, Letmatros; N. S. A. Hansen, H. Dittmar, Ungmænd.

Frederikshavn, den 9. Marts 1898.

Endvidere erklære vi Undertegnede, at vi aldrig have hørt eller selv erfaret den mindste Hentydning i Retning af at nævnte Skibsfører J. Thomsen af Sønderho, Fanø, nogen sinde har været beruset.

C. P. Holm. P. N. Winther.

Bestyrelsen for Barkskibet „Erna“s Rederi.

Nordby, Fanø, den 12. Marts 1898

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra New-Orleans 9. Marts, bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Sunderland 9. Marts, bestemt til Marseille. — Antwerpen, Holm, afgik fra Odessa 22. Febr., bestemt til Antwerpen. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Gibraltar 4. Marts, bestemt til Kbhvn. — Dagmar, Gade, afgik fra Algier 14. Marts, bestemt til Tarragona, Malaga og Cadiz. — Douro, Brabrand, ankom til Kbhvn. 14. Marts, bestemt til Riga. — Georgios I., Kihl, pass. Gibraltar 14. Marts, bestemt til Batoum og Odessa. — I. C. Jacobsen, Bech, ankom til Messina 13. Marts, bestemt til Bougie og Algier. — Kiew, Rabe, afgik fra Kbhvn. 15. Marts, bestemt til Reval. — Kursk, Staal, er ankommet til Bordeaux, bestemt til La Rochelle og Havre. — Leopold II, Kruse, afgik fra Theodosia 14. Marts, bestemt til Genua. — Louisiana, Jensen, afgik fra New-Orleans 28. Febr., bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Odessa. 13. Marts, bestemt til Novorossisk. — Nicolai II, Michelsen, ankom til Kbhvn. 12. Marts, bestemt til New-Orleans. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Newcastle 14. Marts, bestemt til New-Orleans. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Reval 9. Marts, bestemt til Ghent og Antwerpen. — Tejo, Borries, er ankommet til Oporto, bestemt til Lissabon. — Tomsk, Andersen, afgik fra Kbhvn. 15. Marts, bestemt til Reval. — Vesuv, Norden, afgik fra Frederiksstad 15. Marts, bestemt til Pamiboef. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Newport-News 10. Marts, bestemt til Kbhvn. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Newcastle 15. Marts, bestemt til Newport-News. — Kentucky, Caroc, afgik fra Kbhvn. 27. Febr., bestemt til New Orleans.

Anglo Dane. Olsen, afgik fra Kbhvn. 13. Marts, best. til Hull. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Arendal 14. Marts, bestemt til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clausson Kaas, ankom til London 11. Marts, bestemt til Antwerpen. — Ceres, Svensson, ankom til Kbhvn. 15. Marts, bestemt til Libau. — Charkow, Funder, ankom til Hull 8. Marts, bestemt til Kbhvn. — Christian IX., Mollerup, ankom til London 13. Marts, bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Bay Schmidt, ankom til Stettin 14. Marts, bestemt til Kbhvn. — Constantin, Bloch, ankom til Newcastle 14. Marts, bestemt til Kbhvn. — Frederik, Harboe, ankom til Hull 6. Marts, bestemt til Kbhvn. — Georg, Petersen, pass. Holtenau 14. Marts, bestemt til London. — Jolantha, Paaske, ankom til Kbhvn. 11. Marts, bestemt til Stettin. — Kasan, Thomsen, ankom til Libau 12. Marts, bestemt til London. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 9. Marts, bestemt til Færøerne og Island. — Louise, Gøtsche, ankom til Pillau 7. Marts, bestemt til Hull. — Minsk, Jørgensen, ankom til Liverpool 10. Marts, bestemt til Kbhvn. — Morsø, Frisette, ankom til Hamburg 11. Marts, bestemt til Kbhvn. — Moskov, Petersen, ankom til Libau 7. Marts, bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 7. Marts, bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Hansen, ankom til Antwerpen 4. Marts, bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, afgik fra Libau 14. Marts, bestemt til Kbhvn. — Pregel, Egdiussen, ankom til Pillau 12. Marts, bestemt til Kbhvn. — Romny, Lind, ankom til Libau 11. Marts, bestemt til Hull. — Thyra, Ryder, afgik fra Kbhvn. 13. Marts, bestemt til Manchester. — Valdemar, Johnsen, ankom til Libau 14. Marts, bestemt til Hull. — Vesta, Corfitzon, afgik fra Leith 5. Marts, bestemt til Island. — Maja, Blom, ankom til Kbhvn. 14. Marts, best. til Danzig. — Ella, Erichsen, afgik fra Kbhvn. 14. Marts, bestemt til Hamburg.

Ficaria, F. Fenger, afgik fra Newcastle 16. Marts, best. til Kbhvn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 16. Marts, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 17. Marts, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 15. Marts, bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, C. Wiberg, afgik fra Newcastle 15. Marts, bestemt til Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 15. Marts, bestemt til Odense. — Storebælt, J. Bay, afgik fra Nakskov 16. Marts, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 16. Marts, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Jørgensen, afgik fra Swinemünde 9. Marts ankom til Reval 11. Marts. — Frode, Wrisberg, afgik fra Baltimore 17. Febr., ankom til Bordeaux 10. Marts. — Sigurd Jørgensen, afgik fra Baltimore 18. Febr., bestemt til Stettin. — Knud, Hansen, afgik fra Blyth 12. Marts, ankom til Kbhvn. 15. Marts. — Svend, Holst, afgik fra Newcastle 12. Marts, ankom til Kbhvn. 16. Marts. — Erik, Tofte, afgik fra Riga 12. Marts, bestemt til London. — Skjold, Schmidt, afgik fra Libau 14. Marts, bestemt til Rouen. — Ragnar, Hveysel, afgik fra Girgenti 11. Febr., ankom til Philadelphia 7. Marts. — Volmer, Riber, afg. fra Libau 5. Marts, ankom til Schieldem 10. Marts. — Dan, Kraemer, afgik fra Riga 14. Marts, bestemt til Ghent. — Harald, Jensen, afgik fra Genoa 3. Marts, bestemt til Delaware f. O. — Olaf, Lorenzeu, afgik fra Baltimore 9. Marts, bestemt til Cork.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. P. Andrejeff, Johnsen, afg. fra Genua 9. Marts, bestemt til Hampton Road f. O. — Peter Berg, Jørgensen, afgik fra Newcastle 3. Marts, ankom til Palermo 15. Marts. — J. Siem, Løffler, afgik fra Hamburg 12. Marts, ankom til Bremerhaven 13. Marts. — H. Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Bremen 10. Marts, ankom til Reval 15. Marts.

Heimdæl. Anine, Møller, ankom til Barcelona 14. Marts. — Kamma, Risøe, bestemt til Antwerpen 12. Marts.

Urania. Urania, Lund, ankom til Fredericia 12. Marts. — Saturn, Lund, afgik fra Limmerik 13. Marts. — Pallas, Degn, afgik fra Libau 14. Marts.

Nordseen. England, Petersen, afgik fra Kbhvn. 15. Marts, bestemt til Riga. — Finland, Schmidt, ankom til Kbhvn. 13. Marts. — Rusland, Kock, ankom til Amsterdam 14. Marts. — Holland, Jørgensen, ankom til Tuborg 14. Marts. — Tyskland, Høgstad, afgik fra Libau 12. Marts. — Nordland, Hemmingsen, afgik fra Cardiff 10. Marts, bestemt til Baltimore. — Skotland, Branth, ankom til Warkworth 12. Marts. — Swarland, Andresen, afgik fra Ipswich 10. Marts, bestemt til Warkworth.

Vesterhavet. Nautik, Meinertsen, ankom til Montrose 10. Marts, afgik fra Montrose 14. Marts, ankom til Methil 15. Marts. — Neptun, Jessen, ankom til Esbjerg 10. Marts, afgik fra Esbjerg 12. Marts, ankom til Antwerpen 14. Marts. — Nerma, Degn, afgik fra Riga 9. Marts, bestemt til Dunkirk. — Nordseen, Schmidt, ankom til Middlesbro 7. Marts, afgik fra Middlesbro 8. Marts, ankom til Esbjerg 10. Marts, afgik fra Esbjerg 12. Marts, bestemt til Blyth.

Østerseen. Yrsa, Larsen, afg. fra Frederikshavn 28. Febr. ankom til Kbhvn. 1. Marts. — Rita, Skov, afgik fra Christiana 13. Marts, bestemt til Harburg. — Patria, Andersen, afgik fra Spezia 12. Marts, ankom til Genua 13. Marts. — Cimbria, Storm-Hansen, afgik fra Sunderland 2. Marts, bestemt til Delaware.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Kbhvn. 13. Marts, bestemt til Riga. — Frisia, Fisker, afgik fra Cardiff 10. Marts, bestemt til Bordeaux. — Gallia, Nielsen, afgik fra Fernandina 27. Jan., bestemt til Donau.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Genua 1. Marts, ankom til Wathy 6. Marts. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Blyth 25. Febr., bestemt til Constantinopel. — Fyen, Hansen, afgik fra Smyrna 11. Marts, bestemt til Plymouth. — Russia, Rasmussen, afgik fra Grangemouth 11. Marts, ank. til Kbhvn. 14. Marts. — Dania, Troensegaard, afgik fra Newcastle 22. Febr., ankom til Baltimore 11. Marts. — Nor-mannia, Rasmussen, pass. St. Vincent 13. Marts, fra Leith til River Plate.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 12. Marts. — Christiansborg, Petersen, ankom til Blyth 10. Marts. — Frederiksborg, Kühl, afgik fra Dunkerque 14. Marts, bestemt til Newcastle. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra London 15. Marts, best. til Blyth. — Rosenborg, Fischer, ank. til Rotterdam 12. Marts. — Uranienborg, Olsen, ankom til Calais 14. Marts. — Jomsborg, Schultz, afgik fra Sevilla 9. Marts, bestemt til Glasgow. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Calais 14. Marts.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Andersen, afgik fra Kbhvn. 14. Marts, bestemt til Riga. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Cardiff 12. Marts, bestemt til Genua. — Skofsborg, Jensen, ankom til Antwerpen 13. Marts. — Guldborg, Schmidt, ankom til Sevilla 1. Marts. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Libau 12. Marts, bestemt til Sharpness.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Rotterdam 9. Marts, ankom til Blyth 11. Marts, afgik fra Blyth 12. Marts, ankom til Kbhvn. 15. Marts. — Agnete, Jensen, afgik fra Grangemouth 11. Marts, ankom til Kbhvn. 15. Marts. — Hermia, Sørensen, afg. fra Burntisland 11. Marts, ankom til Kbhvn. 15. Marts. — Alice, Kraemer, ankom til Kbhvn. 12. Marts. — Bornholm, Petersen, afgik fra Kbhvn. 15. Marts, best. til Burntisland. — Ajax, Brøsen, afgik fra Helsingør 12. Marts, ankom til Porsgrund 13. Marts. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Stettin 10. Marts, ankom til Drammen 13. Marts. — Nauta, Speen, ankom til W. Hartlepool 13. Marts. — Rønne, Hintze, ankom til Kiel 14. Marts. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Libau 12. Marts, ankom til Kalmar 13. Marts.

Danmark. Rolf, J. G. Hahn, ankom til Libau 11. Marts. — Thorvaldsen, P. Skjødt, afgik fra Methil 15. Marts, bestemt til Kbhvn. — Absalon, Predbjørn, afgik fra Boness 13. Marts, bestemt til Kbhvn. — Ansgar, Larsen, ankom til Kbhvn. 15. Marts. — J. N. Madvig, H. Olsen, ankom til Greenock 3. Marts. — Hamlet, Sommer, ankom til Newcastle 13. Marts. — Helge, Matthiessen, afgik fra Blyth 2. Marts, bestemt til Alexandria.

Thingvalla. Norge, Knudsen, afgik fra Newcastle 1. Marts, ankom til New-York 13. Marts. — Hekla, Thomsen, afgik fra Kristianssand 11. Marts, bestemt til New-York. — Thingvalla, Laub, afgik fra New-York 5. Marts, bestemt til Kbhvn. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 14. Marts, ankom til Stettin 15. Marts.

Sejlskibe.

Fane, Nordby. H. Grohmann, Nielsen, ankom til London 8. Marts fra Laurvig. — Paul, Svane, passeret Beachy Head 5. Marts fra Hamburg til Santos. — Valparaiso, Lorentzen, ankom til Buenos Aires 10. Marts fra Apalachicola. — Gladstone, Christiansen, ankom til King George Sound 10. Marts og fortsatte til Newcastle N. S. W. — Wilhelmine, Lauridsen, sejlet fra Rangoon 12. Marts til Rio Janeiro. — Dania, Nielsen, ankom til New York 12. Marts fra Mauritius. — Lemvig, Thomsen, ankom til Plymouth 12. Marts fra Garston. — Prins Valdemar, Winther, ankom til Batavia 12. Marts fra Rotterdam.

Fane, Sønderho. Agnes, Riber, afgik 12. Febr. fra Maracaibo til Havre. — Anna, Mortensen, ankom 9. Marts til Frederiksstad fra Kbhvn. — Clara, Carstensen, ankom 8. Marts til Shoreham paa Grund af Storm. — Martha, Nissen, afgik 11. Marts fra Rosario til Preston.

Svendborg. J. Grønsund, Mikkelsen, ankom til Frederiksstad 8. Marts. — Niord, Svennevig, ankom til Frederiksstad 9. Marts. — Adonis, Andersen, ankom til Leith 5. Marts. — Ceres, Jensen, ankom til Dover 7. Marts. — Martin, Mortensen, ankom til Christianssand 7. Marts. — Dana, Rasmussen, ankom til Sarpsborg 7. Marts. — Mine, Møller, ankom til St. Davis 7. Marts. — Freir, Christensen, ankom til

Langesund 7. Marts. — Bellona, Petersen, ankom til Drammen 8. Marts. — Ane, Jørgensen, ankom til London 9. Marts. — Confidentse, Mouritsen, ankom til Lossiemouth 9. Marts. — Jørgen, Hansen, ankom til Yarmouth 8. Marts. — Psyche, Hansen, ankom til Drøbak 10. Marts. — Estrup, Madsen, ankom til Leith 10. Marts. — Magnet, Jensen, ankom til Porsgrund 10. Marts. — Kruse, Larsen, ankom til Frederiksstad 11. Marts. — Emmanuel ankom til Pillau 11. Marts. — Svarfa, Nielsen, ankom til Kalmar 11. Marts. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Antwerpen 9. Marts. — Fortuna, Christiansen, ankom til Swinemünde 11. Marts. — Grete, Hansen, ankom til Drøbak 10. Marts. — Thuro, Husfeldt, ankom til Trelleborg 11. Marts. — Althea, Rasmussen, ankom til Brighthongsea 13. Marts. — Niels, Hansen, ankom til Kalmar 12. Marts. — Thetis, Piie, ankom til Sunderland 12. Marts.

Æra. Christian den 9de, Knudsen, ankom 14. Marts til Fowey. — Hjalmar, Rosenbeck, er ankommet til Ilfarcombe. — Alf, Rasmussen, ankom 14. Marts til Egersund. (Norge.) — Livingstone, Christensen, ankom 12. Marts til Fowey. — Hildur, Schmidt, ankom 14. Marts til Gloucester. — Ceres, Bager, ankom 14. Marts til Fowey. — Zephyr, Hansen, ankom 14. Marts til Christiania. — Hansigne, Clausen, ankom 10. Marts til St. Croix. — Faders Minde, Knudsen, er ankommet til Kincardine. — Anna, Jensen, er ankommet til Gøteborg. — Eden, Mikkelsen, ankom 8. Marts til Pointe à Pitre.

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, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

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

Sundet. Fyrskibet „Lappe-Grund“ viser hvidt To-Blink hver 1 Minut; Blink c. 2 $\frac{1}{2}$ S., Mørke c. 5 S., Blink c. 2 $\frac{1}{2}$ S., Mørke c. 50 S.

Fyrets Art er uforandret, men den har hidtil været uenøjagtig angiven

Østersøen. Kroghage Dyb. Gjædser. Skibsførere advares mod i Kroghage Dyb at søge Ankerplads inden for en Afstand af c. 200 Alen paa begge Sider af Ledefyrslinien, der fører gennem Farvandet til Gjædser Havn. Ankre de paa den nævnte Strækning, kunne de af Lodserne gives Tilhold om at flytte, og kunne, hvis de ikke efterkomme Tilholdet, gøres ansvarlige for eventuelle Følger.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Bottniske Bugt. I 1898 foretages Opmaalinger mellem Sturjungfrun, 61° 10' N. Br. 17° 20' Ø. Lgd., og Agö, 61° 32' N. Br. 17° 28' Ø. Lgd., samt mellem Romelshällan, 64° 54' N. Br. 21° 20' Ø. Lgd., og Rödkallen, 65° 18' N. Br. 22° 22' Ø. Lgd.

Til Brug ved Opmaalingen rejses en Del Baaker af Træ eller Sten paa Kysterne, og Vagere udlægges. Vagerne ere altid forsynede med et eller flere Flag.

Skibsførere advares mod at forveksle disse Baaker og Vagere med de til Besejlingen bestemte Sømærker.

Tyskland. Kolbergermünde. Det røde, faste Havnefyrr paa Kolbergermünde Ø.-Mole er flyttet til det nye Lodshus. Flammens Højde: 45 Fod. Synsvidden: 8 Kml. 54° 11' 17" N. Br. 15° 33' 31" Ø. Lgd.

Uddybning i Swinemünde Havn. Udenrigsministeriet meddeler:

I Swinemünde Havn foretages Uddybning ud for den nye Moles N.-lige Hoved. Det er forbudt at gaa imellem Molen og Uddybningsmaskinerne, og Skibsførere skulle følge de Anvisninger, der gives paa Stedet.

Kieler Fjord. Strander Bugt. Fra 14de—19de Marts 1898 afholdes Skydeøvelser i Strander Bugt. Farvandet i Strander Bugt er inden for en Linie mellem Tønderne B og D spærret for al Sejlads.

Ved Holtenu, ved Kohlenhof, er opført en Baake med Trekant, med Spidsen opad. 54° 21' 57" N. Br. 10° 9' 6" Ø. Lgd.

Kiel. Ved Yderenden af undervands Dæmningen ved den nye Dok i Kiel, N. for Wilhelmshöhe Færgebro, er udlagt en rød Tønde, hvorfra om Natten vises en hvid Lanterne. 54° 19' 20" N. Br. 10° 9' 6" Ø. Lgd. For Indgaaende holdes Tønden om Bagbord.

Fortøjtønde Nr. I er inddragen.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 7de Februar. 53° 28' N. Br. 4° 54' Ø. Lgd. En Mast, 8 Fod over Vandet.

Den 11te Februar. 53° 39' N. Br. 5° 33' Ø. Lgd. En Mast. 3 Fod over Vandet, sandsynlig fast i et sunket Vrag.

Den 22de Februar. 13 Kml. NV. t. N. $\frac{1}{2}$ N. fra Borkum Fyr. En Mast, c. 6 Fod over Vandet.

Den 27de Februar. 12 Kml. Ø. t. N. fra Fyrskibet „Borkum-Riff“. En Mast, der syntes at være fast i et Vrag.

Den 27de Februar. 53° 53' N. Br. 7° 0' Ø. Lgd. Et drivende Vragstykke.

Den 27de Februar. 45 Kml. Ø. t. S. $\frac{3}{4}$ S. fra Whitby. Et c. 130 Fod langt, kæntret Skib.

Den 27de Februar. 50 Kml. NØ. t. N. $\frac{1}{2}$ N. fra Spurn. Et kæntret Skib.

Den 26de Februar. 55° 21' N. Br. 3° 54' Ø. Lgd. Flere Rundholter, der syntes at være faste i et sunket Vrag.

Tyskland. Helgoland. Vraget, der laa sunket Ø. for Dünen, paa Helgoland, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Holland. Zeegat Hoek van Holland. I Indløbet ved Hoek van Holland er Vraget af den sunke Skonnert „Humor“ borttaget. Afmærkningen er inddragen.

England. Yarmouth. Skonnerten „Herman“ er sunken i 10 Fv. Vand c. 6 Kbl. N. 27° V. for den sort og hvid lodret sribede Klokketønde Scroby Elbow. 52° 37' 38" N. Br. 1° 45' 40" Ø. Lgd. En grøn Spidstønde er udlagt tæt SØ. t. S. for Vraget og et Fartøj, der viser de sædvanlige Signaler, 1 Kbl. Ø. t. S. for Vraget.

Humber. Great Grimsby. Lloyds Signal-Station ved Great Grimsby er midlertidig ophævet. 53° 35' N. Br. 0° 4' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Gironde. Blay. Den 1ste Marts 1898 er Blay grønne, faste Havnefyrr forstærket, men dets Art er uforandret. Flammens Højde: 15 Fod. Lysænnen: 3 $\frac{1}{2}$ Kml. Det vises fra en Pæl. Der er ikke Vagt ved Fyret.

Portugal. Douro. Felgueiras. Paa Grund af Havari er Fyret paa Felgueiras Mole, Douro Munding, midlertidig ombyttet med et grønt Fyr. Lysænnen: 5 Kml.

Azorerne. St. Miguel. I Ponta Delgada Havn er Vraget af den sunke Flydedok nu borttaget.

Madeira. Paa Funchal Red ligger Telegraf-Kabler, som gaa til St. Vincent. Man skal for at være fri af Kablerne ankre V. for Linien Egreja do Socorro overet med Casa Branca i N. 23° Ø.

Canariske Øer. Paa Tenriffa NØ.-Pynt er Lloyds Signal-Station ophævet og en spansk Signal-Station oprettet, med hvilken Skibe kunne udveksle Signaler. 28° 33' N. Br. 16° 7' V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italiens Ø.-Kyst. Cascina Arisciano. Mellem Cascina Arisciano og Trani afholdes Skydeøvelser. Ved hver Ende af Pladsen er rejst en Stang med en sort Ballon, hvorunder en rød Stander. Ud for Pladsen maa man ikke komme Kysten nærmere end $\frac{2}{3}$ Kml. Cascina Arisciano ligger paa 41° 19' 38" N. Br. 16° 21' 10" Ø. Lgd.

Italiens Ø.-Kyst. San Cataldo di Lecce. Fyret paa Pynt San Cataldo er et hvidt, fast Fyr med Blus hver 10 Sekunder; fast Lys 7 $\frac{1}{2}$ S., Blus 2 $\frac{1}{2}$ S. Det lyser fra N. 33° V. gennem N. og Ø. til S. 38° Ø. Synsvidden for Blussene: 16 Kml.

Østerrig-Ungarn. Triest. Ved St. Andrea, Triest Havn, er det røde og hvide faste Havnefyrr forandret til et rødt, fast Fyr.

Rusland. Odessa. Vorontsov. Klokken paa Vorontsov Fyrtaarn er ombyttet med en stærkere, der er anbragt 30 Fod over Jorden. Taagesignal gives med To-Slag hver 3 Minutter, men naar et Skibs Taagesignal høres, gives Signalerne hyppigt, indtil Skibet igen fjerner sig.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

Trængende Enker efter Medlemmer, som ønske at erholde 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. Annæ Plads 13, samt ved Filialerne i Marstal og Sønderho.

Bestyrelsen.

Kjøbenhavns Børskurs d. 16. Marts 1898.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....	112 ³ / ₄	1/2 1/4	112 ¹ / ₄ 112 ¹ / ₂
Danmark.....	84 ³ / ₄	85	84 ³ / ₄ 85
Norden.....	110 ¹ / ₄	1/2	110 ¹ / ₄ 110 ¹ / ₂
Kjøbenhavn.....	92 ¹ / ₂ 9 ³ / ₄	93 ¹ / ₄	93 93 ¹ / ₄
Carl.....	56 ¹ / ₄	1/2 3/4	56 ¹ / ₂ 56 ³ / ₄
Dannebrog.....	107 ¹ / ₂	108	107 ³ / ₄ 108
Skjold.....	71	70 ³ / ₄	70 ³ / ₄ 71
Helsingørs Dampsk.....			45 ¹ / ₂ 48
Østersøen.....	79	79	81 ¹ / ₂
Nordsøen.....		—	76
Torm.....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....	85	84	86
Dansk-russisk Dampsk.....		98	103
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.....		—	—
5% — —.....		—	—
5% Thingvalla 1880.....		99	101
5% — 1894.....		—	—
5% Norden.....		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.....		98	100
3 ¹ / ₂ % uopsig. Stats.....		101	101 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		95 ¹ / ₄	96
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....		93 ³ / ₄	94
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....	97	97	97 ¹ / ₄
4% — — 6 —.....		98	98 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —.....		96	96 ¹ / ₂
Aktier.			
Nationalbank.....		152 ¹ / ₄	152 ¹ / ₂
Privatbank.....	130	130	130 ¹ / ₄
Landmandsbank.....		131	132
Handelsbank.....		127 ¹ / ₂	128
Burn. & Wain.....	91 ¹ / ₄	1/2	91 ¹ / ₄ 91 ¹ / ₂
Helsingørs Jernsk.....		—	—
Sukkerfabr.....	99 ¹ / ₂ , 99	98 ³ / ₄	98 ³ / ₄
Bryggeri Aktier.....		—	—

Vekselkurser.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	88.90	88.75
London.....	18.22	18.19
Paris.....	72.10	—
Amsterdam.....	150.85	—

Notering paa Berlins Børs d. 15. Marts 1898.

Russiske Noter.....	217.00
4% Russiske Consols.....	—
4 ¹ / ₂ % — Boden Kredit.....	102.40
5% Mexikanske.....	99.40
6% Rumænske Stats.....	101.00
4% — — 1890.....	94.60

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

Foren. Dampskibs. 334,000, „Danmark“ 20,000, „Norden“ 60,000, „København“ 50,000, „Carl“ 36,000, „Dannebrog“ 10,000, „Skjold“ 34,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden.

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.

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon Nr. 6. G. W. Møller, Grønnegade, 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.

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.

Fanø praktiske Sømandsskole.

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

P. H. Clausen,

Nordby, Fanø.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Aktieselskabet Dampskibsselskabet „Dannebrog“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Fredag den 18. Marts d. A. Kl. 3 i Børsens Forsamlingssal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
2. Valg af 3 Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra Fredagen den 11. Marts Kl. 10—1 paa Selskabets Kontor, Toldbodvejen Nr. 5, imod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 8. Marts 1898.

C. K. Hansen.

Aktieselskabet Dampskibsselskabet af 1896.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Fredag den 18de Marts d. A. Kl. 3½ i Børsens Forsamlingssal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene ere:

- 1) Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
- 2) Forslag af den korresponderende Reder om Bemyndigelse til Udvidelse af Aktiekapitalen.
- 3) Valg af 3 Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra Fredag den 11te Marts Kl. 10—1 paa Selskabets Kontor, Toldbodvej 5, imod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 8de Marts 1898.

C. K. Hansen.

Aktieselskabet Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Fredagen den 25de Marts Kl. 3 paa Selskabets Kontor, Amaliegade 22.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Selskabets Drift i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1897 og Fastsættelse af Udbytte.
3. Valg af en Kommitteret og 2 Revisorer.

Adgangskort og Stemmesedler samt Ekstrakt af Driftsregnskab udleveres paa Selskabets Kontor daglig mellem Kl. 11—1 fra Mandag den 21de ds. indtil 2 Dage forinden Generalforsamlingen imod Opgave af Numre af de paa Navn noterede Aktier eller mod Forevisning af de paa Ihænderhaveren lydende Aktier.

Kjøbenhavn, den 11te Marts 1898.

P. B. V.
Martin Carl.

Licitation.

Til Frederiksberg Kommune ønskes leveret
450 Kubikfv. Sæsten

efter Betingelser, der udleveres paa Stadsingeniørens Kontor, Frydendalsvej Nr. 4, hver Søndag fra Kl. 9—1.

Skriftlige Tilbud mrk.: „Tilbud paa Sæsten“ paa hele Leverancen eller Dele deraf modtages indtil Mandag den 21. Marts d. A. Kl. 12 Middag paa Frederiksberg Kommunes Kontor, Lampevej Nr. 2, hvor de indleverede Tilbud ville blive aahned i Overværelse af de Bydende.

Frederiksberg Stadsingeniør, den 10de Marts 1898.

En yngre Skibsmægler-Kontorist

kan faa Plads til 1. Maj. Billet med anbefalinger bedes indlagt paa dette Blads Kontor, mrk. „B. 20“.

P. Otzen & Thorstenson.

Manometre, Vacuummetre, Tællemaskiner.
Reparationer udføres.
Sølvmedaille Stockholm 1897.



Sølvmedaille Stockholm 1897.
Eneforhandler af Vulcaniseret Fiber
til Pumpeklapper etc.
Lager af Materiel og elektriske Artikler.
Gothersgade 24.

Havnefyr & Lanterner.

Metalspejllapparater.

Skibslanterner med Certifikat
Gl. Lanterner prøves og forandres.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9,

Kjøbenhavn.

Telefon Nr. 3681.

G. W. Frydenlund & Søn

3 Kabinettsbilleder

♦ gratis ♦
ved Bestilling paa 12 holdbare Visitkort til 4 Kr.
Kabinetts kun 6 Kr. pr. Dus.
NB. Ogsaa efter ethvert indsendt Billede.

Monty.

St. Kongensgade 21.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: H U S T E D.

Einhorn-Apotheket

Hamburg (St. Pauli.)

Langereihe 85.

Dansk Betjening.

Lægehjælp (ogsaa Specialister)
anvises.

REVUEN

er det ældste (20 Aar gammelt)
illustrerede Familjeblad,

der udgaar to Gange om Ugen.

Spændende Fortællinger,

Gode Illustrationer,

hyppige Præmier.

Prisen er 1 Kr. 21 Øre pr. Kvartal.

Abonnement modtages paa alle Postkontorer
samt i Bladets Hovedkontor, Gl. Mønt Nr. 13.

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.

Cypress og Greenheart.

Disse fortrinlige Træsorter anbefales Havneautoriteter til Forsøg.
Bedste Vidnesbyrd foreligge.

Lager hos

EMIL HAMMELEV, St. Kongensgade 61. Telefon 3338.

Averteres kun denne Gang.

Otte Dage før Flyttedagen fraflyttes Kælderen Østergade 58, under Kong Salomons Apothek. I det mellemliggende Tidsrum fra Dato søges udsolgt hele Lageret. Fine Cigarer, smaa og store, fra 3 Kr. pr. 100 Stk., Havana, frisk Høst, fra 12 Kr. pr. 100 Stk. Tobak fra 50 Øre pr. Pd. Speciel Blanding af ægte Varina, Oronoco og Portorico 2 Kr. 10 Øre pr. Pd. Cigaretter fra 50 Øre pr. 100 Stk. Ægte Bastos 1 Kr. 50 Øre pr. 100 Stk.

Inventariet kan købes samlet for 250 Kr.

Udsalget fraflyttes den 8de April.

Ekspederes ogsaa fra Frilageret.

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.

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. 10-12. 6-9
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 besørgeres.

Margarine.

En fortrinlig velsmagende og holdbar Margarine, særlig tilvirket for Skibsbrug, leveres saavel i Træ- som Blikemballage til Dagens billigste Notering.

Th. Klokke & Co.,
Nyhavn 4.

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 Havpengene, som udgør 20 Øre pr. Ton (nemlig 10 Øre saavel for indgaaende som for udgaaende.)

Aalborg, den 12. Novbr. 1897.

Udvalget for Havnevæsenet.

DANCHELLS FABRIKER. LINOLEUM. VOXDUG.



Anker-Mærke

Eneudsalg i Danmark for
**DELMENHORSTER
LINOLEUMFABRIK.**

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

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.

Skræderetablissement,

— 9, Rosenborggade 9, —
anbefaler Uniformer for Sejskibs-
og Dampskibs-Marinen.
P. JENSEN, Skrædermester.

„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. 12.

Kjøbenhavn, torsdag den 24. Marts 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Limfjordens Besejlingsforhold. — En tysk Søretsdom i en Kollisionssag. — Forlis i Nordsøen. — Andragendet om Ændringer i Søneringsloven. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Literatur. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

„Hver 8. Dag“

det rigeste og bedst illustrede aktuelle Familieblad for alle dannede Samfundsklasser begynder

den 1. April

et nyt Kvartal. Abonnement (10 Øre om Ugen, 1 Kr. 25 Øre Kvartalet) tegnes hos enhver Boghandler, hos alle Bladforhandlere og gennem Postvæsenet hele Landet over.

SOM Repræsentant for forskellige 1ste Klassers 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.

Nu er det Tid at abonnere!

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 Havnepenge**, som udgør 20 Øre pr. Ton (nemlig 10 Øre saavel for indgaaende som for udgaaende.)

Aalborg, den 12. Novbr. 1897.

Udvalget for Havnevæsenet.

Fabr. Alliance.

Aut. Bout. Anstalt for Gl. Carlsbergs Exp.

Telefon: V. 2612.

Til **Skibsproviantering** anbefale vi særligt vore pasteuriserede Mærker af **Gl. Carlsbergs Lagerøl, Exportøl, Pilsner og Porter.**

Ved Ordres paa mindst 200 Fl. til Udførsel godtgøres Ølskatten.

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.

Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

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^{d.}

eneste Fabrikant af
Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
 samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:
 Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.
 Conferencetid 12—1½. Admiralitætsstr. 50, 1. Telefon 3999.
 Telegr.-Adr.: **Dicotto.**

Agent for Danmark:
ANDREAS HANSEN, Kjøbenhavn. Nørrebrogade 18 A, 2. N.

Det Skandinaviske Selskab i Hamburg.

Lokalet, beliggende i Königsstrasse 14, II., er åbent
 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.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
 KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
 257.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

RONSTRÖM & MALMQUIST

Skibsmæglere.
 Speditører & Befragtningsagenter.

Malmö.

Telegrafadresse:
Rönström, Malmö.

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.

EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1838. Telegraphic address "SVITZER".

Agents for
Great Britain.

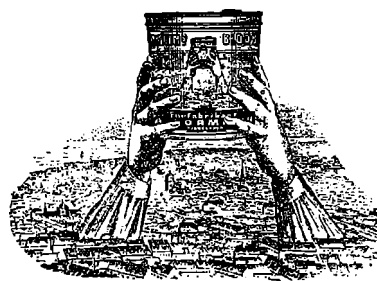
O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,
Newcastle o/Tyne.
telegraphic address: "Jürgenson".

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).



VARE-MERKE.

A. FORMANN.

KJØBENHAVN K.

TELEFON 5047.

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.

Fanø praktiske Sømændsskole.

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

P. H. Clausen,
 Nordby. Fanø.

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.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Limfjordens Besejlingsforhold.

Rigsdagen har i disse Dage vedtaget et Lovforslag om Forbedring af Limfjordens Besejlingsforhold, som dels i sig selv, dels ved de vigtige Spørgsmaal, der ere fremdragne under dets Behandling, er af betydelig Interesse for Skibsfarten. Vi skulle derfor — idet vi henvise til den Omtale, denne Sag alt har fundet i nærværende Blads Nr. 44 for 4. Novb. f. A. — gøre nærmere Rede for denne Lov og dens Gang gennem Rigsdagen.

Forslaget, der forelagdes af Indenrigsministeren i Folkethinget, gik ud paa at anvende 1,530,000 Kr. til Tilvejebringelse af et sejlbart Løb i Limfjorden af 13 Fods Dybde ved at uddybe den c. 6½ Mil lange Strækning mellem Gjøll og Løgstør Bredning. I Regeringsforslagets Motiver anføres, at et saadant Løb kan tilvejebringes enten ved en Uddybning af Frederik VII's Kanal, eller ved at grave et nyt Løb over Løgstør Grunde, og at den første Foranstaltning i Øjeblikket er den kostbarste, medens den sidste maa antages at ville medføre betydelig forøgede Vedligeholdelsesomkostninger. Forslaget gik ud paa at vælge Kanalens Uddybning, men det Udvalg, der i Folkethinget behandlede Sagen, kom til et andet Resultat, idet Flertallet anbefalede at grave et nyt Løb over Løgstør Grunde. Det gøres i Udvalgets Betænkning gældende, at den smalle, lukkede Kanal vil være en bestandig Gene for Sejladsen fremfor det brede Sejlløb gennem Grundene, og at Tilvejebringelsen af dette vil koste 370,000 Kr. mindre end Uddybningen af Kanalen, samt at Hensynet til de større Vedligeholdelsesudgifter ikke kan være afgørende, fordi man her udelukkende er henvist til et Skøn. Udvalget tiltraadte endelig Regeringens Tanke om en Uddybning af de lokale Løb til de vigtigste Byer Vest for Aalborg, men det mente, at Staten burde bekoste denne Uddybning, hvorimod Byerne da maatte forpligte sig til at foretage en dertil svarende Uddybning af Hayn eller ved Anlægsbro. Udgiften, som Loven medfører, bliver herefter c. 1,160,000 Kr. Hovedløbet bliver 13 Fod dybt og med en Bundbredde af 200 Fod paa de retlinjede Strækninger og 250 Fod i Krumningerne.

Det er dette Udvalgets Forslag, der nu, trods nogen Modstand, er bleven til Lov. Regeringen tiltraadte det, og Ministeren udtalte i Landstinget, at hvad der bl. a. talte for denne Løsning, var, at man mulig senere vilde gaa til en yderligere Uddybning af Limfjorden, og at denne da vil blive mindre bekostelig, end om man havde valgt Kanalens Uddybning; Ministeren ansaa ikke en saadan fortsat Uddybning for saa fjernt liggende, hvis det virkelig skulde vise sig, at Udløbet gennem Thyborøn Kanal vil muliggøre Besejling her for mere dybtgaaende Skibe end for Tiden, og han henviste til, at man i Søfartskredse formentlig foretrak Løbet over Løgstør Grunde.

Den Foranstaltning, der her er gennemført, er, som man vil se, af stor Betydning baade for den lokale Trafik paa de vestlige Limfjordsbyer og for den gennemgaaende Trafik gennem Limfjorden. Det er vel endnu

et aabent Spørgsmaal, i hvilken Udstrækning Limfjorden vil blive benyttet, og hvilken Betydning den vil faa som Færdselsvej mellem Nordsøen og Kattegat, men nægtes kan det ikke, at jo mere den uddybes, og jo bedre den bliver afmærket og belyst, i desto højere Grad maa den antages at ville blive benyttet for den gennemgaaende Trafik, til Dels med større Skibe. Det er derfor ganske naturligt, at der ved Lovens Behandling i Rigsdagen fremsattes Ønsker om at faa fjernet de Hindringer for den frie Sejlads gennem Limfjorden, der endnu findes. Blandt disse drøftede man særlig

Barreafgiften ved Hals.

Denne Afgift svares, som bekendt, af alle ind- og udgaaende Skibe med 3 Øre pr. Ton og for alle dybtgaaende Skibe med et yderligere Beløb i Forhold til deres Dybgaaende. Disse Afgifter svares til Aalborg Kommune, dels fordi den i sin Tid har afmærket Færvandet ved Indsejlingen til Fjorden, og dels for de betydelige Uddybningsarbejder, den senere har foretaget. Det erkendtes i Rigsdagen med Rette fra alle Sider, at Aalborg By har indlagt sig overordentlig stor Fortjeneste ved at have gennemført og vedligeholdt Uddybningen over Hals Barre, men paa den anden Side erkendte man det som ønskeligt, at Sejladsen gennem Limfjorden kan foregaa fuldstændig uhindret, saaledes at baade Afgifterne ved Hals Barre og Frederik VII's Kanal bortfalde. Men for at Aalborg By ikke skal forurettes, efter at have bragt saa store Ofre for at lette Adgangen til Limfjorden Øst fra, anbefalede Folkethingsudvalget, at man, naar Barreafgiften faldt bort, lod Staten overtage Anskaffelse, Vedligeholdelse og Drift af et Fyrskib ved Hals Barre samt Vedligeholdelsen af Løbet gennem Barren. Efter den Stilling, Ministeren indtog til denne Henstilling, maa det antages, at Ministeriet vil indlede Forhandlinger med Aalborg Byraad om Sagen. Afgifterne ved Hals Barre ere foreløbig fastsatte indtil Aar 1900, og i hvert Fald til den Tid vil det forhaabentlig være lykkedes at faa denne Byrde paa Limfjords-Skibsfarten bortryddet paa en Maade, der ikke foruretter Aalborg By.

Vi skulle endnu omtale et Spørgsmaal, der blev fremdraget i Landstinget, nemlig:

Lodsudgifterne i Limfjorden.

Det gjordes af Konsul Johnsen gældende, at de ere alt for høje. Et mindre Skib kan komme til at yde henimod 100 Kr. i Lodspenge for Farten fra Hals til Thisted, og dette hidrører fra, at der er saa mange Lodsdistrikter, at der skal skiftes Lods ved hver Station, og disse mange Lodsers Hjemrejse bevirker den store Udgift. I Stedet herfor burde én Lods følge med Skibet fra den første Station, indtil Skibet havde naaet sit Maal, og den Lods, der passerer gennem et andet Distrikt, maatte da afgive en Del af Betalingen til dette. Ministeren stillede en Forbedring af dette Forhold i Udsigt.

En tysk Søretsdom i en Kollisionssag.

Søretten i Hamburg har i disse Dage afsagt en Dom, der i tyske Søfartskredse er bleven imødeset med største Interesse. Sagen er foranlediget ved en Kollision, der fandt Sted d. 2. Februar i Aar i Nordsøen mellem Dampskibet „Karnak“, Kapt. Kopp, og Jærnbarken „Poncho“, Kapt. Wienefeld. „Karnak“ var 1,595

Netto R. T. og havde en Besætning af ialt 39 Mand; „Poncho“ var 819 Netto R. T. og havde en Besætning af ialt 15 Mand. „Karnak“, der var bestemt til Hamburg, havde d. 2. Februar om Morgenen passeret Tersschelling og var, da Sammenstødet skete, i Nærheden af Borkum Fyrskib, som det dog ikke havde i Sigte. Efter

Besætningens Forklaring blæste det en Storm fra Vest, og man holdt derfor længere ud fra Land. Kl. 2 Eftm. fik 1ste Styrmand, der havde Vagt, en Sejler i Sigte 4 Streger om Bagbord; den laa drejet mod Syd for Undermærsejl og havde desuden Forestængestagejlsat. Mesanen var ikke tilsat og var formodentlig skørnet. Efter 1ste Styrmands Mening trak Sejleren sig noget vestligere. Paa Damperen havde man ikke Grund til at gaa agten om Sejleren, da den ikke kunde have megen Fart, eftersom den laa underdrejet. Da Kapt. Kopp kom paa Dækket, syntes det ham dog, at Sejleren nærmede sig Damperen med god Fart. Han gav derfor først Bagbords Ror og derpaa haardt Bagbords Ror, men Damperen, der ellers lystrede Roret villigt, vilde nu ikke gøre dette. Man havde, for at gaa af Vejen for Sejleren, lagt Roret helt i Borde, men uden at Skibet lystrede. Sejleren, der viste sig at være Barken „Poncho“, maa være faldet noget af, thi den ramte Damperen paa Bagbordssiden agter ved Hækken. Damperen styrede Ø. t. N., og Kapt. Kopp mente bestemt, at „Poncho“ var langt nok borte til at han kunde passere den, der laa underdrejet, og ansaa det derfor heller ikke for forbundet med Fare at gaa foran for den. Da Sejleren var omtrent 6 Streger om Bagbord af Damperen, blev paa den sidst nævnte givet Ror, men Sejleren nærmede sig nu pludselig saa hurtigt, at Damperen ikke kom helt forbi den, men blev paasejlet af Sejleren paa Bagbordside, saa at den fik et Hul paa 8 Fod, og Skanseklædningen ødelagdes. Efter Sammenstødet havde man i godt 20 Minuter „Poncho“, der vedblev at holde sin Kurs, i Sigte. Damperen lagde bi for at undersøge Skaden, indtil Vejret bedagede sig. Den næste Morgen Kl. 2 begyndte den at lække, men man udbedrede saa godt som muligt Skaden og fik Skibet nogenlunde tæt. Damperen havde ikke ramt Sejleren, men kun skuret dens Stævn.

„Poncho“ forliste derimod efter Sammenstødet. De nærmere Oplysninger herom foreligge i en Beretning fra Strandfogden i Borkum, i hvilken han udtaler den Mening, at „Poncho“ er forlist ved Stranding og ikke er sunken. Tidlig om Morgenen d. 3. Februar var Stranden bedækket med Vraggoods fra „Poncho“. Hvis Skibet var sunket paa dybt Vand kort efter Sammenstødet, saa vilde med den herskende Vind- og Strømretning intet være drevet ind paa Stranden ved Borkum. Dækket saavel som Ræer og Master var slaaget i smaa Stykker; af disse Stykkers Tilstand kan man slutte, at „Poncho“ er fuldstændig sønderslaaget. Man mener i Borkum almindeligt, at Skibet, efter ved Sammenstødet at være blevet læk og udygtigt til at manøvrere, er sat ind paa Stranden for at forsøge paa at redde Livet, hvad der dog under de herskende Væjrforhold ingen Udsigt har været til. Af Skroget fandt man intet. Hele Besætningen er omkommen. Strandvagten og to andre Personer havde om Natten hørt Nødsignaler, men der var intet at opdage, skønt det var maanelyst. „Poncho“ skal, da den forlod Hamburg, have været fuldt ud sødygtig.

Sørettens Dom udtaler, at Sammenstødet er hidført ved, at 1. Styrmand paa „Karnak“ ikke, i Overensstemmelse med Artikel 20 og 22 i den kejserlige Anordning om Forhindring af Sammenstød paa Søen, (de internationale Søvejsregler), i rette Tid er gaaet af Vejen for Sejleren, men derimod har forsøgt at gaa foran om den og derfor blev ramt af „Poncho“. Da Kapt. Kopp før Sammenstødet kom paa Broen, var Afstanden allerede saa ringe, at det ikke længere var muligt at gaa Bagbord over, for at passere agten om Sejleren. Over Styrmandens Forhold udtales derfor en skarp Dadel. Efter Sammenstødet har Kapt. Kopp i høj Grad overtraadt Anordningen om Skipperens Forhold efter Sammenstød paa Søen, idet han i den Formodning, at Sejleren ikke havde lidt større Skade, har undladt ethvert Forsøg paa at faa Vished for, at den ikke

trængte til Hjælp. Kapt. Kopp mister derfor Retten til at føre Skib.

I „Hansa“, hvorefter vi have gengivet ovenstaaende Referat, kritiserer „En Sømand“ skarpt den over Kaptajnen afsagte Dom, idet han særlig gør gældende, at „Karnak“sKaptejn maatte være berettiget til at gaa ud fra, at „Poncho“ ikke trængte til Hjælp, da den ikke ved Signaler eller paa anden Maade antydede dette, og at det var Kapt. Kops Pligt først og fremmest at forvise sig om sit eget Skibs Tilstand efter Sammenstødet, hvad han ogsaa gjorde, og Resultatet af hans Undersøgelse var, at „Karnak“ ikke turde udsætte sig for at faa Søen tværs. Indsenderen mener, at den orkanagtige Storm har foraarsaget „Poncho“s Stranding, idet Skibet mulig har taget mere Skade ved Sammenstødet, end dets Kaptajn straks efter dette har antaget.

„Hansa“ tager Anledning af Dommen til at fremdrage det omstridte Spørgsmaal om Skibsofficerernes Uddannelse, idet det udtaler: Der er ikke faa Sømand, der tro, at alt, hvad man fordrer af en Dampskibsofficer, kan læres i et Dampskib. Denne Sag synes tydeligt at vise, hvortil det kan føre, at den kommanderende Officer i et Dampskib slet ikke har Forstand paa Sejskibsfart. Hvorledes kunde den Officer (Styrmanden), der her er Tale om, tro, at en Sejler, der fører begge Undermærsejl og Forestængestagejls, ligger helt stille? Sagen giver Anledning til alvorligt at tænke over Skibsofficerernes Uddannelse, slutter Bladet.

Forlis i Nordsøen.

Den 16. Marts blev Jærnbarken „British Princess“ paa 1,544 Register-Tons slæbt ind til Lowestoft efter den foregaaende Nat at have været i Kollision med en ukendt Damper, der sank med hele sin Besætning. Barken var paa Rejse fra Leith til Liverpool. Kl. 2 den omtalte Nat befandt Skibet sig omtrent ved Gabbardernes Fyrskib, nær Oxfordness; Lanterneerne brændte, Vejret var smukt og klart med moderat sydvestlig Brise, uden Søl. Første Styrmand, der havde Vagt, opdagede da en Dampers Lanterne. Damperen syntes ikke at ville forandre Kurs, og inden Barken kunde foretage noget for at forhindre Sammenstødet, skete dette. Damperen, der maa være blevet meget alvorlig beskadiget, sank straks. Barken selv havde 2 store Huller i Bougen og trak svært meget Vand. Den blev liggende Natten over paa Stedet, indtil den om Eftermiddagen blev fundet af en Slæbedamper, der bragte den ind til Lowestoft.

Mandskabet fortæller, at da de efter Kollisionen saa ud efter det andet Skib, sank dette ligesom delt i to Stykker; der hørtes næppe en Lyd derfra undtagen en forvirret Mumlen; Mandskabet, der syntes at løbe forud til Bakken, gik alle ned sammen med Damperen.

Det eneste, der mulig kan bringe nogen Oplysning om, hvem Damperen var, er, at den, efter Besætningens Udsagn, havde gul Skorsten med sort Baand omkring, og at den efter Kursen, den styrede, mulig var bestemt til en eller anden hollandsk Havn.

Andragendet om Ændringer i Sø- næringsloven.

Folkethinget har i Lørdags enstemmigt henvist Andragendet fra Kjøbenhavns Skipperforening, Den alm. danske Skibsførerforening af 1874 og Kjøbenhavns Navigatørforening om Ændringer i Sø næringsloven til Marineministerens Overvejelse, hvilket betyder, at man ikke i Øjeblikket vil anbefale at gaa til en Ændring af Loven —, i hvilket Fald man havde henvist Andragendet til Indenrigsministeren, under hvem Sø næringsvæsenet sorterer —, hvorimod man ønsker, at Marineministeren skal drage Omsorg for, at Marinens Officerer ikke føre Handelsskibe i større Udstrækning. Marineministeren stillede sig i saa Henseende meget imødekommende. Vi skulle komme nærmere tilbage til Forhandlingen og dens Resultat.

Vi have modtaget følgende:

Jeg havde ganske vist troet at være færdig med Kaptajn i Marinen Trolle, men da „Navigatørtidende“ i sit Martsnummer efter hans Anmodning har oplyst sine Læsere om, at han med sine Udtalelser i Rigsdagen i Anledning af det fra tre maritime Foreninger indsendte Andragende om en Ændring af Sø næringslovens §§ 9 og 11 absolut ikke har sigtet til Kaptajn Harboe, iøvrigt uden at omtale, hvem han da har sigtet til, saa nødes jeg til at komme tilbage til Hr. Trolle igen.

Ifølge „Rigsdagstidende“ lød Hr. Trolles Udtalelse som følger:

„Den Mand, der offentlig har tilladt sig at drage Sø officerernes Kvalifikationer i Tvivl, har, saavidt jeg véd, forlist 2 Skibe, og det er just ikke noget Bevis paa, at han turde gøre sig til Talsmand mod Sø officerernes Kvalifikationer“.

Det fremgaar utvivlsomt af denne Udtalelse, at Hr. Trolle mener, at Vedkommende, paa Grund af ovenanførte, maa frakendes Ret til at tale med i den foreliggende Sag, og da dette er en krænkende Udtalelse, saa opfordrer jeg herved, som en anden af Adressens Underskrivere, offentlig Kaptajn Trolle til at fremføre hvem det da er, han sigter til.

Da der er hængaaet en Del Tid siden vor Diskussion i „Nationaltidende“ afsluttedes, og Hr. T. altsaa har haft rigelig Tid til at undersøge Rigtigheden af sine Udtalelser, paahviler der ham saa meget mere en bestemt moralsk Forpligtelse til at efterkomme min Opfordring.

Jacob Holm,

Formand i den almindelige danske Skibsførerforening.

Fragtmarkedet.

I sidste Nr. af Bladet beskæftigede vi os med Forviklingerne i Østen; til en Afveksling kunne vi i Dag godt tage Vesten op til Behandling: i hvert Fald staar vi overfor det kuriøse Tilfælde, at Krigsbaunen er tændt baade mod Vest og Øst paa samme Tid; hvilken det bliver, der først slaar ud i klar Lue, vil Fremtiden vise — muligvis kvæler en Tordenregn de første Gnister, medens det endnu er Tid —, men man maa være forberedt paa enhver Mulighed, hvad enten Objektet hedder

Kina eller Kuba. Inidertid, enhver Konflikt i Vest eller Øst kan kun være til Fordel for Fragtmarkedet. Man tør vente sig en Konjunktur, og man tør haabe paa en vedvarende Fasthed i begge Lejre Sommeren over. Naar vi først Høsten, alle Rederes Haab, behøver vi ikke Kanonsalut eller Torpedoer for at holde Humøret oppe; da vil vi ganske naturligt indkassere Fortjenesten, som er indbjerget i de store Eksportlandes rige Forraadskamre, og Aaret vil blive afsluttet med et Plus for vore Redere. Ugen viser en stadig Fasthed i det amerikanske Marked, og en lang Række Baade ere blevne fragtede fra Northern range. Den Branche synes den solideste i det amerikanske Marked; en Gang imellem spores der en mindre Tilbagegang, men inden Dagen er omme, strammes atter Tøjlerne, og Maaned rykker frem efter Maaned uden en eneste penny's Reduktion i Raterne. Vi har i Virkeligheden Januar Rater nu i Marts Maaned, og vi opnaar de samme for April. Vor Notering bliver da f. Eks. Baltimore én dansk Havn $3/4\frac{1}{2}$, to Havne $3/6$, selv for større Dampere, hvilket beviser, at Rederierne har staaet sig ved at holde igen til sidste Time; det er bestandig den prompte Tonnage, der er efterspurgt. Der søges forøvrigt for følgende: Baltimore C. f. O. $3/7\frac{1}{2}$, Danmark $3/7\frac{1}{2}$ én, $3/9$ to Havne 12/15000 quarters ultimo Marts Afskibning. Baltimore Alexandria $4/1\frac{1}{2}$ 11,000 quarters 10% more or less April. New York Lissabon $3/7\frac{1}{2}$ April, fremdeles New Orleans eller Galveston C. f. O. $4/$, samt paa Nett charter $15/$ à $15/6$; Bomuldslasterne ere Brunswick Liverpool. Bremen $35/$, Savannah Barcelona og Triest eller Venedig $45/$, Savannah Reval, Stettin Gøteborg $43/$. Fra Ferdandina til Antwerpen er betalt $17/$ Phosphate, hvilket ikke er videre flatterende. River plate er desværre mat, og Matheden synes at blive kronisk. Man kan som ovenfor berørt forsvare at kalde det prompte Marked fast, men man bør ikke her glemme, at netop den sidste Maaned, hvor hele Høsten er bjærget, i denne Branche vil give Saisonen sin sande Kolorit, og en slet Maj Maaned kan endnu indtræffe efter de seneste Rapporter derovre fra — og sker dette, ligger hele Herligheden! Der vil blive et Kapløb for at slippe helskindet hjem; man vil rase imod hinanden, fordi man føier sig saa hjælpeløs derude i det fjærne Marked, og man vil drukne Millioner, hvor man havde kalkuleret de store Tals Gevinst; men endnu har vi ikke opgivet Haabet, og Nordamerikas Hausse bør absolut øve sin Indflydelse paa dette Marked. Vi noterer Rosario O. C. $22/$. Buenos Aires til London eller Liverpool Kvæg $90/$ og $8/6$. Østen er omtrent uforændret; en lang Række Befragtninger har fundet Sted, men da vi denne Gang vil fordele Øjeblikkets Hovedinteresse mellem Østen og Vesten, giver vi blot følgende Noteringer: Bombay P. P. 6,000 Tons 17/ én, $17/6$ to Havne. Rangoon Levanten 3,500 Tons $23/9$. Philippinerne U. K. Cont. 4,000 Tons $25/$. Kurrachee P. P. $17/$ én, $17/6$ to Havne. Man venter sig en rig Befragtning i de nærmeste Dage.

Kulfragterne til Middelhavet etc. holder sig fremdeles, i Kraft af den gamle Regel, at der bør være Balance i Tingene. Returfragterne ere da stadig yderst slette og Nedfragterne særdeles gode; det samlede Resultat bliver Symbolet for en hæderlig, men beskedent Tilværelse, hvor man med samlede Kræfter kan klare sig med Føden uden at lægge noget op. Vi notere: Tyne Alexandria $9/1\frac{1}{2}$ à $9/3$, Konstantinopel $8/6$ à $8/9$, Malta $8/$, Genua $8/9$, Neapel samme Rate, Venedig $10/3$ à $10/6$ og saa fremdeles med de sædvanlige Tillæg eller Fradrag efter Pladsen. Retur følgende: Azoff U. K. Ccnt. 3,000 Tons d w. April Maj $10/9$ any direct, $11/$ Hamburg, Nicolaieff og/eller Vararoffka L. H. A. R. 4,300 Tons $9/6$, Hamburg $10/$, 20. Marts 15 April. Odessa eller Theodosia til Rotterdam giver samme Rate som sidst eller $8/$.

Fragterne paa Østersøen ere uforandrede, og faa Befragtninger har fundet Sted. Kulraten er maaske i enkelte Tilfælde en lille Smule fastere, men dog er Fast-

heden uden al Betydning. Til Provinsen bydes 5/ å 5/3, til Kjøbenhavn 4/3 å 4/6.

Vort hjemlige Marked. Da vi aabnede denne Rubrik, var det egentlig, fordi vi gerne vilde skaffe vore Læsere en behagelig Oversigt over Ugens Begivenheder. Det er desværre falden i vor Lod fra Artikel til Artikel at være den anklagende og at dokumentere en fuldstændig Slaphed indenfor Skipperstanden blandt de mindre Sejlere. Men man har gentagne Gange anmodet „Dansk Søfartstidende“ om en egentlig Notits, og vi vil fortsætte med denne. Ugens Noteringer er følgende: Kjøbenhavn til Ahus er sluttet 10 Øre pr. 100 Ø Majs, hvad der jo er yderst slet. Til Pommern er sluttet herfra 20 Pf., til Provinsen 14 å 15 Øre pr. Centner Majs; fra Kastrop betales 15 Øre pr. Ctr. Guano til Nakskov; til Colberg er sluttet 17½ Pf., til Stralsund 20 Pf. Til Foraaret bør der komme mere Vind i Sejlene!

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet „Torm“

har holdt ordinær Generalforsamling.

Forretningsføreren, Kaptajn D. Torm, aflagde Beretningen. Skibene havde gennemgaaende været i Gang hele Aaret, kun afbrudte af et enkelt Havari. Fragterne havde været gode. For indeværende Aar var der sluttet Fragter for omtrent hele Sommeren, der forhaabentlig vilde blive tilfredsstillende. Regnskabet udviste en Indtægt af 138,625 Kr. 8 Øre, hvoraf „Helene“ havde indsejlet 44,445 Kr. 1 Øre, „Agnete“ 33,428 Kr. 33 Øre, „Herminia“ 30,001 Kr. 83 Øre og „Alice“ 28,294 Kr. 90 Øre.

I Udbytte til Aktionærerne foresloges 9 pCt. af Aktiekapitalen eller 64,620 Kr.; til Reservefonden var henlagt 48,000 Kr., og til næste Aar overførtes 477 Kr. 75 Øre.

Der gaves Decharge.

De afgaaende Bestyrelsesmedlemmer, Grosserer Salomon og Kapt. R. Rasmussen, samt Revisorerne genvalgtes.

Fra Sø og Land.

Fra Skibsmægler C. G. Wickberg. Sundsvall, har vi modtaget følgende:

Vejret har i de sidste Uger antaget en mere vinterlig Karakter end hidtil i denne Vinter. Et stærkt Snefald har fremmet Søens Tillægning, saaledes at der intet aabent Vand kan ses fra „Bremøen“, og det der værende Fyr har været slukket i flere Dage.

Det er under disse Forhold vanskeligt at udtale nogen Mening om Tiden for Navigationens Aabning, der jo i høj Grad er afhængig af Vindretningen med deraf følgende Temperaturforandringer. Vi anse det imidlertid ikke for raadeligt at sende Fartøjer herop før omkring d. 1. Maj.

Samme Firma tilskriver os d. 17. Marts:

Vejret har ikke forandret sig væsentligt siden mit sidste Brevs Afsendelse; Vinden er stadig S. til Ø., Temperaturen omkring Frysepunktet eller et Par Grader derunder. Under disse Forhold kan man fremdeles ikke se isfrit Vand fra Bremø Fyr, selv ikke med Kikkert.

Et af det engelske Underhus vedtaget Lovforslag gaar ud paa, at fremmede Regeringers Skibe, ballastede Skibe, og Skibe, som søge Havn for at fylde Kul og Proviant, eller paa Grund af Uvejr, fritages for Afgifter.

Statsraad H. P. Lyngbye er fratruddet som Forretningsfører i Svitzers Bjærgnings-Entreprise og i hans Sted er indtrædt Kaptajn R. Rasmussen.

Paa Thingvalla-Selskabets Vegne har Firmaet C. K. Hansen solgt Dampskibet „Amerika“ til Amerika for 214,000 Kr. Skibet menes at skulle benyttes i Fart mellem San Francisco og Alaska til Befordring af Udvandrere til Guldminerne ved Klondyke.

Paa Messrs. Donald Currie's store Postdampskib „Dunottar Castle“ blev i afvigte Uge 4de Styrmand, Mr. Kinnear, og Kokken, Mr. Karby, hædret med „the Royal Human Societys“ Medallie for djærv og modig Daad. Anledningen hertil var følgende: Da Skibet den 8. December befandt sig paa 5° 44' S. Br. og 5° 15' V. Lgd. sprang en Passager over Bord, medens Skibet løb med fuld Fart og Søgangen var høj. En af Baadene blev straks nedfiredt og bemanded og førtes under Mr. Kinnears Kommando hen til Stedet, hvor den Ulykkelige sidst var observeret. Man opdagede ham, men han sank, forinden Baaden kunde naa ham. Uden at give sig Tid til at kaste nogle af Klæderne, sprang Mr. Kinnear og Kokken Karby ud af Baaden, dykkede begge, og bragte med stort Besvær den Drukne til Overfladen og hen til Baaden. Risikoen blev i høj Grad foretaget ved at Havet paa disse Højder er fuldt af utallige store Hajer. Af Hensyn hertil og da begge Redningsmænd tidligere har udmærket sig i lignende Retning, maa Udmærkelsen fra det store engelske Selskab erkendes som vel fortjent.

Kapt. N. E. Schmidt af Marstal har købt Sk. „Nøkken“, beliggende i Frederikshavn, 52 R. T., for 12,500 Kr.

Dampskibsselskabet Union har i England købt en ny Damper, c. 3,700 Tons, i Stedet for „Scotia“, der forliste. Damperen faar Navnet „Britannia“ og skal i Fart paa Nordamerika.

Literatur.

Den islandske Lods. Udgiven af det kgl. Søkort-Arkiv. Kjøbenhavn 1898.

Den sidste Beskrivelse af de islandske Farvande udkom i 1822 og skyldtes P. de Løvenørn. Det er klart, at dette Arbejde, skønt det anses for fortrinligt, trængte til at afløses af et nyt, efter at Handelens Frigivelse har skabt nye Handelssteder og et livligt Samkvem med Udlandet. De islandske Farvande besejles jo nu af store Fiskeflaader og af talrige Damp- og Sejlskibe. Støttet til de Opmaalinger og Undersøgelser, som Marinens Skibe have foretaget under Island, har Søkort-Arkivet derfor udgivet det her foreliggende Arbejde, der slutter sig til de af Arkivet udgivne Kort over Island. Uden at være i Stand til at bedømme dets Enkeltheder, fremhæve vi Stoffets let overskuelige Ordning og de talrige Landtoninger, der ere indførte i Bogen, som Fortrin, der straks falde i Øjnene. Men iøvrigt er Søkort-Arkivets ansete Navn den sikreste Garanti for, at Bogen udfylder sin Bestemmelse, og vi anbefale varmt enhver Skibstører, der sejler paa Island, at anskaffe den og derved faa et Hjælpe middel ved Besejlingen af disse Farvande, som han hidtil har maattet savne.

Claussens Shipping Guide er en Haandbog for Skibsredere, Skibsmæglere, Kaptajner, Importører og Eksportører, der er udgiven af H. Chr. Claussen i Bergen 1898. Det er Bogens første Del, omhandlende Norge, der her foreligger. Den indeholder udførlige Fortegnelser over Skibsmæglere, Redere, Agenter, Skibshandlere m. Fl. i Norge, og det er altsaa Hensigten efterhaanden at udgive lignende Fortegnelser ogsaa for andre Landes Vedkommende. Bogen synes os meget praktisk indrettet, og Forretningens livets og det internationale Samkvems stærke Udvikling gøre Haandbøger af denne Art meget nyttige. Vi anbefale derfor denne første Udgave paa det bedste.

Ugens Havarier.

De 5 Sødskende, Kutter af Mariager, der d. 7. ds. grundstødte ved Fjellerup, er bragt flot af „Drogden“ og indbragt til Grenaa.

Thekla, Dmpsk. af Gøteborg, kom d. 18. ds. paa Rejsen fra Østersøen til England med Props paa Grund ved Kastrup. Flot med Assistance af Svitzer og indbragt hertil.

I. B. Berggren, Skonnert af Allinge, kom d. 18. ds. paa Rejsen herfra til Rønne med Majs paa Grund ved Drager. Flot uden Assistance og fortsat Rejsen

Lykkens Prøve, Galease af Rudkjøbing, kom d. 18. ds. paa Rejsen fra Eckernsund hertil med Mursten paa Grund paa Saltholmen. Flot med Assistance af Svitzers og efter at en Del af Lasten var kastet over Bord. Skibet ubeskadiget.

Christiansborg, Dampskib af Kbhvn., Petersen, kom d. 18. ds. paa Rejsen fra Newcastle til Memel med Kul i stærk Taage paa Grund paa Rubjerg Knude ved Lønstrup. Svizzerdamperen Frederikshavn assisterer, men Vind og Vejr har lagt Hindringer i Vejen for Bjærgningen.

Skeldervik, 3m. Skonnert af Jonstorp, er d. 17. ds. paa Rejsen fra Malmø til Oscarshavn i Ballast strandet udfor Hasle. Mandskabet reddet. Skibet Vrag.

Brittania, engl. Dmpsk., bestemt til Svendborg med Kul er d. 18. ds. kommet paa Grund udfor Gjedser. Mandskabet gaaet fra Borde, Skibet lækt.

Orrik, Dmpsk. af Aarhus, kom d. 19. ds. paa Rejsen til Aalborg i Kollision med Sluseporten ved Holtenau og maatte stærkt læk sættes paa Grund i Wicker Bugt. Skibet er bragt flot og ind til Kiel for Reparation.

Gørda, Skonnert af Skillinge, kom d. 19. ds. paa Grund paa Sydspidsen af Amager. Skibet var paa Rejsen fra Stettin til Kbhvn. med Bjælker. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt hertil.

Essex, Dmpsk. af Hull, fra Hjemstedet til Reval med Stykgods, ankom hertil d. 19. ds. for at undersøges af Dykkere, da Skibet havde arbejdet sig læk i Søen. Repareret og fortsat Rejsen.

Fra Skagen skriver vor Korrespondent 18. Marts:

Den 17. d. M. Kl. 11 Aften strandede paa Grund af Taage paa Skagens Rev. ca. 500 Alen fra Land, tremastet Jærnskonneret Michael Kelley, Kaptajn Roberts, af Liverpool, fra Horsens til Strömstad i Ballast, 96⁶⁰/₁₀₀ Reg-Tons drægtig med 5 Mands Besætning, og kom atter flot Kl. 9 næste Formiddag uden Hjælp fra Land.

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rolde, afgik fra New-Orleans 9. Marts, bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Marseille 20. Marts, best. til Barcelona, Tarragona, Malaga og Cadiz. — Antwerpen, Holm, ankom til Antwerpen 17. Marts, bestemt til Cardiff. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Kbhvn. 21. Marts, bestemt til Newcastle og Marseille. — Dagmar, Gade, ankom til Malaga 19. Marts, bestemt til Cadiz. — Douro, Brand, ankom til Riga 20. Marts, bestemt til Skotland. — Georgios I., Kihl, pass. Gibraltar 14. Marts, bestemt til Batoum og Odessa. — I. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Messina 20. Marts, bestemt til Marsala, Bougie og Algier. — Kiew, Rabe, ankom til Reval 19. Marts, bestemt til Dunckerque. — Kursk, Staal, ankom til Havre 21. Marts, best. til Kbhvn. — Leopold II., Kruse, pass. Pera 16. Marts, bestemt til Genua. — Louisiana, Jensen, afgik fra New-Orleans 27. Febr., bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Novorossisk 20. Marts, bestemt til Messina. — Nicolai II., Michelsen, ankom til Kbhvn. 12. Marts, bestemt til New-Orleans. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Kbhvn. 19. Marts, bestemt til Reval. — Omsk, Rasmussen, ankom til Antwerpen 18. Marts, bestemt til Reval. — Tejo, Borries, afgik fra Lissabon 19. Marts, bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, ankom til Reval 20. Marts, bestemt til Rotterdam. — Vesuv, Norden, pass. Dartmouth 20. Marts, bestemt til Paimboeuf. — Viking, Jørgensen, ankom til Helsingborg 22. Marts, bestemt til Cardiff. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Newport-News 9. Marts, bestemt til Kbhvn. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Newcastle 15. Marts, bestemt til Newport-News. — Kentucky, Caroc, afgik fra Kbhvn. 27. Febr., bestemt til New Orleans.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Hull 17. Marts, bestemt til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Trondhjem 19. Marts, bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Claussen Kaas, ankom til Antwerpen 16. Marts, bestemt til Kbhvn. —

Ceres, Svensson, ankom til Libau 19. Marts, bestemt til Kbhvn. — Charkow, Kromann, ankom til Kbhvn. 21. Marts, bestemt til Libau. — Christian IX., Mollerup, afgik fra London 21. Marts, bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Bay Schmidt, ankom til Stettin 14. Marts, bestemt til Kbhvn. — Constantin, Bønnelykke, afgik fra Kbhvn. 21. Marts, bestemt til Libau. — Frederik, Harboe, afgik fra Kbhvn. 21. Marts, bestemt til Königsberg. — Georg, Petersen, ankom til Hamburg 22. Marts, bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Paaske, ankom til Stettin 18. Marts, bestemt til Kbhvn. — Kasan, Thomsen, pass. Holtenau 21. Marts, bestemt til London. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 9. Marts, bestemt til Island. — Louise, Gøtsche, afgik fra Pillau 17. Marts, bestemt til Hull. — Minsk, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 20. Marts, bestemt til Stettin. — Moskov, Petersen, afgik fra Kbhvn. 21. Marts, bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Antwerpen 20. Marts, bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Kbhvn. 22. Marts, bestemt til Libau. — Perm, Christensen, ankom til London 21. Marts, best. til Hamburg. — Pregel, Egidiusen, ankom til Kbhvn. 21. Marts, bestemt til London. — Romny, Lind, afgik fra Kbhvn. 19. Marts, bestemt til Hull. — Thyra, Ryder, ankom til Manchester 20. Marts, bestemt til Liverpool. — Valdemar, Johnsen, ankom til Libau 14. Marts, bestemt til Hull. — Vesta, Corfitzon, afgik fra Leith 5. Marts, bestemt til Island. — Maja, Blom, ankom til Danzig 18. Marts, best. til Kbhvn. — Eila, Erichsen, ankom til Kbhvn. 21. Marts, bestemt til Danzig.

Ficaria, F. Fenger, afgik fra Kbhvn. 24. Marts, best. til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 22. Marts, bestemt til Odense. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 23. Marts, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 23. Marts, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, C. Wiberg, afgik fra Odense 25. Marts, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 24. Marts, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebølt, J. Bay, afgik fra Newcastle 22. Marts, bestemt til Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 22. Marts, bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm, Jørgensen, afgik fra Reval 15. Marts, ankom til Rotterdam 21. Marts. — Sigurd Jørgensen, afgik fra Baltimore 18. Febr., ankom til Stettin 19. Marts. — Knud, Hansen, afgik fra Blyth 12. Marts, ankom til Kbhvn. 15. Marts. — Svend, Holst, afgik fra Newcastle 13. Marts, ankom til Kbhvn. 16. Marts. — Erik, Tofte, afg. fra Riga 12. Marts, ankom til London 21. Marts. — Skjold, Schmidt, afgik fra Libau 14. Marts, ankom til Rouen 23. Marts. — Ragnar, Hveysel, afgik fra Philadelphia 16. Marts, bestemt til Frederikshavn. — Danmark, Hintzelmann, afgik fra Sunderland 19. Marts, best. til Stettin. — Volmer, Riber, afgik fra Blyth 19. Marts, ank. til Kbhvn. 22. Marts. — Dan, Kraemer, afg. fra Riga 14. Marts, ankom til Ghent 21. Marts. — Magnus, Mahncke, afgik fra Riga 19. Marts, bestemt til Ghent. — Harald, Jensen, afgik fra Genua 3. Marts, bestemt til Deleware f. O. — Olaf, Lorenzen, afgik fra Baltimore 6. Marts, bestemt til Cork.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Jensen, afgik fra Baltimore 26. Febr., ankom til Aarhus 18. Marts. — Peter Berg, Jørgensen, afgik fra Palermo 21. Marts, bestemt til Ferdinandina. — J. Siem, Løffler, afgik fra Bremerhaven 18. Marts, ankom til Reval 22. Marts. — P. Andrejeff, Johnsen, afgik fra Genua 15. Marts, bestemt til Hampton Road f. O. — A. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Nicolaieff 13. Febr., ankom til Hamburg 18. Marts. — H. Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Bremen 10. Marts, ankom til Reval 15. Marts.

Helmdal, Anine, Møller, ankom til Huelva 21. Marts. — Martha, Jørgensen, ank. til Bilbao 22. Marts. — Helga, Lagesen, afgik fra Newcastle 22. Marts. — Kamma, Risøe, ankom til Antwerpen 20. Marts.

Urania, Venus, Callesen, afgik fra Kbhvn. 18. Marts. — Sirius, Nielsen, afgik fra New York 20. Marts. — Urania, Lund, ankom til Kbhvn. 21. Marts. — Saturn, Klarsborg, afgik fra Swansea 19. Marts. — Pallas, Degn, ankom til Rotterdam 20. Marts.

Nordseen, Finland, Schmidt, afg. fra Kbhvn. 21. Marts. — England, Petersen, ankom til Riga 20. Marts. — Holland, Jørgensen, ankom til Libau 21. Marts. — Rusland, Kock, ankom til Warkworth 21. Marts. — Tyskland, Høgstadt, ank. til Amsterdam 18. Marts. — Skotland, Branth, ankom til Caen 19. Marts. — Swarland, Andresen, afgik fra Havre 19. Marts.

Vesterhavet, Nautik, Meinertz, afgik fra Esbjerg 22. Marts, bestemt til Riga. — Neptun, Jessen, afgik fra Antwerpen 17. Marts, ankom til Aalborg 20. Marts. — Nerma, Degn, afgik fra Dunkirk 16. Marts, ankom til Sunderland 18. Marts. — Nordseen, Schmidt, afgik fra Esbjerg 19. Marts, bestemt til Methil.

Østersøen, Rita, Skov, afgik fra Harburg 19. Marts, bestemt til Shields. — Patria, Andersen, afgik fra Genua 15. Marts, bestemt til Novorossisk.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Riga 18. Marts, bestemt til Dunkerque. — Frisia, Fisker, afgik fra Cardiff 10. Marts, ankom til Bordeaux 14. Marts. — Gallia, Nielsen, er passeret Gibraltar 21. Marts paa Rejse fra Ferndina til Galatz.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Smyrna 19. Marts, bestemt til Malta. — Fyen, Hansen, afgik fra Smyrna 11. Marts, bestemt til Plymouth. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Blyth 25. Febr., ankom til Constantinopel 15. Marts. — Russia, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 19. Marts, bestemt til Blyth. — Carl Heckscher, A. G. Starck, afgik fra Hull 11. Febr., ankom til Buenos Ayres 18. Marts. — Dania, Troensegaard, afgik fra Baltimore 16. Marts, bestemt til Aarhus.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, ankom til Riga 20. Marts. — Frederiksborg, Kühl, afgik fra Newcastle 22. Marts, bestemt til Kbhvn. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Kbhvn. 21. Marts. — Rosenborg, Fischer, ankom til Boness 19. Marts. — Jomsborg, Schultz, ankom til Glasgow 18. Marts. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Calais 14. Marts. — Uranienborg, Olsen, ankom til Calais 14. Marts.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Andersen, afgik fra Riga 22. Marts, bestemt til Dunkirk. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Cardiff 12. Marts, bestemt til Genoa. — Skodsborg, Jensen, afgik fra Antwerpen 19. Marts, bestemt til Cardiff. — Guldborg, Schmidt, afgik fra Sevilla 18. Marts, best. til Glasgow. — Tuborg, Hveissel, ankom til Sharpness 21. Marts.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Kbhvn. 21. Marts, bestemt til Blyth. — Agnete, Jensen, ankom til Kbhvn. 14. Marts. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 18. Marts, bestemt til Grangemouth. — Alice, Kraemer, afgik fra Kbhvn. 20. Marts, bestemt til Newcastle. — Bornholm, Petersen, ankom til Burntisland 19. Marts, afgik fra Burntisland 21. Marts, best. til Kiel. — Ajax, Brorson, afgik fra Porsgrund 18. Marts, ankom til Stettin 20. Marts. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Drammen 17. Marts, ankom til Tuborg 19. Marts. — Nauta, Steen, afgik fra W. Hartlepool 18. Marts, ankom til Warkworth 19. Marts. — Rønne, Hintze, afgik fra Kiel 19. Marts, bestemt til Christiania. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Libau 17. Marts, afgik fra Libau 20. Marts, bestemt til Aalborg.

Danmark. Rolf, J. G. Hahn, afgik fra Libau 17. Marts, bestemt til Dunkirk. — Thorvaldsen, P. Skjædt, ankom til Kbhvn. 19. Marts. — Absalon, Predbjørn, ankom til Kbhvn. 17. Marts. — Ansgar, Larsen, afgik fra Kbhvn. 22. Marts, bestemt til Riga. — J. N. Madvig, H. Olsen, afgik fra Greenock 17. Marts, bestemt til Alexandria. — Hamlet, Sommer, ankom til Kbhvn. 19. Marts. — Helge, Matthiessen, ankom til Alexandria 18. Marts.

Thingvalla. Norge, Knudsen, afgik fra New-York 19. Marts, bestemt til Kbhvn. — Thingvalla, Laub, afgik fra New-York 5. Marts, ank. til Kristiania 21. Marts. — Hekla, Thomsen, afgik fra Kristianssand 11. Marts, bestemt til New-York. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 22. Marts, best. til New-York.

Sejlskibe.

Fane. Nordby. Amete, Nielsen, ankom til Valparaiso 14. Marts fra Tahiti. — N. C. K. G., formodentlig Tercere, Holm, prajet 25. Febr. paa 4° N. 30° W. fra Brisbane til London. — Casma, Jørgensen, sejlet fra Savannah 16. Marts til Harburg. — Ines Røhl, Jessen, prajet 3. Marts paa 43° N. og 35° W. fra Santos til Falmouth. — Mathilde, Strømberg, sejlet fra Corinto 16. Febr. til Estera Real. — Nanna, Warner, pass. Lizard 18. Marts fra Gorontala til Rotterdam. — Sophie, Svarrer, sejlet fra Savannah la mar 15. Febr. via Green Island til London. — Verdande, Nielsen, sejlet fra Ternate 14. Jan. til Menado og forventes til Macassar i Slutning af Februar før der at laste til Amsterdam. — Elisabetha, Fischer, ankom til Liverpool 19. Marts fra Maracaibo. — Erna, Thomsen, ankom til Korsør 19. Marts fra Liverpool.

Fane. Sønderho. Helene, Christiansen, afg. 16. Marts til Hamburg fra Havre; ankom til Hamburg 20. Marts. — Clara, Carstensen, ankom 18. Marts til Harburg fra Plymouth.

Svendborg. Mine, Møller, ankom til Königsberg 21. Marts. — Casper, Henriksen, ankom til Moss 14. Marts. — Slesvig, Vilde, ankom til Drøbak 14. Marts. — Laura, Fuglsang, ankom til Drøbak 14. Marts. — Karen, Mikkelsen, ankom til Drøbak 14. Marts. — Anna Kirstine, Frandsen, ankom til Arendal 15. Marts. — Agnete, Møller, ankom til Drøbak 15. Marts. — Skirner, Nielsen, ankom til Strømsdal 15. Marts. — Odin, Andersen, ankom til Frederiksstad 15. Marts. — Samson, Hansen, ankom til Åhus 15. Marts. — Christine, Rasmussen, ankom til Moss 16. Marts. — Elisa Bay, Petersen, ankom til Horten 16. Marts. — Skjold, Larsen, ankom til Christianssand 15. Marts. — Triton, Nielsen, ankom til Stettin 15. Marts. — Martin, Mortensen, ankom til Svine-

münde 17. Marts. — Flora, Nielsen, ankom til Drammen 16. Marts. — Petrine, Jensen, ankom til Drøbak 17. Marts. — Roska, Møller, ankom til Memel 17. Marts. — Concordia, Henriksen, ankom til Wismar 17. Marts. — Ludvig, Larsen, ankom til Leith 18. Marts. — Helge, Hansen, ankom til Frederiksstad 18. Marts. — Fylla, Rasmussen, ankom til Kragerø 19. Marts. — Fides, Nielsen, ankom til Kristiania 18. Marts. — Garibaldi, Jørgensen, ankom til Kragerø 18. Marts. — Rasmus, Jensen, ankom til Pillau 19. Marts. — Venus, Jensen, ankom til Carlshamn 20. Marts. — Brockenhuus-Schack, Rasmussen, ankom til Harburg 20. Marts. — Confidentse, Mouritsen, ankom til Newcastle 20. Marts.

Æro. Sit, Raahauge, ankom 15. Marts til Faxe. — We-myss Castle, Folmer, ankom 15. Marts til Rudkjøbing. — Alf, Rasmussen, ankom 14. Marts til Egersund. — Svalen, Christensen, ank. 15. Marts til Uddevalla. — Webers Minde, Madsen, ankom 15. Marts til Göteborg. — Mathæus Richert, Lauritsen, ankom 17. Marts til Kappel. — Freden, Eriksen, ankom 17. Marts til Vllisingen. — Sejerskransen, Jørgensen, ankom 16. Marts til Drøbak. — Familien, Bager, ankom 16. Marts til Heiligenhafen. — Maren, Christensen, ankom 17. Marts til Orith Fehm. — Berthel, Escheu, ankom 18. Marts til Vindau. — Albert, Fabricius, ankom 19. Marts til Horten. — Thyra, Rasmussen, ankom 19. Marts til Windau. — Christiane, Albertsen, ankom 18. Marts til Horten. — Otto, Petersen, ankom 18. Marts til Horten. — Hebe, Clausen, ankom 18. Marts til Drammen. — Cathrine, Rasmussen, ankom 18. Marts til Horten. — Syplhe, Christensen, ankom 19. Marts til Boness fra Southampton. — Anne, Johansen, ankom 19. Marts til Göteborg. — Aurora, Raahauge, ankom 15. Marts til Drøbak. — Marie, Rasmussen, ankom 15. Marts til Helsingborg. — Astræa, Svane, ankom 15. Marts til Langesund. — Saga, Clausen, ankom 21. Marts til St. Nazaire fra St. Francois.

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, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra dissc.

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

Limfjorden. Lemvig. Søgaard Mark Ledefyr ere forandrede saaledes:

Forfyret er en hvid Lanterne, der vises fra en hvid, 11 Fod høj Pæl med rund Skive paa Toppen. Flammens Højde: 80 Fod. Synsvidden: 5 Kml. 56° 34' N. Br. 8° 17' Ø. Lgd.

Bagfyret er en hvid Lanterne, der vises fra en hvid, 20 Fod høj Pæl med rund Skive paa Toppen, 260 Alen S. 61° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 100 Fod. Synsvidden: 5 Kml.

Holdte overet i S. 61° V. lede de i Løbet ind til Lemvig. Lyse kun i Fyrliniens Retning. Brændetid: 15de August—1ste Maj undtagen naar Lemvig Havn er utilgængelig paa Grund af Is.

Lemvig Ledefyr ere forandrede saaledes:

Forfyret er en grøn Lanterne, der vises fra en hvid, 15 Fod høj Pæl. Flammens Højde: 30 Fod. Synsvidden: 3 Kml. 56° 33' N. Br. 8° 18' Ø. Lgd.

Bagfyret er en grøn Lanterne, der vises fra et hvidt Fyrhus, 130 Alen S. 2° Ø. fra Forfyret. Flammens Højde: 70 Fod. Synsvidden 3 Kml.

Holdte overet i S. 2° Ø. lede de ind til Lemvig. Lyse kun i Fyrliniens Retning. Brændetid: 15de August—1ste Maj undtagen naar Lemvig Havn er utilgængelig paa Grund af Is.

Sundet. Hollænderdyb. Saltholm-Flak. NV. Den 22de Marts 1898 er Vintersmærket Saltholm-Flak NV. ombyttet med Klokketønden.

Kattegat. Mosel-Grund. Fyret paa Lystønden „Mosel-Grund“ er slukket. Det vil snarest muligt blive tændt igen.

Store-Bælt. Bolsax V. Paa V.-S. den af Bolsax har et Skib udkastet Cement paa en Dybde af 9 Fod, hvorved der er dannet en Pule med 1 à 2 Fod Vand.

Smaalands-Farvandet. Kirkegrund. Den 16de Marts 1898 er Vintersmærket ved Kirkegrund ombyttet med Klokketønden.

Østersøen. Gjedser-Odde. Fra Fyrskibet „Gjedser-Havn“ gives, naar Postdampskib ventes, Taagesignal med Kanon-skud. Taagelur og om Natten desuden med Blaalyt, og fra Gjedser-Odde med Kanon-skud, Ringning med Klokke og om Natten desuden med Blaalyt.

Bagestrøm. Den 15de Marts 1898 er Vintersmærket uden for Bagestrøm ombyttet med Klokketønden.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverigs S.-Kyst. Kåseberga. Vraget af den 3½ Kml. SV. t. S. for *Kåseberga* sunkne Damper „*Scotia*“ er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget er 32 Fod.

Sverig. Stockholms Skærgaard. Söderarmsleden. Paa den i Kortet angivne 28 Fods Grund, som ligger i Linien *Lerskärrens Fyr* overet, c. 2½ Kml. fra *Ostra Lerskåret*, er der kun 22 Fod Vand.

Tyskland. Paa Swinemünde Red er Klokketønden igen udlagt og Vintersømærket inddraget.

Swinemünde—Stettin. Udenrigsministeriet meddeler:

Paa Grund af Uddybningsarbejder mellem *Swinemünde* og *Stettin* gælde følgende Bestemmelser:

Oven for og neden for Uddybningsmaskinerne er der i 1½ Kbl. Afstand udsat en Rispræk, hvorfra om Natten vises en hvid Lanterne. Naar Strømmen er indgaaende, vise Uddybningsmaskinerne grønt Flag.

Mellem disse to Prikker skulle Skibe gaa langsomt, og de maa ikke passere hinanden.

Skibe skulle være klare til at ankre og iøvrigt følge de Anvisninger, der gives fra Lodsvesenet enten paa Stedet eller i *Swinemünde* eller *Stettin* med Hensyn til Bugsering, Ankring o. s. v.

Fyrskibet „Stoller Grund“ inddrages. Den 30te Marts 1898 inddrages Fyrskibet „*Stoller Grund*“ for kort Tid.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Halmstad. I Juni 1898 forandres Fyret paa Bøgebryderen uden for *Halmstad* til at vise hvidt Hurtigblink fra S. 13° V. til c. S. 60° V. og rødt Hurtigblink fra c. S. 60° V. gennem V. indtil det skjules af Landet. Det røde Lys lyser altsaa over Grundene.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 4de Marts. 10 Kml. V. t. N. fra Fyrskibet „*Weser*“. Et sunket Vrag. En Mast med Rær var over Vandet.

Den 2den Marts. Omtrent 1 Kbl. NV. for Tønden paa *North Hammond Knoll*, NØ. for Fyrskibet „*Woud*“, *Englands Ø.-Kyst*, er en Kuf sunken i 18 Fv. Vand. Stængerne ere 9 Fod over Vandet.

Den 2den Marts 1898. 54° 32' N. Br. 0° 52' Ø. Lgd. Vraget af et kængret, nylig forkobret Skib.

Tyskland. Elben. I Marts 1898 ombyttes Vintersømærkerne i *Elben* med Sommersømærkerne.

Elben. Cuxhaven. Fra den 20de April til 27de Maj 1898 afholdes Skydeøvelser ved *Cuxhaven*. Skydepladsen begrænses mod N. af en Linie fra Tønde M til Nr. 9 og mod S. af en Linie fra *Allenbruch Kirke* til Tønde Nr. 17.

Naar der skydes, er Pladsen spærret for al Sejlads, og Dampere med rødt Flag paa Toppen ligge da neden for Tønde M og oven for Tønde Nr. 17. Anvisninger og Signaler skulle ubetinget følges. Flag hejst mod Søen paa *Cuxhaven* Fyrtaarn betyder, at Pladsen er aaben for Sejlads.

Elben. Ved Finkenwerder har Lystønde Nr. 13 nu faaet Nr. 14 og er flyttet nærmere til *Bönhasensand* øvre Ende, c. 2 Kbl. N. 59° V. fra Baaken oven for *Finkenwerder*. 53° 32' N. Br. 9° 54' Ø. Lgd.

Den sorte Spidstønde Nr. 14 har nu faaet Nr. 13 og er flyttet ¼ Kbl. N. hen.

Begge Tønder ligge i 13 Fod Vand.

Jade. I Wangeroog Farvand er den elektriske Lystønde C slukket; Tønden inddrages.

I *Jade* ere Lystønderne igen udlagte og tændte paa Tønderne Z og Nr. 13's Stationer.

Fra den 19de April til 20de Maj 1898 afholdes Skydeøvelser i *Jade*. Skydepladsen begrænses saaledes:

Fra 19de—23de April, fra 23de—30te April og om Natten den 30te April, den 6te Maj Nat og Dag og fra 9de—11te Maj mod N. af Linien Observatoriet—*Eckwarder Kirke*, mod S. af Linien Pumphastationen—Tønde Nr. 24 og i 14,500 Alens Afstand fra Kystbatterierne.

Fra 25de—27de April og fra 16de—20de Maj af samme Linier, men kun i 8,000 Alens Afstand fra Kystbatterierne.

Den 29de og 30te April, Dag og Nat, mod N. af en Linie fra Fort *Rüstersiel* i N., og mod S. af Linien Fort *Rüstersiel*—Tønde W indtil 9,500 Alens Afstand fra Fort *Rüstersiel*.

Fra 2den—7de Maj og den 12te Maj mod N. af Linien *Hookstel* Anduvningsbaake—Tønde Nr. 14, mod S. af Linien *Heppenser Kirke*—Tønde Nr. 21 i 16,000 Alens Afstand fra *Gröden Batteri*.

Fra 13de—15de Maj mod N. af en Linie fra Fort *Rüstersiel* i N., mod S. af Linien N.-Molehovedet—*Schweiburger Mølle*, fra Fort *Rüstersiel* ned ad Floden i 9,500 Alens Afstand og fra Fort *Heppens* op ad Floden i 14,500 Alens Afstand.

Naar der skydes, hejstes sort Flag paa et eller flere af Batterierne, og Dampere ligge ude. Anvisninger og Signaler fra Skib og Land skulle ubetinget følges.

Holland. Zuiderzee. I *Zuiderzee* og Farvandene dertil er Sommeratmærkningen begyndt.

Zeegat van Brouwershaven. Grevelingen. I Farvandet S. for *Dwars in den Weg til Grevelingen*, tæt ved *Bommenede*, er følgende Tønder udlagte:

Spidstønde Nr. 1 i 6 Fod Vand. 51° 44' 14" N. Br. 3° 57' 36" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 2 med Ballon i 16 Fod Vand. 51° 44' 16" N. Br. 3° 57' 50" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 3 i 14 Fod Vand. 51° 44' 15" N. Br. 3° 58' 16" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 1 i 6 Fod Vand. 51° 44' 15" N. Br. 3° 57' 30" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 2 i 13 Fod Vand. 51° 44' 23" N. Br. 3° 57' 44" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 3 i 9 Fod Vand. 51° 44' 21" N. Br. 3° 58' 12" Ø. Lgd.

Den mindste Dybde er 6 Fod mellem Spidstønde Nr. 1 og Stumpstønde Nr. 1.

Spidstønde Nr. 4 i *Grevelingen* er ombyttet med en rød Kuglestønde med Kors.

Frankrig. Gravelines. Det midlertidige Fyr paa *Gravelines* Fyrtaarns Galleri er ombyttet med et kraftigere Bityr, der lyser fra S. 78° V. gennem V. og N. til N. 6° Ø. Lysævnens: 1½ Kml.

Dunkerque. Fartøjet „*Trécor*“ er sunken i Indløbet til *Dunkerque*, c. 300 Alen inden for Yderenden af V.-Dæmningen, saa at dets Forende næsten ligger midt i Løbet. Vraget er afmærket med et Fartøj, der om Dagen fører rødt Flag, om Natten to røde Lanterner lodret for hinanden.

Man skal holde klos til Ø.-Dæmningen.

Nordlige Atlanterhav.

Marokko. Mogador. Damperen „*Vérité*“ er sunken i *Mogador* Havn. Vraget er afmærket med en Tønde. 31° 29' 52" N. Br. 9° 43' 50" V. Lgd.

Canariske Øer. Gran Canaria. Paa *La Luz* V.-lige Havnemole er tændt et rødt, fast Fyr. Synsviddens: 5 Kml. Paa det Ø.-lige Molehoved brænder et grønt, fast Fyr.

Prince Edwards Island. Saint Pierre. Det røde, faste Fyr paa *Saint Pierre* er forandret til et hvidt Fyr med Formerkelse hver ½ Minut, Lys 24 S., Mærke 6 S. Synsviddens: 14 Kml.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware. Delaware River. Ved *Schooner Ledge* ligger den nedre Tønde nu i 25 Fod Vand, fra *Schooner Ledge* bageste Ledefyr i S. 53° V. og fra *Illinois Roch* Tønde i S. 38° Ø.

Den øvre Tønde ligger i 27 Fod Vand, fra *Schooner Ledge* bageste Ledefyr i S. 53° V. og fra Yderenden af *Steel Works* Vært, *South Chester*, i S. 28° Ø.

Ud for Tønderne er der dybest V. for Ledelinien.

North Carolina. Cape Hatteras. Fyrskibet „*Diamond Shoal*“ ligger 2½ Kml. N. 58° Ø. fra den tidligere opgivne Plads, 14¾ Kml. S. 53° Ø. fra *Cape Hatteras* Fyr. 35° 6' 5" N. Br. 75° 16' 44" V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Vrag i Middelhavet. Den 2den Marts 1898. 37° 3' N. Br. 1° 26' V. Lgd., c. 23 Kml. Ø. for *Mesa de Roldan*. Et Vrag, kun lidt over Vandet.

Algier. Ved *La Calle* er Signalmasten flyttet til Fort *du Moulin* paa V.-Siden af Havneindløbet. Højden over Vandet er c. 140 Fod. Skibe kunne udveksle Signaler med Stationen.

Naar Havnen er utilgængelig, hejses et rødt Flag paa Masten.

Ægypten. Port Said. Den 1ste Maj 1898 udlægges ud for Indløbet til *Port Said* Forhavn to Lystønder.

Den V.-lige, der viser rødt, fast Lys, ligger i Linien, det elektriske Fyr overet med det røde Fyr paa Molens Yderende og 2,700 Alen fra dette. Flammens Højde: 10 Fod. 31° 17' 44" N. Br. 32° 20' 37" Ø. Lgd.

Den Ø.-lige, der viser grønt, fast Lys, ligger 760 Alen fra den V.-lige i Retning lodret paa Løbets Midtlinie.

Man skal søge Ledelinien N. for disse Lystønder.

Naar Uddybningsmaskiner arbejder i Løbet, ere de om Natten forhalte til en af dets Sider, men Bøjer ved deres Kæder kunne ligge ude.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Florida Keys. Tortugas Harbor. *Sand Key Shoal* røde Spidstønde er flyttet 2 Kbl. SV. hen, for at afmærke nogle Plader med 3¾, 5¾, 5¾ Fv. Den ligger i 9 Fv. Vand uden for Pladerne, fra *Tortugas Harbor* Fyr i N. 43° Ø. og fra *Dry Tortugas* Fyr i N. 81° Ø.

Florida Keys. I *Tortugas Harbor* ere følgende Tønder udlagte:

Paa *Jowa Shoal*, med 20 Fod Vand, er i 22 Fod Vand udlagt en rød og sort vandret stribet Stumpstønde, fra *Dry Tortugas* Fyr i N. 83° Ø. og fra *Tortugas Harbor* Fyr i N. 12° Ø.

Tæt S. for *Outer Sand Key Head*, med 5 1/2 Fv. Vand, er i 7 1/4 Fv. Vand udlagt en rød Spidstønde Nr. 2 1/2, fra *Dry Tortugas Fyr* i N. 84° Ø. og fra *Tortugas Harbor Fyr* i N. 56° Ø.

Paa *Texas Shoal*, med 18 Fod Vand, er i 23 Fod Vand udlagt en rød og sort vandret sribet Stumpstønde, fra *Dry Tortugas Fyr* i N. 34° Ø. og fra *Tortugas Harbor Fyr* i N. 14° V.

Florida Keys. New Ground Shoal. Fra 24° 50' 30" N. Br. 82° 10' 0" V. Lgd. og derfra S. 67° V. hen er der et Par Fv. mindre Vand end angivet i Kortene. Paa 24° 44' N. Br. 82° 23' V. Lgd. er der 10 Fv. Dybgaende Skibe skulle gaa rigeligt uden om *New Ground Shoal* og kommende Ø. fra ikke forsøge at faa Tønden i Sigte.

Florida Reefs. Half Moon Shoal Ø. En Skonnert ligger sunken ved *Half Moon Shoal*, 10 Kml. S. 76° Ø. fra *Rebecca Shoal Fyr*. Masterne vare sidst i Januar over Vandet.

Florida. Choctawhatchee Bay. The Narrows. Følgende Ledefyr for at staa ind i *Choctawhatchee Bay* fra *The Narrows* Ø.-Ende, mellem *Santa Rosa Sound* og *Choctawhatchee Bay*, ere tændte.

Forfyret er et rødt, fast Fyr, der vises fra en rød, fir-kantet, pyramideformet Baake, som staar i 6 Fod Vand paa S.-Siden af *Choctawhatchee Bay* V.-Ende. Flammens Højde: 29 Fod. 30° 24' 4" N. Br. 86° 33' 18" V. Lgd.

Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, der vises fra en hvid, fir-kantet, pyramideformet Baake, som staar i 6 Fod Vand paa S.-Siden af *Choctawhatchee Bay* V.-Ende, 1,600 Alen S. 86° Ø. fra Forfyret.

Løbet fra *East Pass* gaar imellem Fyrene og tæt til S.- og V.-Siden af Bagfyret.

Louisiana. Mississippi River. Cubit Gap. Det røde, faste Fyr ved *Cubit Gap* SØ.-Side er flyttet 50 Alen ØSØ. hen til Toppen af Taarnet til Taageklokken. Flammens Højde: 40 Fod. Iøvrigt er Fyret uforandret.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Uruguay. Rio de la Plata. Flores Ø. Et Vrag ligger sunket 10 1/2 Kml. S. 70° Ø. fra *Flores Fyr*. 35° 0' 15" S. Br. 55° 43' 15" V. Lgd.

Kjøbenhavns Børskurs d. 23. Marts 1898.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....	111 1/4	111	111 1/4
Danmark.....		83 1/2	84 1/2
Norden.....	110	109 3/4	110
Kjøbenhavn.....	93,92	1/4 1/2	92 3/4
Carl.....		55 3/4	56 1/2
Dannebrog.....	102	101 3/4	102
Skjold.....		70 1/4	70 3/4
Helsingers Dampsk.....	47	47	48
Østersøen.....	85,84	83 1/2	83 1/2
Nordsøen.....		74	76 1/2
Torm.....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		82	85
Dansk-russisk Dampsk.....		102	106
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.....		—	—
5% — — — — —		—	—
5% Thingvalla 1880.....		—	—
5% — — — — — 1894.....		—	—
5% Norden.....		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.....		98	100
3 1/2% uopsig. Stats.....		100 3/4	101 1/2
3 1/2% Husejer Kreditk.....		94 3/4	96
3 1/2% Kbhvns Kreditf.....		93 1/2	94
3 1/2% Østift. Kreditf. 6 Ser.....		96 1/2	97 1/2
4% — — — — — 6 — — — —		98	98 1/4
3 1/2% Landkreditk. 3 — — — —		99	100
Aktier.			
Nationalbank.....	152	151 3/4	152
Privatbank.....	130 1/4	130	130 1/4
Landmandsbank.....		130 1/4	132
Handelsbank.....		120 1/4	120 1/2
Burm. & Wain.....	94	93 3/4 1/2	93 3/4
Helsingers Jærnsk.....		95 1/4	96 1/4
Sukkerfabr.....		98 1/4	99
Bryggeri Aktier.....	104 1/4	1/2 3/4	104 1/2

Vekselkursor.

	åvista Sælger.	to d. d. Køber.
Hamburg.....	88.90	88.75
London.....	18.20	18.17
Paris.....	72.10	—
Amsterdam.....	150.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 22. Marts 1898.

Russiske Noter.....	216.85
4% Russiske Consols.....	—
4 1/2% — — — — — Boden Kredit.....	102.10
5% Mexikanske.....	99.60
6% Rumænske Stats.....	100.90
4% — — — — — 1890.....	94.60

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

Foren. Dampskibs. 278,000, „Danmark“ 6,000, „Norden“ 26,000, „Carl“ 10,000, „Kjøbenhavn“ 10,000, „Dannebrog“ 6,000, „Skjold“ 8,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden.

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.

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde.
Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.
Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

Udkommen er og faas i alle Boglader:
Astronomisk Navigation
af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.
Pris med Stjernekort og Stedlinekort indb. 3 Kr.
Forlagt af **Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.**
I Kommission hos **Tilleges Boghandel.**

A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

Aktieselskabet

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab.

Den aarlige Generalforsamling afholdes **Fredagen den 25de Marts Kl. 3** paa Selskabets Kontor, **Amalie-gade 22.**

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Selskabets Drift i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1897 og Fastsættelse af Udbytte.
3. Valg af en Kommitteret og 2 Revisorer.

Adgangskort og Stemmesedler samt Ekstrakt af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor daglig mellem **Kl. 11—1 fra Mandag den 21de ds.** indtil 2 Dage forinden Generalforsamlingen imod Opgave af Numre af de paa Navn noterede Aktier eller mod Forevisning af de paa Ihændeleveren lydende Aktier.

Kjøbenhavn, den 11te Marts 1898.

P. B. V.
Martin Carl.

Lørdag den 26de Marts 1898 Kl. 11 Form. bliver ved **L**offentlig Auktion, der afholdes paa Orlogsværftet, bortsolgt: **1730 Pd. Metalspaaner, 323 Pd. gl. Metal, 462 Pd. gl. Messing, 93 Pd. gl. Kobber, 1918 Pd. Jærn, 227 Pd. Bly, 2660 Pd. Jærtraadsaffald, 1000 Pd. Tovværk, 700 Pd. Klude, 2400 Pd. Papiraffald, 1000 Pd. malet Sejldug, 2 Kabelspil, 2 Westons Tallier, 1 Høvløb, 96 Trækasser, 2 Hjulbøre, 6 Partøjssejl, 8 Blokke, 1 Kompashus, 1 Uhr, 28 Lanterner, 3 Lamper, 8 Lygter, 38 Kompaslygter, 1 Kobberkedel, 1 Thepotte, 12 Tin-Tallerkener m. m.**

Sagerne paavises Onsdag den 23. Marts og følgende Søgnedage fra Kl. 10—2 i Magasinet for kasseret Gods, hvor Kataloger til den Tid udleveres.

Orlogsværftets Centralkontor, den 17de Marts 1898.

Paa **Søkort-Arkivet** er udkommet: **Den islandske Lods. 1898. Pris 2 Kr.**

Kort Nr. 174. **Hunafíóí (Skagestrand-Bugt)** med **Skagafjördr**, med Karton af Sandárkrókr-Red og Skagastrand-Havn. Island N.-Kyst. Maalestok: 1:250,000. Pris 3 Kr. 30 Øre.

Kort Nr. 175. **Indløbet til Berufjördr** med Karton af Djupivogr-Red. Island Ø.-Kyst. Maalestok: 1:30,000. Pris Kr. 1,00.

Kort Nr. 176. **Vopnafjördr Handelsted** med Omgivelser. Island Ø.-Kyst. Maalestok: 1:5,000. Pris Kr. 0,75.

Kort Nr. 177. **Breiddalsvik.** Island Ø.Kyst. Maalestok: 1:40,000. Pris Kr. 0,50.

Kort Nr. 178. **Vestmannaeyjar** med Karton af Heimaey Havn. Maalestok: 1:80,000. Kr. 0,50.

Skibslanterner med Certifikat, gældende overalt. Gamle Lanterner prøves og forandres, naar de have den lovbefalede Størrelse. Certifikat fulgtes med hver Lampe fra os.

Havnefyrr, Lanterner, Metalspejlapparater samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

G. W. FRYDENLUND & SØN, Læderstræde 9.
Telefon 3681. * Kjøbenhavn K. * Telefon 3681.

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.

3 Kabinettbilleder

♦ gratis ♦

ved Bestilling paa 12 holdbare Visitskort til 4 Kr. Kabinetts kun 6 Kr. pr. Dus. NB. ogsaa efter Ølvert udsendt bilde.

Monty.

St. Kongensgade 21.

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.

Marius Hoffgaard
(forhen kld. Brodersen).

Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende. Atelier St. Strandstræde 6. Fotografier af forskellige danske Skibe have altid paa Lager. Hurtig Ekspedition.

Pumper,

udmærket egnede til Lastpumper.

Maskinfabrikken Rannje,
Mathæusgade 6.

J. A. Thiesson,
Smør-, Æg- & Osteforretning.
Leverander i Skibsproviant.

Oprettet 1814.

Raadhusstræde Nr. 2 B,
Kælderen
(ikke Hjørnekælderen),
Kjøbenhavn K.

EMIL KLÜNDER,
Skibsmægler.
KIEL.

Holtenu-Brunsbüttel.

Læge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6. I.S. Opg. gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9 Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

REVUEN

er det ældste (20 Aar gammelt)
illustrerede Familjeblad,

der udgaar to Gange om Ugen.

Spændende Fortællinger,

Gode Illustrationer,

hyppige Præmier.

Prisen er 1 Kr. 21 Øre pr. Kvartal.
Abonnement modtages paa alle Postkontorer
samt i Bladets Hovedkontor, Gl. Mønt Nr. 13.

Telegramadresse: **Seifert, Regnegade.** Telefon 297.

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

M. Christiansen,

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering henhørende.

Transit og Kreditoplagsvarer.

M. Christiansen

John Hintze

Nienstædt & Co.

(Kunstindustri-Museum):

Lager af amerik., engelske, franske og tyske Værktøjmaskiner. Værktøj, File, engl., svensk og tysk Staal. File ophugges.

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.

Hovedforhandler **PETER BUCH,** Vinhandel, Holmerhus 13.



F. ZUSCHLAG. Aquavit, Kjøbenhavn N.

TH. SIMONSEN,
NYHAVN 57.
SØLVMEDAILLE I MALMØ
OG STOCKHOLM.
FOR LANTERNER.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større 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.

Margarine.

En fortrinlig velmagende og holdbar Margarine, særlig tilvirket for Skibsbrug, leveres saavel i Træ- som Blikemballage til Dagens billigste Notering.

Th. Klokke & Co.,
Nyhavn 4.

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i
Amagers største og Danmarks billigste
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.
Telefon **G. W. Møller, Grønnegade, Dragør.** Telefon
Nr. 6. Nr. 6.
Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.
Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

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 Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.
Telegram-Adresse:
HÄNSCHELL, Barbados.

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.

**DANCHELLS
FABRIKER.
LINOLEUM.
VOXDUG.**



Anker-Mærke

Enendsalg i Danmark for
**DELMEHORSTER
LINOLEUMFABRIK.**
Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:
Pilestræde 13 Matrhæusg. 5.
Telefon 545. Telefon 2680.
Kjøbenhavn.

J.S.V. WEILBACH
& Vimpler. Börsq. 52. K

O. Larsen,

Kunstfyrværker & Illuminator,
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 Repara-
tion af Søuhre
udføres samvittighedstuldt.

Palle Sørensen,
6, Sølvtorvet 6.

Einhorn-Apotheket

Hamburg (St. Pauli.)
Langereihe 88.
Dansk Betjening.
Lægehjælp (ogsaa Specialister)
anvises.

„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 HVIER TORSDAG.

Nr. 13.

Kjøbenhavn, Torsdag den 31. Marts 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Om Kompasser og deres Installation i Dampskibe. — Folkethingsvalgene — Generalforsamlinger. — Fragtmarkedet. — Andragendet om Ændringer i Søneringsloven. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

„Hver 8. Dag“

det rigeste og bedst illustrede aktuelle Familieblad for alle dannede Samfundsklasser begynder

den 1. April

et nyt Kvartal. Abonnement (10 Øre om Ugen, 1 Kr. 25 Øre Kvartalet) tegnes hos enhver Boghandler, hos alle Bladforhandlere og gennem Postvæsenet hele Landet over.

Nu er det Tid at abonnere!

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

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.

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.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af

Fedevarer.

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.

Overretssagfører **J. WESTENGAARD,**

Vestervoldgade 2, Kjøbenhavn V. Telefon 3424.

Fabr. Alliance.

Aut. Bout. Anstalt for Gl. Carlsbergs Exp.

Telefon: V. 2612.

Til Skibsproviantering anbefale vi særligt vore pasteuriserede Mærker af Gl. Carlsbergs Lagerøl, Exportøl, Pilsner og Porter.

Ved Ordres paa mindst 200 Fl. til Udførsel godtgøres Ølskatten.

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

støbt Staal, saasom:

Skibsstævne,
Skibskruer,
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.

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^d.

eneste Fabrikant af
 Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
 samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:
 Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.
 Conferencetid 12—1½. Admiralitætsstr. 39, 1. Telefon 3999.
 Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:
ANDREAS HANSEN, Kjøbenhavn. Nørrebrogade 18 A, 2. N.

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.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
 KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
 287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1838.

Telegraphic address "SVITZER".

Agents for
 Great Britain.

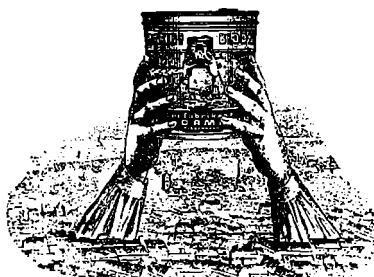
O. JÜRGENSON, 4 Lombard Street,
 Newcastle o/Tyne.
 telegraphic address: "Jürgenson".

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).



VARE-MÆRKE.

A. FORMANN.
 KJØBENHAVN K.

TELEFON 5047.

Højeste Udmærkelse i Stockholm 1897.

Telefon 297. Telegramadresse: Seifert, Regnegade. Telefon 297.

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

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".

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.

RÖNSTRÖM & MALMQUIST

Skibsmæglere.

Speditører & Befragtningsagenter.

Malmö.

Telegrafadresse:

Rönström, Malmö.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Om Kompasser og deres Installation i Dampskibe.

Vi have modtaget følgende:

I de senere Aar, hvor Forøgelsen af den danske Handelsflaade har taget Fart, kan man ikke undlade at lægge Mærke til, at endskønt Økonomien er stærkt bestemmende ved Skibenes Udrustning, saa har vi dog ad Aare i de nyere Skibe faaet en Del sindrige, ret kostbare Patenter, der dog alligevel, trods Kostbarheden, hurtigt forenter sig, det være ved Besparelse i Tid, forøget Sikkerhed eller andet.

En af disse Opfindelser, der i særlig Grad har Interesse for den farende Skibsfører, er Sir William Thomsons — nuværende Lord Kelvins — kortnaalede Kompasser med tilhørende Kompensationsmidler samt Azimuthspejl.

Med enhver Opfindelse gøres der som Regel Forretning, og denne er i dette Tilfælde ikke lille, hverken for Opfinderen selv eller Firmaet, der leverer Arbejdet; men alligevel betegner Indførelsen af dette Kompasser — naar det anvendes rigtigt — et saa stort Fremskridt i Retning af sikker Navigation, at alle i Søfarten interesserede, og da særlig Navigatorerne, i lange Tider vil mindes Lord Kelvin med Taknemmelighed.

Som bekendt består i Dampskibe Magnetisme almindeligt af den saakaldte subpermanente Magnetisme, hamret i Skibets Skrog, og af induceret Magnetisme i Skibets enkelte Dele, der hver for sig virker forstyrrende paa Kompasset, og henholdsvis afhænger af forskellige Forhold, som Kurs, Krængning, magnetisk Bredde o. s. v. Paa en nem og bekvem Maade kompenseres paa dette Kompasser hver Del for sig, nemlig den subpermanente Magnetisme med permanente Magneter og den inducerede Magnetisme med henholdsvis Flinders Barre og Kugler, uden man behøver at frygte for at fremkalde Sekstant eller Oktant Deviation, og tilmed ophæver disse to sidste Kompensationsmidler Dele af Krængnings-Deviationen. Naar dertil føjes, at Rosens Vægt er reduceret til et Minimum, at Nathuset er betydelig forhøjet, at Ophængningen er fortrinlig, saa har vi her et saa perfektioneret Instrument, der i den Grad er sine Forgængere overlegent, at det kun kan blive et Tidsspørgsmaal, naar de langnaalede, tunge, urolige Kompasser fuldstændig forsvinder, tagende med sig de i Højheden dinglende, upraktiske og mangelfuldt kompenserede Pælkompasser.

Spritkompasset, der i sin Tid var en god Forbedring, er eller vil blive reduceret til Agterkompasser, og det alene for Prisbillighedens Skyld og Ævnen til at taale Vibrationer.

Manglen ved de ældre, langnaalede Kompasser er altsaa, at Kompensationsmidlerne komme for tæt paa Kompasset, hvorfor som Regel Kvadrantdeviationen forbliver uhævet, og den Del af Halvcirkel-Deviationen (B.), der skyldes induceret Magnetisme, hæves ved en permanent Magnet, hvilket er en ganske forkastelig Praksis for Skibe, der jager fra den ene magnetiske Bredde til den anden. Kommer saa hertil, at Navigeringskompasset er daarlig placeret, ja, saa bliver Resultatet, som det maa blive, og som det faktisk er i mange Skibe — sørgeligt.

Principfordelen ved Lord Kelvins Kompasser var saa indlysende, at der i England hurtig fremkom en Mængde mere eller mindre heldige Efterligninger, der fandt god Afsætning til reducerede Priser, da Rederne som oftest accepterede de engelske Specifikationer, der nævnedes et vist Antal Kompasser plus „one patent standard comp.“. At det aldrig blev det originale L. K. er en Selvfølge, da Prisdifferencen er fra £ 15 til £ 20.

Forskellen i Arbejdet paa det originale L. K. Kompasser og engelske Efterligninger, jeg har haft om Bord, er følgende: 1) De vertikale Vibrationer har vist

sig at være større, begrundet paa en mindre perfekt Ophængning. 2) Knægtene, der bar Kuglerne, var af Jærn i Stedet for af Metal. 3) Hele Nathuset var spinklere og som Følge deraf Flinders Barre $\frac{1}{2}$ ” mindre i Diameter, fordi Nathuset vanskelig kunde bære den forenede Vægt af Flinders Barre og Kuglerne. 4) Der manglede Hulheden i Messinghætten, saa Bevægelsen af Kuglerne blev limiteret.

Trods disse smaa Underlegenheder, maa det dog kaldes for meget gode Kompasser, og vore danske, der ere endda solidere i Nathusene, og hvor Knægtene ere af Metal, maa regnes for endnu bedre.

Kompensationen gaar i England sammen med Kompasset til Licitation, og Udførelsen er ofte sjusket nok, særlig for Kvadrant Deviationens Vedkommende, hvad der jo er uheldigt.

Herfra danner det originale L. K. Kompasser en Undtagelse. Endskønt Fabrikkerne i mig kendte Tilfælde ikke har haft Leverancen, saa har de dog formodentlig for Renoméets Skyld sendt deres Repræsentant, der har udført Kompensationen nøjagtig for dette Kompasser's Vedkommende og i et enkelt Tilfælde under vanskeligere Forhold havde det sin Interesse at se ham haandtere Deflektoren.

At Kompasserne som oftest ikke holder sig to Gange 24 Timer efter Prøveturen, kan ikke lægges Kompasserretten til Last — forudsat der er gjort, hvad der skal gøres, lige saa lidt, som det under samme Forudsætning er hans Fortjeneste, om de vise sig konstante.

Har Rederne, ved at bevilge Anskaffelsen af de dyre Kompasser, derved vist, at de værdsætte Fremskridtet, saa kan det desværre ikke altid siges at være Tilfældet med Skibsbyggerne og Redernes Befuldægtigede, der har den bestemmende Indflydelse paa Detaillerne; thi hvorvidt en Nybygning faar Betingelsen for gode Kompasser eller ej, synes ganske at være afhængig af Tilfældet, og det er ret almindeligt, at Bestiklukafet bygges af Staal, og dermed har man saa egentlig foretaget, hvad man kan, for at ødelægge det bedste Kompasser.

Er vedkommende Skibsfører Specialist i at tumle med Kontramagneter, og kender han Lovene, hvorefter Magnetismen under de forskellige Forhold paavirker hans Kompasser, saa gaar det nogenlunde. Er han det ikke, saa forskaffer hans Kompasser ham idelig Uro og Usikkerhed og giver liden Tilfredsstillelse for Kompasserretten, der kun hører Klager.

Om Sommeren med lange Dage og klar Luft gaar Sejladsen forholdsvis godt, man faar Observationer eller Landkendinger, og Ulampen reduceres nærmest til Tab af Kul og af den Tid, som en nødvendig forsigtig Sejlads medfører; men anderledes ser det ud om Vinteren, naar Solen er en sjælden Gæst, naar Dagslyset paa høje Bredder bliver sparsomt og Taage og Efteraarstorme holde deres Indtog; saa maa Føreren mangan Gang, naar Loddet giver ringe eller ingen Vejledning, stolende paa Kompasser og Log alene, løbe lange Distancer med Kursforandringer i snævert Farvand. Under saadanne Forhold, ja, saa kan et saadant daarligt placeret Kompasser foraarsage en uhyre Kapitalrisiko.

Man tænke sig, for at vælge et konkret Tilfælde, et saadant Skib, det være et nyt Skib eller et gammelt, med ny Fører, fra Kronstadt styrende Finske Bugten ud. Et Par Timer efter at London-Grunds Fyrskib er passeret, faar han Kuling og Regndis, der efterhaanden bliver til Tykning. En Gang udenfor „Seskjær“ giver Loddet kun sparsomme Oplysninger paa de store Dybder, og har han saa et gammeldags Loddeapparat, hvoraf følger,

at Farten skal tages fra Skibet for hver Lodning, saa bliver han først rigtig paavirket af Strømmen, der sætter Nord efter.

I Bestikhusets vertikale Plader samler sig paa denne høje magnetiske Bredde en rigelig Portion ekstra induceret Magnetisme med den blaa Pol opefter, der paa en vestlig Kurs haler Kompassets Nord agter efter, altsaa sætter Skibet Nord over. Er Baaden gammeldags og begavet med et Pælkompas, saa vil dette Kompas blive mindre paavirket af Bestikhusets blaa Poler, men saa meget mere af Skorstenen, der samtidig har samlet et rigeligt Kvantum af induceret blaa Magnetisme; saa sker der, hvad der i Praksis altid klages over: de to Kompasser devierer i broderlig Forening i samme Retning, altsaa Nord over.

Her har vi Strøm og Deviation, der kan bevirke stor Afvigelse i Bestikket og let kan føre til en Katastrofe eller i heldigste Tilfælde „narrow escapes“, det være paa Hogland eller Norden for; er det sidste Tilfældet, da kan man rolig gaa ud fra, at den nordlige Strøm har foraarsaget et Minimum, men Kompassernes Deviation et stort Maksimum af Afvigelsen.

Et træbygget Bestikhus slaas maaske lettere bort af Søen end et Staalhus, særlig naar det første er daarligt bygget og det sidste godt afstivet, hvad det ikke altid er; dog, naar hjemlige Sagkyndige gør gældende, at Bestikhusene, der ere situerede fra 7' til 14' over Hoveddækket, for Sikkerheds Skyld maa være af Jærn eller Staal, da klinger dette ikke konsekvent, eftersom de samme Herrer ikke have taget i Betænkning paa ubeskyttede nøgne Spardæk om Bord i mange danske Skibe at bygge baade Træ-Rygesaloner, store lavkarmede Kahytsskylighter og en Mængde andet Nips, der paa dette Sted virkelig er saa udsat, at de næppe hører hjemme paa den Type af Lastbaade.

Sagen er den, at et saadant Træhus ofte bliver utilladeligt daarligt bygget, og naar en Skibsfører om Bord i et Skib har faaet tilstrækkelig af Kulde, Fugtighed og Træk fra dette ham saa nødvendige Opholdssted. saa bliver hans Indsigelser ganske spagfærdige, naar han i næste Skib opdager, at Staal har remplaceret Træ, thi Staalhusene ere baade lune og tætte, men iøvrigt staar han jo ligeoverfor et „fait accompli“.

Imidlertid er det hverken særlig intelligent eller forsvarligt, unødvendigt at løbe Kapitalrisiko, lige saa lidt som det er formaalstjenligt eller forsvarligt ved usikker Navigation at forøge et Dampskibs Driftsomkostninger.

Intet af, hvad jeg har fremdraget i denne Artikel, er særlig nyt; det er sagt og skrevet af andre før mig, men Faktum er, at det hverken synes at være sagt eller skrevet ofte nok.

I Mangel af en tilstrækkelig autoritativ nautisk Institution, der kunde klare Begreberne, fattes os en saglig Kritik paa forskellige maritime Omraader og ikke mindst for det her behandlede Æmne.

For Undertegnede, i hvis Lod det er faldet at tilbringe $\frac{4}{5}$ af min Tilværelse paa Søen, er det vanskeligt at følge med, hvad der foregaar paa Landjorden, men vi skal, saa vidt vi formaar, med Interesse følge det nye, der kommer frem, og da særlig foreløbig have Opmærksomheden henvendt paa de stedmoderlig behandlede Kompasser.

J. Ingerslev.

Folketingsvalgene.

Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening har, som vi erfare, sendt samtlige Foreningens Kredsstyrelser en Skrivelse, hvori den henstiller til dem

at foranledige, at der i de dertil egnede Valgkredse ved Folketingsvalget d. 5. April d. A. forelægges Kandidaterne følgende Spørgsmaal:

1) Vil Kandidaterne støtte Gennemførelsen af en Reform, hvorved der skaffes fraværende Sømænd Adgang til at udøve deres Stemmeret ved politiske Valg?

2) Vil Kandidaterne medvirke til en Nedsættelse af de Afgifter, der hvile paa Skibsfarten, og som dens vigtigste udenlandske Konkurrenter enten ere fri for eller præstere med betydeligt mindre Beløb, herunder særlig Konsulatafgiften.

Da de Skridt, Kredsbestyrelserne i denne Anledning foretage, paa Grund af den fremrykkede Tid mulig ikke blive bekendte i den fornødne Udstrækning, henstiller Bestyrelsen herved til Foreningens Medlemmer paa saadanne Steder, hvor Kredsstyrelsen ikke foranlediger de ovennævnte Spørgsmaal bragte frem, selv at gøre dette, og at indsende Meddelelse om, hvad der i denne Anledning er foretaget, til Foreningens Kontor.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet „Urania“

har afholdt ordinær Generalforsamling.

Forretningsføreren, Grosserer Alfred Christensen aflagde Beretning:

Selskabets nye Skib „Ekliptika“ har i Løbet af Vinteren gjort 2 Rejser paa Filadelfia. Det har udstaaet vedvarende vestlige Storme og vist sig som et overordentlig godt Sæskib. De afrundede og indadbøjede Sider bevirke, foruden at hindre Rullen eller Slingsring, at Søen ved at løbe over disse vælter sig tilbage og fuldstændig bryder Søen til Luvart.

Af nyere Skibstyper har Selskabet under Bygning i Skotland en 3-m. Skonnert med Hjælpemaskine og Skruen til at hejse op. Det bygges helt af Staal og til Lloyds højeste Klasse. Det skal laste omtrent 600 Tons død Vægt, vil sandsynligvis kunne gøre en Fart af 9 à 10 Knob med Sejl og Damp tilsammen, imedens det med Damp alene er beregnet at kunne gøre 6 Mils Fart. Dette er kun et Forsøg, men denne Type vil utvivlsomt have en Fremtid for sig. Det var utvivlsomt en stor Fejl, da Dampskibene begyndte at fortrænge Sejlskibene, at man ikke fulgte bedre med Tiden; man sejlede den Gang med et 2—300 Tons Skib med 7 à 12 Mand, imedens man med dette kan sejle med 7 à 8 Mand og komme frem næsten under alle Forhold. Mindre Dampskibe kunne heller ikke lønne sig under vor nuværende Lov om Sønæring med dennes Forlangende om Antallet af Officerer om Bord.

I forløbne Efteraar begyndte man en regelmæssig Fart paa Nordamerika med vekselvise Ture paa New York og Baltimore. Man indkøbte i den Anledning Dampskibet „Santos“ af Hamburg, som nu sejler under Navn af „Venus“. Skibet er, endskønt 20 Aar, saa godt, at det uden synderlig Bekostning igen har opnaaet fransk Veritas højeste Klasse; med lidt mindre Forandringer, som nu foretages, vil det laste omtrent 2,500 Tons, have Plads til 20 Kahytspassagerer og c. 200 Mellemdækspassagerer og kun staa Selskabet i ca. 125,000 Kroner. Denne Fart paa Nordamerika med Kjøbenhavn som Centrum havde utvivlsomt en stor Fremtid for sig. Det synes nu ret at gaa op for Folk i Udlandet, hvilken gunstig Beliggenhed Kjøbenhavn har som Stabelplads for Østersøen.

Man har besluttet at indkøbe et lignende, men noget nyere Skib, samt senere et nyt, større Skib. I hvert Fald vil man have at udstede nye Aktier og ellers tildels Obligationer til Dækning af Beløbet for „Venus“ og Dampskonnerten. Maaske kan det ogsaa blive formaalstjenligt at anskaffe nogle

Pramme til Befordring af visse Varer til de forskellige Havne.

Aarets Fortjeneste har været 192,255 Kr. 68 Øre; efter at Renter etc. er fradraget, bliver Fortjenesten 150,461 Kr. 96 Øre, hvoraf man har bestemt at udbetale 10 pCt. i Udbytte.

Der gaves Decharge.

Som Kommitteret genvalgte Kaptajn I. Strandgaard, og valgte Kaptajn i Marinen Uldall i Stedet for Hr. I. K. Ginge, som ikke ønskede Genvalg.

Dampskibsselskabet „Dannebrog“

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Grosserer I. Hansen aflagde Beretning, efter først at have mindet om det Tab, Selskabet havde lidt ved Konsul Oluf Hansens Død.

Aaret kunde nærmest kaldes for et godt Gennemsnitsaar. et af de Aar, hvor man under nogenlunde heldige Omstændigheder kunde opsejle et pænt Udbytte. Dampskibet „Skanderborg“ paabegyndte sin første Rejse i April og havde vist sig som Selskabets bedste Skib. De øvrige Skibe have sejlet som sædvanligt uden nogen store Havarier. Det samlede Overskud blev 341,295 Kr., hvorfra imidlertid fragik Renter og Laan, Administration etc. 39,448 Kr., saaledes at det virkelige Overskud bliver 301,847 Kr. samt et mindre Overskud fra 1896 4,872 Kr., ialt 306,719 Kr. Af dette Overskud have Aktionærerne faaet à conto 5 pCt. og der foresloges et Restudbytte af 5 pCt., altsaa et samlet Udbytte af 10 pCt. samt en Henlæggelse til Reservefonden, Amortisation og Fornyelse af 5 pCt.

Der gaves Decharge.

Revisorerne genvalgte.

Dampskibsselskabet af 1896

har afholdt ordinær Generalforsamling.

Grosserer I. Hansen aflagde Beretning. Aaret kunde kaldes et rigtig godt Gennemsnitsaar. Selskabet var blevet forøget med to særdeles fordelagtige Skibe, nemlig „Guldborg“ og „Tuborg“. „Guldborg“ laster knapt 2,200 Tons Kul og „Tuborg“ c. 2,360 Tons, og de vare begge af meget lille Dybgaende med særdeles fordelagtige Luger og Lastrum. De ældre Skibe have alle haft Havarier i Begyndelsen af Aaret.

Netto-Overskudet blev 116,225 Kr. Heraf var udbetalt de gamle Aktionærer i Selskabet 5 pCt. à conto, de nye Aktionærer 5 pCt. pro anno, og der foresloges nu en Restudbetaling af 5 pCt. til Aktionærerne (ialt Udbytte 10 pCt.), samt at 10 pCt. henlægges til Amortisations- og Fornyelsesfonden.

Der gaves Decharge.

Grosserer I. Hansen fremsatte Forslag om Udvidelse af Aktiekapitalen. De oversøiske Fragter havde været særdeles gode, men Selskabet havde ikke Skibe til Deltagelse i dette Marked. Han foreslog, at der gaves Bemyndigelse til Udvidelse af Aktiekapitalen med en halv Million Kr. Man havde Haab om at faa Aktierne noterede.

Forslaget vedtoges enstemmigt.

Revisorerne genvalgte.

„Det dansk-russiske Dampskibsselskab“

har afholdt ordinær Generalforsamling.

Hr. Martin Carl aflagde Beretning.

Dampskibet „Russ“ blev afleveret af Sir Raylton Dixon & Co. i Middlesborough 15. Juni. Denne Damper koster 532,507 Kr., laster 4,150 Tons og har vist sig fuldt ud tilfredsstillende.

Af Selskabets gamle Aktier var der i Aarets Løb afsat for 220,000 Kr., saaledes at Aktiekapitalen for 1897 var 1 Million Kr. Endvidere var der udstedt 500,000 Kr. nye Aktier, hvoraf en Del vare afsatte og deltagte i Udbyttet for 1898. Af Regnskabet fremgik, at Skibenes samlede Overskud blev 232,884 Kr., hvortil kommer Indtægt ved Bjærgninger 20,513

Kr. og Saldo fra 1896 4,863 Kr., hvorefter det samlede Overskud blev 258,261 Kr. Heraf var der henlagt 120,000 Kr. til Reservefonden, der nu udgør 263,821 Kr., afskrevet 5,000 Kr. paa Etablerings-Kontoen, og efterat Renter og Administrationsudgifter vare afholdte, blev der et Beløb tilbage af 112,706 Kr. Bestyrelsen foreslog, at der heraf bliver udbetalt et Udbytte af 10 pCt. med 100,000 Kr., og at Resten, 12,706 Kr., overføres til 1898.

Der gaves Decharge.

Grosserer Harald Klitgaard genvalgte som Kommitteret.

Fragtmarkedet.

Ugens Fysiognomi ser saaledes ud: Nordamerika meget fast med stor Befragtning. River Plate flov med nominal Notering. Østen uforandret. Sortehavet slet, hvad hjemgaaende Fragter angaar, men fastere i Branchen Odessa, Nicolaieff, Novorrossisk, Vest Italien; Azoff Donau endnu i det uvisse; Udsigten til acceptabel Rate tarvelig. Kulfragterne til Middelhavet ere gode, Kulfragterne til Østersøen yderst beskedne, Østersøen selv tarvelig. Saaledes vilde en Hærtigmaler tegne Billedet af Fragtmarkedet de sidste 8 Dage, og over vort hjemlige Marked vilde han lægge en stormfuld Himmel mod en oprørt Sø.

Vi skal til dette korte Resumé føje følgende Detailler:

Amerika. Der har været en ualmindelig Efterspørgsel efter Tonnage fra Northern range, og Danmark har i Forhold til vort lille Lands Indflydelse været ualmindelig engageret. Flere Baade ere sluttede hertil, som sædvanligt med Option af 1 eller 2 Lossehavne, og Raten er 3/6 à 3/7¹/₂ én Havn, 1¹/₂ pence mere for to Havne; dette gælder for April Lastning; men Maj Raterne ere ikke ringere, og ved at holde igen har man stor Chance for at komme betydeligt højere op. Vi omtalte i vor sidste Artikel Forviklingerne mellem Spanien og Amerika. Forberedelserne til en eventuel Konflikt har allerede skabt en stigende Tendens i Fragtmarkedet derude fra, og vi kan hurtigere, end vi aner det, komme til at staa overfor en Konjunktur af uberegneligt Omfang. Vi notere: Baltimore Stettin 4/, Baltimore Bayonne 4/ April. Philadelphia C. f. O. 3/7¹/₂. Yderligere fra New Orleans eller Galveston 14/6 Nett Charter, Virginia U. K. Cont. 12/ nett. Phosphate giver Tampa Helsingborg 20/ April Lastning, samme Rate til Ghent; Fernandina Stettin 18/, Bomuld fra Charleston til Genua betales med 38/6, Barcelona 43/, Savannah Bremen 36/, Østersøen 41/, Galveston Liverpool 37/6, Kontinentet 38/6. Trælasterne noteres Miramichi Barrow eller Manchester 46/3 Maj Juni, Pensacola Greenock 112/6 Maj, Mobile Pola 120/. Af udgaaende Fragter notere vi blot: Sicilien Staterne 20/ Frugt. Fra Colastine til Antwerpen er endelig betalt 19/6 mod 21/ for 14 Dage siden.

Sortehavet noterer Odessa Hamburg 2,600 Tons prompt 8/6, Azoff 9,900 quarters 11/13 N. C. or any direct; 6 pence ekstra Hamburg, option Middelhavet 11¹/₂ Frcs., Spanien 12¹/₂ Frcs. Nicolaieff Genua 10,75 Frcs., Kustendjie Triest eller Fiume 1,800 Tons 12 Frcs. Fra Middelhavet noteres Tunis Swansea 1,800 Tons 7/9, Bona Leith og Tyne 6/9 D. W. Elba Middlesbro 3,300 Tons 8,3. Endelig Huelva New York Philadelphia eller Baltimore 9/. Kulfragterne ned ere: Tyne Konstantinopel 9/, Donau 10/, Sulina 9/3, Ergasteria 9/6 Kul, 12/6 Koks, Savona 8/6, Leghorn 8/9 à 9/. Civita Vecchia 9/, Neapel 8/6, Marseille 8/, Toulon 9/, Venedig 9/3, Messina 8/9. Samme Forhold som sædvanligt fra Vestkysten eller Firth of Forth.

Til Østersøen noteres bl. a.: Østkysten Libau 4/3 à 4/4¹/₂, Reval 4/7¹/₂, Riga 6/6 for Koks; til Kjøben-

havn 4/1½ à 4/3. Tuborg 4/3 à 4/6, Svendborg 4/3, alt for større Baade. Til Provinserne betaales 5/3 à 5/6 efter Havnene.

Fra Østersøen er intet af Interesse at notere; der er sluttet enkelte mindre Laster fra Reval med Is. Libau noterer stadig 10½ pence til Rotterdam. Riga Dunkirk giver 18 Frcs. for Hør.

Vort hjemlige Marked. Raterne ere stadig nedadgaende; til sjællandsk Havn sluttes nu fra Kjøbenhavn 12 Øre pr. Ctr. Enkelte Befragtningsagenter har lokket Skibe til at slutte altfor tidligt for Laster ex indventede Dampere; der er saaledes sluttet Skib herfra til Svendborg d. 28. Februar, og først d. 18 Marts erholdt Skibet sin Last. Man maa tage det ustadige Vej med i Betragtning, men hvad Mening er der i at slutte, forinden den navngivne Damper ankommer? man hengiver sig dog derved til et Hasardspil, som den usie Fragt ikke kan dække, og man faar sikkert den aller tarveligste Fragt ved at være saa forhippet paa at slutte i Forvejen fremfor at vente, til den store Damper ligger klar til Losning ved Bolværket; saa skal nok de høje Overliggedagspenge til Damperen faa Købmandens Pung spilet højere op. Men det ovenanførte Eksempel paa skandaløs Befragtning er et fornyet Bevis paa, hvor elendigt mange Skibsførere bliver betjente, og hvor lidt de fordrer af de Mellemmænd, der kun burde arbejde i deres Interesser. Forøvrigt søges Sejlere for Klid til Falkenberg, Majs til Nykjøbing Sj. og til Holbæk, fremdes for Majs til Greifswalde, Hamburg, Danzig, Königsberg. Raterne ere uforandrede fra sidste Uge.

Andragendet om Ændringer i Sønæringsloven.

Vi giver nedenstaaende, efter „Rigsdagstidende“, et udførligt Referat af Forhandlingen i Folkethinget herom.

Ordføreren, Bertelsen-Skalborg: Forinden jeg gaar over til nærmere at omtale Andragendet, maa jeg ifølge en Skrivelse, der er tilsendt Udvalget, rette en Fejl, som findes i Andragendet. Andragendet udtaler io, at der kun fordres en Uddannelse for Lærlinge og Søkadetter af 21 Maaneder; dette skal rettes til 29 Maaneder, og Andragerne beklage meget, at de have gjort sig skyldige i denne Fejltagelse. Jeg tillader mig herved at rette denne. For at vi nu kunne blive klare over, hvorledes Forholdet stiller sig, og om Andragendet er begrundet, er der to Sider, som fordrer Besvarelse. Den første er, om de Fordringer, der stilles til Søofficerer, forinden de kunne faa Ret til at føre Handelsskibe, ere forsvarlige og tilstrækkelige eller ej, og den anden, om Marineofficererne uberettiget gaa den private Sømands Rettigheder for nær ved at overtage Førerposter i Skibe, som ellers kunde overtages af den private Skibsfører. I den Anledning skal jeg først nævne, hvad der i Søværnsloven og Sønæringsloven fordres, for at Søofficerer kunne blive Skibsførere i Handelsskibe. For at optages paa Søofficersskolen skal vedkommende, efter at have fyldt det 14de Aar, have faret mindst 9 Maaneder til Søs, og i de 4 Uddannelsesaar, i hvilke de benævnes Kadetter, skulle de have 20 Maaneders Søfart; det bliver altsaa med andre Ord 2 Aar 5 Maaneders Søfart. Naar de have faaet denne praktiske Uddannelse og tillige have faaet den teoretiske Eksamen, kunne de udnævnes til Sekondløjtnanter, og de have da Ret til at føre Krigsskib. Derimod have de ikke Ret til at føre Handelsskib, hvortil der yderligere udkræves, at de skulle have faret til Søs i 2 Aar, hvoraf mindst et Aar enten som Vagtschef i Krigsskib eller som Chef eller Fører for et Krigsskib. Det vil altsaa med andre Ord sige, at de skulle

have en praktisk Søuddannelse af 4 Aar 5 Maaneder, for at de kunne blive Førere af Handelsskibe. Hvad fordres der nu derimod af den private Sømand, for at han kan blive Skibsfører? Loven om Sønæringsloven af 25. Marts 1892 fordrer i saa Henseende, at den vedkommende for at kunne faa Bevis som Styrmand skal have forrettet Sømandstjeneste i 5 Aar, og for at blive Skibsfører, at han derefter har forrettet Sømandstjeneste i mindst 2 Aar. Det er altsaa i alt 7 Aar, saa at der bliver en praktisk Uddannelsesforskel af 2 Aar 7 Maaneder, som fordres mindre af Søfficerer. Men derved er dog at bemærke, at Søofficerens Uddannelse jo nærmest gaar ud paa, at han skal uddannes til at føre Skib, hvorimod den private Sømandsuddannelse jo ikke alene gaar ud paa dette, idet han bliver brugt til forskellige andre Virksomheder om Bord, som man maa sige strengt taget ikke vedrører selve Uddannelsen som Skibsfører. Det staa derfor saaledes for Udvalget, at hvad der kræves af Søofficeren med Hensyn til hans praktiske Uddannelse, er af den Beskaffenhed, at man trygt kan gaa ud fra, at han har en forsvarlig Uddannelse til at føre Skib. Men jeg kan dog ikke undlade at gøre nogle Bemærkninger paa dette Punkt. Hvad den teoretiske Uddannelse angaar, saa bestaar Søofficersskolen jo af to Klasser; Undervisningen i hver af disse Klasser varer i 2 Aar, saaledes at Søofficeren faar en teoretisk Uddannelse i 4 Aar, inden han bliver Søofficer, hvorimod den private Skibsfører kun har en teoretisk Uddannelse, som i Andragendet er angivet til to Aar; men det er, naar man tager det som Gennemsnit, vistnok temmelig højt ansat; det maa som Gennemsnit vistnok reduceres en Del. Det kan vistnok ikke benægtes, at der er flere af dem, der tage Styrmandseksamen, som bruge 2 Aar dertil, men der er ogsaa et meget stort Antal, for ikke at sige det største Antal, som bruge mindre Tid end 2 Aar for at tage Styrmandseksamen. Man maa altsaa, hvad den teoretiske Uddannelse angaar, sige, at Søofficererne have en teoretisk Uddannelse, som vistnok maa siges at være fuldt ud forsvarlig, ligesom man ogsaa maa erkende, at den private Sømand faar en teoretisk Uddannelse, som er forsvarlig; og dette gaar Loveu af 1892 jo ogsaa ud paa. Men hvad Udgifterne angaar, koster jo Uddannelsen af en Sekondløjtnant et meget stort Beløb. Størrelsen er meget vanskelig at angive, og jeg tør ikke angive noget bestemt Tal, men jeg ansætter det vistnok ikke for højt, naar jeg siger, at det mindst er 30,000 Kr. for hver Sekondløjtnant. Ja, den højtærede Minister mener jo, at det er noget mindre, men naar man medtager alt, tror jeg nok, man kan sætte det til dette Beløb, men man kan selvfølgelig stille Regnskabet op paa forskellig Maade. Den private Sømand maa derimod selv betale for sin Uddannelse, og naar altsaa de private Sømand og Søofficerer staa i Konkurrenceforhold over for hinanden, maa den private Sømand selv sørge for Udgifterne til sin Uddannelse, medens Staten sørger for Uddannelsen af Søofficeren. Men da Udvalget gaar ud fra, at det, som fordres af Marineofficeren, for at han kan blive Fører af et Handelsskib, er fuldt forsvarligt, har det ikke gjort nogen Indstilling til den højtærede Indenrigsminister — det er jo under denne Minister, at Sønæringsloven sorterer — hvorimod det har henvist Andragendet til den højtærede Marineministers Overvejelse. Udvalget gaar med fuld Ret ud fra, at vor Sømandsstand, det være sig Marineofficerer eller civile Officerer, har et godt Lov paa sig, og at baade den private Skibsfører og Marineofficeren kunne føre Skibe med fuld Betyggelse. Der mener jeg for mit Vedkommende, at man kan sige, at hver af dem gør fuldt ud Fyldest, og at man ikke kan sige, at den ene i al Almindelighed har noget fremfor den anden. Og hvad angaar det omstridte Punkt om det repræsentative, at Søofficeren bedre kan repræsentere paa et Handelsskib end den private Skibsfører, mener jeg, at man kan sige, at Forholdet ogsaa der kan være lige; den ene kan have Egenskaber, som maa fortrækkes for den andens, og omvendt. Jeg tror ikke, at vore Sømand paa dette Punkt skulde strides hverken om det ene eller det andet, idet de vistnok kunne gøre fuld Fyldest, enten det nu er en privat Sømand eller en Søofficer.

Den anden Side af Sagen er den, at der i Andragendet er udtalt, at den private Sømandsstand bør have den samme Beskyttelse som andre Næringsdrivende, og det er denne Udtalelse, og hvad der for øvrigt er kommet frem om dette Andragende, som har givet Anledning til en Del Skrivelser mest i Fagblade, og som ogsaa er Anledning til, at Udvalget foreslaar Andragendet henvist til den højtærede Marineminister. I Søværnsloven af 28. Maj 1890 har Lovgivningsmagten jo ogsaa haft sin Opmærksomhed henvendt paa dette Spørgsmaal, at Marineofficererne ikke saadan uden videre kunne gaa fra deres Virksomhed som Marineofficerer over i privat Virksomhed, medens de staa i Statens Tjeneste. Søværnslovens Bestemmelse gaar endvidere ud paa, at der kan gives en Orlov paa 12 Maaneder, og at de vedkommende, naar Orloven ikke er længere, kunne beholde deres Lønning men at det, naar de skulle have Orlov i længere Tid, maa være særlig for deres militære Uddannelses Skyld. Men saa bestemmes det, at der, naar de staa uden for Nummer og ikke oppebære nogen Lønning af Staten, kan gives dem Orlov i tre Aar, men derved er at bemærke, at naar de have haft Orlov i tre Aar og atter træde ind i deres Nummer, kunne de ikke forfremmes, før de have gjort Tjeneste i Marinen et Aar. Forinden jeg gaar nærmere ind paa at omtale dette Forhold, maa jeg forudskikke nogle Bemærkninger. Det første Spørgsmaal, jeg vil opstille, er da dette: Have Søofficerer tidligere i stor Udstrækning overtaget Førerposten paa private Skibe? Man maa gaa langt tilbage i Tiden for at finde, at det har været Tilfældet; i de sidste 20 Aar have Søofficerer ikke haft Førerstillinger paa private Skibe i stor Udstrækning, hvorimod de tidligere have ført ikke saa faa Handelsskibe. Forholdet er nu dette, at Søofficerer vel føre en Del Skibe, men det er Skibe, der staa i et vist Forhold til Staten. Jeg skal nævne de Skibe, vore Søofficerer føre uden for Marinens Skibe, saa vidt jeg har kunnet faa Underretning derom. Det er i alt fem, nemlig for det første „Sofus Danneskjold Samsøe“, „Ægir“ og „Skirner“. Disse Skibe ejes af de danske Statsbaner og besørge Postruten Korsør—Kiel. Da det er Statens Ejendom, er der jo her ikke noget at sige til, at det er Officerer, der lønnes af Staten, som føre disse Skibe. Desuden føres Skibet „Thyra“, som gaar paa Island og Færøerne, af en Søofficer. Det ejes af det forenede Dampskibsselskab, men for Postbesørgelsen gives der en aarlig Subvention af Statskassen. Endelig føres Skibet „Christianssund“ af en Søofficer. Det ejes ligeledes af det forenede Dampskibsselskab og gaar paa Vest-Norge og Stettin, og det er paa Grund af særlige Forhold, at det føres af en Søofficer. Saaledes vare Forholdene altsaa, indtil Spørgsmaalet om det ny Selskab, det østasiatiske Kompagni, opstod. Det var dette Selskabs foreløbige Bestemmelse at ville anskaffe 5 Skibe til Besørgelse af Trafik og Befordring af Varer paa Østasien, og det var, saa vidt man har kunnet skønne, Bestyrelsens Mening, at de tre af Skibene skulle føres af Søofficerer. Ved Finanslovens 2. Behandling tog imidlertid den højtærede Minister — sagtens paa Grund af den Misforneelse, der var kommen frem fra de private Skibsføreres Side — den ene Orlov tilbage, saa at det blev Resultatet, at kun to Skibe skulde føres af Marineofficerer. Man maa nu ikke undres over, at den private Skibsfører bliver noget betænkelig ved at se, at man, naar der startes et nyt Selskab, anmoder Officerer om at overtage Førerpladserne, og at Ministeren foreløbig gik ind paa, at tre af Skibsførerpladserne skulde besættes med Marineofficerer, hvilket som sagt senere er indskrænket til to. Det er ikke uden Betænkkelighed for den private Skibsfører, da det er et Indgreb i hans Næringsvej; man kan godt forstaa, at denne Følelse er kommen op, og at den private Skibsførerstand har gjort Indsigelse derimod. Denne Følelse kan have givet sig Lutt paa en mere eller mindre heldig Maade, men man maa ikke miskende, at denne Følelse er kommen til Orde, tilmed da Praksis i en lang Aarrække har været den, at man ikke har overdraget Førerposten paa Handelsskibe til Søofficerer, med mindre Skibene stode i et vist Forhold til Staten. Er det Meningen, at man vil fortsætte ad denne Vej, kunde det jo blive meget betænkeligt for den pri-

vate Skibsførerstand. Af denne Grund foreslaar Udvalget Andragendet henvist til den højtærede Marineministers Overvejelse*.)

Forinden jeg slutter, maa jeg dog tillade mig at udbede mig nogle Oplysninger af den højtærede Marineminister. Naar Lovens § 49 bestemmer, at Orlov kan gives indtil 12 Maaneder, saaledes at de vedkommende bibeholde deres Lønninger, ønskede jeg at vide, hvorvidt der er blevet tilstaaet de vedkommende Officerer længere Orlov med Ret behold af deres Lønning. Er det i 12 Maaneder, har de Biefter Loven til at beholde deres Lønning, men skulle de kunne have Orlov i 2—3 Aar og desuagtet beholde deres Lønning? Det er den højtærede Minister bekendt, at der har været stor Strid derom, og jeg kunde derfor ønske Oplysning i saa Henseende saa vel som om, hvorvidt det er særlig for den militære Uddannelses Skyld, at den højtærede Minister har givet Officererne Orlov. Med denne Motivering skal jeg anbefale det høje Ting at henvise dette Andragende til den højtærede Marineministers Overvejelse.

Marineministeren (*Ravn*): Jeg vil gerne straks tage Ordet og skal da udtale ganske i Almindelighed over for den ærede Ordfører, at jeg i ikke ringe Grad er enig med ham. Først vil jeg nu vende mig lidt mod Andragendet, som jo ogsaa den ærede Ordfører begyndte med, og det glæder mig da virkelig meget, at han har set i det mindste en af de Fejl, der ere i dette Andragende. Jeg er ganske enig med ham i at det næppe er skrevet i et roligt Øjeblik, men under stærkt Indtryk af Lidenskaber, saa at det er blevet lidt besynderligt i flere Henseender. Den ærede Ordfører gjorde opmærksom paa, at der i Andragendet udtales, at en Søofficer efter 21 Maaneders Fart kunde blive Skibsfører. Disse 21 Maaneder skulle rettes til 53, som den ærede Ordfører ganske rigtig gjorde opmærksom paa, saa denne Omstændighed viser dog altsaa en lidt mangeltuld Overvejelse af, hvad man har villet fremsætte. I andre Henseender har der heller ikke været det rette Kendskab, skønt det ganske vist er noget mere uvæsentligt; saaledes naar man mener, at den Styrmandsundervisning, som Handelsmarinens vordende Styrmand skulle gennemgaa, i Almindelighed koster to Aars Læsning. I Gennemsnit er det nemlig fem Fjerdingaar, saa at Andragendet ogsaa paa dette Punkt har en ikke ringe Fejl. Naar jeg saa gaar til selve de Forslag, som ere fremkomne fra de paagældende Bestyrelser, ere de ogsaa ret besynderlige. Der forlanges to Aars Styrmandstjeneste af den Søofficer, der skal sejle som Skibsfører, medens man derimod anser et Aars Styrmandstjeneste for at være tilstrækkelig for den private Mand, der vil opnaa Skibsførerbevis. Det er dog mærkeligt, at Søofficererne skulle have dobbelt saa lang Tid. Men der er mærkeligere Ting endnu i Andragendet. Det forlanger to Aars Koffardifart af den Søofficer, som har gennemgaaet hele Søofficerskolen, og som vil sejle som Styrmand, men hvis en Kadet vil gaa denne Vej og er saa ulykkelig at falde igennem til Overgangsprøven, men blot bestaar i Navigation, kan han slippe med et Aars Matrostjeneste. Altsaa den, der har gaaet hele Søofficersskolen igennem og har gennemgaaet begge Eksaminer, skal have to Aars Koffardifart, medens den, der falder igennem paa Halvvejen, kan slippe for det ene, saa jeg synes baade Motiveringen, Konklusionen og Andragendet i det hele taget ikke ere synderlig heldige; deri var den ærede Ordfører jo ogsaa enig med mig, — Vi komme nu til selve Sagen, og der skal jeg indrømme den ærede Ordfører ikke saa lidt. Jeg erindr, at det i gammel Tid, da jeg var ung, var saa umaadelig almindeligt, at Søofficerer førte Handelsskibe. Mangfoldige, ja, jeg tror næsten de fleste af Førerne af vore Vestindiefarere vare Søofficerer, men endogsaa i senere Tid have Søofficererne ført Koffardiskibe i stor Maalestok, saaledes det forenede Dampskibsselskabs Skibe, der jo ere fuldstændig private Handelsskibe. Da nu denne Anmodning kom til mig fra det østasiatiske

*) Denne og de senere Udhævelser ere foretagne af os.

Selskab om disse tre Officerer, syntes jeg nok, at det var en stor Mundfuld, men det faldt mig virkelig ikke ind, at der skulde kunde komme en saadan Misfornøjelse derover i Koffardimarinen som sket. Da jeg erfarede dette, havde allerede de to faaet deres Orlov, og dem mente jeg ikke at kunne tage tilbage, men jeg holdt derimod den tredje tilbage. Havde jeg tidligere vidst, at der vilde komme en saadan Uvilje frem, vilde jeg have indskrænket mig til at tage én; det synes jeg nok, jeg kunde være med til. Det, som jeg nu vil sige, er, at jeg, ihvorvel jeg mener, at man ikke helt skulde opgave at lade Officerer faa saadanne Førerposter, hvortil de efter Loven have Adgang, og som ogsaa er en ikke ringe Øvelse for dem, dog for Fremtiden vil være meget nøjesende med Tilstaaelsen af en saadan Orlov. I Virkeligheden sætter jeg den allerstørste Pris paa, at der er et godt Forhold mellem den kongelige Marine og Koffardimarinen, og det troede jeg ogsaa, at der var, og jeg tror egentlig ogsaa, at der har været, lige til denne Misfornøjelse opstod. Det gør mig derfor ondt, at der er kommet en saadan Misstemning, men jeg haaber, at den vil være forbigaaende, og at man nok vil komme til Ro igen. — Nu spurgte den ærede Ordfører endvidere, om der gaves et eller tre Aars Orlov. De have tre Aars Orlov. Der staar nemlig ikke i Loven, at det skal være udelukkende for deres militære Uddannelses Skyld, men der staar: „Kun, hvor Omstændighederne særlig tale derfor, og saaledes navnlig, naar Officerer for deres militære Uddannelses Skyld opholde sig uden for Landet, kan en længere Orlov tilstaaes paa samme Vilkaar“. Og naar man nu var inde paa at give dem Orlov, tror jeg nok, at det kunde være tilladt at give dem tre Aars Orlov, men jeg kan egentlig ikke sige, at det er for deres militære Uddannelses Skyld; det er for deres sømandsmæssige Uddannelse. men det maa jo dog siges at høre med til en militær Officer, som en Søofficer er, ogsaa at have en maritim Uddannelse. Det have vi ogsaa gjort tidligere ved lignende Lejligheder, saa jeg tror ikke, at der vil være noget at sige derpaa. Hertil skal jeg indskrænke mig, idet jeg gentager Ønsket om, at denne Sag ikke maa give Anledning til en blivende Misforstaaelse mellem Marinens Officerer og den private Sømandsstand, og med det Løfte, at jeg for Fremtiden skal være meget sparsom, meget nøjesende, inden jeg giver Søofficerer Orlov.

K. M. Klausen: Det forekommer mig at være højst naturlige Grunde, der have givet Anledning til, at dette Andragende er blevet indsendt fra de tre Foreninger, der vedrøre den private Sømandsstand. Saaledes som Forholdene nu have udviklet sig, navnlig i den seneste Tid, synes jeg, at der har været al god Grund til, at den private Sømandsstand har kunnet føle sig forurettet ved, at Søofficererne saaledes trænge ind paa Omraader, som det er naturligt for disse Folk at ernære sig paa. Det, som navnlig har givet Anledning til, at denne Misfornøjelse er slaet ud i lys Lue, er jo det, at den højtærede Marineminister har givet Tilladelse til, at 3 Søofficerer skulde være Førere paa det østasiatiske Handelsselskabs Skibe — nu hører vi ganske vist, at den ene er bleven trukket tilbage igen. Det er jo ikke alene paa dette Sted, at Søofficererne ere trængte ind, men som den ærede Ordfører oplyste, er der adskillige andre Steder, som i det forenede Dampskibsselskab, ved Statens Postskibe og ved den grønlandske Handel, hvor de ligeledes ere trængte ind. Man kunde jo ogsaa nævne adskillige Stillinger paa Landjorden, som blive fortrinnsvis givne til Søofficerer, medens de egentlig med Rette burde givos til den gamle Sømand, naar han ikke længere er i Stand til at fare til Søs. Men her er det de afskedigede Søofficerer, som fortrinnsvis have Adgang og derved fortrænge den gamle Sømand fra disse Pladser, som naturlig maatte tilkomme ham. Der har jo været megen Strid, om Søofficererne virkelig kunne kaldes for praktisk dygtige Sømand, og de private Sømand klage ofte derover og paastaa, at de ikke ere det, og at det ofte viser sig eller undertiden, at den

Søofficer, der sendes om Bord i et Fartøj som Fører, er en af dem, som have mindst praktisk Sømandsskab om Bord. Dette er naturligvis i høj Grad uheldigt, men dette skal jeg ikke komme ind paa her. Det er en Fejl ved Andragendet, at den Tid, Søofficererne skulde have faret, er opgivet for kort, men i hvert Fald foregaar det dog ikke saa sjælden, at Søofficerer komme uheldig af Sted, naar de føre Handelskibe. Dette har jo vist sig lige straks ved det østasiatiske Selskab. Saa vidt jeg ved, er „Siam“ ikke kommen saa heldig af Sted med sin Fører paa den første Tur, den nu er ude paa. Jeg tror heller ikke, at det, at f. Eks. Kadetterne sejle, egentlig kan sættes lige med den Uddannelse, som den praktiske Sømand faar. Derimod kræver jo Loven af den private Sømand, at han skal fare 7 Aar til Søs, inden han kan blive selvstændig Fører af et større Fartøj, hvortil kommer, at hans teoretiske Uddannelse ogsaa tager nogen Tid. Nu oplyser den ærede Minister, at det ikke er 2 Aar, som det staar i Andragendet, men jeg vil sige, at i mange Tilfælde er det 2 Aar eller derover. Ganske vist er der Elever, som komme ind paa Navigationsskolerne med en Del Forkundskaber. Det træffer sig saaledes af og til, at de have taget Præliminæreksamen først, og saa kunne de naturligvis gøre det paa kortere Tid; men efter det Kendskab, jeg har til den Maade, hvorpaa Navigations-skolerne arbeide, arbejdes der overordentlig energisk paa dem, og jeg tvivler meget om, at Undervisningen drives med samme Flid og Energi paa Søofficersskolen som paa de private Navigationsskoler. Og det er ret naturligt, at Navigations-skolerne her bære Prisen. Det maa nemlig huskes, at de Folk, som komme der, for det meste eller meget hyppig ere Folk, som selv have mejsommeligt fortjent de Penge, hvorfor de lære, og for hvem det gælder om at blive færdige i rimelig Tid, for at Pengene kunne slaa til. Jeg har i de Aar, jeg har været Lærer ved Navigationsskole, ofte beundret den uhyre Flid og Energi, som lægges for Dagen af Eleverne der, og naar de arbejde saaledes og skynde sig at faa deres Eksamen, er det af den simple Grund, at de selv betale deres Ophold med den lille samsparede Kapital, de have. Jeg tvivler meget om, at Søofficersskolen i Henseende til Flid og Fremgang kan sættes ved Siden af vore Navigationsskoler. Jeg kan ikke andet end sympatisere med det Andragende, som er indgivet hertil. Jeg forstaar saa godt, at det har vakt berettiget Harme inden for den private Sømandsstand, at den ser sig tilsidesat paa de bedste Pladser, Handelsmarinen har at byde. Det glæder mig derfor at høre, at den højtærede Minister i Dag har udtalt, at han vil tænke nøje over dette Forhold, og det glædede mig ogsaa at høre ham udtale, at han, hvis han havde tænkt, at det vilde vække saa megen Misfornøjelse, at han tillod Søofficerer at gaa ind i det østasiatiske Selskab, vilde have begrændset Antallet til kun én. Det maa beklages, at den højtærede Minister har stølet for meget paa den private Sømandsstand. Det er sikkert, at den private Sømandsstand har været loyal i højeste Grad, været taalmodig, støttet Højre trofast alle Dage, og jeg forstaar derfor saa godt, at man fra den Side har ment, at man kunde byde den, hvad det skulde være, og at de taalmodig vilde finde sig i det fremdeles. Men som sagt, ethvert Bæger kan flyde over, og saaledes er det ogsaa gaaet her. Nu var det denne Draabe, der bragte Bægeret til at flyde over. Det, som disse 3 Foreninger bede om, nemlig at faa en Ændring i Loven, er jo en lang og besværlig Vej, og noget, der ikke lader sig gøre for Øjeblikket, i hvert Fald ikke før til næste Rigsdags-samling. Men i Grunden er det maaske heller ikke nødvendigt at faa denne Ændring, da den højtærede Minister har det fuldstændig i sin Magt at kunne begrænse denne Indtrængen af Søofficerer paa den private Sømandsstands Omraade. Jeg vil derfor, indtil vi kunne faa den Ændring, disse 3 Foreninger andrage om, tillade mig at henstille til den højtærede Marineminister at standse denne Indtrængen, saa at den private Sømand kan faa Lov til at holde sit naturlige Erhverv i Fred.

Marineministeren (Ravn): Jeg vil gerne blot tillade

mig at svare et Par Ord paa det sidste. Som jeg sagde før, vil det være meget vanskeligt for mig at sige saadan bestemt, at jeg vil standse denne Indtrængen af Søofficerer paa den private Sømandsstands Omraade. Det forekommer mig ogsaa, at det ærede Medlem udstrækker det Felt, som skulde være forbeholdt den private Sømand, temmelig vidt. Thi at f. Eks. Statens Postskibe eller Fyrinspektionens Skibe skulde være forbeholdt den private Sømand, kan jeg ikke gaa ind paa. Folkethinget har jo ogsaa været af en modsat Anskuelse, idet det for 2 Aar siden omtrent med Gevalt vilde tvinge mig til at besætte to Fyrinspektionsskibe med Søofficerer, medens jeg ønskede dem besat med private Sømand. Det kan jeg derfor ikke love bestemt, navnlig paa saadanne Omraader. Men jeg fastholder, hvad jeg har sagt, at jeg skal være meget varsom i denne Henseende og vel overveje, om der er nogen Grund til i det enkelte Tilfælde at imødekomme den private Sømandsstand. Nu kan jeg det ærede Medlem jo se, hvordan det vil gaa, saa tror jeg, at han maaske heller ikke vil finde Anledning til at være saa misfornøjet. Men absolut standse denne Marinens Indtrængen vil jeg ikke kunne love.

Bluhme: Jeg finder det meget naturligt, at der fremkommer et Andragende som det, der her foreligger, og jeg kan fuldt ud slutte mig til de Udtalelser, der fremkom fra den ærede Ordfører, men jeg kan dog ikke lade være at gøre nogle Bemærkninger baade om Anledningen til, at dette Andragende er kommet frem, og til nogle af de faldne Udtalelser. Thi paa samme Tid som man er berettiget til at henvende sig til Regering og Rigsdag og naturlig er henvist til at gaa denne Vej — i vor Tid, da Kampen for Tilværelsen er saa haard, kæmper enhver for sin Ret paa Næringslivets Omraade — bør man paa den anden Side heller ikke gaa til en saadan Yderlighed, at man gør Uret over for Modparten. Det forekommer mig nemlig, at man paa samme Tid, som man her har paataalt de private Skibsføreres, Koffardimarinens Ret, med temmelig haarde Vaaben har bekæmpet Marinen og udtalt sig temmelig haardt og uretfærdig om den. Det er dog klart, at paa samme Tid, som Handelsmarinen fordrer sin Ret til at føre Koffardiskibe, maa Søofficerernes Ret til at føre Skibe, naar de kunne faa dem, ogsaa respekteres, og de have jo en Ret efter Loven til at føre Skibe uden for Marinen. Det eneste, man altsaa kan forekaste Marinen, er, at den stiller Søofficererne heldigere i Kampen ved til Dels at lade dem beholde deres Løn. Hvis de gik ud uden Løn, var der ikke noget at bebrejde Regeringen, saa vilde disse Folks Ret til at føre Skibe være uomtvistelig. Men i Grunden kan det jo egentlig heller ikke genere Handelsmarinens Folk, at Officererne have denne lille Ekstraindtægt, naar de alligevel faa Skib at føre.

Jeg undrede mig før over, at den højtærede Minister saa flot lovede, at han for Fremtiden skulde være meget betænkelig ved at give Søofficererne denne Tilladelse; thi det er klart, at set fra Marinens Synspunkt er det en Fordel, jo flere Søofficerer der kan komme ud og faa Skib at føre. Skulde nogen gøre Indsigelser, synes jeg, at det maatte være den ærede Indenrigsminister, der paa Koffardimarinens Vegne skulde sige til sin Kollega: Er De ikke saa god at lade være at give disse Søofficerer saa megen Rejsetilladelse. Og jeg vil tilføje, at saa længe de Midler af Finanserne, der anvendes paa militære Sager, i den Grad absorberes af Fæstningen og hvad dertil hører, at Marinen ikke kan faa, hvad de burde have til Opfyldelse af sin Mission i vort Land, er det naturligt, at Marinen benytter saa vidt muligt den Lejlighed, der er til at give Søofficererne Skib at føre til Koffardis. En anden Sag er det, hvis man forbyder dem at gaa andet Sted hen, saa bør Marineministeren komme og sige til os: Hvis I lukke den Port for os, er det nødvendigt, at I give os Midler til at faa nogle flere Skibe ud at sejle. Den højtærede Marineminister har nu valgt at lukke begge Veje.

Men for Resten skal jeg sige, at det forekommer mig ogsaa, at den Anledning, som Handelsmarinen har taget til at komme med Andragendet, er lidt umotiveret. Det øst-

asiatiske Dampskibsselskab startes med 4, 5, 6 store Skibe. Det skal have Kaptajner til disse Skibe. Hvor skal det tage dem fra? Skal det tage de gamle Kaptajner, som fare paa de andre Linjer, eller tage dem, der ere vante til at køre med Omnibusser her hjemme i vore indre Farvande? Det kan dog aldrig være Mening. Skal det have dygtige, paalidelige Kaptajner til disse Fartøjer, maa det tage dem fra de store transatlantiske og islandske Linjer. Men disse Linjer afstaa ikke deres gamle erfarne Folk, og altsaa har det ny Selskab kun Valget mellem at tage unge Folk fra andre Selskaber eller fra Marinen. Hvis jeg var Ejer af de 6 Skibe, vilde jeg rigtignok sige: maa jeg saa bede om de 6 unge Folk fra Marinen, de forstaa at sejle, de have Dygtighed trods nogen anden. Vor danske Marine har unge Mænd, der ere i Besiddelse af Dygtighed, baade teoretisk og praktisk, og ingen i Koffardimarinens skal komme og fortælle os, at de have dygtigere Folk at opvise end dem, vi kunne tage i den danske Orlogsmarine. Saaledes har det været, saalænge jeg kan huske, og saa længe Historien gaar tilbage, og Traditionen er saaledes endnu, at de Folk, man tager i den danske Marine, kunne opfylde de Hverv, der paalægges dem, og som de selv paatage sig. Det er uheldigt, at det ærede Medlem for Kjøbenhavns Amts 2den Valgkreds nævnte, at „Siam“ havde taget Grunden paa Scheldedfoden. Det hænder hver Dag dernede. Det store Skib løb med en Vagtdamper foran sig og Lods om Bord, og der er ikke Spor af Ansvar for den, der førte Skibet i det Øjeblik. Men naar den ærede Rigsdagsmand sagde, at det var noget, vi vare vante til at høre her i Landet om Søofficererne, vil jeg spørge, om der kan paavises et eneste Eksempel i dette Aarhundrede, hvor en Søofficer har tilsat Skib ved slet Sejlads eller noget saadant, enten et Orlogsskib eller et Koffardiskib. Jeg kender intet. Vi have haft et saadant Tilfælde, men det skyldtes andre, militære Grunde, Jeg sigter herved til Eckernfærde Affæren. Men jeg kender intet Tilfælde paa, at Søofficerer have vist Mangel paa Dygtighed og Sømandsskab. Da jeg var ung, fore vore Søofficerer til Søs med Koffardiskibe, og der var ingen Misfornøjelse herover i Koffardimarinens, aldeles ikke. Der var tværtimod et meget kordialt og kammeratligt Omgangsforhold, og det var naturligt, fordi Marineofficererne ere dem, der have arbejdet ihærdigst og dygtigst for at bringe vor Koffardimarine frem. Det er vor Krigsmarine, man for en stor Del skylder det Arbejde, der er gjort for at dygtiggøre vor Handelsmarine, og naar den ærede Rigsdagsmand sagde, at Søofficererne trænge den private Skibsfører ud af hans Metier ved at tage hans Plads, tager han fejl. Nej, tværtimod ere Søofficererne mere og mere vegne for den private Skibsfører paa dette Omraade. Det var almindeligt i tidligere Tid, at vore Søofficerer indtog saadanne Stillinger, netop fordi de vare saa fremragende dygtige, og vor Koffardistand for 50 Aar siden, ligesom det over hele Verden var Tilfældet, stod uendelig lavt. Det er tværtimod vor Marines ihærdige Arbejde, det skyldes, at vor private Sømandsstand er kommen saa udmærket frem, som den er, saa man kan sige, at ligesom vore Marineofficerer staa højt blandt Marineofficerer, staa vor danske Skibsførerstand højt blandt alle Nationers Skibsførere. Vil man have et Begreb om, hvorledes Koffardimarinens blev ført i tidligere Tid, kan man jo se, hvorledes det f. Eks. var endogsaa til den seneste Tid i Englands Handelsmarine.

Men, som sagt, jeg indrømmer det berettigede i, at Handelsmarinen kommer til Regeringen og Rigsdagen og siger: vi kæmpe haardt for Livet; sørg derfor for at beholde eders Officerer for eder selv, støt dem i alt Fald ikke ved at give dem Gagen forud for os. Det kan jeg finde mig i, og jeg finder det ogsaa uberettiget, som den ærede Rigsdagsmand udtalte, at Søofficerer paa mange Omraader indtage den private Mands Plads, naar de trække sig tilbage fra Marinen og faa Poster i Land. Dette er uberettiget, thi Officerer faa Pension, og hvad der er af Retrætepladser for gamle Sømand bør ubetinget tilfalde dem, der have faret til Søs med Skibe, der tilhøre det private Næringsliv. Jeg vil kun hævde den Ret, som Søofficererne have til at agtes som dygtige og paalidelige

Folk, idet jeg naturligvis samtidig erkender den store Dygtighed, der nu er et Særkende for vor Koffardimariners Officerer. Men der er en anden Ting, jeg gerne vilde gøre Indsigelse imod, og det er. at den ærede Rigsdagsmand sagde, at vore Søofficerer laa herhjemme i vore egne Farvande og bleve inviterede i Land for at danse; det var ikke Tegn paa, at de ikke vare saa videre dygtig opdragene. Jeg vil sige, at jeg har danset, og saa længe jeg har kendt Søofficerer, have de danset. Jeg har som Kadet haft den Ære at danse pas de deux for Christian den Ottende. Baade Gymnastik og Dans ansaas som et udmærket Middel til at uddanne de unge Mennesker, og jeg tror, at det samme er Tilfældet nu om Stunder. Men de lære lidt mere. Jeg skal sige til den ærede Rigsdagsmand, at de 4 Maaneder i Kadetskibet vil sige en Trænering, som man ikke naar andre Steder i et helt Aar eller mere. En Søofficer skal ikke alene kunne fare paa Havet, han skal ogsaa kunne manøvrere sit Skib med den Dygtighed, som fordres i Kampens Øjeblik, med den Tillid til sig selv og med den Ansvarfølelse, som dette medfører. thi Udfaldet af en Kamp i Øjeblikket beror paa Tillidsfuldhed, et sikkert Øje og Vane til at manøvrere et Skib. Vor Sømandsstand har været bekendt for Dygtighed fra den tidligste Tid, og vor Opdragelsesmetode er saa god, at den har tjent som Model for de fleste andre Mariner, saa i den Henseende er jeg vis paa, at vi ikke staa tilbage. Jeg vil ogsaa gøre opmærksom paa, at vore Farvande høre til nogle af de farligste, der eksistere; de danske Farvande vare, indtil vi fik dem saa brilliant oplyste, som vi nu have dem, Sømandenes Rædsel, og de Breddegrader, vi ligge paa, og Farten herfra til Island, Grønland og Nordamerika høre til den Slags Farter, hvor man i to Maaneder oplever flere Storme og Uvejr end ved at fare i Aarevis over de store Have; i alt Fald saa længe man bliver inden for de Grænser, som ere almindelige for Handelen. Naar man først er inde i Passaten, saa staa Sejlene, og der er ikke stort Sømandskab at lære der. Men her i vore Farvande lærer man Sømandskab. Et Bevis paa, at det er en god Opdragelsesmetode, vi anvende, have vi ogsaa deri, at man for den private Søfarts Vedkommende har faaet et Skib, „Georg Stage“, hvorpaa man netop nu søger at bibringe de unge Folk, der skulle til Koffardis. den samme Opdragelse til Behandling af Skib med Gods om Bord, som bliver Kadetterne tildelt, og Skibet føres af en Søofficer. Endelig støttes naturligvis den praktiske Opdragelse, Søofficererne faa, af en gennemgaaende stor teoretisk Uddannelse, som ligeledes staa paa Højde med alle andres, og jeg er vis paa, at Fliden paa Akademiet kan sammenlignes med den paa hvilken som helst anden Lærestanstalt. Som Bevis paa Dygtighed vil jeg ogsaa erindre om, at vi have ført to slesvigske Krige, og at i disse Kampens Udfald for en stor Del beroede paa vor Flaade. Den gennemførte en Blokade af Kysterne med Sejlskibe, saaledes at der aldrig forekom et eneste Uheld, en Blokade, hvorpaa man ogsaa saa med Jalousi fra de store Staters Side; man sendte Skibe hertil for at se, om Blokaden var effektiv. Den blev gennemført saa dygtig og energisk, at ingen anden Nation kunde have gjort det bedre: og der skal Sømandskab til, og jeg er overbevist om, at den er nedarvet og ikke foregaaet i de to Menneskealdrer siden Indførelsen af Dampkraften. Iøvrigt vil jeg erindre om, at de fleste af de unge Mænd af Handelsmarinen, som skulde søge Plads, kun have faaet den Opdragelse, de have kunnet faa i et Dampskib: især af Sønner af velhavende Familjer er der ikke mange; der opdrages i Sejlskibe; de gaa med Dampskibe. Men en Sejlskib selv med Dampskib herfra til New York giver ikke stort Kendskab ud over, hvad Søofficerer kunne faa. Det er en Fart, der gaar sin naturlige Vej, undtagen naar der en enkelt Gang kan komme Uvejr; ellers er der ikke synderlig Lejlighed til at manøvrere. Hvad angaar Behandlingen af Lasten, som ogsaa er bleven omtalt her, da er der i de fleste Havne særlige Folk antagne til at stuve, lade og losse. Derimod have Søofficererne Ansvaret for hvert eneste Pund, der bliver indladt i Skibet, og vide nøjagtig, hvor det skal være. Den Paastand, at vore Søofficerer skulde staa tilbage i nogen som helst Henseende for

den private Sømandsstand i at føle Skib, benægter jeg derfor paa det allerbestemteste. Hvad jeg anfører her, maa kun opfattes som Forsvar over for, hvad der er blevet anført mod Marinen. Jeg anfører det ikke til Forsvar for, at Marineofficerer tage Pladser som Førere paa Koffardiskibe. Men det bliver en Kamp mellem dem om at faa Skib at føre. Kunne de faa Skibe, tage de dem selvfølgelig ogsaa — det vilde jeg ogsaa gøre, hvis jeg var Officer.

Desuden har Flaaden stor Interesse for det almindelige Næringsliv; for det første hvad angaar Fiskeriet; dernæst vil jeg minde om, at hele vort Fyrvæsen, hele vor Kortlægning skyldes Marinen og dens Dygtighed og Kundskaber, og saa langt jeg husker tilbage, ved jeg, at de danske Søkort have været regnede mellem de bedste, der eksistere, Jeg tror derfor nok, at vi have Grund til at se med en ikke ringe Agtelse paa vor Marine. Jeg tror, vi fuldt ud kunne gøre det. Foruden at vi have Brug for Marinen til Beskyttelse af Fiskeriet, bliver den benyttet ved videnskabelige Ekspeditioner, som udføres af alle Nationer, og hvortil der hører baade teoretisk og praktisk Dygtighed. Til Slutning vil jeg sige, at ogsaa den Tid kan komme, da Handelsskibene kunne faa Brug for vore Orlogsskibe til at konvoyere dem over Havet. Endnu er Kapervirksomheden ikke ophørt, og komme Spanien og Amerika f. Eks. i Krig med hinanden, er der ikke Tvivl om, at der vil blive udstedt Kaperbreve, og i saa Fald ville smaa neutrale Magter have stor Vanskelighed ved at klare sig paa Seen. Endnu skal jeg kun sige, at det i det hele taget hører til mine smukkeste Minder fra min Ungdom, hvilket kordialt Forhold der var mellem Handelsmarinen og Orlogsmarinen, og jeg kan oprigtig talt ikke tro, at dette kordiale Forhold kan være rokket ved en saa ringe Ting som den, at Søofficerer have villet være med til at føre nogle Skibe paa Asien. Det vilde gøre mig inderlig ondt, om der skulde komme Mistillid op mellem disse to Mariner — for saa vidt kan den højærede Marineministers Erklæring maaske være heldig. Til Slutning maa jeg feje til, at naar man har valgt dette særlige Tilfælde med de unge Søofficerer, som skulle føre Skibe til Asien, da er det lidt uheldigt valgt, thi havde det asiatiske Selskab taget Folk fra andre Steder, hvor de kunde faa dem, er det klart, at de Kaptajner, der havde faaet de 6 Skibe at føre, vare bleve staaende som Førere af Skibene, saa længe de levede, naar de da ikke gjorde noget galt, hvorimod de Søofficerer, der nu føre disse Skibe, kun blive paa denne Post i 3 Aar, og i denne Tid opdrage de andre unge Mænd til at kunne træde i Stedet for dem, naar de en Gang træde tilbage. De yngre Folk komme altsaa hurtigere til, naar Søofficerer blive Førere, end hvis Førerne vare Folk af deres egen Klasse. Da Søofficererne træde tilbage efter 3 Aars Forløb, ville de yngre Kræfter altsaa langt hurtigere faa Skibsførerpladserne, end de ellers vilde have faaet dem.

(Sluttes.)

Fra Sø og Land.

Dødsfald. Grosserer, Kaptajn Theo Koch her af Byen er i Tirsdags afgaaet ved Døden i Mesas, hvor han opholdt sig af Helbredshensyn. Den Afdøde var i en Aarrække knyttet til „Det Forenede Dampskibsselskab“, sidst som en af dets Redere efter Kommandør Normanns Tilbagetræden fra Direktørposten. Han var Chef for Firmaet Theo Koch & Co., der indtil for faa Aar siden drev Dampskibsrederi, og som derhos repræsenterer et stort Antal udenlandske Assuranceselskaber. Kaptajn Koch har haft Sæde i „Nordisk Skibsrederi-Forenings Bestyrelse og var i en Aarrække Formand for „Dampskibsrederi-Foreningen“. Den Afdøde var en i danske Søfartskredse, ogsaa udenfor Kjøbenhavn, vel kendt og meget anset Mand.

England. De store Paketbaade „Campania“, „Luca-
nia“ og „Etruria“ skulle forsynes med Slingrekøle, da deres
Rulninger ere for voldsomme med Søen tværs.

Verdens største Fragtdamper „Cymric“ af White Star
Linjen er afgaaet paa sin første Rejse til New York. Brutto
Tonnagen er 12,531 Tons og Længden 578 Fod. Den har to
Dæk indrettet til levende Last, tre store Fryserum til Frugt,
frossen Kød etc. „Cymric“ er forsynet med to quadruple
Ekspressions Maskiner, og skønt Fragtdamper er den tillige
forsynet med Lukafer til Passagerer, der selvfølgelig be-
tale mindre for Billetten med en Damper, der er en eller
to Dage længere om Overfarten end de egentlige Passager-
damper.

Ugens Havarier.

Ane Marie, Fiskerbaad, er 24. ds. strandet paa An-
holt og er Vrag. Skipperen, Ole Jensen og 2 af Besætningen
druknede.

Hjalmar, Dmpsk. af Eskefjord, kom 24. ds. paa
Rejsen fra England til Holbæk med Kul paa Grund i Isse-
fjorden. Flot med Assistance af Fiskere.

Agnes Tobias, 3m. Skonnert af Brake, (tidligere
Thea af Fanø) er 24. ds. strandet ved Hanstholm.

Prøven, Skonnert af Kastrup, er 24. ds. sunken øst
for Stubbetønden. Mandskabet reddet.

Amalia, Jagt af Landskrona, indkom 24. ds. til Kjøge
med Tab af Dækslast.

Amor, Skonnert af Oscarshamn, indkom 24. ds. til
Kjøge med Tab af Ankere og Kæde.

Gustaf, Skonnert af Fiskebækkil, kom 24. ds. paa
Grund paa Sydspidsen af Amager. Mistet Ankere og Kæde
og er læk.

Venus, Kutter af Stavanger, fra Øland til Kbhvn.
med Sten er indkommet 24. ds. til Kjøge med Tab af Ankere
og Kæde.

Nobel, Skonnert af Raa, er 24. ds. indkommet til Kjøge
med Tab af Ankere og Kæde.

Nathaniel, Skonnert af Sølvesborg, er 24. ds. paa
Rejsen fra Hjemstedet til Kbhvn. strandet paa Greve Strand.
Besætningen bjærget.

Ane Marie, Kvase af Assens, strandede 24. ds. udfor
Grenaa Havn. Besætningen bjærget.

Danio, svensk Skonnert af Brantevik, kom under
Stormen 24. ds. i Drift, medens den laa for Anker her paa
Reden og drev paa Langelinje. Skonnerten blev i synkefæ-
rdig Tilstand slæbt over til Refshaleen.

Helene, Galease af Ærøeskjæbing, er 24. ds. strandet
i Flensborg Fjord. Mandskabet reddet.

Emanuel, Skonnert af Oscarshamn, er 24. ds. strandet
ved „Feddet“ ved Kjøge. Mandskabet reddet.

• Helene, tysk Skonnert af Elmshorn, er 24. ds. strandet
ved Køge. Mandskabet reddet.

Hilda, tysk Slup, fra Høganæs til Stettin, er 24. ds.
strandet ved Rødvig. Mandskabet reddet.

Trafalgar, 3m. Skonnert af Nyhamn, er 24. ds. paa
Rejsen fra Landskrona til Westerwick i Ballast strandet ved
Kjøge. Mandskabet reddet.

Anna, 3m. Skonnert af Cimbritshamn, fra Oskarshamn
til Sunderland, er 24. ds. strandet ved Kjøge. Mandskabet
reddet.

Vilhelmina, Skonnert af Carlshamn, fra Hjemstedet
til København med Sten, er 24. ds. strandet ved Kjøge.
Mandskabet reddet.

Hanna Martha, Skonnert af Halmstad, fra Berqvara
til Kappeln med Bjælker, er 24. ds. strandet ved Gjedser.
Føreren og Ungmanden omkomne, Bedstemand Johansen
reddet.

Tre Venner, Jagt af Rå, kom medens den laa for
Anker paa Madsnedø Flak, d. 24. ds. i Drift og strandede
ved Knudskov. Mandskabet reddet.

Diomedes, Jagt af Lerbey, kom, medens den laa for
Anker paa Madsnedø Flak d. 24. ds. i Drift og strandede ved
Knudskov. Mandskabet reddet.

Caroline, dansk Barksbib, kom d. 24. ds. paa Grund
ved Suttonbridge, flot med Assistance, efter at en Del af
Lasten var kastet over Bord.

Albert, Skonnert af Limehamn, søgte under Stormen
d. 25. ds. Nødhavn i Kjøge.

Kirstine, Skonnert af Rønne, søgte under Stormen
d. 25. ds. Nødhavn i Kjøge med Tab af Ankere og Kæde.

Cecilia, Barksbib af Kristiania, fra Hjemstedet til
Flensborg med Is, strandede d. 25. ds. udfor Katholm. Skibet
har mistet Ankere og Ror. Mandskabet reddet.

Inger, Skonnert af Nyborg, fra Kjøbenhavn til Svend-
borg med Petroleum, er d. 25. ds. strandet udfor Bønsvig
Strand.

Enigheden, Skonnert af Kolding, med Cement, er d.
25. ds. strandet paa Nordmandssande, Præstø. Mandskabet
reddet, Skibet Vrag.

Ragnheidur, Skonnert af Reykiavik, er d. 25. ds.
indbjerget til Helsingør med Tab af Ankere og Kæde.

Rosland, 3/m. Skonnert af Landskrona, fra Oscars-
hamn til Alloa,

Albert, Skonnert af Høganæs, fra Hjemstedet til
Norrköping.

Oline Dahl, Skonnert af Rønne, fra Hjemstedet til
Kjøbenhavn, ere alle tre d. 25. ds. indkomne til Kjøge med
Tab af Ankere og Kæde.

Merkur, norsk Bark, har d. 27. ds. kastet Anker, udfor
Anholt. Skibet har mistet Rigningen og er lækt. Mand-
skabet er taget i Land.

Alma, tysk Skonnert, med Cement til Svaneke, er d.
27. ds. gaaet under med Mand og Mus syd for Svaneke.

Olga, 3/m. Skonnert af Hudikswall, er d. 27. ds. stran-
det ved Kjøge. Vrag.

Hilda, Skonnert af Jonstorp, har d. 27. ds. søgt Nød-
havn i Stubbekjøbing med Tab af Anker og Kæde. Skibet
medbragte 2 i Brantevik hjemmehørende Fiskere, der i
Stormen havde maattet opgive deres Baad „Absalon“.

Avance, Barksbib af Moss, fra Kristiania til Stettin
med Is, drev under Stormen d. 25. ds. paa Land ved Skodsborg.

B. Tjelvar, Skonnert af Oscarshamn, fra Hjemstedet
til Charlestown med Træløst, mistede d. 25. ds. sine Ankere
og drev mod Trekroner. Indbragt hertil.

Ingeborg, Skonnert af Kjøbenhavn, herfra til Island
med Stykgods, mistede paa Reden Anker og Kæde d. 25. ds.

Vira, Jagt af Fiskebækkil, fra Lysekil hertil med
Sten, mistede under Stormen d. 25. ds. sine Ankere og Kæde
og indbugseredes hertil.

Johanne, Skonnert af Carlshamn, fra Hjemstedet
hertil med Træløst, mistede under Stormen d. 24. ds. sine
Ankere og Kæder og indbugseredes hertil.

Eduard Arthur, 3m. Skonnert af Port Madoc, her-
fra til Norge i Ballast, mistede under Stormen d. 26. ds. paa
Reden sine Ankere og Kæder og indbragtes her i Havnen.

Louise, Skonnert af Hellevik, fra Karlshamn til Ka-
strup med Træløst, kom d. 24. ds. paa Grund ved Kastrup.

Sølling, Skonnert af Svaneke, er d. 25. ds. indkommet
hertil med Tab af Anker og Kæde.

Christiansborg, Dmpsk., staar stadig paa Rubjerg
Knude. Det stormfulde Vejr har hidtil umuliggjort Bjærg-
ning.

Forsteck, Dmpsk. af Kiel, er d. 28. ds. strandet ved
Rødsand.

S. Louisa, Skonnert af Isafjord, har d. 27. ds. maattet
søge ind til Castletown paa Grund af Storm, nærmere endnu
ubekendt.

Thor, Dmpsk. af Svendborg, ankom til Hjemstedet d.
28. ds. med brækket Akse.

Ellen, Jørgensen, Sk. af Marstal, fra Kbhvn. til
Wismar, strandet ved Øen Pøel.

Anne Dorthea, Rasmussen, af Marstal, oversejlet.
Mistet Spryd og Ankere. Ligger paa Albuered.

Marie Sofie, Tofte, strandet ved Vejro. Mistet
Ankere, Kæder og Spryd. Sandsynligvis Vrag.

*Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-
Afdeling.*

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rolide, af-
gik fra New-Orleans 9. Marts, bestemt til Kbhvn. — A. N.
Hansen, Thidemann, afgik fra Tarragona 29. Marts, best.
til Benicarlo, Malaga og Cadiz. — Antwerpen. Holm, afgik
fra Antwerpen 28. Marts, bestemt til Cardiff. — Chr. Bro-
berg, Harder, ankom til Hull 28. Marts, bestemt til New-
castle og Marseille. — Dagmar, Gade, afgik fra Cadiz 27.
Marts, bestemt til Kbhvn. — Douro, Brabrand, afgik fra

Kbhvn. 26. Marts, bestemt til Arbroath. — Georgios I, Kihl, pass. Pera 26. Marts, bestemt til Batoum og Odessa. — I. C. Jacobsen, Béch, afgik fra Algier 27. Marts, bestemt til Kbhvn. — Kiew, Rabe, ankom til Kbhvn. 29. Marts, bestemt til Dunkerque. — Kursk, Staal, ankom til Kbhvn. 29. Marts, best. til Frederiksstad. — Leopold II, Kruse, ankom til Genua 25. Marts, bestemt til Livorno, Neapel, Bari og Messina. — Louisiana, Jensen, ankom til Kbhvn. 28. Marts, bestemt til New-Orleans. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Smyrna 28. Marts, bestemt til Sicilien. — Nicolai II, Michelsen, er ankommet til Kbhvn., bestemt til New-Orleans. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Kbhvn. 26. Marts, bestemt til Reval. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Antwerpen 25. Marts, bestemt til Reval. — Tejo, Borries, pass. Dover 27. Marts, best. til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, pass. Kbhvn. 29. Marts, bestemt til Rotterdam. — Vesuv, Norden, ankom til Bordeaux 28. Marts, bestemt til La Rochelle. — Viking, Jørgensen, afgik fra Helsingborg 29. Marts, bestemt til Cardiff. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Stornoway 27. Marts, bestemt til Kbhvn. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Newcastle 15. Marts, bestemt til Newport-News. — Kentucky, Caroc, ankom til New Orleans 24. Marts, bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Olsen, opholdt af Storm paa Humberen 26. Marts, bestemt til Aalborg. — Axelhuus, Nielsen, opholdt af Storm i Arendal 28. Marts, bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Clausson Kaas, afgik fra Antwerpen 27. Marts, bestemt til Kbhvn. — Ceres, Svensson, ankom til Kbhvn. 28. Marts, bestemt til London. — Charkow, Kromann, ankom til Libau 26. Marts, bestemt til Hull. — Christian IX., Mollerup, afgik fra Kbhvn. 27. Marts, bestemt til Königsberg. — Christianssund, Bay Schmidt, afgik fra Kbhvn. 28. Marts, bestemt til Arendal. — Constantin, Bønnelykke, pass. Holtenau 28. Marts, bestemt til London. — Frederik, Harboe, ankom til Pillau 23. Marts, bestemt til Hull. — Georg, Petersen, ankom til Kbhvn. 26. Marts, bestemt til Libau. — Jolantha, Paaske, afgik fra Kbhvn. 25. Marts, bestemt til Manchester. — Kasan, Thomsen, ankom til London 24. Marts, bestemt til Kbhvn. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 9. Marts, bestemt til Island. — Louise, Gøtsche, afgik fra Hull 28. Marts, best. til Kbhvn. — Minsk, Jørgensen, ankom til Stettin 24. Marts, bestemt til Kbhvn. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 25. Marts, bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Kbhvn. 27. Marts, bestemt til Libau. — Nordjylland, Hansen, ankom til Libau 24. Marts, bestemt til Hamburg. — Perm, Christensen, afgik fra London 27. Marts, bestemt til Hamburg. — Pregel, Egidiusen, ankom til London 28. Marts, bestemt til Antwerpen. — Romny, Lind, ankom til Hull 24. Marts, bestemt til Aalborg. — Thyra, Ryder, afgik fra Liverpool 26. Marts, bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Kofoed, ankom til Hull 27. Marts, bestemt til Antwerpen. — Vesta, Coritzon, afgik fra Leith 5. Marts, best. til Island. — Maja, Blom, afgik fra Kbhvn. 28. Marts, bestemt til Hamburg. — Ella, Erichsen, pass. Hasle 27. Marts, bestemt til Danzig.

Ficaria, F. Fenger, afgik fra Newcastle 30. Marts, bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 31. Marts, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 31. Marts, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 29. Marts, bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, C. Wiberg, afgik fra Newcastle 29. Marts, bestemt til Svendborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 29. Marts, bestemt til Odense. — Storebælt, J. Bay, afgik fra Newcastle 28. Marts, bestemt til Svendborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 31. Marts, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Jørgensen, afgik fra Rotterdam 27. Marts, ankom til Blyth 28. Marts. — Frode, Wrisberg, afg. fra Bordeaux 27. Marts, ank. til Cardiff 29. Marts. — Sigurd Jørgensen, afgik fra Stettin 30. Marts, bestemt til Blyth. — Knud, Hansen, afgik fra Kbhvn. 23. Marts, bestemt til Riga. — Svend, Holst, afgik fra Kbhvn. 29. Marts, bestemt til Riga. — Erik, Toite, afgik fra Riga 12. Marts, ankom til London 21. Marts. — Skjold, Schmidt, afgik fra Rouen 29. Marts, bestemt til Blyth. — Ragnar, Hveysel, afgik fra Philadelphia 16. Marts, bestemt til Frederikshavn. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Sunderland 29. Marts, ankom til Stettin 24. Marts. — Volmer, Ribber, afgik fra Kbhvn. 30. Marts, bestemt til Riga. — Dan, Kraemer, afgik fra Ghent 22. Marts, ankom til Blyth 28. Marts. — Magnus, Mahncke, afgik fra Ghent 27. Marts, bestemt til Sunderland. — Harald, Risøe, afgik fra Delaware 26. Marts, ankom til Baltimore 28. Marts. — Olaf, Lorenzen, afgik fra Baltimore 9. Marts, ankom til Cork 28. Marts.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. J. Siem, Löffler, afgik fra Reval 29. Marts, bestemt til Rotterdam. — Russ, Jensen, afgik fra Aarhus 28. Marts, ankom til Svendborg 29. Marts. — A. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Hamburg 25. Marts, ankom til Sunderland 29. Marts.

Heimdæl. Kamma, Risøe, ankom til Blyth 28. Marts. — Helga, Lagesen, ankom til Bilbao 28. Marts. — Martha, Jørgensen, ankom til Bilbao 22. Marts.

Urania. Ekliptika, Klaaborg, afgik fra Philadelphia 26. Marts. — Urania, Lund, afgik fra Libau 24. Marts. — Pallas, Degn, ankom til Rotterdam 27. Marts.

Nordøen. Finland, Schmidt, ankom til Libau 23. Marts. — Holland, Jørgensen, ankom til Rotterdam 29. Marts. — Tyskland, Høgstadt, afgik fra Amsterdam 23. Marts.

Vesterhavet. Neptun, Jessen, afgik fra Aalborg 24. Marts, bestemt til Riga. — Norma, Degn, afgik fra Esbjerg 26. Marts, ankom til Newcastle 28. Marts. — Nordøen, Schmidt, afgik fra Methil 23. Marts, ankom til Esbjerg 26. Marts.

Østersøen. Rita, Skov, afgik fra South Shields 28. Marts, bestemt til Tønning. — Patria, Andersen, afgik fra Genua 15. Marts, ankom til Novorossisk 24. Marts. — Cimbria, Storm-Hansen, afgik fra Philadelphia 24. Marts, bestemt til Kjøbenhavn.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Riga 18. Marts, ankom til Dunkerque 27. Marts. — Frisia, Fisker, afgik fra Bordeaux 24. Marts, bestemt til Cardiff. — Gallia, Nielsen, er passeret Gibraltar 21. Marts paa Rejse fra Ferdinandina til Galatz.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Malta 23. Marts, bestemt til Hamburg. — Fyen, Hansen, afgik fra Smyrna 11. Marts, ankom til Plymouth 27. Marts. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Constantinopel 22. Marts, ankom til Novorossisk 24. Marts. — Russia, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 19. Marts, ankom til Tynen 26. Marts. — Carl Heckscher, A. G. Starck, afgik fra Hull 11. Feb., ankom til Buenos Ayres 18. Marts. — Dania, Troensegaard, afgik fra Baltimore 16. Marts, bestemt til Aarhus.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, ankom til Riga 20. Marts. — Frederiksberg, Kühl, ankom til Kbhvn. 27. Marts. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Kbhvn. 28. Marts, bestemt til Riga. — Rosenborg, Fischer, ankom til Kbhvn. 30. Marts. — Uranienborg, Olsen, ankom til Blyth 29. Marts. — Jomsborg, Schultz, afgik fra Glasgow 26. Marts. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Cardiff 28. Marts.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Andersen, ankom til Dunkirk 28. Marts. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Genua 23. Marts. — Skodsberg, Jensen, afgik fra Cardiff 25. Marts, bestemt til Malta. — Guldborg, Schmidt, afgik fra Sevilla 22. Marts, best. til Glasgow. — Tuborg, Hveissel, ankom til Blyth 30. Marts.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Blyth. 28. Marts. — Agnete, Jensen, ankom til Blyth. 29. Marts. — Hermia, Sørensen, afgik fra Grangemouth 25. Marts, bestemt til Kbhvn. — Alice, Kraemer, ankom til Newcastle 28. Marts. — Bornholm, Petersen, ankom til Kiel 26. Marts. — Ajax, Brorsen, afgik fra Stettin 26. Marts, bestemt til Sandviken. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Tuborg 23. Marts, ankom til Libau 28. Marts. — Nauta, Steen, afgik fra Warkworth 22. Marts, bestemt til Vejle. — Rønne, Hintze, ankom til Christiania 22. Marts. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Aalborg 25. Marts.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Sophie, Svarrer, sejlet fra Green Island 21. Febr. til London. — Nanna, Warrer, passeret St. Catrine Pt. 19. Marts til Rotterdam. — Alexandra, Nielsen, prajet 10. Febr. paa 2° N. Br. 29° W. Lgd. — Franz Schwalbe, Poulsen, prajet 26. Febr. paa 10° S. 35° W. fra Newcastle til Java. — Anna Agnete, Mathiasen, sejlet fra Pisagna 26. Jan. til Falmouth. — Aalborg, Clausen, sejlet fra Cadix 24. Marts til Rio Janeiro f. O. — Gladstone, Christiansen, ankom til Newcastle N. S. W. 26. Marts fra King George Sound.

Fans. Senderho. Helene, Christiansen, ankom 20. Marts til Hamburg fra Havre. — Fides, Sørensen, ankom 20. Marts til Wellington fra Denelin. — Eliza, Thomsen, afgik 23. Marts fra Esbjerg til Blyth. — Anna, Mortensen, afgik 24. Marts fra Frederiksstad til London.

Svendborg. Ruth, Nielsen, ankom til London 23. Marts. — Fulvia, Nielsen, ankom til Oskarshamn 22. Marts. — Catrine, Hansen, ankom til St. Ybes 22. Marts. — Ellen Kirstine, Petersen, ankom til Swinemünde 23. Marts. — Urda, Nielsen, ankom til Folkstone 24. Marts. — Jørgen, Hansen, ankom til Blyth 22. Marts. — Diana, Fallentin, indkom i Frihavnen, Kjøbenhavn 25. Marts, mistet begge Ankere. — Ceres, Jensen, ankom til Fowey 26. Marts. — Freier, Christensen, ankom til Gravesend 26. Marts. — Psyche, Hansen, ankom til Baltasound 27. Marts. — Haabet, Andreasen, ankom til Trouville 28. Marts.

Ærs. Henriette, Holm, ankom 22. Marts til Barbados. — Salvador, Fabricius, ankom 23. Marts til Rye. — Skirner, Jepsen, indkom 28. Marts paa Humberen paa Rejse til Warkworth. — Enigheden, Nielsen, ankom 28. Marts til Harburg. — Sejerskransen, Jørgensen, ankom 28. Marts til Lervik. — Ellen, Lauritsen, ankom 28. Marts til Morlaix. — Alf, Rasmussen, ankom 28. Marts til Warkworth fra Egersund. — Norden, Rasmussen, har under Stormen ligget til Ankers i Kallundborg Fjord, hvorfra det afsejlede 28. Marts. Skibet var paa Rejse fra Skjelskør til Norge. — Gertrud og Marie af Marstal vare 21. Marts til Ankers paa Sæby Flak paa Rejse fra Marstal til England.

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, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

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

Kattegat. Mosel-Grund. Fyret paa Lystønden „Mosel-Grund“ er igen tændt.

Falske-Bolsax SØ. Et Fartøj er sunket 2 Kml. SØ. for *Falske-Bolsax*. En Mastetop er over Vandet.

Sundet. Skovshoved Ø. En tremastet Skonnert er sunken i 5 Fv. Vand ud for *Skovshoved Bro*, tæt Ø. for *Prøvesteen* Fyrline, c. 2 Kml. af Land, og i Linjen *Frelsers Kirke* overet med Ø.-Kant af *Trekroner*. Masterne ere udtagne. Dybden over Vraget er 21 Fod.

Fyrskibet „Drogden“ SV. Et Vrag ligger sunket i 6 Fv. Vand, 5 Kml. SV. t. S. $\frac{1}{2}$ S. fra Fyrskibet „Drogden“. To Master ere over Vandet.

Vraget vil snarest mulig blive uskadeliggjort.

Østersøen. Falster S. Den 25de Marts 1898 er Fyrskibet „Gjedser-Havn“ bortdrevet fra sin Station.

Rødsand SØ. Klokketønden *Rødsand SØ.* er bortdreven. Vintersømærket vil midlertidig blive udlagt paa Stationen.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Kalmarsund. Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i *Kalmar* er Fyrskibet „*Utgrunden*“ igen udlagt paa Station.

Fyrskibet „Kopparstenarne“ udlagt. Omtrent den 21de Marts 1898 har Fyrskibet „*Kopparstenarne*“ igen indtaget sin Station N. for *Gotska Sandö*.

Finland. Ålands Øer. Eckerö og Hellman Ledefyr brænde fremtidig fra 1ste August til Skibstartens Ophør og fra dens Begyndelse til 31te Maj, samt i den Tid, om Vinteren, hvor der er Forbindelse over *Quarken* mellem *Åland* og *Sverig*.

Rusland. Fra 1ste Januar 1898 er det *russiske* Lodsflag forandret. Det er nu det hvid, blaa, røde vandret sribede *russiske* Handelsflag med hvid Kant.

Tyskland. I *Stettiner Haff* er den fuldførte Del af den gravede Rende nu ailmærket med ti Spidstønder og ti Spirtønder. Afstanden mellem Sømærkerne er nu c. 1,200 Alen.

Ved *Krickserhaken* er Lossestedet paa SØ.-Kanten afmærket med en hvid Spirtønde, der ligger i 19 Fod Vand, og paa SV.-Kanten med en hvid Baaketønde, der ligger i 10 Fod Vand. Begge have S.-lig Tophetegnelser.

Kieler Fjord. Fra 12te—16de April 1898 afholdes Skydeøvelser i *Strander Bugt*. Farvandet i *Strander Bugt* er inden for en Linje mellem Tønderne B og D spærret for al Sejlsads.

Kieler Fjord. Fra 18de April til 28de Maj 1898 afholdes Skydeøvelser i *Kieler Fjord*. Skydepladsen begrænses af Linjerne: *Bülk* Fyrtaarn—*Stollergrund Ø.*-Tønde—*Stollergrund* Fyrskib—Klokketønden—Faarehuset *Heidkathe*, og *Friedrichs-ort* Fyrtaarn—*Korügen* Bro.

Fra 18de—29de April kan Pladsen passeres, naar man holder sig Ø. for Linjen *Stollergrund* Fyrskib—Lystønden. Naar der skydes, hejses rød Dobbeltstander ved *Bülk* Fyrtaarn, paa *Stollergrund* Fyrskib og Batteriet, hvorfra der skydes.

Fra 30te April—25de Maj maa Sejlskibe ikke passere Pladsen fra Kl. 7 Fm. til Kl. 2 Em., naar der skydes.

Fra 24de—28de Maj hejses, naar der skydes, to røde Dobbeltstandere paa de tre ovennævnte Steder, og Pladsen er da spærret for al Sejlsads. Et hvidt og rødt sribet Flag hejst paa samme Steder betyder en midlertidig Standsning i Skydningen.

Dampere ligge ude for at give Anvisning, og disse skulle ubetinget følges.

Eckernfærden Havn. Den 1ste April 1898 slukkes de to Havnefyre ved *Eckernfærde*. Santidig tændes paa Havnepladsen et fast Fyr, der viser grønt Lys fra N. 80° Ø. gen-

nem Ø. til S. 76° Ø., over Grundene S. for *Der Ort*, rødt Lys fra S. 76° Ø. til S. 40° Ø. over det sejlbare Farvand, hvidt Lys fra S. 40° Ø. til S. 26° Ø., Mørke fra S. 26° Ø. til S. 12° Ø. og iøvrigt hvidt Lys. Flammens Højde: 18 Fod. Synsvidden: 3 Kml.

Det lave Ledefyr ved *Süderschanze* er formærket fra N. 4° Ø. til N.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Rusland. Murmanien. Ved de *russiske* Kyster ere følgende Grunde nu ailmærkede saaledes:

Ved NØ.-Siden af Revet, som strækker sig ud mod N. fra Øen *Finnmansi* i 25 Fod Vand en hvid Stage med sort nedadvendt Kost. 69° 47' N. Br. 30° 52' Ø. Lgd.

I *Petchenga Bugt* ved 4 Fods Grunden ud for Pynt *Tolstik* en sort og hvid Tønde. 69° 37' N. Br. 31° 19' Ø. Lgd.

Ved *Vaida* paa Halvøen *Rybatchi*, ud for V.-Pynten ved Indløbet, i 12 Fod Vand en hvid og rød Stage med en rød opadvendt over en rød nedadvendt Kost. 69° 57' N. Br. 31° 59' Ø. Lgd.

Ved V.-Siden af 6 Fods Grunden ud for den første Ø.-Pynt i samme Bugt i 20 Fod Vand, en sort og hvid Stage med en sort nedadvendt Kost over en sort opadvendt Kost. 69° 57' N. Br. 32° 0' Ø. Lgd.

I *Ekaterina Bugt*, $\frac{1}{4}$ Kbl. S. 62° V. fra Observations Pynten, en Tønde.

I *Kola Bugt*, ved Ø.-Siden af *Anna Korga*, i 17 Fod Vand, en sort og hvid Tønde. 68° 59' N. Br. 33° 1' Ø. Lgd.

N. for *Abramovoi Korga* i 14 Fod Vand en rød Tønde. 68° 57' N. Br. 33° 1' Ø. Lgd.

V. for *Abramovoi Korga* i 23 Fod Vand en sort Tønde. 68° 57' N. Br. 33° 1' Ø. Lgd.

Paa Barren ud for Floderne *Kola* og *Tuloma* i 8 Fod Vand, en rød Tønde. 68° 54' N. Br. 33° 1' Ø. Lgd.

Lige over for Kap *Droviano*, paa Kanten af Grunden, der strækker sig ud fra *Kola Bugt* Ø.-Side, i 15 Fod Vand, en rød Tønde. 68° 55' N. Br. 33° 11' Ø. Lgd.

Paa *Molotchnoi Korga* i 12 Fod Vand, en sort og hvid Tønde. 68° 54' N. Br. 33° 1' Ø. Lgd.

Ved Ø.-Kant af Grunden lidt N. for *Abramovoi Pakta* i 17 Fod Vand en sort og hvid Tønde.

Dybderne ere ved Lavvande.

I Løbet mellem Øen *Kildin* og Fastlandet ved Kap *Prigoni* i 23 Fod Vand, en rød Stage med rød opadvendt Kost. 69° 18' N. Br. 34° 10' Ø. Lgd.

I *Teriberk Bugt*, N. for Grunden i *Korabelnaia Bugt*, i 28 Fod Vand en hvid Stage med sort nedadvendt Kost. 69° 11' N. Br. 35° 8' Ø. Lgd.

Paa Barren paa hver Side af Indløbet til Floden *Teriberka* i 4 Fod Vand, en Vager.

I *Rymda Bugt* N. for *Schubin Ludki* i 17 Fod Vand, en hvid Stage med sort nedadvendt Kost. 68° 55' N. Br. 36° 53' Ø. Lgd.

Ø. for Øen *Zelenii* i 16 Fod Vand, en hvid og rød Stage med en rød opadvendt over en rød nedadvendt Kost. 68° 55' N. Br. 36° 51' Ø. Lgd.

N. for Klipperne, lige over for Pynten SØ. for Øen *Zelenii* i 19 Fod Vand, en hvid Stage med sort nedadvendt Kost. 68° 55' N. Br. 36° 52' Ø. Lgd.

N. for Klipperne, S. for Ankerpladsen mellem Øerne *Moghilnii*, *Zelenii* og *Bannii* og N. for den sidste, i 17 Fod Vand en hvid Stage med sort nedadvendt Kost. 68° 55' N. Br. 36° 51' Ø. Lgd.

N. for Grunden, som falder tør, Ø. for Øen *Malo Olenii* i 23 Fod Vand, Lavvande, en hvid Stage med nedadvendt Kost.

N. for Revet ved V.-Siden af Løbet til *Malo Olenii* i 23 Fod Vand, Lavvande, en hvid Stage med sort nedadvendt Kost.

Paa *Semi Ostrov* Rhed ved en 11 Fods Klippe, c. 1 Kbl. Ø. for Øen *Sikov* N.-Ende i 27 Fod Vand, Lavvande, en rød og hvid Tønde. 68° 48' N. Br. 37° 20' Ø. Lgd.

Paa Grunden, 8 Kbl. S. 75° Ø. fra Øen *Sikov*, er der 16 Fod Vand.

Tyskland. I *Jade* er Sommerafmærkningen nu fuldført.

Holland. Zeegat van Texel. Texelstroom. I den første Halvdel af April 1898 udlægges i *Texelstroom* til Brug ved Skydeøvelser en Flaade. Den ligger i følgende Mærker: *Hoorn* Taarn overet med den V.-ligste Baake til den maalte Mil, og *Kijckdunm* Fyrtaarn overet med det S.-ligste Taarn paa det meteorologiske Observatorium. 52° 59' 34" N. Br. 4° 48' 51" Ø. Lgd. Fra Flaaden vises, naar Vejret tillader det, en hvid Lanterne.

Zeegat van Brouwershaven. I *West Hellegat* har Spidstønde Nr. 5 nu Ballon. 51° 41' 59" N. Br. 4° 22' 43" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Cherbourg. I *Passe Ouest* paa *Cherbourg* Rhed er udlagt to Estakader. Den førstes V.-Ende ligger $\frac{1}{2}$ Kbl.

SØ. for Indløbet til *Chavagnac* Havn og strækker sig derfra 1½ Kbl. hen imod Mellemfortet paa Dæmningen. Den anden er ½ Kbl. lang og ligger parallel med den første i ⅓ Kbl. Afstand. Begge Linjers Yderender ere afmærkede med grønne Tønder.

England. Southampton Waters. I Juni 1898 tændes følgende Fyr i *Southampton Waters*:

Paa den SV.-lige Duc d'Albe paa Ø.-Siden af Farvandet, ½ Kbl. N. 8° Ø. fra *Calshot Castle* Fyr, et rødt, fast Fyr. 50° 49' 10" N. Br. 1° 18' 20" V. Lgd.

Paa den SV.-lige Duc d'Albe paa Ø.-Siden af Farvandet, 6, Kbl. N. 41° Ø. fra *Calshot Castle* Fyr et hvidt Fyr med Formærkelser hver 2 Sekunder; Lys 1½ S., Mærke ½ S.

Paa den NØ.-lige Duc d'Albe, 1, Kbl. N. 44° Ø. fra den SV.-lige Duc d'Albe, et vekslende hvidt og grønt Fyr, hvidt Lys 1 S., grønt Lys 1 S.

Paa Værket 3, Kbl. N. 44° Ø. fra den SV.-lige Duc d'Albe et grønt, fast Fyr.

Fyrenes Højde er 24 Fod over Højvande.

Skotland N.-Kyst. Pentland Firth. Stroma. Den 28de Marts 1898 er tæt ved Fyret paa *Stroma* N.-Pynt oprettet et Taage-signal. En Sirene giver hver 1½ Minut to Stød af 3 S. Varighed; det første har en dyb, det andet en høj Tone. 58° 41' 40" N. Br. 3° 7' 0" V. Lgd.

Irland V.-Kyst. I *Galway Bay* er Fartøjet „*White Rose*“ sunket i 8 Fv. Vand, fra Stagen paa *Black Rock* i S. 4 Kbl., og fra *Kilcolgan Point* i N. 76° V. Masten er lidt over Vandet. En grøn Tønde er udlagt c. ½ Kbl. S. for Vraget. 53° 13' 55" N. Br. 9° 6' 20" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Lorient. Møllen *Loqueltas*, ved V.-Kysten ved *Lorient* Havn, som tjente til Mærke Ø. og V. om *Truies*, er nedreven. 47° 43' 15" N. Br. 3° 23' 55" V. Lgd.

Adour. En Uddybningsmaskine er sunket i 6 Fv. Vand, 2,000 Alen N. 72° V. fra Signal-Taarnet ved *Adour* S.-Mole. Masterne ere en Snes Fod over Vandet. 43° 31' 53" N. Br. 1° 32' 15" V. Lgd.

Gironde. Saint Seurin. Den røde Spirtønde med Kegle, *Nord de Saint Seurin*, er flyttet og ligger nu paa 45° 31' 8" N. Br. 0° 53' 41" V. Lgd.

Azorerne. Santa Maria. Ponta Malmerendo. Den 28de Februar 1898 er paa *Ponta Malmerendo*, ved V.-Siden af Havnen ved *Villa do Porto*, tændt et hvidt, fast Fyr. Plammens Højde: 146 Fod. Synsviddens: 9 Kml. Linse-apparat af 5te Orden. Fyret vises fra en rød Pæl ved et rødt Fyrhus. Det lyser fra S. 78° Ø. gennem S. til S. 85° V. 36° 56' N. Br. 25° 10' V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Vrag i Middelhavet. Den 21de Februar. 40° 11' N. Br. 2° 10' Ø. Lgd. Et Vrag med Bunden opad.

Frankrig. Rhone Munding. For at have over 16 Fod Vand paa NØ.-Kant af Grundene uden for *Rhone* Munding, maa man ikke komme S. for en Linie fra Fyret ved Indløbet til *Canal Saint Louis* i S. 60° Ø.

Italiens V.-Kyst. Øen Giglio. Paa N.-Kysten af Øen *Giglio* oprettes den 1ste Maj 1898 en Signal-Station, med hvilken Skibe kunne udveksle Signaler. 42° 22' 58" N. Br. 10° 53' 15" Ø. Lgd.

Grækenland. Øyklader. Syra. Fyrtaarnet ved Indløbet til *Syra* Havn er ødelagt af Storm.

Rusland. Bug. Paa den i *Bug* SV. for *Konstantin* Fyr sunkne Damper har Isen borttaget Master og Skorsten. Da der for Øjeblikket ikke kan udlægges Sømærker ved Vraget, er der paa den Ø.-lige Flodbred ud for Vraget rejst en Baake, hvorfra vises to hvide Lanterner lodret for hinanden. 46° 54' 43" N. Br. 32° 1' 28" Ø. Lgd.

Batum. En Bark er sunket i 17 Fod Vand, 6 Kbl. S. 69° Ø. fra *Batum* Fyr.

Cypress og Greenheart.

Disse fortrinlige Træsorter anbefales Havneautoriteter til Forsøg.

Bedste Vidnesbyrd foreligge.

Lager hos

EMIL HAMMELEV, St. Kongensgade 61. Telefon 3338.

Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

Kjøbenhavns Børskurs d. 30. Marts 1898.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....	112½/2	112½/2	112¾/4
Danmark.....	84	83¾/4	84
Norden.....	111¼/4	111½/2	111¼/4
Kjøbenhavn.....	93	¼ 1/2	93¾/2
Carl.....	56	56¾/4	56
Dannebrog.....		101	101½/2
Skjold.....	71	70¾/4	71
Helsingørs Dampsk.....	46½/2	46½/2	47
Østersøen.....		83	86
Nordsøen.....		73	76
Torm.....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....	82	82	84
Dansk-russisk Dampsk.....		90	97
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.....		—	—
5% — — — — —		—	—
5% Thingvalla 1880.....		—	—
5% — — — — — 1894.....		—	—
5% Norden.....		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.....		98	100
3½% uopsig. Stats.....		100¾/4	101
3½% Husejer Kreditk.....		94¾/4	95½/2
3½% Kbhvns Kreditf.....		98¾/4	98¾/2
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.....		96¾/4	97
4% — — — — — 6 — — — — —		97¾/4	98
3½% Landkreditk. 3 — — — — —		99	101
Aktier.			
Nationalbank.....		151¾/4	152¾/4
Privatbank.....	123	122¾/4	123¾/4
Landmandsbank.....		124	124½/2
Handelsbank.....	119¾/4	119¾/2	120
Burm. & Wain.....	94½/2	¾ 94½/2	94¾/4
Helsingørs Jernsk.....	96¾/4	½ 96¾/4	96¾/4
Sukkerfabr.....	98½/2	¾ 98½/2	98¾/4
Bryggeri Aktier.....	104	103¾/4	103¾/2

Vekselkurser.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	88.90	88.75
London.....	18.22	18.19
Paris.....	72.10	—
Amsterdam.....	150.65	—

Notering paa Berlins Børs d. 29. Marts 1898.

Russiske Noter.....	216.85
4% Russiske Consols.....	—
4½% — — — — — Boden Kredit.....	102.00
5% Mexikanske.....	99½/2
6% Rumænske Stats.....	100.60
4% — — — — — 1890.....	94.40

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

Foren. Dampskibs. 166,000, „Danmark“ 16,000, „Norden“ 24,000, „Carl“ 6,000, „Kjøbenhavn“ 24,000, „Skjold“ 6,000, „Dannebrog“ 10,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden.

Paa **Søkort-Arkivet** er udkommet: **Den islandske Lods.** 1898. Pris 2 Kr.

Kort Nr. 174. **Hunafloí (Skagestrand-Bugt)** med **Skagafjördr**, med **Karton af Sandárkrókr-Red** og **Skagastrand-Havn.** Island N.-Kyst. Maalestok: 1:250,000. Pris 3 Kr. 30 Øre.

Kort Nr. 175. **Indløbet til Berufjördr** med **Karton af Djupivogr-Red.** Island Ø.-Kyst. Maalestok: 1:30,000. Pris Kr. 1,00.

Kort Nr. 176. **Vopnafjördr Handelsted** med **Omgivelser.** Island Ø.-Kyst. Maalestok: 1:5,000. Pris Kr. 0,75.

Kort Nr. 177. **Breiddalsvik.** Island Ø.Kyst. Maalestok: 1:40,000. Pris Kr. 0,50.

Kort Nr. 178. **Vestmannaeyjar** med **Karton af Heimaey Havn.** Maalestok: 1:80,000. Kr. 0,50.



D'Hrr. **Skibsmæglere, Skibshandlere, Værftsejere, Befragtningsagenter, Provianteringshandlere** m. Fl. gøres opmærksomme paa **Fordelene** ved at avertere i „**Dansk Søfartstidende**“, hvorved deres **Annoncer** opnaa den største **Udbredelse** blandt danske **Redere** og **Søfarende.**



Prima røgede Skinker.

Store Partier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker anbefales til

lave Priser.

Højbroplads 12 ved **Gammelstrand.**

Prima Svinefedt.

Fine Spegepejser.

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.

Fanø praktiske Sømandsskole.

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

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

3 Kabinettbilleder

♦ gratis ♦
ved Bestilling paa 12 holdbare Visittkort til 4 Kr. Kabinetts kun 6 Kr. pr. Dus. NB. Ugsaa efter ethvert indsendt Billede.

Monty.

St. Kongensgade 21.

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.

REVUEN

er det ældste (20 Aar gammelt)
illustrerede Familjeblad,

der udgaar to Gange om Ugen.

Spændende Fortællinger,

Gode Illustrationer,

hyppige Præmier.

Prisen er 1 Kr. 21 Øre pr. Kvartal.

Abonnement modtages paa alle Postkontorer samt i Bladets Hovedkontor, **Gl. Mønt Nr. 13.**

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.

Skibslanterner med Certifikat, gældende overalt. Gamle Lanterner prøves og forandres, naar de have den lovbefalede Størrelse. Certifikat følger med hver Lanterne fra os.

Havnefyr, Lanterner, Metalspejllapparater

samt **Linseapparater** leveres. Alt eget Fabrikat.

G. W. FRYDENLUND & SØN, Læderstræde 9.

Telefon 3681. * **Kjøbenhavn K.** * Telefon 3681.

J. H. Fechtenburg & Co.,

St. Thomas,

anbefaler et godt **Lager** af alt til **Skibes Proviantering** henhørende.

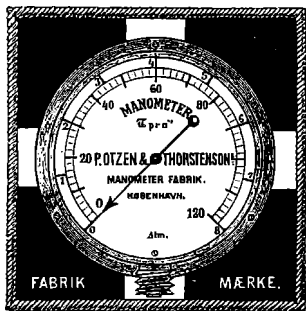
Agentur

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.

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.

Lange & Møllers
Bødkerværksted
Kjøbenhavns Frihavn
anbefaler sig med alt i
Udearbejde samt alt færdigt
Bødkerarbejde for Export
Alt Arbejde udføres af solide
og øvede Folk.

LANDMANDSBANKEN

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

Margarine.

En fortrinlig velsmagende og holdbar Margarine,
særlig tilvirket for Skibsbrug, leveres saavel i Træ- som
Blikemballage til Dagens billigste Notering.

Th. Klokke & Co.,
Nyhavn 4.

Aalborg Havn.

Vanddybden 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 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 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.

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon **G. W. Møller, Grønnegade, 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.

DANCHELLS FABRIKER. LINOLEUM. VOXDUG.



Anker-Mærke

Enenudsalg i Danmark for
**DELMENHORSTER
LINOLEUMFABRIK.**

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

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.

Skræderetablissement,
— 9, Rosenborggade 9, —
anbefaler Uniformer for Sejlskibs-
og Dampskibs-Marinen.
P. JENSEN, Skrædermester.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: H U S T E D.

Einhorn-Apotheket

Hamburg (St. Pauli.)
Langereihe 83.

Dansk Betjening.

Lægehjælp (ogsaa Specialister)
anvises.

„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.**

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 14.

Kjøbenhavn, Torsdag den 7. April 1898.

5. Aarg.

NDHOLD: Andragendet om Ændringer i Søneringsloven. — Afslutningen. — Det østasiatiske Kompagni. — Fragtmarkedet. — Maskinmestrenes Forening. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Havnesyr & Lanterner. Metalspejlapparater.

Skibslanterner med Certifikat
Gl. Lanterner prøves og forandres.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9,

Kjøbenhavn.

Telefon Nr. 3681.

G. W. Frydenlund & Søn

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 **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.

Fabr. Alliance.

Aut. Bout. Anstalt for Gl. Carlsbergs Exp.

Telefon: V. 2612.

Til Skibsproviantering anbefale vi særligt vore pasteuriserede Mærker af Gl. Carlsbergs Lagerøl, Exportøl, Pilsner og Porter.

Ved Ordres paa mindst 200 Fl. til Udførsel godtgøres Ølskatten.

Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles 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.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.

Herreekviperingsforretning

St. Annaplads 14.

Uniformer og civile Klædninger.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson.

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

N. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

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^d.

eneste Fabrikant af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier

samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:

Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.

Conferencetid 12-1½. Admiralitætsstr. 39, 1. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Kjøbenhavn. Nørrebrogade 18 A, 2. N.

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 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.

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. Telefon 297.

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

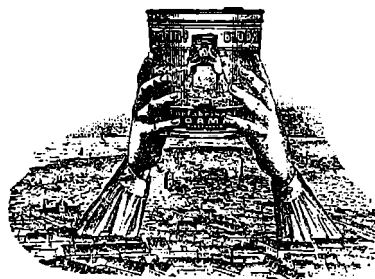
Noget nyt og enestaaende!

!! 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 5047.

Højeste Udmærkelse i Stockholm 1897.

Nienstedt & Co.

(Kunstindustri-Museum):

Lager af amerik., engelske, franske og tyske Værktøjmaskiner. Værktøj, File, engl., svensk og tysk Staal. File ophugges.

Fanø praktiske Sømandsskole.

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

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1898. Telegraphic address »SVITZERSALVAGE«. Telefon Nr. 5195.

Agent for
Great Britain.

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	„SVITZERSALVAGE“.
KASTRUP	„HØYER“.
ELSINORE	„SVITZERGOTTLIEB“.
KORSØR	„JØRGENSEN“.
ALBUEN (LAALAND)	„GUNNERSEN“.
FREDERIKSHAVN	„SVITZERLUND“.
GOthenBURG (SWEDEN)	„ELFVERSSON“.
GREIFSWALD (GERMANY)	„SPRUTH“.

The company's boat Denmark — in conjunction with the boats belonging to the Northern Salvage Company of Hamburg, vis s/s „Berthilde“, s/s „Bergeer 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.

Andragendet om Ændringer i Sønæringsloven.

(Sluttet.)

Frederiksen: Det Andragende, som der her foreligger til Behandling, har givet Anledning til megen Omtale ikke alene her i Kjøbenhavn, men rundt om i hele Landet, og det er ret naturligt. Da dette Spørgsmaal har vakt saa megen Opsigt og er blevet Genstand for saa megen Omtale i Sømandsstanden, baade paa Møder og i Pressen, finder jeg mig ogsaa foranlediget til at omtale det med ganske faa Ord. Der er ingen Tvivl om, at Andragendet, saaledes som Clausen sagde, er fremkommet, fordi der er dannet et dansk Dampskibsselskab, Østasiatisk Kompagni, som benytter Søofficerer i sin Tjeneste. Det er ogsaa meget naturligt, at den danske Sømandsstand har ladet høre fra sig og har taget til Genmæle herimod. Der er slet ingen Tvivl om, at den private Sømandsstand overordentlig godt kan tage Konkurrencen op baade med Hensyn til at føre Skibe, der gaa til Asien, og med Hensyn til at føre Skibe, som gaa til forskellige andre Steder; saa det er ikke af den Grund, at de udtale deres Misfornøjelse; men det, som de have imod, er jo dette, at Marineofficererne faa mere eller mindre Løn samtidig med, at de blive antagne af private Selskaber. Derved — sige de private Sømænd — komme vi ikke til at staa lige i Konkurrencen; derved have Søofficererne et Fortrin frem for os, som vi ikke ønske, at de skulle have, og hvorover vil ligefrem beklage os. Paa denne Maade gribe de forstyrrende ind i den Næring, som vi mene er vor. De bebrejde selvfølgelig ikke det nævnte Selskab, at det har antaget Søofficerer i sin Tjeneste; det er noget, som maa blive dets private Sag, og det er noget, som Lovgivningsmagten selvfølgelig ikke kan røre ved. Men naar Selskabet, som sagt, antager Søofficerer, og disse saa samtidig faa Løn fra Statens Side eller i alt Fald faa noget Tilskud, hvor meget eller hvor lidt det end er, bliver Forholdet noget uensartet, og jeg tror, det er det, som har bevirket, at dette Andragende er kommet frem. Men naar de private Sømænd i Følge Loven 25de Marts 1892 skulle bruge 7 Aar til deres Uddannelse, saa bliver der, selv om nu disse 21 Maaneder, som Søofficerne skulle bruge for at have Ret til at føre et Skib, blive forlængede til 53, som Marineministeren udtalte, at de skulle forlænges til, alligevel nogen Forskel paa den Tid, de private Sømænd og Søofficererne skulle bruge til deres Uddannelse. Jeg tror derfor, at dette bevirker, at de private Søfolk, som skulle bruge en saa lang Tid til deres Uddannelse, fuldt ud komme til at staa paa Højde med Søofficererne, og Søofficererne have jo ogsaa hovedsagelig faaet deres Uddannelse paa Krigsskibe. Dermed vil jeg ikke bestride deres Dygtighed til ogsaa at føre Handelsskibe, men der er dog ogsaa Skibsredere, som udtale, at de slet ikke vilde være glade ved at have Søofficerer, som nærmest have faaet deres Uddannelse paa Krigsskibe, til at føre deres Skibe; de føle sig mere trygge ved at benytte civile Søfolk dertil. Og man tænker sig jo heller ikke den Mulighed, at vor kgl. Marine vil søge Førerne af sine Skibe hos vor private Handelsmarine. Der er altsaa her et Forhold, som det er ret naturligt, at de private Sømænd have haft deres Opmærksomhed henvendt paa, og at de have fremsendt det her omhandlede Andragende, er kun i sin Orden. Men paa den anden Side skal jeg udtale, at jeg er enig med den ærede Ordfører i den Stilling, som Udvalget har taget til denne Sag, idet man nemlig ikke henviser Andragendet til Indenrigsministeren, men til Marineministeren, thi jeg tror dog ikke, at det, som har givet Anledning til dette Andragendes Fremkomst, er af en saa stor Betydning, at man derfor skal indlade sig paa straks at lave vedkommende Lov om; i alt Fald bør man dog se Tiden lidt an, før man gør det. Jeg tror, at vor Sømandsstand nu staa saa godt organiseret Landet over, at den vil vide at tage Forholdsregler ad privat Vej for at imødegaa Ting som denne, der ere uheldige for deres Stand. Derfor er det mit Ønske, at den højtærede Marine-

minister vil tage Sagen under den nøjeste og velvilligste Overvejelse, hvilket han for Resten alt har lovet at gøre; og det kunde saa være, at det igen kunde berolige Gemytterne. Det tror jeg ogsaa at kunne sige til Beroligelse for den højtærede Minister, at naar dette Andragende er kommet frem, er det slet ikke, fordi vor private Sømandsstand ønsker, at Forholdet skal være spændt eller mere spændt, end det hidtil har været mellem Handelsmarinen og Krigsmarinen; men det er sikkert mere kommet frem for at gøre opmærksom paa den truende Fare for vore private Sømænd, som ligger i at fortsætte paa denne Vej, og de paagældende ville herefter ikke blive glade ved, om det skulde fortsættes. Vi have jo alle været glade over, at de danske Sømænd saa vidt mig bekendt hele Verden over ere anerkendte for at være ganske udmærkede Sømænd, og vore Navigationsskoler staa paa et saa højt Trin, at man ikke har noget at beklage sig over i den Retning. Altsaa af disse Grunde kunde man ganske sikkert og trygt betro Førelsen af Skibe, som gaa i Koffardifart, til private Sømænd lige saa godt som til Søofficerer, og vi maa huske paa, at det ogsaa for Sømandsstanden er trykkelige Tider. Den højtærede Minister udtalte ganske vist, at det har været Skik alle Dage at lade Søofficerer føre Handelsskibe, og at de, da Ministeren var ung, førte Skibe, som gik paa Vestindien og forskellige andre Steder. Det er jo godt muligt, at man har brugt det den Gang mere end nu, jeg kan naturligvis ikke erindre den Tid, da den højtærede Marineminister var ung, men det beviser jo ikke, at man derfor nu bør fortsætte paa samme Maade mere end højest nødvendigt; thi det er jo sikkert alle enige om, at den Tid, som er gaaet, siden den højtærede Marineminister var ung, har forandret Forholdene saaledes, at vore Navigationsskoler og vore private Sømænds Udvikling er fulgt med, saa at den i alle Henseender staa paa Højde med, hvad Tiden fordrer.

Endnu kunde jeg have Lyst til at gøre et Par Bemærkninger til det ærede Medlem for Esbjerg (Bluhme). Jeg blev noget forundret ved at bære det ærede Medlems Udtalelser i Dag. Han kom saaledes til at sige, at Søofficererne havde i ethvert Tilfælde gjort deres Pligt, at de vare dygtige og agtværdige, og at de torstode at føre Skib saa godt som nogen anden. Disse Ord vare for saa vidt overflødige i denne Forbindelse, thi intet Menneske har villet sige eller sagt noget nedsættende om Søofficererne, og i Andragendet siges heller intet saadant. Man respekterer fuldt ud Søofficerernes Dygtighed, og jeg kan forsikre paa den private Sømandsstands Vegne, at Andragendet ikke er kommet frem for i mindste Maade at forklejne vor Orlogsmarine og dens Officerer. Paa den Maade maa det ikke forstaas, thi det er jeg overbevist om, at vor private Sømandsstand aldeles ikke vil have lagt deri, og det ligger heller ikke deri. Det ærede Medlem udtalte endvidere, at det var vor Marines Skyld, at vor Handelsflaade staa saa højt, som den gør. Det er dog muligt, at det ærede Medlem der er kommet lidt højt op. Jeg bestrider ikke, at Marinen kan have haft sin Andel deri, men at gøre saa meget ud af den, at man siger, at det er dens Skyld, at vort Flag vajer paa alle Verdenshave, og at det er dens Skyld, at vi have en saa dygtig Handelsmarine, som vi have, det tror jeg dog ikke er saa ganske rigtigt; men jeg tilgiver gerne det ærede Medlem, at han kom lidt højt op i denne Sag, da han jo har været nær knyttet til vor Orlogsmarine.

Idet jeg slutter disse Bemærkninger, skal jeg ikke undlade endnu en Gang at udtale det Haab, at det høje Thing vil vedtage, at Andragendet henvises til Marineministerens Overvejelse. Ifølge de Udtalelser, den højtærede Marineminister er fremkommen med, haaber jeg ogsaa, at han vil være opmærksom paa disse Ting, og naar dette sker, er jeg overbevist om, at det ikke vil drage yderligere Følger efter

sig og ikke længere sætte Sindene i saa stor Bevægelse, som det har gjort i den sidste Tid. At dette maa ske, er mit Haab, thi jeg tror, at alle deri interesserede staa sig bedst ved, at der arbejdes i god Forstaaelse og Fordragelighed imellem vore Handels- og Orlogsmariner.

S. Bojesen: Sagen er jo i al Korthed den, at der er blevet dannet et nyt Dampskibsselskab, hvor der er nogle Poster at besætte; et Par af Posterne blive givne til Søofficerer, og saa bliver Koffardiførerstanden irriteret over, at man vil tage disse Poster fra den. Jeg finder, at denne Irritation egentlig ikke har været paa sin Plads. Jeg synes, at man maa indrømme, at der her er Tale om to Dele af en Sømandstand, som hver har sin lovlige og fulde Berettigelse til at overtage de paagældende Hverv. At et Kompagni giver disse Hverv til den ene eller den anden Del af dem, maa dog absolut være en frivillig Sag for Kompagniet, og dette er ogsaa indrømmet baade fra den ene og den anden Side. Naar der hersker Utilfredshed med, at der gaar, om jeg saa maa sige, et Par Ben at gnave fra den ene Del af de berettigede Personer, og den anden i den Anledning indgiver et Andragende til Rigsdagen for ad Lovgivningens Vej at faa dette forhindret i Fremtiden, forekommer det mig at være — for at bruge et mildt Udtryk — en Smule usmægtigt. Det er en slet og ret Konkurrence, som er retmæssig og lovlig fra de vedkommendes Side, og jeg ser ikke, at man i det hele taget plejer at gaa frem paa den Maade her i Verden, at naar den ene faar tilfredsstillet sine Ønsker, ville de andre forhindre det ved ad Lovens Vej at søge at forandre Betingelserne, saaledes at det i Fremtiden slet ikke kan ske. Jeg synes ikke, at det er den rette Maade at tage Sagen paa, og det er i alle Tilfælde lidet kollegialt, og naar det tillige sker paa den Maade som her, gør det endnu mindre noget godt Indtryk. Der er i Andragendet fremdraget forskellige Urigtigheder, hvoraf den ærede Ordfører har rettet en enkelt og den højtærede Marineminister flere. Der kunde ankes over eller kritiseres et Par Ting endnu, som jeg skal berøre med nogle Ord. Der staar saaledes, at Uddannelsen i Orlogsmarinen „gaar i rent militaristisk Henseende og saaledes er vidt forskellig fra den handelsmaritime Uddannelse“. Jeg kan nu ikke forstaa, hvordan en Sømand bliver uddannet i militaristisk Henseende, det har jeg ikke lært. Jeg tror, man reber paa militær Vis paa samme Maade som til Koffardis, man ankrer og letter ikke anderledes paa militær Vis end i et Koffardiskib, man lodder og maaler ens, kort sagt, alt det sømandsmæssige er fælles for begge Mariner, Orlogsmarinen og Handelsmarinen, og ogsaa Befalingsmændenes Uddannelse foregaar efter fælles Regler. Naar der endvidere ankes over, at Søofficererne gøre „en ubestemt Tjeneste“ som Vagtchef, saa ved jeg ikke, hvad der menes med „ubestemt Tjeneste“. Jeg skal nemlig oplyse, at denne Tjeneste er en ret bestemt Tjeneste, en Tjeneste, som bliver i højeste Grad kritiseret og kontrolleret fra vedkommendes allertidligste Optræden. Officeren faar i Orlogsmarinen fra en meget yngre Alder end i Koffardimarinen Lejlighed til at overtage et Ansvar, og der er intet, der modner en Sømand mere end netop dette at føle Ansvaret. Det er allerede berørt her i Dag, at det System, der følges i Orlogsmarinen, er en intensiv Ledelse fra tidlig til silde, Ætmaalet igennem, saa længe de paagældende ere til Søs, og der opnaas derved, at baade Tjenesten som Vagtchef og al anden Tjeneste om Bord i Orlogsskibet bliver af den Art, at man med Rette har fundet, at 9 Maaneders Orlogsfart som Lærling tæller for 18 Maaneders Koffardifart. Der er nemlig for de unge Mennesker ikke en ledig Time i al den Tid, de ere om Bord. De ere under stadig Oplæring, stadigt Tilsyn og lære derfor i meget kortere Tid end de unge Mennesker i Koffardimarinen. Disse have ikke nogen til at vejlede dem, men maa selv sørge for at samle Guldkornene op, og det tager meget længere Tid, end naar de stadig vejledes til at opfatte og lære, hvad der er nødvendigt for dem i deres Erhverv. Altsaa disse Anker kan jeg ikke forstaa, og jeg tror, de skyldes en lidt mangelfuld Kundskab hos Andragerne til Uddannelsesmaaden i Orlogsmarinen. Den ærede sidste Taler udtalte, at der i

dette Andragende ikke fremkom noget til Forklejnelse af Orlogsmarinen, jeg maa tværtimod sige, at baade Motiveringen og selve Andragendet peger paa et Ønske om, at Lovgivningsmagten vil sørge for, at Søofficererne faa en endnu omhyggeligere Uddannelse end den nuværende, før de faa Lov til at paatage sig Skibsførerposter, og hvis det ikke er en Underkendelse af den nuværende Uddannelses Tilstrækkelighed, ved jeg ikke, hvad det er. Den ærede sidste Taler har derfor næppe Ret i sin Paastand. Uddannelsen er sikkert nok forskellig i de to Mariner, men den er langt intensivere i Orlogsmarinen end i den anden.

Hvis nu endda de ærede Andragere havde kunnet føre virkelige Beviser for, at de Skibe, Orlogsmarinens Mænd have ført i en Række af Aar, vare ført mere eller mindre daarlig, slet, utilfredsstillende, saa havde det set anderledes ud, men det have de ikke kunnet gøre. Der er faktisk ikke forefaldet om Bord i Skibe, førte af Søofficerer, nogen nævneværdig Skade eller Ulykke — saa vidt jeg mindes da. (K. M. Klausen: De grønlandske Skibe!) Det skal jeg komme til. Der er fra den Tid, jeg var ung Officer, altsaa i 30 Aar, forefaldet 2 Tilfælde, der her kunde være Tale om at anføre. Der er af Marinens Fartøjer sat en lille Kanonbaad til, en af de gamle, saakaldte Blikdaaser. Jeg var til Stede paa Nordkysten af Sjælland, hvor det foregik, og kan bevidne, at der absolut intet kunde bebrejdes den Mand, der førte Skibet. Man kunde snarere rette Bebrejdelse mod dem, der havde givet ham den Opgave at løse, som han havde. Det var nemlig en lille Baad med en ringe Dampkraft, som havde to store Transportbaade paa Slæb. Den var ankret op i Taage og laa under Kysten for senere at gaa videre. Jeg var selv om Bord i et andet Skib, der var der, saa jeg kunde se det hele. I Løbet af 5 Minutter kom der en voldsom Nordenvind op med stort Hav, som satte ind, saadan som det altid sætter ind paa Kysten med Nordenvind. Det hele stod paa i 5—10 Minutter. De 2 Baade, som laa i Halen paa den lille Blikbaad, tog Magten fra den, Maskinkraften var absolut utilstrækkelig, Skruen slog i den svære Søgang op over Vandet og havde altsaa ingen Kraft, og paa et Øjeblik var Baaden trukken paa Land. Der skete for øvrigt ingen Ulykker derved, kun selve Skuden blev slaaet i Stykker, men Transportbaadene fejlede intet, og alt, hvad der var om Bord i den af Heste og Mennesker, blev reddet. Den Mand, der havde den Kommando, var, som sagt, fuldstændig sagesløs. Det er den eneste Ulykke, jeg ved, der er passeret for Orlogsmarinen i de sidste 30 Aar. Saa er der de Skibe, som man kan kalde private eller Regeringsskibe, hvad man vil, og som have været førte af Søofficerer. Klausen alluderede jo til dem, nemlig de grønlandske Handelsskibe. Af dem er „Hvidbjørnen“ gaaet under paa Grønlands Kyst. De nærmere Detailler der ere jo undersøgte, og det skal jeg ikke komme ind paa, men det er jo i hvert Tilfælde kun det ene Tilfælde, hvor der kan være Tale om, at det er gaaet galt for Søofficererne. Tager man derimod den statistiske Oversigt over Søulykker for sig, som er omdelt her i Thinget til Medlemmerne, vil man se, at Antallet af Søulykker, der ere tilstødte danske Skibe, det vil sige Koffardiskibe, er for 1894 i alt 94, hvoraf 17 Dampskibe, i 1895 i alt 103, hvoraf 25 Dampskibe, i 1896 er Tallet 113, hvoraf 32 Dampskibe, og Opgørelsen omfatter baade større og mindre Søulykker og Søskader. Jeg tror da, at man kan have Lov til at sige, at der ingen Grund er til at anke over den Maade, hvorpaa Orlogsmarinens Folk har ført Skibe, hvad enten det har været Orlogsskibe eller private Skibe. I dette Andragende beskrives altsaa eller betvivles i alle Tilfælde, at Søofficerernes Uddannelse er tilstrækkelig, og deres Duelighed angribes, men dette synes mig ikke at være den rette Maade at tage Sagen paa, naar de Foreninger, der have indgivet Andragendet, gaa ud fra, hvad de maa, at der her ifølge Loven er en Ligeberettigelse, et Konkurrenceforhold. Det forekommer mig, at den rette Fremgangsmaade vilde have været, at de havde henvendt sig til de Herrer Redere og sagt til dem: Lad os faa, hvad I have, tag alt det Hensyn, I kunne, til os, og lad være at tage Hensyn til de andre. Det kunde

til Nød gøres. Havde man virkelig haft Grund til at klage over Søofficerernes Mangel paa Dygtighed, kunde man have sagt: Af Hensyn til Almenvellet, af Hensyn til de Mennesker og det Gods, der betros til Skibsførerne, maa vi henstille, at der gøres Forandringer i Løven. Det have de altsaa ikke gjort, og det forekommer mig derfor, at de ere slaaede ind paa en gal Vej. Desuden er det jo notorisk, at Marinens Officerer ikke ere særlig højt lønnede. Der har været Tale om, hvad Uddannelsen af Søofficererne koster, men den Løn, som en ung Officer faar af Staten, er 2 Kr. om Dagen, og det vil vist Clausen indrømme er en meget lav Lønning for en Officer, siden det er en lav Lønning for en Arbejder. Denne Lønning kunne de staa paa i en Række af Aar, og naar de saa endelig op til næste Grad og blive Premierløjtnanter, have de 2½ Kr. om Dagen. Det er dog ogsaa meget lavt beregnet og meget lidt at leve af. Man kan ikke sige andet, end at det maa ligge nær for de Folk, naar de efter Løven have en Ret eller Adgang til at søge bedre Erhverv for en Tid, at gøre det. Søværnsloven tillader dem kun i en indskrænket Tid at søge dette Erhverv, og saa meget mindre finder jeg det berettiget at ville tage fra disse agtværdige og fuldt ud duelige Folk den Smule Adgang, de have til at forbedre deres Stilling. Dertil kommer, at der jo er Marineofficerer, som ikke saa sjældent af en eller anden Grund, kendt eller ukendt, ikke bruges længer i Marinen. De Folk maa jo dog ogsaa have Lov til at søge deres Erhverv paa den eneste Maade omtrent, som staa dem aaben, naar de afskediges af Marinens Tjeneste i den Tid, hvor det endnu kan lykkes dem at faa saadanne Poster. Hele deres tidligere Sømandsuddannelse henviser dem jo til at søge Skibsførertjeneste. Det er vanskeligt nok for dem nu om Stunder at trænge ind, thi nu til Dags have alle de største Selskaber Folk, der gaa op i Anciennitet og avancere bogstavelig, som stode de i et militært Korps, de gaa fra neden op til de øverste Kaptajnspladser. Det er derfor meget vanskeligt at komme ind, og vil man nu forøge de Fordringer, der stilles til Søofficerer, for at de kunne blive Skibsførere, vil man gøre dem en ikke liden Uret. Man kunde ogsaa tænke sig, at der er Officerer i Tjeneste, som føle, at de ikke egne sig til det militære Liv i det hele — og vi se jo Individuer, som virkelig kun lidet egne sig dertil, eller som af andre anses for lidet skikkede til Militærtjeneste — de have altsaa kun ringe Udsigt til at avancere i den Stilling, hvori de ere, men de skulle dog have Lov til at leve, og hvorfor skulle de saa ikke søge sig Poster i Koffardimarinen og arbejde sig ind der? Hvis de altsaa faa saadanne Poster og vise, at de virkelig ere paa deres Plads og vedkommende Rederier tilfredse med dem, forlade de Marinen — selvfølgelig —, for saa have de fundet et bedre Erhverv og have faaet deres Fremtid sikret i Stedet for, at de i Marinen maaske uden Varsel eller Grund blive smidte ud en eller anden Dag. Denne Udvej at gaa til Koffardimarinen skulde man ikke kunne afskære Marinens Officerer.

Man har talt om — det er ikke sket her i Dag, men jeg har læst derom, og man hører det jo imellem — at ogsaa ved Ansættelsen i det østasiatiske Selskab indføres Begrebet „Sablen“. Jeg vil dog hertil sige, at dette Begreb har man ikke Ret til at anvende her. Ingen kan være mere mod dette Begrebs Anvendelse end jeg, men man kan heller ikke med Rette paa det maritime Omraade bringe det i Anvendelse i dette Tilfælde. Ved Begrebet „Sablen“ forstaar jeg, at man for at skaffe Militærpersoner, som af en eller anden Grund træde ud af Tjenesten, et Erhverv, sætter dem ind i Poster, hvortil andre have langt mere Berettigelse og maaske langt bedre Foruddannelse. Men man kan ikke tale om Begrebets Anvendelse her. Her er der Tale om Folk, som ere fuldstændig uddannede til det Erhverv, de have faaet. Begge Grene af Sømandsstanden ere uddannede og lovlig berettigede til at føre Skibe, og kunne de føre Skibe det ene Sted, maa de ogsaa kunne gøre det andet Sted. Her gaa de ikke nogen i Vejen i højere Grad, end alle gaa hverandre i Vejen i den daglige Kamp for Tilværelsen. Det er en Sag, som de vedkommende maa klare med de Herrer af Bestyrelserne og Direktionerne for de forskellige Selskaber,

som give disse Poster bort. — Den ærede Ordfører udtalte en Ting, som jeg bed Mærke i. Han sagde, at vore Sømænd burde ikke strides. Ja, det er det sørgelige, at der her er bragt en Strid ind og, som jeg synes, paa en ikke god Grund og absolut ikke vel motiveret. Det er ukollegialt, hvad der her er gjort, det er der ikke Spørgsmaal om. Koffardimarinen maa, som jeg sagde før, finde sig i, at der er en Konkurrence. Den er saamænd ikke stor og efter, hvad den højtærede Minister har sagt i Dag, synes den at skulle blive endnu mindre. Det forekommer mig, man havde gjort bedre i at lade være at rejse denne Strid og i Stedet for gaa de Veje, jeg før antydede. En Ting synes jeg de to Mariner kunne være enige om, og det er at føre det danske Flag med Ære, enten det er paa en Orlogsmand eller paa en Koffardimand. Det have de været enige om, som Bluhme udtalte, i umindelige Tider, og saaledes har jeg kun kendt Tilstanden, hidtil har der hersket et ypperligt Forhold imellem dem. Jeg har derfor i, hvad der er sket, ikke kunnet se andet end et øjeblikkeligt Udslag af en Skuffelse, som jeg ikke mener, der har ligget tilstrækkeligt til Grund for. Jeg har tidligere berørt, at et Selskab, som danner sig fra nyt, maa være absolut berettiget til at vælge, hvem det vil, til at føre dets Skibe, naar det altsaa kun vælger dem, der efter Løven ere berettigede dertil. Det kan ingen have Ret til at blande sig i. Men det har man gjort her paa en — ja jeg kan sige — næsten brutal Maade. Der er hugget og slaaet saa meget i denne Sag, at det ikke kan andet end gøre mig ondt at se. Selskabet har jo ikke gjort andet, end hvad der er dets Ret. Ingen kan med Rette bebrejde dette Selskab noget. Jeg ved ikke af, at nogen af Sømandsstanden har vovet Pelsen med Penge til dette Selskab. Jeg antager det ikke. Men da Selskabet alligevel dannedes, da der virkelig var andre, der vovede Pelsen i Form af Penge, og Historien kom i Stand, ja saa sagde man paa en Gang: naar det gaar saa godt, maa der være noget for os at tjene, nu ville vi have det! Det er den lidet smagfulde Maade, hvorpaa dette er sat i Værk, og efter min Mening mangler der her baade den moralske og den juridiske Ret.

Jeg kan altsaa kun glæde mig over, at Udvalget har endt sit Arbejde med at henvise Andragendet til den ærede Marineminister, og jeg kan efter de Udtalelser, der ere faldne dels fra den højtærede Marineminister og dels fra ærede Medlemmer i Salen ikke tro andet, end at der vil komme det Resultat ud af Sagen, som vel ogsaa er det, der bør komme ud deraf, at Ministeren ved sin Orlov til Officererne ikke tillader, at der gives Ekstraløn, eller at de beholde deres Løn, som det ogsaa er anført i Dag, for derved at hindre, som det siges, en skadelig Konkurrence. Men i øvrigt er det jo den højtærede Ministers Sag at tage det Ansvar paa sig at give Orlov til Officerer, som søge derom. De vedkommende, som overtage Kommandoerne, prætage sig selvfølgelig Ansvaret for denne Tjeneste, men det er sandelig ogsaa et Ansvar for Ministeren, at give dem den søgte Orlov dertil. Der er, som bekendt, i Marinen to Afdelinger. Den ene kan man kalde den videnskabelige Afdeling, den anden den mere praktiske eller i alt Fald den, der interesserer sig mere for den praktiske Side af Sømandsvirksomheden. Jeg tror, det udelukkende maa være indenfor den sidste Kategori, at slig Orlov falder, men naar det Hensyn tages, tror jeg, der ikke er synderlig mere at forlange, for Thinget i hvert Fald ikke. Jeg skulde da mene, at hele denne Storm i et Glas Vand vil kunne ende, som det er ønsket af mange forskellige, nemlig paa den Maade, som jeg ogsaa før antydede, at Spliden mellem de to ærefulde Afdelinger af Sømandsstanden, den civile og den militære, ophørte og helst for bestandig. Jeg kan ikke tro andet efter det Kendskab, jeg har til begge Sider, end at Ønsket herom er stærkt, og naar nu denne Anledning til Strid falder bort, maa det vel kunne lykkes.

K. M. Klausen: Jeg skal blot gøre et Par Bemærkninger over for Bluhme. Jeg har ikke angrebet Marine-

officererne som saadanne. Det ærede Medlem havde derfor ikke behøvet over for mig at opregne de mange store Dyder, vore Marineofficerer ere i Besiddelse af. Det, jeg har gjort gældende, var, at Marineofficererne helst burde holde sig inden for deres egne Enemærker og ikke gaa andre Folk i Næringen. Nu fremhæver det ærede Medlem og bliver deri støttet af S. Bojesen, at Søofficererne have Ret til at paatage sig saadanne Pladser. Ja, det kan nok være, men det er dog ikke en absolut Ret, de have. De kunne ikke paatage sig saadanne Pladser uden at have søgt om Tilladelse. De skulle have Tilladelse enten af Kongen eller Marineministeren. Og jeg mener da, at for saa vidt den ærede Marineminister skal give saadanne Tilladelser, have vi ogsaa i Folkethinget Ret til at gøre Henstillinger til den ærede Minister om at begrænse disse Tilladelser det mest mulige eller helst slet ikke give dem i Fremtiden. Det er dernæst blevet sagt, at Marineofficererne have hævdet deres Stilling med stor Dygtighed, naar de have gjort Tjeneste i Handelsmarinen. Det vil dog vistnok ikke blive tiltraadt af den private Sømandsstand. Det kan godt være, at de ere slupne nogenlunde heldig fra det, men det har da for en stor Del vist sin Grund i, at naar en saadan ung, uerfaren Løjtnant kommer ud at sejle, faar han en gammel, prøvet Styrmand ved sin Side, en Mand, som maaske op til en Snes Aar har faret paa den Rute, hvor Løjtnanten bliver sat ind som Chef. Det er naturligt, at naar et ungt Menneske faar en gammel erfaren Mand ved sin Side, kan Farten nok gaa heldig. Dernæst udtalte det ærede Medlem for Esbjerg, efter at han havde hævet Marineofficererne til Skyerne, sig, som det forekommer mig, i høj Grad nedsættende om Koffardistanden. Naar vi gik nogle Aar tilbage, stod Koffardistanden meget lavt, sagde han. Det kan han have Ret i. Oplysningen inden for den private Sømandsstand var naturligvis ligesom inden for alle Stænder daarlig, men det Forhold gælder ikke mere. Jeg tror ikke, det ærede Medlem for Esbjerg nu tør vove at paastaa, at Navigationsundervisningen her i Danmark skulde være særlig slet, at den ikke kunde staa Maal med Navigationsundervisningen i andre Lande. Men at Navigationsundervisningen i Danmark er hævet op paa dette Trin, skylder den ikke Marinen nogen Tak for, det er ikke ved Marinens Hjælp, det er sket, men ved egen Hjælp. Det er ikke Marineofficerer, der ere Lærere paa Navigationsskolerne. Det er private Folk, som drive denne Virksomhed. Der er i den Henseende navnlig en Mand, som har indlagt sig overordentlig stor Fortjeneste af Navigationsundervisningen i Danmark. Det er Bestyreren af Navigationsskolen i Kjøbenhavn, Schwartz. Han er sikkert den Mand, som for Tiden har indlagt sig størst Fortjeneste af Navigationsundervisningen her i Landet. Han har skrevet en Række Lærebøger og uddannet mange af de Lærere, der virke omkring ved Landets øvrige Skoler, og som Bevis for, at disse Lærebøger ere gode, skal jeg anføre, at de, i hvert Tilfælde tidligere, have været benyttede i selve Marinen. Det kan da ikke paastaas, at det høje Stade, hvorpaa Navigationsundervisningen staar her i Landet, skyldes Marinen. Derimod kan det ærede Medlem naturligvis sige, at de Folk, der skulle bedømme Eksaminerne ved Navigationsskolen, ere Søofficerer. Ja, jeg siger: desværre er det Søofficerer. Det er, som jeg sagde før, et Bevis paa, at hvor der er saadanne Erhverv, skal Regeringen nok faa anbragt afskedigede Søofficerer. Man ser altsaa, at der i denne Kommission sidder 3 Søofficerer, og deraf er de to afskedigede. Det er dem, der rejse omkring og bedømme Navigationslærernes Arbejde, og som holde Eksamen paa Navigationsskolerne. Dette anser jeg for meget uheldigt, fordi Navigationslærerstanden her i Danmark er saa dygtig, at den meget godt ud af sin Midte kan beskikke Folk, som kunde holde disse Eksaminer. Disse lønede Hverv behøvede ikke at gaa til Søofficerer eller afskedigede Søofficerer. S. Bojesen udtalte, at naar vi saa paa de Søulykker, de Forlis, som forefaldt her, maatte man komme til det Resultat, at Marinen stod meget højt i Sammenligning med Handelsmarinen. Det er meget muligt, at det er Tilfældet, det skal jeg ikke bestride, men det vilde

ogsaa være sørgeligt, hvis det ikke var Tilfældet. Hvis virkelig Marinen skulde kunne opvise de fleste Forlis, saa det i høj Grad sørgeligt ud, thi Forholdene ere ikke ens her. Vi maa huske paa, at Marinens Sejlads foregaar mest om Sommeren i Magsvejr, medens Handelsmarinens Sejlads maa foregaa paa alle Aars-tider. De private Skibsførere have deres Ruter, som de skulle følge, de have deres bestemte Tid, til hvilken de skulle møde, og komme de for sent, er det ikke tilpas for Rederiet. De ere ofte tvungne til at sejle, hvordan Vejret end er, medens det er saaledes for Marinens Skibe, at komme de ikke i Dag, saa komme de i Morgen, de naa nok deres Arbejde, det har ikke den Hast med dem, som det har med de Skibe, der gaa i Handelens Tjeneste. Man kan ikke sammenligne de to Forhold med hinanden og deraf slutte, at Marinens Officerer staa saa langt over vore private Sømand, hvad praktisk Dygtighed angaar.

Bluhme: Jeg vil blot blive over for den sidste ærede Taler gøre et Par Bemærkninger og navnlig bede ham lægge Mærke til, at jeg aldeles ikke har villet udtale mig nedsættende om Koffardimarinens. Tværtimod, jeg har udtalt, at vor Handelsmarines Officerer staa saa højt som nogen Handelsmarines Officerer hele Verden over og have altid gjort det. Men jeg paastaar en Ting, og det er, at naar vor Handelsmarines Officerer staa saa højt nu i Sammenligning med, hvad de gjorde for 50 Aar siden, skyldes det for en stor Del Bestræbelser fra Marinens Side. Jeg har ikke sagt, at det er Marinens Officerer, der lede og gennemføre Undervisningen, men at de store Bestræbelser, som Marinens Officerer have gjort — de begyndte derpaa for et Par Menneskealder siden — bleve gjort for at drive Staten til at gøre noget for at hæve Koffardimarinens, og det skal nok staa fast, hvis det ærede Medlem vil skaffe sig nøjagtig Underretning. Den Mand, som det ærede Medlem nævnte, nemlig Schwartz, og hans Virksomhed kendte jeg og har kendt den længe, før han blev Navigationslærer. Jeg ved, hvordan han kom til at virke paa dette Omraade. Marinens Arbejde for at bringe Koffardimarinens Officerer frem begyndte længe før den Tid, og jeg tror, at Krigsmarinens Officerer vedblivende gøre, hvad de kunne, for at støtte Udviklingen af Handelsmarinen. Det ligger jo til Dels under Marineministeren. Det ærede Medlem paastod, at de unge Søofficerer, der fik Skib at føre, kom heldig fra det, fordi de fik en ældre Styrmand med sig. Forrige Gang, han omtalte dette, kaldte han det, at de havde en Amme. Jeg har noget Kendskab til den Ting. Jeg har ganske vist ikke i 30 Aar hørt til Marinen, saa jeg har ikke Lov til at tale med om Nutidens Tilstande, men jeg kan ikke antage, at Traditionen er gaaet saa helt til Grunde, og jeg tror derfor, at Opdragelsen er endnu saa energisk og dygtig som i gamle Dage, og saa behøves der ikke nogen Amme for de unge Søofficerer. De kunne fare hele Verden rundt uden Amme, det vil jeg indestaa for. Jeg skulde være meget tilbøjelig til at tro, at ingen anden Marines unge Officerer staa mere dygtiggjorte til deres Hverv baade i teoretisk og praktisk Henseende end vor Marines. Jeg tror ikke, det kan siges, at jeg var for højt oppe, som Frederiksen mente, fordi jeg ser saaledes paa vor Marines Officerer, som jeg gør, i alt Fald skal jeg ikke nægte, at jeg som Dansk sætter en stor Ære i, at vi paa alle Omraader ere de første. Jeg glæder mig over, at vor Landbostand kan siges at være den første, og jeg tror, at vore Arbejdere høre til de første, og jeg vilde ønske, at vor Handelsstand paa samme Maade var blandt de første. Have vi en Marine — vi kunne være uenige om, hvad vi skulle have, og om, hvor stor den skal være — sætter jeg en Ære i, at det, vi have, hører til det bedste. Selv det er jeg glad over, at vi have en Fæstning, der er saa ene-staaende, at Folk fra fremmede Lande komme for at se paa dette mærkværdige Instrument. — Jeg begyndte med at udtale, at jeg samstemmer med den ærede Ordfører i, at Sagen bør henvises til Marineministerens Overvejelse. Jeg er lidt uenig med Marineministeren i, at han er glad ved at tage mod denne Indstilling. Han skulde hellere have hen-

vist den til Indenrigsministeren, men naar han selv vil have den, saa lad ham faa den. Men jeg fastholder, at der bør ikke fra denne Diskussion her i Salen komme nogen Uvilje frem mellem Handelsmarinen og Orlogsmarinen. Forholdet har været kordialt og inderligt i gamle Dage, og jeg kan ikke tro, at der kan være Grund til, at det Venskabsforhold, der hidtil har forenet dem uløselig, skal forstyrres. Jeg har det Haab, at det maa vedblive at bestaa i Fremtiden, fordi de trænge begge til hinanden under de forskellige Forhold der kunne indtræffe.

Trolle: Jeg vil kun ganske kort udtale min Tilslutning til den Henstilling, som det ærede Udvalg her har gjort, og jeg paaskønner den Maade, hvorpaa den ærede Ordfører motiverede denne Henstilling. Det betyder jo i Realiteten en Afvisning, idet Sagen ikke er henvist til Indenrigsministeren. Hvis den var bleven henvist til Indenrigsministeren, betød det, at man mente, at Søofficererne ikke vare kvalificerede til at føre Handelsskibe. Det gør man imidlertid ikke, man henviser den kun til den højtærede Marineminister med Anmodning om, at han ikke lader Søofficererne konkurrere for meget med den private Sømandsstand. Jeg gaar altsaa ud fra — stolende paa, at Sagen er i gode Hænder, nu da den hviler i Marineministerens Haand — at der vil blive taget fornødent Hensyn til begge Sider.

S. Bojesen: Klausen begyndte med at indrømme, at *Retten* havde Søofficererne til at søge at blive Førere, men siger det ærede Medlem, *Retten* er ikke uindskrænket. Det har jeg heller ikke sagt. Men naar det ærede Medlem føjede til, at *Retten* er bestemt af andre, idet Officererne først skulle have disses Tilladelse, synes jeg, det taler til Fordel for mig og ikke til Fordel for, hvad det ærede Medlem siger. Det er jo nemlig da en Reduktion af den Frihed, de have til at konkurrere. Saa talte det ærede Medlem om en uerfaren Løjtnant, som overtog Hvervet som Skibsfører, og om, at han skulde have en Amme med. Dertil vil jeg sige, at hvis han med den „unge uerfarne Løjtnant“, som har foresvævet ham, har ment Føreren af „Siam“, hvilket Skib jo blev nævnt af det ærede Medlem, maa han vide, at denne Mand er 36—37 Aar gammel, saa man kan vel ikke kalde ham saa ganske ung. Jeg mener, at han netop er i den Alder, som man bør forlange af en Mand, der skal føre et saadant Skib. Til nærmere Oplysning for det ærede Medlem skal jeg anføre, at de store, fuldriggede, allerfineste klippebyggede Skibe, der nogen Sinde have flydt paa Vandet, og som naturligvis ere udrustede i England — de berømte *tea-runners* — bleve aldrig førte af Kaptajner over 26—28 Aar. De gik uden om Kap til Kina og satte deres Rekord, saa at der blev holdt store Pareer paa dem i London om, naar de kom tilbage — naa, det kommer jo ikke Spørgsmaalet ved. Jeg anfører det kun for at vise, at man der benyttede ganske unge Folk som Førere, og det var netop nødvendigt, for andre kunde ikke sejle i saadanne Ture, hvori der maa fordres foruden den store Dygtighed en uhyre Energi. Med Hensyn til „Ammen“ skal jeg naturligvis ikke komme ind paa, om en saadan er nødvendig eller ikke, jeg skal kun nævne, at ved Uheldet paa Schelden havde Føreren jo netop Amme, og der gik det skidt. Ammen her var Lodsens, og Lodsens er meget mere Amme, end selv en gammel Styrmand kan være. Her havde Føreren baade Lods om Bord og en Bugserbaad, der trak. Den ene halede, og den anden sagde, hvor han skulde gaa, saa der kunde man med Rette sige, at han havde Amme, og saa gik det netop galt. Det er for øvrigt ikke noget at skrive saa meget om i Aviserne, for skulde man skrive i Aviserne i alle saadanne Tilfælde, blev der meget at skrive om. Med Hensyn til, at der ved Uddannelsen af Søofficerer brugtes en Lærebog i Navigation, udarbejdet af en meget dygtig privat Navigationslærer, som ikke var Søofficer, skal jeg blot udtale, at denne Mands Dygtighed til fulde er anerkendt fra alle Sider, og det er ganske rigtigt, at hans Lærebog i lang Tid er bleven brugt, men i en Snes Aar i det mindste har man brugt Tuxens Lærebog, og Tuxen var da Søofficer. Hvad

man i Øjeblikket bruger — om det er en Officers eller det er afgaaede Schwartz's Lærebøger — ved jeg ikke. Men den private Marine og den militære Marine have altsaa kunnet samarbejde paa dette Omraade, og det have de kunnet i Aarhundreder, man maa haabe, at de fremdeles ville kunne det. — Naar det ærede Medlem dernæst sagde, at Marinens Officerer altid sejle i Magsvejre, og at det hastede ikke saa meget for dem, vil jeg dog sige det ærede Medlem, at det er en Misforstaaelse. Ganske vist komme Officererne — det har jeg beklaget mig over mange Gange — alt for lidt ud at sejle, og det var at haabe, at det i Fremtiden vil blive bedre, men man sætter paa den anden Side Officererne i den kgl. danske Marine ganske sære Opgaver. Naar de kun komme ud paa en enkelt Tur, som skal gaa over Atlanterhavet under Efterårsstormene, og de skulle være hjemme i Marts Maaned, hvor de sejle gennem Is og Taage, og det gaar godt, er det i alle Tilfælde al Ære værd og beviser da ikke, at der er Udygtighed til Stede. Om den Udtalelse, at Marinens Officerer kunne komme, som det falder, medens man i Koffardstanden maa være meget præcis, maa jeg dog sige, at det ogsaa er en lille Misforstaaelse. Har et Orlogsskib Vintertogt, havde de meget bestemt Ordre til at være saa at sige paa Klokkeslæt i de bestemte Havne, og ere de der ikke, saa Gud hjælpe dem! De skulle ogsaa være hjemme til rette Tid, og ere de det ikke, faa de sorte Prikker eller noget lignende, jeg ved ikke hvad. Den Tid, da de skulle komme hjem, nemlig Marts Maaned, er den værste Tid at komme hjem paa, og den Tid, da de gaa ud, Oktober og November Maaned, den værste Tid at gaa ud paa, men komme de ikke i rette Tid, bliver det, som sagt, til sorte Prikker, hvilket er noget, de ikke holde af.

Ordføreren, *Bertelsen-Skalborg*: Man kan ikke sige andet, end at det indsendte Andragende har givet Anledning til en lang Forhandling, og efter den højtærede Marineministers Svar tror jeg at kunne sige, at Andragendets Henvisning til ham vil gøre sin Nytte, og at Andragerne ville faa fuldt Udbytte af det Skridt, de have gjort. Henvisningen har jo givet Anledning til, at de Marineofficerer, som have Sæde i denne Sal, alle have haft Ordet. Den korteste og efter min Mening mest korrekte Bemærkning fra deres Side fremkom fra det ærede Medlem for Thisted (Trolle), som udtrykte sig saaledes, at Udvalget havde ikke givet Andragerne Medhold, idet det ikke har henvist Andragendet til den højtærede Indenrigsminister. Det er fuldstændig rigtigt, man har ikke villet give Andragerne Medhold paa den Maade, at man ikke skulde anse Søofficererne for tilstrækkelig uddannede i praktisk Henseende til at føre Handelsskibe. Der har mau ment, at Loven om Sønæring er fuldt ud betryggende. Derimod har man henvist Andragendet til Marineministerens Overvejelse, og man haaber, at Resultatet af denne Overvejelse maa blive, at Ministeren, som han udtrykte sig, vil være saa varsom og sparsom som mulig med at give Orlov til at føre Handelsskibe i Fremtiden. — Bluhme og S. Bojesen kom i deres Omtale af Førerskabet af Krigsskibe til det Resultat, at Krigsmarinens Officerer ogsaa med Hensyn til Førelsen af Handelsskibe staa over de private Skibsførere, men jeg tror dog, at jeg stillede Forholdet paa mere ret Køl, da jeg, første Gang jeg havde Ordet, udtalte, at efter min Formening vare de to Parter lige godt kvalificerede til at føre Skibe. I Anledning af et Par Bemærkninger, som fremkom fra Bojesen, maa jeg gøre en Indsigelse. Naar det ærede Medlem udtalte, at den private og militære Sømand ere ligeberettigede og staa lige i Konkurrencen, vil jeg dertil sige, at de staa ikke lige i Konkurrencen. For det første kan Marineofficeren ikke føre Skibe, undtagen han faar Tilladelse til det fra Marineministeren — det er sagt af Klausen. Men dernæst bekoster Staten Marineofficerernes Uddannelse, hvormod den private Sømand selv maa betale for sin Uddannelse, og endelig kan Marineofficeren, naar han faar Orlov til at føre Handelsskib, under visse Forudsætninger beholde sin Gage, saa at han baade faar Løn af Staten og af det private Rederi. Den private

Sømand staar altsaa her ikke lige i Konkurrencen med Marineofficeren, idet han kun kan faa den Løn, som det private Rederi vil give ham. Naar det endvidere er blevet udtalt, at Handelsmarinen i sit Andragende har været noget haard — for at udtrykke mig lidt mildt — over for Marineofficererne, maa jeg paa den anden Side hævde, at Udtalelserne i Dag fra de ærede Marineofficerer ogsaa have været haarde over for Handelsmarinen, saa de have nu fuldstændig faaet Lejlighed til at gøre Retorsion. Jeg mener derfor, at man nok kan lade det gaa lige op, og de vedkommende bør se at komme saa godt ud af det som muligt med hinanden i Fremtiden. — Maa jeg saa gøre nogle Bemærkninger over for den højtærede Marineminister, idet jeg paaskønner de imødekommende Udtalelser, som fremkom fra ham. Han udtalte, at hvis han havde vidst, at der vilde rejse sig en saadan Storm mod, at de tre Officerer fik Orlov til at føre de tre Skibe for det nydannede Selskab, vilde han have indskrænket sig til kun at give én Orlov. Det er en Udtalelse, som jeg paaskønner. Jeg paaskønner, at den højtærede Minister saa fuldt ud vil tage Hensyn til, hvad der kommer fra den private Sømands Side. Naar den højtærede Minister udtalte det Ønske, at dette Forhold ikke for Fremtiden maatte give Anledning til Misfornøjelse, og sagde, at han for Fremtiden vilde være sparsom med at give Orlov, haaber jeg, at dette Andragendes Henvisning til Ministeren skal medvirke til, at Ministeren i Gerning vil vise, at han vil være sparsom med at give Orlov. — Der var et Spørgsmaal, jeg rettede til den højtærede Minister, og som jeg ikke har faaet Svar paa. Jeg ved, at der fra alle Sider her i Salen ønskes Svar derpaa. Det er det Spørgsmaal, om de Marineofficerer, som have faaet Orlov, oppebærer Lønning af Statskassen eller ej?

Marneministeren (*Ravn*): Dette Spørgsmaal besvarede jeg derhen, at jeg nævnede, at jeg har benyttet Søværnslovens § 49, hvor der staar: „Befalingsmænd kunne erholde Orlov i indtil 12 Maaneder med Bibehold af deres Lønning, for saa vidt deres Tjeneste paa anden Maade kan besørges uden Udgift for Statskassen og uden Skade for Flaaden“. Det er det første Punktum og er den almindelige Bestemmelse. Saa staar der endvidere: „Kun hvor Omstændighederne særlig tale derfor og saaledes navnlig, naar Officerer for deres militære Uddannelses Skyld opholde sig uden for Landet, kan en længere Orlov tilstaaes paa samme Vilkaar“. Denne Bestemmelse er benyttet her og er oftere bleven benyttet. Der staar jo ikke, at Bestemmelsen *udelukkende* kan anvendes, naar det er i militære Øjemed, at de paagældende Officerer opholde sig uden for Landet. Dette kan jo nemlig egentlig ikke siges at være Tilfældet her. Men man har ogsaa benyttet denne Bestemmelse, hvor man mente, at Opholdet i fremmed Land kunde skaffe en Officer Uddannelse i andre Retninger, som ere lige saa vigtige for ham som hans militære Uddannelse, navnlig ogsaa Uddannelsen som praktisk Sømand. Dette er det Svar, jeg gav, og der var vist flere, som hørte det. Jeg mener ogsaa, at dette i Virkeligheden har været Meningens med § 49. Der staar ikke, at Opholdet uden for Landet udelukkende skal være i militære Øjemed, der staar *navnlig*, hvorved man særlig har tænkt paa, at vedkommende kan være i fremmed Krigstjeneste.

S. Bojesen: Jeg vil blot gøre en Bemærkning til den ærede Ordfører, som udtalte, at jeg skulde have sagt noget om, at Marineofficererne vare bedre kvalificerede til at være Skibsførere end Koffardiofficererne. Det har jeg aldrig sagt, for jeg har aldrig tænkt det. Det er altsaa en Misforstaaelse af den ærede Ordfører. Det andet, jeg vil sige, er, at naar jeg brugte Ordet „ligeberettigede“ for de to Kategorier af Officerer, har jeg dermed ment: lige faglig kvalificerede og som saadanne lovlig anerkendte. Det er, hvad jeg forstaaer ved ligeberettigede paa dette Omraade.

Afslutningen.

Med Folkethingets Afstemning over Andragendet om Ændringer i Søværnsloven er den levende Strid om dette Andragende og de Forhold, der fremkaldte det, antagelig afsluttet. Det vilde være Synd at sige, at den Debat, der gik forud for Thingets Afstemning, var videre opbyggelig for Handelsmarinen. Den viste, hvad vi tidligere have fremhævet, at Orlogsmarinen i Folkethinget raader over en meget fyldig Repræsentation, som Handelsmarinen med de store Interesser, af hvilke den er Bærer, i Sandhed maa misunde den. Ikke desto mindre er det dog efter vor Mening lykkedes at faa et praktisk Resultat ud af den hele Bevægelse.

Det var en imponerende Ufortrødenhed, med hvilken d'Hrr. Søofficerer i Folkethinget gentog alle de Argumenter, der i Vinterens Løb ere fremsatte fra samme Side og Gang efter Gang gendrevne. At gøre dette paany, have vi hverken Lyst eller Plads til, men nogle faa Ord maa vi dog spendere paa dem. Af disse skal Hr. Bluhme ikke faa ret mange. Trods mange Omsvøb var hans Tale en Paastand om, at et nyt Rederi, der skal besætte sine Dampere med Førere, ikke kan faa disse saa gode i Koffardistanden som i Orlogsmarinen, og at det derfor er naturligt, at det tager dem i den sidste. Vi sætte dog trøstigt herimod vor Paastand om, at naar det danske Flag er saa højt anset i de forskellige Verdensdele og Havne, saa skyldes dette utvivlsomt Koffardiofficerernes Dygtighed og Paalidelighed og ikke den kgl. Marine. Hr. Bluhme foretrækker Søofficererne, ogsaa fordi disse da kunne „opdrage de andre unge Mænd“ i Tjenesten. Hr. Bluhme kunde have sparet sig Resten af sine Udtalelser, efter at han ved disse Ord havde tilføjet Koffardimarinen Befalingsmænd den Krænkelser, det for udlærte Folk er at blive sat tilbage paa Skolebænken og tilmed under Lærere med en Uddannelse, helt forskellig fra deres egen. Naar saa hertil føjes den Frejdighed, hvormed Hr. Bluhme underkendte en Stands mangeaarige og ihærdige Arbejde for at hæve sit sociale Niveau og de omfattende Bestræbelser fra Navigations-skolernes Side, der have støttet dette Arbejde, saa vil man forstaa, at disse Udtalelser kun give Anledning til en stille Forbavselse over, at de smukke Erindringer, Hr. Bluhme har fra sin Tjeneste i Marinen, saa ganske kunne bringe ham til at glemme, at han i Folkethinget dog er Repræsentant for en Kreds med meget betydelige handelsmaritime Interesser.

Hr. Kommandør Bojesen priste ligesom Hr. Bluhme i høje Toner Marineofficerernes Sømandsdygtighed. Men dette er, for at bruge et af Hr. Kommandørens Udtryk, i høj Grad „usmageligt“. Det Andragende, der forelaa til Behandling, udtaler aldeles intet nedsættende om Marineofficerernes Sømandsdygtighed, saa lidt som det forudsætter noget saadant; ikke heller er der i den offentlige Diskussion, der har været ført om denne Sag, fremført nogen Paastand i denne Retning, i hvert Fald ikke her i Bladet. Men hvad man har gjort gældende og hvad man, trods Hr. Bojesen, vil tillade sig at fastholde, det er, at lige saa lidt som en Søofficer har den for sin Gærning fornødne Uddannelse, blot han er en tilstrækkelig dygtig Navigator, lige

saa lidt har en Koffardiofficer det. I begge Fag kræves hertil endnu en speciel Uddannelse. Dette har man stedse erkendt fra Handelsmarinens Side, og dette bliver ikke mindre rigtigt, fordi Hr. Bojesen har den Dristighed at underkende det. Men hvortil da denne evindelige Talen om Sømandsdygtigheden i Marinen, som intet Menneske bestrider? Hvortil Fremsættelsen af den Sammenligning, Hr. Bojesen anstillede mellem Søulykker i Orlogs- og i Koffardimarinens, og som er saa taabelig, at den daarlig kan imødegaas? Øjensynlig kun for at bortlede Opmærksomheden fra det, der er Kærnen i Striden og i Andragendet: at fordre Ligestillelse overfor Loven med Hensyn til den hele Uddannelse, der kræves for at føre Handelsskib. Men det vil ikke lykkes Hr. Bojesen og hans maritime Kolleger i Folkethinget at bringe dette Sagens Kærnepunkt i Forglemmelse.

Hr. Bojesen paastaar, at man fra Handelsmarinens Side har rejst denne Strid paa en ukollegial, ja brutal Maade. Vi benægte paa det bestemteste dette. Sagen er rejst her i Bladet ved en høflig Henvendelse til det Østasiatiske Kompagni — Hr. Bojesen betegner iøvrigt et andet Sted i sit Foredrag netop en Henvendelse til Rederiet som „den rette Fremgangsmaade“ —, og i denne Henvendelse anerkendtes fuldt ud Kompagniets formelle Ret; vi have senere, inden der var foretaget nogetsomhelst Skridt fra Foreningernes Side, fornyet denne Henvendelse — alt uden Resultat. Den Gang havde Hr. Bojesens Indgriben været paa sin Plads; hvis han — den med Orlogsmarinens Forhold vel kendte Mand, den, i hvem man i Handelsmarinen dog mente at have lidt af en Repræsentant, endelig det Østasiatiske Kompagnis veltalende Advokat i Folkethinget — hvis han da, med fuld Forstaaelse af de Interesser, der her stode overfor hinanden, var optraadt som Mægleren, da er det sandsynligt, at Fredsstifterens Rolle var tilfaldet ham, og da kunde hans Indgriben haft varige og glædelige Følger. Men Hr. Bojesen tav, og de hensynsløse Angreb, han nu retter mod dem, der den Gang søgte en fredelig Forstaaelse, og som derefter forsvarede en Sag, som den hele civile Sømandsstand har erkendt for sin, have ingensomhelst Vægt.

Trods megen Modstand er denne Sag dog, som nævnt, ført igennem med et praktisk Resultat. Folkethinget har — skønt det atter godtgjorde, med hvor liden Indsigt, Sager vedrørende Søfarten behandles i Thinget — anerkendt det berettigede i, at Konkurrencen fra Orlogsmarinens Side begrænses stærkt, og dennes Chef, Marineministeren, har givet Tilsagn om sin Medvirkning hertil. Man forstaaer, hvor pinligt det har været for Hans Eksellence at overvære Folkethingets Søofficerers Præstationer i denne Sag og se den utrolige Mangel paa Forstaaelse af Motiver og Handlinger, som de lagde for Dagen. Men i Handelsmarinen vil det vække ubetinget Tilfredsstillelse, at de ingensomhelst Anerkendelse fandt hos Ministeren. De Angreb, Skibsførerstandens Holdning i denne Sag har været Genstand for, træde ganske i Skygge overfor Marineministerens bestemte Tilsagn om at ville respektere de fra Handelsmarinens Side fremsatte Ønsker. Dette er et positivt Resultat af den hele Bevægelse, og dette Tilsagn fra Orlogsmarinens Chef er bedre end de mange smukke

Ord, hvormed Søofficererne i Folkethinget krydrede deres Udtalelser, egnet til at befæste et godt Forhold mellem de to Mariner.

Det østasiatiske Kompagni.

Under Forhandlingen i Folkethinget om Andragendet om Ændringer i Sønæringsloven udtalte, ifølge „Rigsdagstidende“, Hr. Kommandør S. Bojesen følgende:

„Er der nogen, der skulde være glad over, at et saadant Selskab*) danner sig, maa det være den søfarende Stand. Dette store Kompagni giver jo Brød ikke alene til Kaptajner, men ogsaa til alle de andre om Bord, og fremdeles til dem, der herhjemme kunne faa deres Ophold derved. Men hvad gjorde et af Hovedorganerne for de Interesser, som her berøres, i Begyndelsen, da der var Tale om at starte Selskabet. Da var „Søfartstidende“ den første til at kaste en meget betydelig Tvivl over dets Prospektus, over Forrentningen og det mulige Udbytte. Fra Sømandsstandens Side saa man altsaa med megen Skepsis paa dette ny Foretagende“.

Der sigtes, saa vidt vi kunne forstaa, ved denne Udtalelse til en Omtale af det Prospekt, paa Basis af hvilket det østasiatiske Kompagni dannedes, som fandtes her i Bladet d. 20. Maj f. A. Den Del af denne Omtale, der kan gaa ind under Begrebet „Kritik“, støtter sig dels paa nøgne Fakta, paa tørre Tal, dels paa en Formening om, at det vilde være i det ny Selskabs Interesse at medtage en Række Afskibningspladser for Ris, der ikke vare optagne i Prospektet; men det fremhæves udtrykkeligt, at man ikke bør dømme efter Øjeblikkets slette Konjunktur overfor et Foretagende som dette, der skulde staa nogenlunde uberørt af de momentane Svingninger.

Saafernt det ikke er Hr. Bojesens Mening at frakende os eller Offentligheden i det hele taget Retten i Almindelighed til at omtale og kritisere et offentligt fremlagt Prospekt over et nyt Foretagende — og dette tro vi dog at burde antage, at det ikke er — saa indse vi ikke, at der af den Artikel, Hr. Bojesen sigter til, kan udledes nogensomhelst Animositet mod det østasiatiske Kompagni; snarere synes den os at vise virkelig Interesse for dets Opgaver og meget bestemt at reservere sig mod enhver som helst Tvivl herom. Medens vi altsaa savne den Forstaaelse af Hr. Bojesens Udtalelse, der maatte være Basis for en Imødegaelse af den, maa vi betegne den som absolut uberettiget i enhver Henseende, hvad iøvrigt med al Tydelighed fremgaar af den Omtale, dette ny Rederiforetagende jævnligen har været Genstand for her i Bladet, og af hvilken Hr. Bojesen kunde have lært, at vi fuldt ud dele det almindelige Ønske om det ny Selskabs lykkelige Trivsel.

*) Det østasiatiske Kompagni.

Fragtmarkedet.

Vi erindre i Fjor at have kaldt Ugen op mod Paaske ogsaa i kommerciel Henseende „den stille Uge“. Vi kuune gentage det samme Udtryk i Aar; i hvert Fald er de sidste 8 Dage gledne stille hen uden nogen nævneværdig Forandring. Amerika er stadig den faste, og man tør forvente en fortsat Række Befragtninger derfra ind over Danmark. River Plate er vedblivende slet, men endnu maa man haabe paa, at Majshøsten vil give Stødet til en Fremgang i Raterne; imidlertid synes vore Importører allerede at være blevne ængstelige for Majsens gode Kondition; man maa ogsaa af den Grund være forberedt paa en lignende „Majsmisère“ fra River Plate som fra New-Orleans i Fjor — eller med andre Ord, Kornet vil ikke kunne taale den lange Sejlads og vil komme frem i en usælgelig Tilstand. Situationen er i hvert Fald kritisk, og med River Plates Fald synker en Grundpille i Ruin. Sortehavet, Azoff, Donau ere stadig uforandrede, muligvis har man Lov til at konstatere en lille Smule Fremgang, men endnu er Forholdene elendige; Østersøen er uden nogen nævneværdig Forandring, Kulraterne ere en Smule fastere. Men den stille Uge giver alle Forretninger sit Præg; i Overensstemmelse hermed bliver vort Resumé kort. Vi noterer: Baltimore Bordeaux 18000 quarters $3/4\frac{1}{2}$, Baltimore Alexandria 14000 qrs. $3/9$, Baltimore Danmark $3/6$ én, $3/7\frac{1}{2}$ to Havne. Fra Pensacola til Hull er sluttet $111/3$, fra New-Orleans betales $14/3$ à $14/6$ nett charter til U. K. Cont., til Hamburg er sluttet $15/6$, fra Montreal til C. f. O. betales $3/1\frac{1}{2}$ Maj Lastning. Kulraterne til Sortehavet giver fra Newcastle: Konstantinopel $8/6$, Donau $10/$, Maltha $8/$, Genua $8/3$, Savona $8/6$, Neapel $8/6$, Venedig $10/$, sædvanligt Forhold med Lasterne fra Firth of Forth og Vestkysten. Retur giver: Azoff Middelhavet 12 Frcs., Azoff U. K. Cont. $11/3$, Hamburg $11/6$, Odessa Hamburg $9/$. Donau Antwerpen eller Rotterdam $10/9$, Hamburg $11/3$; som man ser yderst beskedne Rater og Udsigterne til Stigning synes at tabe sig med hver Dag.

Fragterne til Østersøen ere fra Newcastle til Libau $4/3$ à $4/6$, Kjøbenhavn $4/$, Tuborg $4/6$, dansk Provinshavn $5/$ med $14'$ Dybgaende, ellers $4/6$; fra Østersøen er der intet nyt, Riga, Libau og Reval holder stadig samme Notering, men oppe fra Botten begynder man at røre paa sig, og vi skulle snart tage dette Foraar marked under Drøftelse; hidtil er der kun sluttet i beskedent Omfang.

Vort hjemlige Marked er uforandret; der sluttes fra Kjøbenhavn til Provinsen til 12 à 13 Øre. pr. Centner Majs. Flere Cementlaster ere fremme; fra „Dania“ betales hertil 40 Øre, til Faxe 55 Øre og til Haderslev 55 ; samme Rate betales til Roskilde og lignende Pladser. Fra Hasle betales til Kiel eller Flensborg 9 Mark pr. $1,000$, c. 5 ø , Sten. Forøvrigt søges Sejlere herfra til Danzig, Königsberg, Memel, Stralsund, Heiligenhafen, alt til kendt Notering. Markedet er forøvrigt dødt, og hvad der er sagt ovenfor om det store Fragtmarked, gælder tilfulde ogsaa om det mindre indenfor vore hjemlige Grænser; men man har Lov til at vente sig Fremgang, naar først Paasken er overstaet; flere Dampere ventes hertil fra Amerika.

Maskinmestrenes Forening

højtideligholdt i Lørdags sit 25-Aars Jubilæum ved en Fæst i Koncertpalæet, i hvilken, foruden mange af Foreningens Medlemmer med Damer, deltog en Mængde

indbudne Gæster, hvoriblandt Marineministeren, Formændene for Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart og for de herværende Skibsfører- og Sømandsforeninger, næsten samtlige københavnske Dampskibsredere, Formændene for Sø- og Handelsretten og for Maskinisteksamens-Kommissionen samt Repræsentanter for et stort Antal offentlige og private Institutioner. Fæsten indledes med Musik, Afsyngelsen af en Kantate og en Tale af Foreningens Formand, Overmaskinmester W. Andersen, der — næst at beklage, at Foreningens Protektor, H. k. H. Prins Valdemar, var forhindret i at være til Stede — gav en Oversigt over Foreningens Udvikling fra en lille Enke- og Pensionskasse til sin nuværende Størrelse, da den tæller c. $1,000$ Medlemmer og raader over rige Midler. Formanden fremstillede, hvorledes Foreningen, overensstemmende med sit Valgsprog „Opad — Fremad“, havde udviklet Enighed og Sammenhold i Maskinmesterstanden og derigennem havde skabt den en smuk Stilling og en berettiget Indflydelse udadtil. Han sluttede med et af stærke Hurraraab besvaret Leve for Foreningen. Der afholdtes derefter en Festmiddag, ved hvilken der udbragtes Skaaler for Kongen, Fædrelandet, Foreningens Protektor, Foreningen, Pressen, Hædersgæsterne, Damerne m. m. fl. Fæsten var meget vellykket og var et Vidnesbyrd om den ansete Stilling, Foreningen efter 25 Aars dygtigt Arbejde indtager.

Generalforsamlinger.

Det forenede Dampskibsselskab

har afholdt aarlig Generalforsamling. Admiral Garde mindede i varmt anerkendende Ord det Tab, Selskabet havde lidt ved Gehejmeetatsraad Tietgens Udtræden af Bestyrelsen, og udtalte under Forsamlingens Tilslutning, at Bestyrelsen som en hjertelig Tak for Tietgens Fortjenester af Selskabet havde voteret ham en Hædersgave af 5000 Kr. aarlig. — Taleren mindedes derefter afdøde Kaptajn Theo. Koch og de store Tjenester, han havde ydet Selskabet.

Efter udførligt at have omtalt Forretningens Gang paa de forskellige Ruter i det forløbne Aar, meddelte Taleren, at Selskabets Flaade i Aarets Løb var forøget med 5 Skibe, medens 4 vare udrangerede. Vedligeholdelsen af Skrogene med Tilbehør have kostet $866,273$ Kr., som fordelt paa Brutto-Tonnagen gav en Gennemsnitsvedligeholdelsesudgift af 9 Kr. 69 Øre pr. Ton. For Maskinernes Vedkommende havde den ordinære Udgift pr. sejlet Mil været 5 Kr. 21 Øre imod 5 Kr. 1 Øre i 1896 og 5 Kr. 32 Øre i tidligere Aar.

Regnskabet udviste, at „Brutto-Indtægten for samtlige Skibe“ var $534,334$ Kr. 29 Øre mere end det foregaaende Aar.

Iblandt Udgifterne nævnes, at til Kul er udgivet $47,949$ Kr. 73 Øre mere end det foregaaende Aar, til Folkehyre og Kostpenge $66,190$ Kr. 57 Øre mere, hvilket væsentligt hidrører fra større Tonnage. Aarets Overskud blev derefter $2,877,733$ Kr. 43 Øre. Herpaa var foretaget de sædvanlige Afskrivninger paa Inventar og Pakboder $22,179$ Kr. 95 Øre, samt henlagt de statutmæssige Beløb til Fornylsesfonden $1,118,230$ Kr. 28 Øre og til Assurancefonden $434,834$ Kr. 98 Øre. I Tantieme fragik $130,248$ Kr. 82 Øre, til Reservefonden var henlagt $100,000$ Kr. og til Pensionfonden $80,000$ Kr., hvorefter Udbyttet foreslaas fastsat til 10 pCt., som udgør 1 Million Kr., medens Resten $17,273$ Kr. 30 Øre overføres i ny Regning.

Havarier ere opførte med $344,228$ Kr. 61 Øre. Af uopgjorte Havarier henstaa „Tula“, „Castor“ og „Kursk“; men hertil kunde anføres, at der i 1898 vil indgaa Beløb for Refusion af Bropenge i Esbjerg og Tilskud til Kallundborg—Aarhus pro 1897 , som tilsammen antages omtrent at kunne dække de forventede Tab paa de 3 ikke opgjorte Havarier.

Der gaves Decharge.

Der vedtoges derefter et Par Lovændringer om Valg til ledige Pladser i Bestyrelsen.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgte Grosserer Fr. Adolph og valgtes, i Stedet for Tietgen, Plantageejer Larsen. Revisorerne genvalgte.

Fra Sø og Land.

Hjuldampfærger „Kronprins Frederik“, bygget paa Bestilling af De danske Statsbaner, løb den 2. April, Eftermiddag Kl. 3, af Stablen fra Helsingørs Jærnskijs- og Maskinbyggeri.

Færgeren, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse, „special survey“, dens Dimensioner er 176' 0" × 26' 0" × 11' 11". Maskinen bliver paa 500 indicerede H. K.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Fragtdamper til Gøteborg.

Fra Flensburger-Schiffsbau-Gesellschafts Værft løb den 31te Marts en til Deutsch-Australischen-Dampschiffs-Gesellschaft i Hamburg bygget Damper af Stablen. Den fik Navnet „Elbing“ og Dimensionerne vare 406' × 49' 8" × 31' 3".

I England er Sejlskibet „Mars“ paa 600 Tons løben af Stablen. Det er forsynet med en Hjælpemaskine, der kan give Fartøjet en Fart af 6 Knob.

Frankrig. Den firmastede Bark „Præsident Felix Faure“ mødte fornylig paa Højden af Kerguelen Øen en orkanagtig Storm. Under Stormen skylledes ikke mindre end 15 Mand over Bord af Søen.

Ugens Havarier.

Castor, Brig af Sandefjord, er i Nordsøen bleven passeret drivende som Vrag. Besætningen (9 Mand) bjærget.

Erna, Dpsk., der, som bekendt, strandede i December f. A. paa Falsterbo Rev, er nu erklæret for Vrag.

Hamlet, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 2. ds. paa Rejsen fra Reval til Rotterdam med Sød paa Grund paa Saltholmen. Flot med Assistance af Svitzers og indkommet hertil for Besigtelse.

Gauss, Dpsk. af Bremen, kom d. 2. ds. paa Rejsen fra Bremen hertil og Danzig paa Grund ved Arildsläga. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt hertil.

Emmanuel, Barkskib af Christiania, kom paa Rejsen fra Hjemstedet til Stettin med Is paa Grund paa Saltholmen. Flot med Assistance af Svitzers.

Sifa, Skonnert af Marstal, fra Flensborg til Kalmar med Hvede, er d. 31. f. M. strandet lidt syd for Rønne. Der er afsluttet Akkord med Svitzers om Bjærgning.

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rolde, afgik fra Dartmouth 3. April, bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Benicarlo 5. April, bestemt til Malaga og Kbhvn. — Antwerpen, Holm, afgik fra Cardiff 4. April, bestemt til Genoa. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Sunderland 31. Marts, bestemt til Marseille. — Dagmar, Gade, afgik fra Darthmouth 3. April, bestemt til Kbhvn. — Douro, Brabrand, afgik fra Blyth 4. April, best. til Oporto. — Georgios I, Kihl, ankom til Odessa 3. April. —

I. C. Jacobsen, Bech, pass. Corsen 4. April, bestemt til Kbhvn. — Kiew, Rabe, ankom til Dunkerque 3. April, bestemt til Bordeaux & La Rochelle. — Kursk, Staal, afgik fra Kbhv. 5. April, bestemt til Gøteborg og Frederiksstad. — Leopold II, Kruse, ankom til Livorna 4. April, bestemt til Neapel, Bari og Messina. — Louisiana, Jensen, ankom til Kbhvn. 28. Marts, bestemt til New-Orleans. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Messina 6. April, bestemt til Marsala og Oran. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra Kbhvn. 2. April, bestemt til New-Orleans. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Reval, 3. April, bestemt til Dunkerque. — Omsk, Rasmussen, ankom til Keval 2. April, bestemt til London. — Tejo, Borries, afgik fra Kbhvn. 3. April, bestemt til Memel. — Tomsk, Andersen, ankom til Rotterdam 1. April, bestemt til Antwerpen. — Vesuv, Norden, afgik fra Bordeaux 3. April, bestemt til Kbhvn. — Viking, Jørgensen, ankom til Cardiff 3. April, bestemt til Madeira. — Xenia, Ingerslev, ankom til Kbhvn. 30. Marts, bestemt til Newport-News. — Kentucky, Caroc, afgik fra New-Orleans 4. April, bestemt til Kbhvn. — Arkansas, Jepsen, ankom til Newport-News 1. April, bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Olsen, afgik fra Aalborg 3. April, bestemt til Libau. — Axelhus, Nielsen, ankom til Stettin 1. April, bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Clausson Kaas, ankom til Libau 4. April, bestemt til London. — Ceres, Svensson, ankom til London 3. April, bestemt til Havre. — Charkow, Kroman, ankom til Hull 4. April, bestemt til Aarhus. — Christian IX, Møllerup, ankom til Kbhvn. 4. April, bestemt til London. — Christiaussund, Bay Schmidt, ankom til Trondhjem 2. April, bestemt til Kbhvn. — Constantin, Bønnelykke, ankom til London 31. Marts, bestemt til Libau. — Frederik, Harboe, ankom til Hull 2. April, bestemt til Kbhvn. — Georg, Petersen, ankom til Libau 31. Marts, bestemt til London. — Jolantha, Paaske, ankom til Liverpool 4. Apr., best. til Kbhv. — Kasan, Thomsen, afgik fra London 3. April, bestemt til Kbhvn. — Laura, Christensen, ankom til Kbhvn. 3. April, bestemt til Island. — Louise, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 4. April, bestemt til Pillau. — Minsk, Jørgensen, afgik fra Stettin 5. April, bestemt til Kbhvn. — Morse, Frisette, ankom til Danzig 4. April, bestemt til Kønigsberg. — Moskov, Petersen, afgik fra Anvers 3. April, bestemt til Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Kønigsberg 4. April, bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Hansen, ankom til Hamburg 2. April, bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, afgik fra Kbhvn. 4. April, bestemt til Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom til Anvers 31. Marts, bestemt til Kbhvn. — Romny, Lind, ankom til Kbhvn. 4. April, bestemt til Libau. — Thyra, Ryder, ankom til Kbhvn. 1. April. — Valdemar, Kofoed, ankom til Anvers 1. April, bestemt til Kbhvn. — Vesta, Corfitzon, afgik fra Akureyri 17. Marts. — Maja, Blom, ankom til Kbhvn. 4. April, bestemt til Danzig. — Ella, Erichsen, afgik fra Kbhvn. 4. April, bestemt til Hamburg.

Ficaria, F. Fenger, afgik fra Kbhvn. 7. April, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, J. Strubberg, afgik fra Newcastle 5. April, bestemt til Odense. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 6. April, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 6. April, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, C. Wiberg, afgik fra Odense 7. April, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 6. April, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebælt, J. P. Bay, afgik fra Newcastle 5. April, bestemt til Nakskov. — Union, A. Madsen, afgik fra Leith 5. April, bestemt til Aarhus.

Carl, Skjold, Gorm, Gorm, Jørgensen, afgik fra Blyth 30. Marts, ankom til Kbhvn. 2. April. — Frode, Wrisberg, afgik fra Bordeaux 27. Marts, ankom til Cardiff 29. Marts. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Stettin 30. Marts, ankom til Blyth 2. April. — Knud, Hansen, afgik fra Kbhvn. 23. Marts, ankom til Riga 1. April. — Svend, Holst, afgik fra Kbhvn. 29. Marts, ankom til Riga 1. April. — Erik, Tofte, afgik fra Boness 3. April, bestemt til Libau. — Skjold, Schmidt, ankom til Rouen 31. Marts. — Ragnar, Hveysel, afgik fra Filadelfia 16. Marts, bestemt til Frederikshavn. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Stettin 30. Marts, ankom til Riga 1. April. — Volmer, Riber, afgik fra Kbhvn. 30. Marts, ankom til Riga 2. April. — Dan, Kraemer, afgik fra Ghent 22. Marts, ankom til Blyth 28. Marts. — Magnus, Mahncke, afgik fra Ghent 27. Marts, ankom til Sunderland 28. Marts. — Harald, Risøe, afgik fra Baltimore 31. Marts, bestemt til Kings Lynn. — Olaf, Lorenzen, afgik fra Cork 2. April, ankom til Swansea 3. April.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Knudsen, afgik fra Svendborg 3. April, bestemt til Sunderland. — A. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Sunderland 31. Marts, best. til Swinemünde. — J. Siem, Løffler, afgik fra Reval 29. Marts.

Heimdal, Kamma, Risøe, bestemt til Swinemünde 31. Marts. — Martha, Jørgensen, bestemt til Middlesbrough

3. April. — Anine, Møller, ankom til Sunderland 4. April. — Helga, Lagesen, ankom til Bilbao 28. Marts.

Urania. Venus, ankom til New-York 4. April. — Urania, Lund, afgik fra Libau 30. Marts. — Saturn, ankom til Catania 31. Marts. — Pallas, Degn, ankom til Kbhvn. 4. April.

Nordsøen. Nordland, ankom til Baltimore 31. Marts. — Finland, Schmidt, ankom til Rotterdam 2. April. — England, afgik fra Riga 31. Marts. — Holland, Jørgensen, afgik fra Newcastle 2. April. — Rusland, afgik fra Warkworth 3. April. — Tyskland, Høgstadt, ankom til Karrebæksminde 4. April. — Skotland, ankom til London 4. April. — Swarland, afgik fra Warkworth 3. April.

Vesterhavet. Nautik, Meinerts, afgik fra Riga 2. April, bestemt til Arbroath. — Neptun, Jessen, afgik fra Riga 2. April, bestemt til Montrose. — Nerma, Jørgensen, afgik fra Newcastle 29. Marts, ank. til Kjøge 2. April. — Nordsøen, Schmith, afgik fra Warkworth 1. April, ankom til Esbjerg 3. April.

Østersøen. Rita, Skov, afgik fra Hamburg 3. April, bestemt til Riga. — Patria, Andersen, afgik fra Novorossisk 1. April bestemt til Milazzo. — Cimbria, Storm-Hansen, afgik fra Filadelfia 24. Marts, bestemt til Kbhvn.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Dunkerque 31. Marts, bestemt til Sunderland. — Frisia, Fisker, afgik fra Bordeaux 24. Marts, ankom til Cardiff 29. Marts. — Gallia, Nielsen, afgik fra Ferdinandina 27. Febr., ankom til Braila 4. April.

Kjøbenhavn. Fyen, Hansen, afgik fra Plymouth 23. Marts, ankom til Glasgow 1. April. — Jylland, Jensen, afgik fra Malta 23. Marts, bestemt til Hamburg. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Hull 11. Febr., ankom til Buenos Ayres 18. Marts. — Hafnia, Neergaard, afg. fra Novorossisk 2. April, bestemt til Malta. — Russia, Rasmussen, afgik fra Newcastle 29. Marts, ankom til Travemünde 2. April. — Dania, Troensgaard, pass. Lizard 4. April, fra Baltimore til Aarhus. — Normannia, Rasmussen, afgik fra Leith 26. Febr., ank. til Buenos Ayres 1. April.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, afgik fra Riga 31. Marts, bestemt til Dunkerque. — Frederiksborg, Kühl, ankom til Riga 4. April. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Riga 30. Marts. — Rosenborg, Fischer, ankom til Kbhvn. 30. Marts. — Uranienborg, Olsen, ankom til Kbhvn. 3. April. — Jomsborg, Schultz, afgik fra Glasgow 26. Marts, bestemt til Livorno. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Cardiff 2. April, bestemt til Savona.

Damskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Genua 30. Marts, bestemt til Sevilla. — Jægersborg, Andersen, ankom til Blyth 3. April. — Guldborg, Schmidt, ankom til Glasgow 30. Marts. — Skodsborg, Jensen, afgik fra Cardiff 25. Marts, bestemt til Malta. — Tuborg, Hveissel, ankom til Lübeck 5. April.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Blyth 29. Marts, ank. til Swinemünde 2. April. — Agnete, Jensen, afgik fra Blyth 30. Marts, ankom til Stettin 3. April. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 2. April, bestemt til Grangemouth. — Alice, Kraemer, ankom til Kbhvn. 2. April. — Bornholm, Petersen, afgik fra Burntisland 5. April. — Ajax, Brorsen, afgik fra Sandviken 2. April, best. til Wilhelmshafen. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Libau 1. April, ankom til Malmø 3. April. — Nauta, Steen, afgik fra Vejle 3. April, ankom til Sandviken 4. April. — Rønne, Hintse, ankom til Rønne 1. April. — Kjøbenhavn, Thomsen, afg. fra Dröbak 3. April, ankom til Greifswald 5. April.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Sunderland 1. April. — Absalon, Predbjørn, ankom til Reval 31. Marts. — Ansgar, Larsen, afgik fra Libau 1. April, bestemt til Rotterdam. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Alexandria 2. April. — Hamlet, Sommer, afgik fra Reval 30. Marts, best. til Rotterdam. — Helge, Matthiessen, ankom til Alexandria 18. Marts.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Nanna, Warrer, ankom til Rotterdam 29. Marts, fra Gorontala. — Røhl, Nørby, ankom til Havanna 29. Marts, fra Santa Elene. — Sixtus, Laesen, ank. til Swansea 31. Marts, fra London. — Mary José, Ankeren, ankom til Rangoon 3. Marts, fra Port Elisabeth. — Prins Waldemar, Winther, ankom til Tegal (Java) 1. April fra Batavia. — Nor' Wester, Nielsen, sejlet fra Port Chalmers 17. Febr., til London. — Tercera, Holm, pass. Lizard 2. April, fra Brisbane til London. — Ines Røhl, Jessen, ankom til Plymouth 2. April fra Santos. — Dorane, Sigurdson, sejlet fra Kingston 13. Marts til London.

Fans. Sønderho. Mary, Lydom, ankom 23. Marts til Halmstad fra Nykjøbing. — Eliza, Thomsen, indkom 29. Marts til Grimsby paa Rejse fra Esbjerg til Blyth. — Anna, Mortensen, ankom 29. Marts til London fra Frederiksstad. —

Fides, Sørensen, ankom 26. Marts til Vestjuit fra Wellington. — Killena, Brinch, prajet 11. Marts paa Rejse til Buenos Ayres fra Boness paa 7° N. B. 27° V. Lgd. — Venner, Arré, pass. 3. Marts Buenos Ayres paa Rejse fra Rosario til Falmouth. — Clara, Carstensen, afgik 30. Marts fra Harburg til London. — Henny, Ibsen, pass. Falmouth 29. Marts paa Rejse fra Sydhavserne til Hamburg.

Svendborg. Grethe, Brandt, ankom til Dover 29. Marts. — Magnet, Jensen, ankom til Leith 29. Marts. — Bellona, Petersen, ankom til Pontrioux 29. Marts. — Union, Rasmussen, ankom til Glyngøre 30. Marts. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Porsgrund 30. Marts. — Anna, Petersen, ankom til Dröbak 30. Marts. — Danebrog, Børgesen, ankom til Dröbak 30. Marts. — Hans Emil, Hansen, ankom til Kbhvn. 1. April. — Christine, Rasmussen, ankom til Hamburg 1. April. — J. Grønsund, Nielsen, ankom til Charlestown 1. April. — Niels Juel, Henriksen, ankom til Frederiksstad 31. Marts. — Concordia, Henriksen, ankom til Moss 31. Marts. — Agnete, Møller, ankom til Swinemünde 2. April. — Brødrene, Jørgensen, ankom til Mønsterås 2. April. — Astræa, Røsmussen, ankom til Hnburg 1. April. — Phoenix, Hansen, ankom til Memel 1. April. — Samson, Hansen, ankom til Stettin 1. April. — Fides, Nielsen, ankom til Masnedund 1. April. — Erik ankom til Fowey 1. April. — Solon, Hansen, ankom til Dröbak 31. Marts. — Marie, Nielsen, ankom til Dröbak 1. April. — Skirner, Nielsen, ankom til London 1. April. — Diana, Falentin, ankom til Strömstad 1. April. — Elise Bay, Petersen, ankom til Swinemünde 2. April. — J. M. Nielsen, Nielsen, ankom til Dröbak 3. April. — Dana, Rasmussen, ankom til Padstow 2. April. — Clytia, Nielsen, ankom til Frederikstad 3. April. — Hansine, Hansen, ankom til Bayonne 3. April. — Garibaldi, Jørgensen, ankom til Stettin 3. April. — Neptunus, Jensen, ankom til Pillau 3. April. — Embla, Mikkelsen, ankom til Strömstad 3. April. — Skjold, Larsen, ankom til Pontrioux 3. April. — Casper, Hansen, ankom til Hamburg 4. April. — Adonis, Andersen, ankom til Königsberg 4. April. — Petrine, Jensen, ankom til Danzig 4. April.

I L. Schouboes Søn. Alexandra, Nielsen, ankom 3. April til Falmouth; alt vel om Bord.

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, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

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

Kattegat. Læsø Ø. Ved Opmaaling Ø. for Læsø er fundet mindre Vand i Farvandet V. for *Kobbergrund* og N. for *Mellemflak* end angivet i Kaartene.

Sømærket Ø. for *Knobgrund*, sribet Stage med Ballon, staar nu i 6 Fod Vand, 3 Kbl. Ø. for Grundens N.-Ende. 57° 16' 50" N. Br. 11° 11' 15" Ø. Lgd.

Sømærket for *Mellemflak*, hvid Stage med Halmvisk, staar nu i 11 Fod Vand, 1½ Kml. N. t. Ø. for Flakket. 57° 13' 20" N. Br. 11° 10' 20" Ø. Lgd.

Kattegat Ø. I Sommeren 1898 udlægges til Brug ved Opmaalingen i *Kattegat* mellem *Lysegrund* og *Anholt-Øster-Rev* nogle Vagere med Stage og rødt eller blaaf Flag.

Kattegat. Falske Bolsax SØ. Masten er udtaget af det 2 Kml. SØ. for *Falske Bolsax* sunkne Fartøj. Dybden over Vraget er 8½ Fv.

Sundet. Fyrskibet „Drogden“ SV. Paa Skonnerten „*Jensine*“ af *Kragens* der ligger sunken 5 Kml. SV. t. S. ½ S. fra Fyrskibet „*Drogden*“, ere Masterne udtagne. Dybden over Vraget er 26 Fod, uden om Vraget 6½ Fv.

Store-Bælt. Langelands Bælt. Skonnerten „*Marie*“ af *Skillinge* er sunken i 4 Fv. Vand, c. 5 Kml. N. 8° Ø. fra *Albu*en Fyrtaarn. Toppene ere over Vandet. Over Vraget er der 8 Fod Vand. En Vragvager med grønt Flag er udlagt tæt V. for Vraget. Dette vil snarest mulig blive uskadeliggjort.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Kalmarsund. Lystønden ved *Skansgrunlet*, Ø. for *Grimskär*, vil atter iaar blive udlagt til Forsøg.

Gotland. Visby. I Løbene til *Visby* Havn fortsættes Uddybningsarbejderne iaar og rimeligvis ogsaa i 1899. Uddybningsmaskinen viser følgende Signaler: Et rødt Flag betyder, at den ligger i Vejen for Sejladen. 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 højse to Flag, naar de ville ind i Yderhavnen, og et Flag, naar de ville ind i Inderhavnen.

Bottiske Bugt. Luleå. I *Tjufholmssundet* tændes den 1. August 1898 følgende Fyr:

Paa *Svartölandet*, paa Baakens Plads, et rødt og hvidt vekslende Fyr. Det vises fra et hvidt Fyrhus paa Stativ.

Paa *Sandögrundet* et hvidt Fyr med To-Formærkelser. Det vises fra et hvidt Fyrhus paa en Stenbaake.

En Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, paa Pladsen for den SV.-ligste sorte Tønde uden for *Tjufholmssundet*.

Brændetid: 1ste August—Skibsfartent Ophør.

Tyskland. Pillau. Anduvnings-Tønden i *Pillau Seetief* er flyttet og ligger nu i c. 7 Fv. Vand, omtrent i Linje med de røde Spirtønder A og B, fra *Pillau Fyr* i N. 65° V. og fra *Neuhäuser Kurhus* i S. 50° V. Tønden er nu rød.

Königsberg. Ifølge Telegram af 31te Marts 1898 fra Generalkonsulatet i *Königsberg* er Sommerafmærkningen ved *Königsberg* foretagen.

Ved *Swinemünde* og tilgrænsende Farvande er Sommerafmærkningen nu foretagen.

Stettin I Farvandet til *Stettin* er Sommerafmærkningen foretagen.

Stralsund. Udenrigsministeriet meddeler:

I Farvandene til *Stralsund* er Sommerafmærkningen foretagen.

Ved *Wismar* er Sommerafmærkningen foretagen.

Ved *Travemünde* er Sommerafmærkningen foretagen.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 13de Marts. 54° 17' N. Br. 6° 9' Ø. Lgd. En Mast, sandsynlig fast i et sunket Vrag.

Den 30te Marts. 53° 23' N. Br. 4° 26' Ø. Lgd. Et sunket Vrag.

Rusland. Det hvide Hav. Øen Jighin. Paa Yderenden af *Tchur Navolok*. 1 $\frac{2}{3}$ Kml. N. 26° Ø. fra Fyret paa Øen *Jighin*, er opført en 28 Fod høj, sort og hvid vandret stribet Baake med Ballon. 65° 13' N. Br. 36° 53' Ø. Lgd.

Ud for Yderenden af *Tchur Navolok*, NNV. for Baaken, er i 19 Fod Vand udsat en hvid Stage med sort nedadvendt Kost. 65° 13' N. Br. 36° 52' Ø. Lgd.

Ved N.-Siden af 22 Fods Grunden ved Øen *Anzerskii* er i 7 Fv. Vand udsat en hvid Stage med sort nedadvendt Kost. 65° 12' N. Br. 36° 16' Ø. Lgd.

Ved N.-Siden af 12 Fods Grunden, 2 $\frac{1}{3}$ Kml. N. 49° Ø. fra SØ.-Enden af Kap *Kolgojev*, er udsat en hvid Stage med sort nedadvendt Kost. 65° 10' N. Br. 36° 23' Ø. Lgd.

Ved Indløbet til *Onega Bugt*, mellem Øerne *Jighin* og *Lietni* Kyst, paa højre Side for Indgaaende:

Ved Grunden *Levteika* i 19 Fod Vand, en rød Tønde. 65° 11' N. Br. 36° 52' Ø. Lgd.

Ved Grunden *Obiedenka* i 19 Fod Vand, en rød Tønde. 65° 11' N. Br. 36° 53' Ø. Lgd.

Ved Grunden *Tchernajev* i 19 Fod Vand, en rød Tønde. 65° 10' N. Br. 36° 50' Ø. Lgd.

Paa venstre Side for Indgaaende ved Grunden *Ukt-Navolok* i 19 Fod Vand, en hvid Tønde. 65° 10' N. Br. 36° 52' Ø. Lgd.

Paa *Poul Korga* er rejst en 15 Fod høj Pæl med hvid Ballon. 65° 11' N. Br. 36° 54' Ø. Lgd.

Det hvide Hav. Kandalak Bugt. Mellem Øerne *Berezov* og *Elovoi* ere følgende Grunde afmærkede saaledes:

S. for Grunden mellem Øerne en rød Stage med rød opadvendt Kost. 67° 5' N. Br. 32° 31' Ø. Lgd.

V. for samme Grund en sort og hvid Stage med en nedadvendt over en opadvendt Kost. 67° 6' N. Br. 32° 30' Ø. Lgd.

Ved Ø.-Siden af Revet ved Øen *Elovoi* en hvid og rød Stage med en opadvendt over en nedadvendt Kost. 67° 5' N. Br. 32° 30' Ø. Lgd.

Ved N.-Siden af Revet ved Øen *Elovoi* en hvid Stage med sort nedadvendt Kost. 67° 6' N. Br. 32° 29' Ø. Lgd.

Ved S.-Siden af Revet ved *Bolschi Berezov* en rød Stage med rød opadvendt Kost. 67° 6' N. Br. 32° 21' Ø. Lgd.

Ved N.-Siden af Grunden mellem Øerne *Vlasovoi* og *Gorieloi* en hvid Stage med sort nedadvendt Kost.

Ved S.-Siden af samme Grund en rød Stage med rød opadvendt Kost. 67° 4' N. Br. 32° 38' Ø. Lgd.

Det hvide Hav. Onega Bugt. I *Onega Bugt* er følgende Grunde afmærkede saaledes:

N. for *Nord Kem* i 6 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand, en hvid Stage med sort nedadvendt Kost. 65° 10' N. Br. 35° 18' Ø. Lgd.

Ø. for *Syd Kem* i 23 Fod Vand, en hvid og rød Stage med en opadvendt over en nedadvendt Kost. 65° 6' N. Br. 35° 21' Ø. Lgd.

N. for *Rombaki* i 7 Fv. Vand, en hvid Stage med sort nedadvendt Kost. 65° 1' N. Br. 35° 7' Ø. Lgd.

N. for *Taparuschni* i 5 Fv. Vand, en hvid Stage med sort nedadvendt Kost. 65° 1' N. Br. 35° 11' Ø. Lgd.

N. for *Topovski* i 6 Fv. Vand, en hvid Stage med sort nedadvendt Kost. 65° 0' N. Br. 35° 33' Ø. Lgd.

Ø. for *Sienni* i 26 Fod Vand, en hvid og rød Stage med en rød opadvendt over en rød nedadvendt Kost. 65° 0' 3" N. Br. 35° 40' Ø. Lgd. Stagen staar i Linjen, Baakerne paa *Sienni* overet.

Ø. for *Zaratski* i 26 Fod Vand, c. 2 $\frac{1}{2}$ Kml. S. 59° V. fra Kirken *Sainte Andree* paa Øen *Zaratski*, en hvid og rød Stage med en rød opadvendt over en rød nedadvendt Kost. 64° 57' N. Br. 35° 38' Ø. Lgd.

S. for Revet *Muksalomski* i 7 Fv. Vand, en rød Stage med rød opadvendt Kost. 64° 57' N. Br. 36° 9' Ø. Lgd. Stagen staar i Linjen Kapellet paa V.-Enden af Øen *Anzerski* overet med Ø.-Kant af Øen *Muksalma*.

N. for *Puschlakta* i 26 Fod Vand, en hvid Stage med sort nedadvendt Kost. 64° 52' N. Br. 36° 21' Ø. Lgd.

N. for 5 Fods Grunden ved Øen *Jumui*, 2 $\frac{1}{2}$ Kml. N. 28° V. fra Fyret, i 26 Fod Vand, en hvid Stage med sort nedadvendt Kost. 64° 42' N. Br. 35° 33' Ø. Lgd.

S. for samme Grund en rød Stage med rød opadvendt Kost. 64° 41' N. Br. 35° 33' Ø. Lgd.

N. for *Osinovski* i 6 Fv. Vand, en hvid Stage med sort nedadvendt Kost. 64° 33' N. Br. 35° 24' Ø. Lgd.

N. for *Griaenogubski* i 7 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand, en hvid Stage med sort nedadvendt Kost. 64° 32' N. Br. 36° 20' Ø. Lgd.

Ø. for *Bielæovski* i 7 Fv. Vand, en rød Stage med rød opadvendt Kost. 64° 36' N. Br. 35° 8' Ø. Lgd.

Ø. for Klipperne *Liamitski* i 7 Fv. Vand, en hvid og rød Stage med en opadvendt over en nedadvendt Kost. 64° 21' N. Br. 36° 51' Ø. Lgd.

S. for *Pestchano Navolok* i 5 Fv. Vand, en rød Stage med rød opadvendt Kost. 64° 17' N. Br. 37° 12' Ø. Lgd.

N. for *Schoglianki* i 6 Fv. Vand, en hvid Stage med sort nedadvendt Kost. 64° 5' N. Br. 37° 42' Ø. Lgd.

Ved Løbet paa Øen *Miagostrov* N.-Side:

Ved en 6 Fods Grund, c. 2 Kml. N. 31° V. fra *Miagostrov* N.-Ende, Kap *Bieluji*, i 23 Fod Vand, en hvid Stage med sort nedadvendt Kost. 64° 25' N. Br. 35° 55' Ø. Lgd.

Ved en 8 Fods Grund, c. 2 Kml. N. 37° V. fra Kap *Bieluji*, i 26 Fod Vand, en rød Stage med rød opadvendt Kost. 64° 26' N. Br. 35° 54' Ø. Lgd.

Ved N.-Siden af 12 Fods Grunden, 2 $\frac{1}{2}$ Kml. N. 41° V. fra Kap *Bieluji*, i 23 Fod Vand en hvid Stage med sort nedadvendt Kost. 64° 25' N. Br. 35° 54' Ø. Lgd.

I Løbet fra *Kondostrov* Red til *Tchernaja Luda* ligger en Grund, c. $\frac{1}{2}$ Kbl. lang i Ø. og V., der falder tør ved Lavvande, c. 1 $\frac{1}{2}$ Kml. N. 82° Ø. fra Øen *Pesi* Midte og 6 Kbl. S. 66° Ø. fra SØ.-Enden af Øen *Sobatchi*. I Løbet skal man holde SØ.-Enden af Øen *Mali Kuzmin*, tæt Ø. for *Kondostrov*, i N. 51° Ø. og styre S. 51° V., der i 22 Fod Vand, Lavvande, gaar c. $\frac{1}{2}$ Kbl. fra Yderenden af Øerne *Sobatchi* og *Pesi*. Grundens Beliggenhed: 64° 11' N. Br. 36° 43' Ø. Lgd.

Paa *Sum* Red, V. for Øen *Razostrov*, ligger en 9 Fods Klippegrund, 1 $\frac{1}{2}$ Kbl. lang i Ø. og V. og 1 Kbl. bred. Den er afmærket med en hvid Stage med sort nedadvendt Kost. 54° 23' N. Br. 35° 26' Ø. Lgd.

Tyskland. I *Weser* er Sommerafmærkningen begyndt.

Holland, Ems.

Holland. Ems. I *Westerbalg* er en Tjalk sunken i 10 Fod Vand. Masten er over Vandet. 53° 30' 0" N. Br. 6° 56' 16" Ø. Lgd.

Belgien. Schelde. Skibe, der gaa op til *Antwerpen* uden at kunne underkastes Sundheds Eftersyn i *Doel*, skulle føre gult Flag paa Fortoppen og om Natten tre Lanterner lodret for hinanden, hvoraf de to øverste ere hvide, den underste rød, indtil Skibet i *Antwerpen* har faaet Praktika.

Naar Sundheds Eftersynet paa Grund af Storm eller Is ikke kan finde Sted ved *Doel*, højses ved Karantæne-Stationen et rødt Flag og om Natten en rød Lanterne.

Frankrig. Calais. Paa Yderenden af *Calais* Ø.-Mole gives nu Taagesignal med en Taagetrompet, der hver 1 Minut giver To-Stød; hvert Stød Varighed 2 $\frac{1}{2}$ S., Pause mellem Stødene 3 S. Naar Trompeten er i Uorden, gives et tilsvarende Signal med Taagehorn.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Englands V.-Kyst. Wyre. Paa *Black Scar* er det røde, faste Fyr forandret til et fast Fyr, der viser hvidt Lys fra N. 20° V. gennem N. og Ø. til S. 20° Ø. og rødt Lys fra S. 20° Ø. gennem S. og V. til S. 20° V. 53° 57' 5" N. Br. 3° 1' 0" V. Lgd.

Skotland. Firth of Clyde. Paa Lystønden *Toward*, ved Indløbet til *Rothsley Sound*, er Fyret forandret til et hvidt Fyr med Formærkelser; Lys 4 S., Mørke 2 S. 55° 51' 5" N. Br. 5° 0' 5" V. Lgd.

Skotlands V.-Kyst. Gantock to røde, faste Fyr, lodret for hinanden, ere ombyttede med et hvidt Blinkfyr, som hver $\frac{1}{4}$ Minut viser Treblink. Fyret vises fra samme Baake. 55° 56' 30" N. Br. 4° 55' 0" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Brest. Basse de l'Iroise. Mellem *Basse du Lis* og *Basse de l'Iroise* antages at ligge en Grund, næsten i Linjen *St. Mathieu* Ø.-Fyr overet med *Conquet* Klokke-taarn. 48° 12' 50" N. Br. 4° 45' 50" V. Lgd.

Gironde. Talais. Fyrskibet, som til Forsøg var udlagt 1 1/2 Kbl. NV. for *Talais* Fyrskib, er midlertidig inddraget.

Bénodet. Paa *Les Vèrres*, Indløbet til *Bénodet*, er opført en rød Jærnbæke med Kegle. 47° 51' 35" N. Br. 4° 6' 10" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Harbor. Sømærkerne *State Ledge* Nr. 8, *Northwest End of Lower Middle* Nr. 10 og *Governors Island Point* Nr. 12 ved *Main Ship Channel Boston Harbor* ville herefter Aaret rundt være røde Spirtønder.

New Jersey. Great Egg Harbor. Anduvningstønden uden for *Great Egg Harbor* er flyttet og ligger nu fra *Great Egg* Redningstation i S. 4° V. og fra *Ocean City* Redningsstation i S. 74° Ø.

Delaware Bay Indløb. Overfalls eller South Shoal. Omtrent den 3die April 1898 udlægges Fyrskib Nr. 40 i c. 13 1/2 Fv. Vand, c. 3 1/2 Kml. SV. for *Overfalls* eller *South Shoal*. Det viser to hvide, fæste Fyr, et fra hver Mast. Flammens Højde: 39 og 44 Fod. Synsviddens: 11 1/2 og 12 Kml. Skroget er gult, mærket „*Overfalls*“ og „*Nr. 40*“ paa hver Side. Det har to Master med rød Ballon paa hver Top.

Taagesignal gives med en 12 Tomme Dampfløjte, der hver 1 Minut giver Et-Stød af 4 Sekunders Varighed.

Det ligger 8 1/2 Kml. S. 19° V. fra *Cape May* Fyr, og 3 1/2 Kml. N. 66° Ø. fra *Cape Henlopen* Fyr. 38° 47' 57" N. Br. 75° 1' 24" V. Lgd.

Delaware River. Bombay Hook. Duck Creek. Ved S.-Enden af den gravede Rende over *Duck Creek Flats* er i 25 Fod Vand udlagt en sort og hvid lodret stribet Spirtønde, fra *Bombay Hook* Fyr i N. 59° Ø. og fra *Ship John Shoal* Fyr i N. 44° V.

Ved N.-Enden af samme Rende er i 25 Fod Vand udlagt en sort og hvid lodret stribet Spirtønde, fra *Bombay Hook* Fyr i N. 3° Ø. og fra *Ship John Shoal* Fyr i N. 46° V.

Den sort og hvid lodret stribede Spidstønde *Bombay Hook*, 1/8 Kml. V. for *Port Penn* Ledelinie, er inddragen.

South Carolina. Hilton Head. Omtrent den 10de April 1898 forandres *Hilton Head Island* bageste Ledefyr fra rødt til hvidt. Iøvrigt bliver Fyret uforandret.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Tyrkiet. Saloniki. Det er forbudt om Natten at staa gennem Løbet ved Kap *Kara*, ved Indsejlingen til *Saloniki*, indtil de der udlagte Minespæringer ere fjernede.

Algier. El Karouch NV. Grunden, som ligger NV. for Pynt *El Karouch* og S. 20° V. fra NV.-Enden af *Oen Ronde*, er 1 1/2 Kbl. lang i NØ. og SV. med 1 à 6 Fod Vand.

Linien S.-Enden af *Oen Siga* overet med N.-Enden af Pynten med det mauriske Taarn i N. 65° Ø. gaar i 22 Fod Vand fri N. om Grunden.

SV.-Enden af Grunden ligger paa 35° 16' 27" N. Br. 1° 31' 55" V. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Mississippi. Mississippi Sound. Ship Island Ankerplads. I *Main Channel* og *South Channel* er Afmærkningen forandret saaledes:

Den sorte Stumpstønde *Main Channel* Nr. 1 er inddragen. En sort Stumpstønde *Knoll* Nr. 1 er udlagt paa Ø.-Siden af *The Knoll* for at afmærke V.-Kanten af *South Channel*.

Knoll røde Klokkestønde er inddragen.

En rød Klokkestønde *Middle Ground* er udlagt paa SV.-Enden af *Middle Ground* for at afmærke Ø.-Kanten af *South Channel*.

Rød Spidstønde Nr. 4 ved Grunden ud for *West Point, Ship Island*, er forstørret.

Ved N.-Enden og ved S.-Enden af *Walker Shoal* er udlagt en rød og sort vandret stribet Stumpstønde.

Nærmere Meddelelser senere.
Honduras. Ved *Port Cortes* er Fyrtaarnet fuldført og Fyret tændt. 15° 51' 20" N. Br. 87° 57' 30" V. Lgd.

Nærmere Meddelelser senere.
Jamaica. Montego Bay. Det røde, fæste Fyr paa *Parish Wharf* i *Montego Bay* er slukket.

Bahama Islands. Eleuthera Island. Tarpum Bay. Den 1ste April 1898 tændes ved *Tarpum Bay* et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 34 Fod. Synsviddens: 7 Kml. Fyret vises fra en Pæl. 25° 0' N. Br. 76° 13' V. Lgd.

Long Island. Clarence Town. Den 1ste Maj 1898 tændes ved *Clarence Town* et hvidt, fast Fyr. Synsviddens: 7 Kml. Fyret vises fra en Pæl. 23° 6' N. Br. 74° 59' V. Lgd.

Kjøbenhavns Børskurs d. 6. April 1898.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....	105 1/4	105 1/4	105 1/2
Danmark.....		84	85
Norden.....	111 1/4	111	111 1/2
Kjøbenhavn.....	94 1/4	94	93 3/4
Carl.....	56 3/4	56	56 1/4
Dannebrog.....		102	103
Skjold.....	71 3/4	71 1/2	71 3/4
Helsingørs Dampsk.....		—	—
Østersøen.....		81 1/2	86
Nordsean.....		—	—
Torm.....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		—	—
Dansk-russisk Dampsk.....		92	96
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.....		—	—
5% — — — — —		—	—
5% Thingvalla 1880.....		—	—
5% — — — — — 1894.....		—	—
5% Norden.....		—	—
Stats og Kredittforen. Obligationer.			
3% Stats amort.....		97 1/2	99 1/2
3 1/2% nopsig. Stats.....		100 1/2	101 1/2
3 1/2% Husejer Kreditk.....		94 1/2	96
3 1/2% Kbhvns Kreditf.....	92 3/4	92 1/2	93
3 1/2% Østift. Kreditf. 6 Ser.....		96 1/4	97
4% — — — — — 6 — — — — —		97 1/2	98 1/2
3 1/2% Landkreditk. 3 — — — — —		99	101
Aktier.			
Nationalbank.....		151 3/4	152 1/4
Privatbank.....		123	123 1/4
Landmandsbank.....		124 1/2	126
Handelsbank.....	119 3/4	120	119 3/4
Burm. & Wain.....		94	94 1/4
Helsingørs Jernsk.....		96 1/2	98
Sukkerfabr.....		98	98 1/4
Bryggeri Aktier.....	103 1/2	104	103 3/4

Vekselkurser.

	Avista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	88.90	88.75
London.....	18.22	18.19
Paris.....	72.10	—
Amsterdam.....	150.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 5. April 1898.

Russiske Noter.....	216.45
4% Russiske Consols.....	—
4 1/2% — — — — — Boden Kredit.....	101.30
6% Mexikanske.....	99.90
5% Rumænske Stats.....	100.60
4% — — — — — 1890.....	94.30

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

Foren. Dampskibs. 48,000, „Danmark“ 4,000, „København“ 50,000, „Carl“ 48,000, „Norden“ 2,000, Dannebrog“ 20,000, „Skjold“ 28,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden.

REVUEN

er det ældste (20 Aar gammelt)
illustrerede Familjeblad,

der udgaar to Gange om Ugen.

Spændende Fortællinger,

Gode Illustrationer,

hyppige Præmier.

Prisen er 1 Kr. 21 Øre pr. Kvartal.

Abonnement modtages paa alle Postkontorer
samt i Bladets Hovedkontor, Gl. Mønt Nr. 13.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

Etabl. 1797.

Damp & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,
Klarering, Bøfragtning samt Køb og Salg af
Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr: Heckshers.

Ludvig Lund.

Mekanisk og elektroteknisk Etablissement.

Enerepræsentant

for Elektrizitæts-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

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon Nr. 6. G. W. Møller, Grønnegade, Dragør. Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

3 Kabinetsbilleder
♦ gratis ♦
ved Bestilling paa 12 hold-
bare Visitskort til 4 Kr.
Kabinets kun 6 Kr. pr. Dus.
NB. Ogsaa efter ethvert
indsendt Billede.

Monty.

St. Kongensgade 21.

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.

J. A. Thiesson,
Smør-, Æg- & Osteforretning.
Leverandør i Skibsproviant.

Oprettet 1814.

Raadhusstræde Nr. 2 B,
Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),
Kjøbenhavn K.

EMIL KLÜNDER,

Skibsmægler.

KIEL.

Holtens-Brunsbüttel.

Pumper,

udmærket egnede til Lastpumper.

Maskinfabrikken Rannje,

Mathæusgade 6.

Læge H. C. Lund,

Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg.

gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9

Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde.
Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.
Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

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.

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.

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.

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.

Hovedforhandler **PETER BUCH,** Vinhandel, Helmerhus 13.



F. ZUSCHLAG. Aquavit, Kjøbenhavn N.

Einhorn-Apotheket
Hamburg (St. Pauli.)
Langereihe 83.
Dansk Betjening.
Lægehjælp (ogsaa Specialister)
anvises.

DANSK ARBEJDERBANK,
Kjøbenhavn,
modtager Indskud i Sparekasseafdelingen
og i Forsørgelseskasen.
Hovedkontor Hjørnet af Walkendorfs-
gade 16.

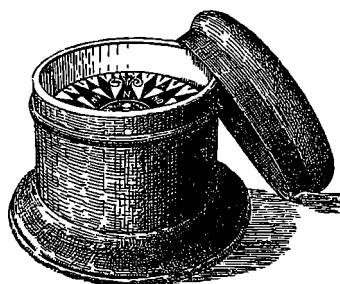
Margarine.

En fortrinlig velsmagende og holdbar Margarine,
særlig tilvirket for Skibsbrug, leveres saavel i Træ- som
Blikemballage til Dagens billigste Notering.
Th. Klokke & Co.,
Nyhavn 4.

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 Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier
i Kjøbenhavn.
Telegram-Adresse:
HÄNSCHELL, Barbados.

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. Parallellinealer
Marinekikkerter.
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**

(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**

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.

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.



Anti-magnetiske
Ankerangs
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.

O. Larsen,

Kunstfyrværker & Illuminator,
Istedgade 72.
Kjøbenhavn V,

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

Marius Hoffgaard

(forhen kld. Brodersen).
Anbefaler sig med alt til
Fotografien henhørende.
Atelier St. Strandstræde 6. 3.
Fotografier af forskellige danske
Skibe haves altid paa Lager.
Hurtig Ekspedition.

„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. 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. 15.

Kjøbenhavn, Torsdag den 14. April 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Fællesrepræsentationen for Dansk Skibsfart. — Folkethingsvalgene. — Generalforsamlinger. — Fragtmarkedet. — Sø- og Handelsretsdom. — Literatur. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Anders Nielsen,
Fredericiagade 27.
Største Lager
af
 **Fedevarer.**

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Efft.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

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.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Nyhavn 53, Kjøbenhavn.
Telefon 120.

Som Repræsentant for for-
skellige *1ste Klasser*
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.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

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 Havnepenge, 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 Provantering henhørende.

Overretssagfører J. WESTENGAARD,

Vestervoldgade 2, Kjøbenhavn V. Telefon 3424.

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.

M. Christiansen,

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsprovantering henhørende.

Transit og Kreditoplagsvarer.

M. Christiansen

John Hintze

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^d.

eneste Fabrikanten af
 Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
 samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:
 Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.
 Conferencetid 12—1½. Admiralitætsstr. 39, 1. Telefon 3999.
 Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Kjøbenhavn. Nørrebrogade 18 A, 2. N.

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.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
 KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
 287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

RÖNSTRÖM & MALMQUIST

Skibsmæglere.
 Speditører & Befragtningsagenter.
 Malmö.

Telegrafadresse:
 Rönström, Malmö.

Telegramadresse: **Telefon 297.** Seifert, Regnegade. **Telefon 297.**

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

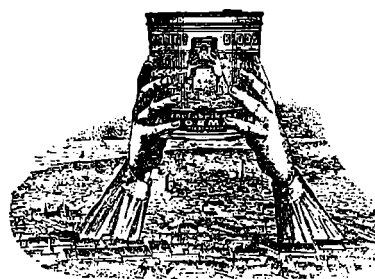
elegante Uniformshuer.

Noget nyt og enestaaende!

!! Forsøg !!

A. Formanns
Blodbudding

(i hermetiske Daaser)



VARE-MÆRKE.

A. FORMANN.

KJØBENHAVN K.

TELEFON 5047.

Højeste Udmærkelse i Stockholm 1897.

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.

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“.

EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1888. Telegraphic address „SVITZERSALVAGE“.
 Telefon Nr. 5195.

Agent for
 Great Britain.

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	„SVITZERSALVAGE“.
KASTRUP	„HØYER“.
ELSINØRE	„SVITZERGOTTLIEB“.
KORSØR	„JØRGENSEN“.
ALBUEN (LAALAND)	„GUNNERSEN“.
FREDERIKSHAVN	„SVITZERLUND“.
GOTHENBURG (SWEDEN)	„ELFVERSSON“.
GREIFSWALD (GERMANY)	„SPRUTH“.

The company's boat **Danmark** — 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 Mediter-
 ranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea &
 Red-sea).

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart

har udsendt sin første Aarsberetning, omhandlende Tidsrummet fra dens Stiftelse d. 9. Juli 1897 indtil Aarets Udgang. Der gives i denne Beretning en Oversigt over de Forhandlinger, der førte til Repræsentationens Oprettelse, over de Opgaver, der paahvile den, og endelig over dens egentlige Virksomhed i den korte Tid, den har bestaaet. Man faar ved at gennemlæse Beretningen et absolut Indtryk af, at der ved dens Oprettelse er skabt et Organ for Skibsfartens forskellige Interesser, som de hidtil have savnet. Det ses, at de administrative Myndigheder i ret vid Udstrækning have indhentet Repræsentationens Betænkning i Sager, der vedrøre Skibsfarten, og de Foreninger, der danne Repræsentationen, have derigennem faaet Lejlighed til at gøre deres Indflydelse gældende ved disse Sagers Afgørelse. Repræsentationen har desuden behandlet flere Spørgsmaal af stor Betydning for de enkelte Foreninger, og denne dens første Beretning synes i det hele at tyde paa, at den hurtigt vil udvikle sig til et virkeligt repræsentativt Organ for vor Skibsfart, der vil have Betingelser for at sikre dennes Interesser en bedre og fyldigere Varetagelse, end der hidtil er blevet den til Del. Vi give en sammentrængt Fremstilling af Aarsberetningens Indhold.

Den Kommission, der for Tiden behandler Spørgsmaalet om Havneanlæg paa Jyllands Vestkyst, har anmodet Repræsentationen om at indhente dens Foreningers Udtalelser om, hvorvidt der findes at være Trang til en ny Havn paa Vestkysten, der kunde tjene baade som Trafikhavn og som Tilflugthavn, og i bekræftende Fald hvilket Sted paa Kysten man da anser for det rette. Beretningen gengiver Foreningernes Udtalelser i deres Helhed, og det lader sig ikke nægte, at der gennemgaaende kun er ringe Stemning for dette Anlæg. Kun en af Foreningerne, Maskinmestrenes Forening, udtaler sig ubetinget og uden væsentligt Forbehold for det. Dansk Sejlskibsrederi-Forening yder ligeledes Planen om et større Havneanlæg paa Vestkysten sin kraftigste Støtte, men dog kun under Forudsætning af, dels at det henlægges mellem Hanstholm og Skagen, dels at man af Hensyn til Trafikken mellem Danmark og Udlandet og til Havfiskeriet mener at burde gennemføre det; udelukkende af Hensyn til Skibsfarten mener Foreningen saaledes ikke at kunne anbefale det. Dampskibsrederi-Foreningen udtaler sig ubetinget imod Planen, og de to Skibsfører-Foreninger, Den alm. danske Skibsfører-Forening og Kjøbenhavns Skipper-Forening, tillægge ikke en Havn paa Vestkysten saa megen Betydning, at de kunne tilraade at anvende de store Summer, der her er Tale om, paa dens Anlæg. Foreningen til Søfartens Fremme og Sømands-Foreningen udtale sig endelig i to meget indgaaende Skrivelser absolut imod Planen. Saavel disse to Foreninger som Skibsfører-Foreningerne anbefale derimod Foranstaltninger, der kunne komme Fiskerne til Gode ved at gøre deres Erhverv mindre farefuldt, og Foreningen til Søfartens Fremme anbefaler desuden en Udvidelse og Forbedring af Esbjerg Havn.

I Forbindelse med denne Sag nævne vi, at Repræsentationen efter Anmodning af Dansk Sejlskibsrederi-Forening i en Henvendelse til Indenrigsministeriet varmt har anbefalet, at det overdrages til Vestkysthavne-Kommissionen at undersøge Spørgsmaalet om Anlæg af en Nød- og Tilflugthavn paa Bornholms Østkyst, og at Ministeriet har efterkommet dette Ønske.

Paa Foranledning af Justitsministeriet har Kommissionen designeret 2 Medlemmer af den Kommission, der for Tiden er nedsat for at fremsætte Forslag til nye Bestemmelser vedrørende danske Dampskibe,

deres Indretning, Udstyr m. m., og Ministeriet har efter Repræsentationens Indstilling hertil valgt d'Hrr. Skibskonstruktør Chr. Olsen og Maskinmester W. Davidsen.

Repræsentationen har ikke ment at kunne imødekomme en Anmodning fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening om at anbefale et Andragende, denne paatænkte at indgive om en Ændring i Skibsdagbøgerne, saaledes at det blev tilladt at benytte baade misvisende og retvisende Kursangivelser. Derimod har Repræsentationen efter samme Forenings Forslag andraget Ministeriet om Ophævelse af Afgifterne for Skibsdagbøgernes Visering samt om Nedsættelse af Afgifterne for deres Autorisation, idet den særlig henviser til den Byrde, disse Afgifter ere for de mindre Skibe.

Paa Foranledning af de to Skibsfører-Foreningers Repræsentanter har Repræsentationen behandlet det meget omdebatterede Spørgsmaal om Skibsførernes Stilling, der opstod ved Besættelsen af Førerposterne i det Østasiatiske Kompagnis Skibe, idet den overdrog et af Forretningsudvalgets Medlemmer privat at henvende sig til Kompagniet og gøre det bekendt med Repræsentationens Opfattelse. Som Svar paa denne Henvendelse foreligger der en Skrivelse fra Formanden i Kompagniets Bestyrelse, der udtaler, at det paa ingen Maade har været dets Hensigt at krænke eller tilsidesætte Skibsførerstanden, og at de Ønsker, der i denne Sag næres af Repræsentationen, sikkert ville blive tilfredsstillede ved den Vej, Selskabet agter at følge, naar der maatte indtræde Vakancer, eller der paa anden Maade maatte blive Anledning til Ny-Ansættelser af Skibsførere i Selskabet.

Paa Foranledning af Indenrigsministeriet har Repræsentationen afgivet Erklæring over et Forslag om Adgang for Private til at erholde Kompasser undersøgt og faa Certifikat for dem paa Orlogsværftet, en Foranstaltning, som den varmt har anbefalet.

Repræsentationen har meget indgaaende behandlet et Andragende fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening, som Indenrigsministeren har sendt den til Erklæring, om Nedsættelse af Afgifterne for Lugebesigtigelse. Den har tiltraadt det af denne Forening fremsatte Ønske om at faa fastsat nye Regler for disse Afgifter, og den betegner det som Formaalet for en Reform paa dette Omraade at faa indført faste og tidsvarende Takster for Lugebesigtigelse og saa vidt muligt at sikre, at Besigtigelsen foretages af sagkyndige Mænd. I Svaret til Ministeriet paavises det derefter udførligt, at den hensigtsmæssigste Løsning vil være, at Afgifterne indskrænkes til en Betaling til Besigtigelsesmændene for disses Arbejde, saaledes at Gebyrerne til Øvrigheden for Inkamination etc. faldt bort. For at Taksterne til Besigtigelsesmændene ikke skulle blive for høje, anbefales det at overdrage Besigtigelserne til faste Besigtigelsesmænd, der, ved at faa overdraget alle forefaldende Besigtigelser, kunne udføre dem til en lavere Takst, end naar de ere fordelt blandt flere, en Ordning, der ogsaa vilde sikre, at de bleve udførte af fuldt ud sagkyndige og uafhængige Mænd. Disse Mænd burde da formentlig beskikkes til at udføre samtlige Syns-, Vurderings- og andre Forretninger, der vedkomme Skibe, og Repræsentationen har derfor anbefalet Ministeriet, at der i de danske Havnebyer eller dog de vigtigere af disse ansættes saadanne faste Besigtigelsesmænd.

Fra Indenrigsministeriet har Repræsentationen faaet sendt til Erklæring et til det af Marineministeriet fremsendt Eksemplar af Dansk Søfartstidende, hvori findes optaget en Artikel om Skibsmeldinger fra

norske og danske Signalstationer, og Ministeriet har henstillet, om der er Grund til at gennemføre den i Artiklen omtalte Udveksling mellem Danmark og Norge af Telegrammer om Skibe, der passere Signalstationerne. Repræsentationen har meget anbefalet, at denne Foranstaltning gennemføres.

Vi nævne fremdeles enkelte Spørgsmaal, som ere drøftede i Repræsentationen, men hvis Behandling ved Aarsberetningens Slutning ikke var tilendebragt. Den har saaledes overvejet, om den i Kjøbenhavns ny Havnereglement fastsatte Bestemmelse om Skibsførerens Erstatningsansvar overfor Skade, som han, hans Mandskab eller Fartøj maatte anrette i Havnen, er overensstemmende med de i dansk Ret almindeligt gældende Regler for Erstatningsansvar. Den har fra Indenrigsministeriet faaet sendt til Erklæring et Udkast til Anordning om Indladning i Skibe af Sprængstoffer, ildsfarlige eller ætsende Varer, og forbereder en Udtalelse til Ministeriet om denne Sag. Endvidere har Repræsentationen under Behandling en fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening modtaget detailleret Plan for en Omordning af Krydstoldvæsenet, ledsaget af en Anmodning om at virke for, at Krydstoldvæsenet enten ophæves eller omdannes efter denne Plan. En Henvendelse fra Dampskibsrederi-Foreningen om at faa § 9 i Lov om Søretter udenfor Kjøbenhavn m. m., omhandlende Afgivelse af Søforklaring efter Søulykke, hævet, da den formentlig overflødiggøres ved Sølovens § 40, er ligeledes under Behandling. Det samme gælder Spørgsmaalet om Oprettelsen af et Handels-Direktorat.

Endelig har Forretningsudvalget drøftet Spørgsmaalet om fraværende Søfolks Stemmeafgivning ved politiske Valg, og det henstiller i Aarsberetningen til Foreningerne at tage denne Sag under Overvejelse.

Folkethingsvalgene.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Spørgsmaal.

Som det fremgaar af en Meddelelse i dette Blads Nr. 13 rettede Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening faa Dage før de nys afholdte Folkethingsvalg en Henstilling til Foreningens Kredsstyrelser og Medlemmer omkring i Landet om at foranledige, at der i de dertil egnede Valgkredse forelægges Kandidaterne to nærmere formulerede Spørgsmaal: om fraværende Sømænds Stemmeafgivning ved politiske Valg og om Nedsættelse af visse Afgifter, der hvile paa Skibsfarten, deriblandt særlig Konsulat-afgiften. Vi gengive nedenfor de Besvarelser af de fremsatte Spørgsmaal, der indtil nu foreligge.

Ved Valghandlingen i Rønne forelagdes Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Spørgsmaal den eneste Kandidat, der var opstillet, nemlig Gaardejer Blem. Han udtalte, at han sympatiserede med Tanken om at skaffe fraværende Sømænd Adgang til at udøve Stemmeret ved politiske Valg, men at han troede, det vilde have sine Vanskeligheder at gennemføre en Lov herom. Han lovede sin Medvirkning til en Nedsættelse af de Afgifter, der hvile paa Skibsfarten, deriblandt Konsulat-afgiften, og mindede om, at man for to Aar siden fik en Lov, hvorved Konsulatafgifterne nedsattes betydeligt for Sejlskibenes Vedkommende; han var imidlertid ikke i Øjeblikket i Stand til at udtale sig om, hvorvidt det var tilstrækkeligt, men han vilde tage Spørgsmaalet

under Overvejelse og hvis det kunde lade sig gøre gerne være med til Lettelser paa dette Omraade. — Gaardejer Blem valgtes til Folkethingsmand.

Ved Valghandlingen i Maribo forelagdes Foreningens Spørgsmaal de to Kandidater, Lærer Johannsen og Gaardejer Ole Olsen, af Fisker R. Nielsen, Skalø. Begge Kandidaterne stillede sig velvillig til Spørgsmaalene. — Gaardejer Olsen valgtes.

Ved Valget i Kolding forelagdes Spørgsmaalene den ene af Kandidaterne, Redaktør Enevold Sørensen, af d'Hrr. Skibsreder S. W. Bruun, Havnefoged L. Chr. Jordahn, Skibsfører P. Petersen, Skibsfører H. Gottlob, Skibsreder A. N. Breining og Dampskibsekspeditørerne Hansen & Bay, alle paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings og Kolding Sømændsforenings Vegne. Kandidaten svarede følgende:

I 1888 deltog jeg i Folkethingets Behandling af Konsulatloven og tog ved Sagens 1ste Behandling Ordet for ganske at ophæve Konsulatgiften, saaledes at der kun skulde betales, naar et Skib hændelsesvis virkelig havde Brug for Konsul. Ved 2den Behandling var jeg Ordfører for Ændringsforslag, der gik ud paa, at Skibe under 100 Tons skulde være aldeles fri for Konsulatsgebyrer, medens iøvrigt de af Regeringen foreslaaede Takster blev nedsatte med 50 pCt. Under Behandlingen opnaaedes enkelte Lempelser og samtidig Løfte fra Ministeren, at han ved den næste Revision vilde gaa længere ned. Min hele Stilling til de trykkende Afgifter til en for de allerfleste Skibe ganske unyttig Institution ligger for i den det nævnte Aar i Folkethinget stedfundne Behandling af Sagen. Iøvrigt vil jeg i alle Retninger virke for Nedsættelse i Skibsfartens Byrder. — En Ordning, hvorved fraværende Sømænd fik Stemmeret, har længe staaet paa Dagsordenen i Norge og synes naturlig og retfærdig overfor den farende Stand. — Overfor et af Kolding Sømændsforening fremsat Spørgsmaal udtalte Kandidaten endelig, at det er saa ganske øjensynligt, at en Belysning af Lille Bælt i høj Grad paatrænges, og at det er en stor Ulempe for Sejladsen, at denne Sag ikke hidtil er gennemført. — Redaktør Enevold Sørensen valgtes.

Ved Valghandlingen i Svendborg forelagdes „Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Spørgsmaal de to Kandidater, Købmand Brorsen og Gaardejer Knop. Den første udtalte, at han ønskede, at de Søfarende, der vare fraværende paa Valgdagen, kunde faa Adgang til overfor en dansk Konsul eller paa anden betryggende Maade at afgive deres Stemme, og at han vilde virke for en Lov i denne Retning. Den sidste besvarede begge Spørgsmaal imødekommende; han vilde interessere sig for en Løsning af Stemmeretsspørgsmaalet. — Gaardejer Knop valgtes.

Vi tilføje, at ved Valget i Svendborg var ca. 400 Sømænd ude af Stand til at udøve deres Valgret, fordi de vare fraværende.

Ved Valget i Faaborg forelagde Konsul P. Nielsen Foreningens Spørgsmaal for Kandidaterne, Gaardejer Kr. Jensen og Proprietær Scavenius. Begge Kandidaterne besvarede Forespørgslerne imødekommende. Gaardejer Jensen valgtes.

Ved Valget i Odense 1ste Kreds forelagde Skibsreder Møller paa Foreningens Vegne Spørgsmaalene, idet han derhos kritiserede den ved den ny Sølov paabudte Journal, samt ønskede det forhindret, at Søfolk kunne komme om Bord, naar deres Sundhedstilstand er daarlig. Af Kandidaterne udtalte Redaktør E. Marott, at han ikke var saa nøje inde i Skibsfartens Forhold, men at han vilde være med til at lette alle uretfærdigt trykkende Afgifter og gerne vilde medvirke til, at bortrejste Søfolk kan afgive Stemme. Kammerherre Scavenius udtalte, at han gerne vilde lette Afgifter, der virke trykkende for Sejladsen; han kendte for lidt til Søloven, til at han kunde udtale sig om Ændringer i den. — Knhr. Scavenius valgtes.

Generalforsamlinger.

Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri

har afholdt aarlig Generalforsamling. Direktør G. A. Hagemann oplyste, at i de forløbne 25 Aar, hvori Selskabet havde bestaaet, var der bygget 118 Dampskibe med ialt 86,000 Tons, 365 Dampmaskiner med 154,000 ind. H. K., 1,000 Dampkedler paa 750,000 Kvadratfod Hedeflade, 10,050 Centrifuger og 21 Broer, hvoriblandt Knippelsbro og Jærnbanebroen over Guldborgsund. Omsætningen havde været ca. 120 Mill. Kr., med et samlet Udbytte af 8½ Mill. Kr., i Gennemsnit 6½ pCt.; i Arbejdsløn var udbetalt ca. 30½ Mill. Kr. Disse Tal, der vidne om, hvilken Betydning denne Virksomhed har haft for Arbejderne, Aktionærerne, Byen og Landet, vilde han særlig fremhæve som Aarsag til at bringe en varm Tak til Stifteren, Geheimeetatsraad Tietgen, og to Medlemmer af Bestyrelsen, Admiral Lund og Grosserer Le Maire, der paa Grund af Svagelighed og Alderdom vare udtraadte af Bestyrelsen. Forsamlingen gav sin Tilslutning hertil til Kende ved at rejse sig.

Kommandør Nielsen meddelte Beretning og Regnskab. Aaret var et godt Arbejdsaar; det begyndte med en Arbejdsstyrke paa 1790 Mand, hvilket Tal i Februar steg til 1930 og ved Aarets Slutning var 1383. Den udbetalte Arbejdsløn havde været 1,675,000 Kr. mod 2,009,000 i 1896.

Af Nybygninger var i Aarets Løb afleveret Isbryderen „Nadeshnij“ til den russiske Regering, Dampskibene „Kentucky“ og „Arkansas“ til „Det forenede Dampskibsselskab“ og „Livonia“ til Dampskibsselskabet „Baltic“. Der var udført Reparationer i 290 Skibe imod 272 i 1896. Dokken havde været benyttet af 37 Skibe i 210 Dage og Ophalingsbeddingerne af 84 Skibe i 642 Dage. Brutto Indtægten havde været 1,623,000 Kr. med en Netto Avance af 128,411 Kr. 37 Øre, hvoraf henlægges til Reservefonden 79,063 Kr. 60 Øre, til Alderdoms- og Forsørgelseskassen 47,772 Kr. 65 Øre, i ny Regning overføres 1,575 Kr. 12 Øre, og der gives saaledes intet Udbytte for dette Aar.

Der gaves Decharge. Til Bestyrelsen genvalgtes Direktør Hagemann, ligeledes genvalgtes de i Aarets Løb tilkomne Bestyrelsesmedlemmer, Baron A. Blixen-Finecke og Direktør Olesen samt Maskinchef Busse. Revisorerne genvalgtes.

Fragtmarkedet.

Der er i den sidste Uge indtruffet en Begivenhed, hvis Betydning og Følger endnu ingen kan overskue, men som sikkert vil bringe manges Beregninger til at strande, samtidig med at den skaber ny Udsigter for andre og endelig Fordel for de enkelte, der ikke har tænkt paa denne ny Faktor. da de befragtede deres prompte Baade udefter. Vi sigter hermed til den store Kulstrike i Wales. Alle Kalkulationer maa omformes; hvad der før tegnede til at give Indtægt, kan nu bringe Tab, og hvor man var begyndt at resignere, spirer der paany Haab frem om et heldigt Udfald af Rejsen ud og hjem.

Det er „River Plate“ Markedet og „Østen“, der først berøres. Ingen Baad gaar i Øjeblikket ballastet ud i nogen af Retningerne. Kulpriserne ere allerede stegne betydeligt og vil sikkert vedblive at stige — dette vil umuliggøre ny Indkøb og dermed ny Befragtning ud efter, og dette vil atter komme de Baade til Gode, som allerede ere paa Vej eller ankomne til den fjerne Losseplads. Specielt har „River Plate“ været stærkt medtaget i den senere Tid, og man begyndte allerede at frygte for en alvorlig „baisse“ i denne Branche. Kulstriken kommer her som den var kaldet for den allerede engagerede Tonnage. Antallet af Baade, der

udbydes, bliver formindsket mange Gange, og man tør derfor nu haabe paa en betydelig Stigning i Raterne derude fra, blot man holder igen. Imidlertid vil selvfølgelig de fordoblede Priser paa Bunkerkul øve en ubehagelig Virkning for Rederierne, men vi tror, at de kære Befragtere ogsaa maa indgaa paa at betale denne Difference i Form af en endnu højere Tillægsrate, naar man blot stiller sine Papirer fornuftigt. Fordelen ved Striken kommer altsaa alene de Baade til Nytte, der allerede har paabegyndt den lange Udtur uden at være færdede hjem, og kun en mindre Part af den internationale Flaade, hvad enten den stiler mod Øst eller Syd, sorterer under denne Rubrik; men Striken vil øve et Tryk paa hele det transatlantiske Marked for fremtidige Befragtninger og ogsaa berøre det evropæiske Marked ubehageligt. En Række Baade bliver muligvis tvungne til at lægge op. Sortehavs- og Middelhavstrafiken maa blive indskrænket; det er her specielt Bunkerullene, der vil umuliggøre en Gevinst. De fleste Rederier har Kontrakter med Kulleverandørerne, og en Kulstation som Malta f. Eks. har hidtil forsynet Skibene med Kul til c. 17/ pr. Ton; i dette Øjeblik forlanges allerede c. 30/, og Prisen maa absolut stige yderligere med hver Uge, Striken varer; naar man nu betænker, med hvor lille et Overskud den store Række Dampere Vintermaanederne igennem har holdt Livet oppe dernede i Middelhavet, vil man forstaa, at Bunkerspørgsmaalet til Slut bliver det afgørende for Rederne og vil lægge sin haarde Bremse paa denne Sejlads.

Vi omtalte, at Rederierne som Regel laa inde med Kulkontrakter; de ere alle smukke og indbydende at skue, men staar man overfor en kritisk Situation som nærværende, vil man sikkert i disse Kontrakter finde en med „Petit“ trykt Klausul, som begynder med Ordet Strike, og som ophæver alle mulige Forpligtelser, og man kommer uvilkaarligt til dette Spørgsmaal: „Hvorfor kontrahere for et helt langt Aar“?

Man kan sige herimod, at Kontrakten indeholder forholdsvis billige Priser; og det har naturligt sin Betydning at være garderet saa nogenlunde mod pludselig stigende Kulpriser i det øjeblikkelige Marked —; men der findes sikkert i de fleste „agreements“ et lille Hul, som Leverandøren kan smutte ud af, naar det kniber; og hvorfor hægges hele Rederistanden hvert eneste Aar af Agenter og Kulkøbmænd, der kæmper en Forbitrelsens Kamp for at erobre Underskrifter paa Kontrakter, hvorfor ofres saa meget af de sælgende paa dette Punkt? mon det ikke, trods alle Forsikringer, er „business more than pleasure“, og mon det ikke, hvorledes det end gaar, bliver Rederierne, der betaler i hvert Fald Driftsomkostningerne? Vi lader Svaret herpaa staa aabent. Men over Strike og alle Konklusioner derfra staar endnu de spansk-amerikanske Forviklinger. Vi gaar maaske urolige Tider i Møde, men vi møder rustede, og vore Redere vil sikkert forstaa at drage Nytte af Situationen; vi har nu Tonnage i alle Verdens Retninger; noget af det Bytte, der udloves af de mange Optimister, bør tilfalde os.

Ugens Befragtninger ere naturligt faa, og dog flere, end man havde Ret til at vente. Vi skulle indskrænke os til et kort Resumé, alt set i Belysning af Striken, hvis Virkninger allerede spores i de forskellige Lejre.

Amerika er uforandret; der er sluttet Northern range Danmark 3/6 én, 3/7½ to Havne prompt, fra Montreal til C. f. O. søges Damper til 3/1½ à 3/3 pr. Maj. Naar dette Marked aabnes, er endnu uvist. Fra Galveston eller New Orleans betaales til U. K. Cont. 15/6 April, 15/ Maj Lastning, fra samme Pladser til Middelhavet, Spanien eksklusive, 17/6 prompt. Bomuld fra Savannah til Genua giver 40/, Barcelona 45/ for Lastning April eller første Halvdel Maj. Virginia Hamburg 37/6 April Lastning. Phosphate fra Tampa betaales til Sundet 19/ à 19/6, Hamburg 19/, Ghent 20/. Pensacola til Hamburg 20/, Charlotte Harbour til Stettin 18/.

Tømmerfragterne giver Pensacola Liverpool 110/, Ghent 112/6, Genua 115/. Bay of Fundy til Vestkysten af England giver 42/6. Af udgaende Fragter noteres Pomaron Charleston, Savannah eller Port Royal 9/ Maj, Sicilien Northern range 20/ à 21/ Frugt prompt Af-skibning.

Sortehavet, Azoff, Donau ere alle fastere. Grunden maa søges dels i Kulstriken, der bringer mindre Tonnage ned, dels i Genaabningen, som altid medfører større Liv; hvorlænge Fastheden vil vare, kan ingen forudsige, men en stor Række Baade har forstaaet at drage Nytte af Øjeblikkets Konjunktur, og Befragtningen har, med Henblik paa Traditionerne i dette Marked, været usædvanlig livlig. Vi notere i Flæng: Azoff U. K. Cont. 2600 Tons prompt 12/9 any direct, 13/3 Elben; Azoff U. K. Cont. prompt 13/, 13/6 Elben; Donau U. K. Cont. 12/3, Hamburg 12/9, Donau Marseille 2300 Tons 12 $\frac{1}{2}$ Frchs. Odessa L. H. A. R. prompt 9/6, fra Sulina til Algeria 11 $\frac{1}{2}$ Frchs. én, 12 Frchs. to Havne.

Kulfragterne ned ønske vi ikke denne Gang at specificere, grundet paa Striken, idet Raterne kan forandre Fysiognomi fra disse Linjer skrives, til de gaa i Trykken, og derved kunne vi komme til at give et falsk Billede; kun kan vi notere, at Raterne endnu ere omtrent uforandrede fra vor sidste Rapport, specielt fra Østkysten, hvor der endnu findes talrige Ordre, men endnu staar hele dette Marked hen i det uvisse, saaledes at vi tvinges til at vente med nærmere Omtale, indtil man mere positivt kan spore Virkningerne af denne kolossale Lønningskamp. Vi henviser derfor blot til vore sidste Noteringer.

Østersøen er omtrent uforandret; man venter nu paa Foraarets Komme, som hidtil har været en Begivenhed i Trafikken; men Havnenes Genaabning i Aar vil gaa stille hen uden noget Slag i den ene eller den anden Retning af den Grund, at mange saakaldte „Genaabninger“ kun vil finde Sted paa Papiret, da flere af Østersøens vigtigste Eksportpladser i Realiteten have været aabne hele Vinteren igennem, og dog kan ovenfor omtalte Begivenhed ogsaa her give Stødet til en Rejsning fra Østersøen, thi formindskes Kulfragterne indefter, og de maa formindskes, bliver Returfragterne fastere; det gælder her som overalt i Livet — man maa holde Balance. Noteringerne ere som sidst. Træpladserne rykke mere i Forgrunden, men endnu har vi ikke Foraar!

Vort hjemlige Marked. Befragtningerne have ret naturligt været yderst sparsomme i den sidste Uge. Det er jo hver Dags Køb og Salg, der bliver Basis for den mindre Sejlads, og naar hveranden Dag har været Helligdag og hveranden kun halv Arbejdsdag, vil man forstaa, at kun yderst faa Ordre have været i Markedet. Fra Kjøbenhavn betales 12 Øre til Provinsen pr. 100 $\frac{1}{2}$ Korn; fra Kjøbenhavn til Åhus er fragtet 14 Øre pr. Centner Majs. Ellers noteres Majs herfra til Orth, Burgstaken Heiligenhafen 20 Pfennige. Klid til Falkenberg, Landskrona, Åhus i vanligt Forhold til Dødvægtgods. Fremdeles noteres Kalksten Faxe Memel 18 Pf., Kønigsberg 24 Mark, Kiel, Neumühlen 21 Mark, Esbjerg 35 Kr., fra Limhamn til Libau betales 23 Mark pr. Kubikfavn.

Sø- og Handelsretsdøm.

Hecksher & Søn som Befuldmægtigede for Kaptajn W. A. Møller, Fører af S/S „Maja“, mod C. K. Hansen som Befuldmægtiget for Kaptajn W. J. Crosby, Fører af S/S „Effective“.

Natten imellem d. 22. og 23. August 1896 Kl. 12 $\frac{3}{4}$ fandt der i Nærheden af Skagens Fyrskib et Sammenstød Sted mellem ovennævnte Dampskibe, hvoraf „Maja“, 1228 B. R. T., der hører hjemme i Flensborg, var paa Rejse fra Sverrig til Grimsby med Træ, og den engelske Damp „Effective“, 1936 B. R. T., paa Rejse fra Blyth til Kronstadt med Kul.

Vinden var vestlig, laber Kuling med skyet, men sigtbar Luft. Begge Skibe gik til kort før Sammenstødet med fuld Kraft; og dette skete saaledes, at „Effective“ ramte „Maja“ omtrent under en ret Vinkel paa dens Bagbords Side c. 40 Fod fra Hækken, hvorved „Maja“ fik en Revne paa 21 $\frac{1}{2}$ Fods Længde og fra 12 til 24 Fods Bredde, i hvilken „Effectives“ Stævn, der blev reven fra i en Længde af 23 Fod tilligemed nogle Bovplader, blev siddende fastkilet. Efter Sammenstødet gik „Effective“ til Gøteborg for at reparere, hvilket tog 32 Dage, og „Maja“s Kaptajn lykkedes det, skønt Vandet trængte ind i Laster og Maskine, at returnere rundt om Skagens Rev og at faa Skibet sat paa Grund ud for Skagens By. Ved Hjælp af Svitzers blev Skibet tætnet og bragt til Frederikshavn, hvor det blev saa meget repareret, at det kunde gaa til Flensborg, hvor Hovedreparationen fandt Sted.

De ved Sammenstødet bevirkede Udgifter og Tab bleve for „Majas“ Vedkommende opgjorte til 110,698 Kr. 93 Øre og for „Effectives“ til 48,369 Kr. 78 Øre.

Hvad selve Sammenstødet angaar, saa fandt dette ifølge Opgivelse fra Skagens Fyrskib Sted c. Kl. 1 T. 4 M. Morgen i NO-lig Retning og antagelig en 100 Favne fra Fyrskibet. Endvidere lyder „Effectives“ Forklaring paa, at Kaptajnen og 1ste Styrmand vare paa Broen, og der styredes kort Tid før Sammenstødet misv. SO. t. O. hen imod Skagens Fyrskib, der havdes i SSV. Omtrent Kl. 12 T. 20 M., da Afstanden fra Fyrskibet antoges at være 2 à 3 Kml., saas fra „Effective“ 1 Streg om Styrbord og i en gisset Afstand af 4 Kml. en Dampers Topplanterne og røde Lanterne; Damperen kom Syd fra og viste sig senere at være „Maja“. Paa „Effective“ — der havde en medgaaende Dampere om Styrbord og en Sejler, der styrede Nord over, om Bagbord — lagdes Roret Bagbord, indtil „Majas“ røde Lanterne var bragt 2 Streger paa Bagbords Bov, hvorefter der støttedes paa SSO. Kurs. Omtrent 5 Minutter efter viste „Maja“ grøn Lanterne, hvilket saavel Udkigsmanden som Styrmanden varskoede til Kaptajnen. „Maja“ havdes da 3 Streger om Bagbord, i en gisset Afstand, efter Kaptajnens Mening, af 1 $\frac{1}{2}$ Kml., efter Styrmandens kun af 4 til 5 Skibslængder; han (Styrmanden) havde nemlig faaet Øje paa Skibets Omrids. Kaptajnen gav nu 1 Stød i Dampfløjtten for at angive, at „Effective“ drejede til Styrbord, og gav Ordre til Maskinen først „klar“, saa „langsomt“ og derpaa 1 à 2 Minutter senere, da „Maja“ fremdeles trak sig nærmere til „Effectives“ Bov, „fuld Kraft bak“, hvad der straks tilkendegaves ved 3 Stød i Fløjtten. Da var „Majas“ Omrids synligt omtrent ret forude i en Afstand af 2 til 3 Kabellængder eller mulig kun 3 til 4 Skibslængder, og den viste endnu grøn Lanterne. Men da „Maja“ derpaa var kommen omtrent $\frac{1}{2}$ Streg over paa „Effectives“ Styrbords Bov og kun var i en Afstand af c. 1 $\frac{1}{2}$ Skibslængde fra denne, drejede den atter pludselig, idet den samtidig gav 1 Stød i Fløjtten, saaledes at dens grønne Lanterne nu forsvandt, og den røde igen kom til Syne. „Effectives“ Ror, der ikke var rørt, siden Skibet havde drejet de ovenomtalte 3 Streger, blev nu lagt Styrbord for Bakning, men kort efter rantes „Maja“ omtrent under en ret Vinkel om Bagbord Agter, c. 2 à 3 Minutter efter at der var slaet bak (efter Maskinmesterens Udsagn endog først 3 à 4 Minutter efter), og var Klokken da mellem 12 T. 43 M. og 12 T. 45 M.

Under selve Sammenstødet laa „Effective“ omtrent SSO an og Skagens Fyrskib antoges at være i SSV-lig Retning i en Afstand af 1 $\frac{1}{2}$ à 2 Kml. Det blev under

Proceduren oplyst, at de af „Effective“ opgivne Tidsangivelser ikke vare holdbare, idet der navnlig ikke nær kunde være forløbet 25 Minutter, som angivet, fra „Maja“s Lanterner først kom i Sigte til Sammenstødet skete. „Effective“s Kaptajn og 1. Styrmand have under en Søforklaring, afholdt i Novbr. 1896 i Alexandria, erklæret, at samtidig med at der gaves et Stød i „Effective“s Fløjte, drejede Skibet Styrbord over for Bagbords Ror og med Maskinen gaaende langsomt frem, samt at det fra da af til Sammenstødet skete vedblev at falde langsomt Styrbord over.

„Maja“s Forklaring lød i det væsentlige saaledes: Kaptajn Møller og 2. Styrmand havde haft Førstevagten d. 21. August og var bleven løst af Kl. 12 af 1. Styrmand. Kaptajnen var gaaet ned i Bestiklukafet for at hvile sig, men inden 2. Styrmand gik ned, meddelte han 1. Styrmand Gydesen, efter Ordre, at Kaptajnen vilde vækkes for at komme paa Broen, naar „Maja“ kom i Nærheden af Skagens Fyrskib, der da var i Sigte. Henimod Kl. 1 havdes Skagens Fyrskib overet med Landfyret i c. 1 Kml.s Afstand. Styrmand Gydesen, der trods den ham givne Ordre ikke havde ladet Kaptajnen vække, fordi han fandt det unødvendigt, gav nu Styrbords Ror for at forandre Kurs, hvorved „Maja“, da der atter blev støttet, kom til at ligge NV t. V an. Lidt senere saas to Dampers røde Lanterner mellem $\frac{1}{2}$ Streg og 1 Streg om Bagbord, hvorfor der i „Maja“ gaves lidt Bagbords Ror; da der var støttet, opdagedes en tredje Dampers Topplanterne og røde Lanterne c. $\frac{3}{4}$ Streg for om Styrbord, og lidt efter hørtes denne Damper (Effective) at give et kort Stød med sin Fløjte. Styrmand Gydesen lod da „Maja“s Ror lægge haardt Bagbord og gav et Stød med Fløjten. Omtrent 1 à 2 Minutter efter og c. 1 Minut før Sammenstødet hørtes der 2 Stød fra „Effective“s Fløjte, og viste denne Damper, der da var omtrent $1\frac{1}{2}$ Streg forude om Bagbord, samtidig, i Stedet for som hidtil den røde, sin grønne Lanterne, men Styrmand Gydesen vedblev, idet han paany gav et Dampfløjtestød, at holde sit Ror haardt Bagbord og at gaa frem med fuld Kraft, idet han haabede, at „Maja“ derved endnu vilde undgaa Sammenstødet, medens han mente, at det var for sent at bakke. Imidlertid var Kaptajnen bleven vækket af Fløjten og kom op paa Broen, hvor han straks saa „Effective“ og dens grønne Lanterne i 1 à $1\frac{1}{2}$ Skibslængdes Afstand c. 4 Streger om Bagbord. Han kommanderede da straks „fuld Kraft bak“, men lige efter, og inden denne Ordre var bleven udført i Maskinen, igen „fuld Kraft frem“, for om muligt at komme foran om „Effective“, der i sidste Øjeblik viste begge Side-lanterner og saa kun den røde, hvad der tydede paa en Drejning Styrbord over. Straks efter, omtrent Kl. 1, skete Sammenstødet, en 3 til 4 Minutter efter, at man først havde faaet Øje paa „Effective“, og „Maja“ laa da imellem N. og N t. V an med Fyrskibet ret agterude. Udkigsmanden, Rorgængereren og en tredje Matros paa „Maja“ sige at have hørt først 1 Dampfløjtestød fra „Effective“, saa 1 fra „Maja“ og derpaa 2 fra „Effective“, men derimod ikke 3 Stød; medens alle fra „Effective“ bestemt have benægtet, at dette Skib havde givet 2 Stød, men derimod fastholde, at der gaves 3 Stød, da der sloges bak.

Kaptajnen og Styrmanden fra en norsk Damper „Romsdal“, der befandt sig i Nærheden af Kollisionsstedet, har for en Dommer i Holland afgivet en edelig Forklaring, ifølge hvilken de først hørte 1 Stød fra „Effective“s Fløjte, men intet Svar fra „Maja“; c. 2 Minutter efter 2 Stød fra „Effective“, der besvaredes med 1 Stød fra „Maja“; $\frac{1}{2}$ Minut efter 3 Stød fra „Effective“ uden Svar fra „Maja“, og c. 1 Minut efter saas og hørtes Sammenstødet.

Retten bemærker, at der ingen Anledning er for den til at komme nærmere ind paa Styrmand Gydesens Tilsidesættelse af Kaptajnens Ordre om at vække ham,

da derte Punkt ikke kan faa nogen Betydning for Bedømmelsen af Spørgsmaalet om, hvilket af de to Skibe, Skylden for Sammenstødet paahviler. Endvidere bemærkes, at det ikke kan anses for holdbart, som af Indst. (Effective) anbragt, at „Maja“ først for Styrbords Ror skulde have passeret helt foran om „Effective“ over paa Styrbords Side af samme, og derpaa uden Anledning have drejet og for Bagbords Ror paany passeret tværs foran „Effective“, hvorved Sammenstødet, skulde være sket. Omvendt kan den fra „Maja“s Side givne Fremstilling heller ikke uden videre anses for rigtig, og navnlig findes det ikke overfor den bestemte Benægtelse deraf fra „Effective“ at kunne anses for godtgjort ved Udtalelserne fra „Maja“ og „Romsdal“, at „Effective“ har givet 2 Dampfløjtestød, og samtidig i det sidste Par Minutter før Sammenstødet drejet Bagbord over: Retten finder det imidlertid uforholdt at komme nærmere ind paa Enkelthederne i Fremstillingerne fra de to Skibes Side og de i saa Henseende foreliggende Uoverensstemmelser, idet den kun skal udtale, at det, efter hvad der foreligger, maa antages, at man fra „Effective“ har faaet „Maja“s Lanterner noget tidligere i Sigte, end „Maja“ har opdaget „Effective“s, uden at dette dog behøver at skyldes Forsømmelse, særlig mangelfuldt Udkig fra „Maja“s Side; at det maa billiges, at „Effective“, da den fik „Maja“s røde Lanterne i Sigte om Styrbord, drejede Styrbord over, samt at det ligeledes er overensstemmende med Søvejsreglerne, at „Maja“ gav Bagbords Ror, da den fik Øje paa „Effective“s røde Lanterne forude om Styrbord. Medens Retten ikke skal komme nærmere ind paa det uopklarede Punkt, hvorledes de to Skibes Kurser alligevel kom til at krydse hinanden, finder den, at begge Skibe maa siges at have gjort sig skyldige i Fejl med Hensyn til, hvad der fra deres Side blev foretaget i det sidste Tidspunkt før Sammenstødet, og at der forsaavidt paahviler dem begge Skyld for samme. Det maa nemlig, efter alt hvad der foreligger, antages, at „Effective“ ingenlunde havde tabt sin Fart fremover, da Sammenstødet foregik, og at dens bakkende Bevægelse paa langt nær havde varet saa længe, som fra dens Side angivet, men at „Effective“ tvertimod har bidraget til at fremkalde Sammenstødet ved ikke, da den fik „Maja“ at se, krydsende dens Kurs i knn et Par Skibslængders Afstand, øjeblikkeligt at slaa fuld Kraft bak. Det maa ligeledes bebrejdes „Maja“, at dette Skib, eftersom det bestemt mente at høre 2 Dampfløjtestød fra „Effective“ og derfor bestemt maatte gaa ud fra, at „Effective“ drejede for Styrbords Ror, hvilket vilde bevirke Fare for Sammenstød, ikke selv slog „fuld Kraft bak“, men fortsatte med „fuld Kraft frem“, og denne Adfærd forbedredes ikke ved, at „Maja“s Kaptajn, da han kom paa Broen, spildte om end kun en meget kort Tid ved først at slaa „fuld Kraft bak“, idet Sammenstødet mulig var blevet undgaaet, hvis ikke det nævnte Øjeblik var gaaet tabt.

Idet Sølovens § 220, 2. Stykke, herefter findes at burde bringes til Anvendelse, skønnes det samlede Beløb af begge Skibes Tab og Udgifter, der som tidligere anført tilsammen udgør 159,068 Kr. 71 Øre, at burde fordeles saaledes, at „Maja“ bærer $\frac{3}{5}$, „Effective“ $\frac{2}{5}$ deraf, og vil sidstnævnte Skib altsaa have at betale 15,257 Kr. 70 Øre med Renter til førstnævnte Skib. Sagens Omkostninger hævedes.

Literatur.

Hjalmar Johansen: Selv-Anden paa 86° 14'. Optegnelser fra den norske Polarfærd 1893—96. Kristiania. H. Aschehoug & Co.s Forlag. 1898.

Dr. Fridtjof Nansens Beretning om Fram-Ekspeditionen, som vi tidligere have anmeldt her i Bladet, er en indgaaende Skildring af den berømte norske Polarfærd; den gav et Billede af dens Tilblivelse, dens Hensigt og dens Resultater, helt igennem saa detailleret og saa fængslende, at det skulde synes vanskeligt at behandle det samme Æmne i en ny Bog. Naar Løjtnant Hjalmar Johansen, der var Medlem af Ekspeditionen og Nansens eneste Ledsager paa hans æventyrlige Slæderejse, dog har villet skildre Ekspeditionen, saa har det øjensynlig særlig været for at gengive sine mere personlige Oplevelser under denne og de Indtryk, de have gjort paa ham. For den, der har læst Nansens Bog, vil selvfølgelig en Del af disse Oplevelser være kendte, men Johansens Bog læses ikke desto mindre selv da med den største Interesse. Han fortæller livligt og kort om sine Oplevelser, og navnlig hans Skildring af Slædeekspeditionen er overordentlig fængslende. De utrolige Strabadser, som de to Mænd gennemgik, og de lange Perioder, i hvilke de maatte leve mere som Dyr end som Mennesker, ere skildrede saa livligt og saa beskedent, at man følger deres Færd med den største Sympati. Vi anbefale denne Bog baade til dem, der ønske at supplere Dr. Nansens Værk om Ekspeditionen, og til dem, der ønske at lære denne at kende gennem en mere kortfattet, populær Fremstilling. Begge disse Bøger ere i ualmindelig Grad egnede for Skibsbiblioteker.

Paa det kgl. Søkort-Arkiv er udkommet følgende Kort over Farvandet omkring Island: Af Nordkysten „Húnaflói“ (Skagastrand-Bugt), af Østkysten over Indløbet til „Berufjord“, „Vopnafjörður Handelssted“ og „Breiddalsvik“ samt fra Sydkysten over Vestmannaeyjar.

Alle Kortene ere ny og aflagte efter ny Opmaalinger; hvorfor de absolut maa have stor Betydning for de Skibsførere, der besejle Island, til hvem vi anbefale dem.

Fra Sø og Land.

Ifølge en Indberetning til Indenrigsministeriet fra Konsulatet i Gibraltar ere Havneafgifterne dersteds for ankomende Skibe fra den 1 d. M. blevne nedsatte til 2 sh. pr. 100 Reg. Tons.

Almindelig dansk Vare- og Industrilotteris 1. Trækning finder Sted Onsdag den 20. April. I Henhold til Planen, vil der paa de gennem alle 6. Trækninger i Spil værende 100,000 Lodder, blive fordelt et Antal 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 efteren stedse stigende Skala erholde Gevinst i hver Trækning, hvorom, saavel som om den øvrige Gevinstfordeling, der nærmere erfares af den med Bladene omdelte Lotteriplan. Angaaende Gevinstfordelingen til 1. Trækning henvises iøvrigt til Lotteriets Bekendtgørelser.

I Henhold til Planens § 6 kunne Gevinsterne eventuelle tillades ombyttede efter de Vindendes Ønsker med andre Genstande af indenlandsk Tilvirkning og af lige Værdi.

Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Ugens Havarier.

Iconia, Skonnert af Kragerø, kom d. 11. ds. paa Grund paa Søndre Mole ved Frederikshavn. Skibet har Assistance.

Rota, Slup af Arendal, kom d. 10. ds. paa Rejsen fra Kragerø til Holbæk med Is paa Grund ved Frederikshavn.

Flot ved egen Hjælp og indbragt til Frederikshavn med 5 Fod Vand i Lasten.

Kristine, Kvase af Frederikshavn, strandede d. 11. ds. ved Bratten. Mandskabet reddet. Skibet fuld af Vand.

Ane, Skonnert af Rudkjøbing, er indkommet læk til Wilhelmshafen. En Mand af Besætningen er paa Rejsen skyllet over Bord og druknet. En Del af Ladningen er gaet tabt.

Victor, Barksbib af Rudkjøbing, er ankommet til Barbadoes med Tab af en Del af Lasten.

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Kbhvn. 7. April, bestemt til New-Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Malaga 8. April, bestemt til Kbhvn. — Antwerpen, Holm, afgik fra Cardiff 3. April, bestemt til Genoa. — Chr. Broberg, Harder, pass. Gibraltar 9. April, bestemt til Marseille. — Dagmar, Gade, ankom til Kbhvn. 7. April, bestemt til Newcastle. — Douro, Brabrand jun., ankom til Oporto 9. April, best. til Lissabon. — Georgios I, Kihl, afgik fra Odessa 12. April, bestemt til Novorrosisk. — I. C. Jacobsen, Bech, ankom til Kbhvn. 9. April. — Kiew, Rabe, ankom til Bordeaux 8. April, bestemt til La Rochelle og Kbhvn. — Kursk, Brabrand sen., ankom til Frederiksstad 7. April, bestemt til Rochefort. — Leopold II, Kruse, afgik fra Neapel 10. April, bestemt til Bari. — Louisiana, Jensen, ankom til Kbhvn. 28. Marts, bestemt til New-Orleans. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Gibraltar 12. April, bestemt til Cadiz og Kbhvn. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Kbhvn. 2. April, bestemt til New-Orleans. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Dankerke 9. April, bestemt til Antwerpen. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 12. April, bestemt til London. — Tejo, Fenger, afgik fra Kbhvn. 11. April, bestemt til Oporto og Lissabon. — Tomsk, Andersen, ankom til Antwerpen 6. April, bestemt til Kbhvn. og Reval. — Vesuv, Norden, ankom til Kbhvn. 11. April. — Viking, Jørgensen, ankom til Cardiff 2. April, bestemt til Madeira. — Xenia, Ingerslev, ankom til Kbhvn. 30. Marts, bestemt til Newport-News. — Kentucky, Caroc, afgik fra New-Orleans 3. April, bestemt til Kbhvn. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Newport-News 7. April, bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Olsen, afgik fra Libau 10. April, bestemt til Hull. — Axelhus, Sørensen, ankom til Arendal 11. April, bestemt til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clausson Kaas, ankom til Libau 4. April, bestemt til London. — Charkow, Kroman, ankom til Aarhus 11. April, bestemt til Libau. — Christian IX, Møllerup, pass. Hanstholm 8. April, bestemt til London. — Christianssund, Bay Schmidt, ankom til Kbhvn. 10. April, bestemt til Stettin. — Constantin, Bønnelykke, afgik fra London 10. April, bestemt til Hull. — Frederik, Harboe, afgik fra Hull 11. April, bestemt til Kbhvn. — Georg, Petersen, afgik fra Kbhvn. 8. April, bestemt til London. — Jolantha, Paaske, afgik fra Liverpool 6. Apr., best. til Kbhvn. — Kasa, Thomsen, ankom til Pillau 11. April, bestemt til Libau. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 3. April, bestemt til Island. — Louise, Gøtsche, ankom til Pillau 5. April, bestemt til Hull. — Minsk, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 8. April, bestemt til Manchester. — Moskov, Petersen, ankom til Riga 10. April, bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harger, afgik fra Kbhvn. 9. April, bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, ankom til Kbhvn. 9. April, bestemt til Königsberg. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 11. April, bestemt til London. — Pregel, Egidiussen, afgik fra Antwerpen 10. April, bestemt til Kbhvn. — Romny, Lind, afgik fra Kbhvn. 6. April, bestemt til Libau. — Valdemar, Kofoed, ankom til Kbhvn. 8. April, bestemt til Libau. — Vesta, Corfitzon, afgik fra Akureyri 17. Marts. — Maja, Blom, ankom til Danzig 6. April, bestemt til Kbhvn. — Ella, Erichsen, ankom til Kbhvn. 11. April, bestemt til Danzig.

Ficaria, F. Fenger, afgik fra Newcastle 13. April, bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, M. Madsen, afgik fra Odense 14. April, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 14. April, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 12. April, bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, C. Wiberg, afgik fra Newcastle 12. April, bestemt

til Odense. -- Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 12. April, bestemt til Aarhus. -- Storebælt, A. Güllich, afgik fra Nakskov 13. April, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. -- Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 13. April, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 10. April, ankom til Riga 12. April. -- Frode, Wrisberg, afgik fra Bordeaux 27. Marts, ankom til Cardiff 29. Marts. -- Sigurd, Jørgensen, afgik fra Blyth 8. April, ankom til Swinemünde 11. April. -- Knud, Hansen, afgik fra Riga 6. April, bestemt til Dublin. -- Svend, Holst, afgik fra Riga 6. April, bestemt til Rotterdam. -- Erik, Tofte, afgik fra Boness 3. April, ank. til Libau 8. April. -- Skjold, Schmidt, afgik fra Blyth 6. April, ankom til Swinemünde 10. April. -- Ragnar, Hveysel, afgik fra Filadelfia 16. Marts, ankom til Frederikshavn 8. April. -- Danmark, Heintzelmann, afgik fra Riga 5. April, ank. til Ghent 12. April. -- Volmer, Riber, afgik fra Riga 9. April, bestemt til Dunkerque. -- Magnus, Mahncke, afgik fra Stettin 8. April, ankom til Riga 11. April. -- Harald, Jensen, afgik fra Baltimore 1. April, bestemt til Kings Lynn. -- Olaf, Lorenzen, afgik fra Cork 2. April, ankom til Swansea 3. April.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. H. Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Rotterdam 8. April, bestemt til Bilbao. -- J. Siem, Frantzen, afgik fra Rotterdam 9. April, ankom til Newcastle 11. April. -- A. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Swinemünde 6. April, ankom til Neufahrwasser 7. April. -- Russ, Knudsen, afgik fra Sunderland 7. April, bestemt til Hampton Road f. O. -- P. Berg, Jørgensen, afgik fra Palermo 21. Marts, bestemt til Fernandina. -- P. Andrejef, Johnsen, afgik fra Genova 15. Marts, ankom til Philadelphia 10. April.

Heimdal. Kamma, Risøe, ankom til Reval 9. April. -- Martha, Jørgensen, ankom til Middlesbrough 7. April. -- Helga, Lagesen, ankom til Jarrow 12. April. -- Anine, Møller, ankom til Swinemünde 12. April.

Urania. Venus, Callesen, afgik fra New-York 10. April. -- Sirius, Nielsen, ankom til Kristiania 9. April. -- Urania, Lund, ank. til Antwerpen 9. April. -- Saturn, Lund, ankom til Licato 6. April.

Nordsøen. Nordland, Hemmingsen, afgik fra Baltimore 6. April, bestemt til Kbhvn. -- Finland, Schmidt, ankom til Grangemouth 9. April. -- England, Petersen, ankom til London 9. April. -- Holland, Jørgensen, afgik fra Stettin 10. April. -- Rusland, Kock, ankom til Korsør 7. April. -- Skotland, Branth, afgik fra Warkworth 9. April.

Vesterhavet. Nautik, Meinerts, afgik fra Arbroath 9. April, ankom til Methil 10. April. -- Neptun, Jessen, afgik fra Montrose 11. April, ankom til Hull 12. April. -- Nerma, Jørgensen, afgik fra Kjøge 5. April, ank. til Riga 10. April. -- Nordsøen, Schmith, afgik fra Methil 8. April, ankom til Esbjerg 10. April.

Østersøen. Yrsa, Larsen, afgik fra Kbhvn. 9. April, ankom til Libau 11. April. Rita, Skov, afgik fra Hamburg 3. April, ankom til Riga 6. April. -- Patria, Andersen, afgik fra Milazzo 11. April, bestemt til Neapel.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Dunkerque 31. Marts, ankom til Sunderland 2. April. -- Frisia, Fisker, afgik fra Cardiff 7. April, bestemt til Grimsby.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Malta 23. Marts, ankom til Hamburg 9. April. -- Hafnia, Neergaard, afg. fra Novorossisk 2. April, ankom til Catania 10. April. -- Russia, Rasmussen, afgik fra Lübeck 7. April, ankom til Grangemouth 11. April. -- Carl Hecksher, Starck, afgik fra Buenos Ayres 9. April, bestemt til St. Vincent f. O. -- Dania, Troensgaard, afgik fra Baltimore 16. Marts, ankom til Aarhus 8. April.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, ankom til Newcastle 11. April. -- Frederiksborg, Kühl, ankom til Arbroath 12. April. -- Fredensborg, Hartmann, afgik fra Riga 10. April, bestemt til Antwerpen. -- Rosenberg, Fischer, ankom til Riga 9. April. -- Uranienborg, Olsen, afgik fra Kbhvn. 10. April, bestemt til Riga. -- Jomsborg, Schultz, ankom til Livorno 8. April. -- Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Cardiff 2. April, bestemt til Savona.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Dømel, ankom til Kbhvn. 11. April. -- Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Sevilla 5. April. -- Skodsborg, Jensen, afgik fra Malta 9. April, bestemt til Sevilla. -- Guldborg, Schmidt, afgik fra Glasgow 9. April, bestemt til Riga. -- Tuborg, Hveysel, ankom til Lübeck 5. April.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Swinemünde 8. April, ank. til Reval 10. April. -- Agnete, Jensen, afgik fra Stettin 9. April, bestemt til Grangemouth. -- Hermia, Sørensen, afgik fra Grangemouth 8. April, bestemt til Kbhvn. -- Alice, Kraemer, ankom til Kbhvn. 2. April. -- Bornholm, Petersen, ankom til Kiel 9. April. --

Ajax, Brorsen, ankom til Wilhelmshafen 6. April. -- St. Alban, Jørgensen, afgik fra Malmø 7. April, ankom til Drøbak 9. April. -- Nauta, Steen, afgik fra Sandviken 8. April, ankom til Ymuiden 12. April. -- Rønne, Hintse, ankom til Kbhvn. 8. April. -- Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Greitswald 10. April, ankom til Kbhvn. 11. April.

Danmark. Rolf, Hahn, afgik fra Korsør 13. April, bestemt til Libau. -- Absalon, Predbjørn, ankom til Rotterdam 12. April. -- Ansgar, Larsen, ankom til South-Schields 11. April. -- J. N. Madvig, Olsen, ankom til Alexandria 2. April. -- Hamlet, Sommer, ankom til Rotterdam 8. April. -- Helge, Matthiessen, afgik fra Alexandria 5. April, bestemt til Leith.

Thingvalla. Norge, Knudsen, afgik fra Kjøbenhavn 11. April ankom til Stettin 12. April. -- Hekla, Thomsen, afgik fra New-York 2. April, bestemt til Kbhvn. -- Island, Skjødt, afgik fra Kristianssand 25. Marts, ank. til New-York 7. April. -- Thingvalla, Laub, afgik fra Kristianssand 8. April, bestemt til New-York.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Alexandra, Nielsen, ankom til Falmouth 2. April fra Corinto beordret til Hamburg. -- Tercera, Holm, ankom til London 6. April fra Brisbane. -- Caplay, Struckmann, ankom til Sidney 5. April fra London. -- Erna, Thomsen, ankom til Helsingør 5. April for at dokke efter Strandingen. -- Irvine, Ankersen, præjet 18. Jan. paa 34° S. 126° W. fra Columbia River til Liverpool. -- Sørine, Andersen, ankom til Capstaden S. April fra Rochester. -- Sophie, Svarrer, ankom til London 10. April fra Jamaica.

Fanø. Sanderho. Ribe, Schou, ankom 20. Marts til Jackson ville fra las Palmas. -- Eliza, Thomsen, ankom 4. April til Blyth fra Esbjerg. -- Henny, Ibsen, ankom 6. April til Hamburg fra Bistoneten. -- Hans, Brinch, afgik 9. Marts fra Maracaibo til Liverpool. -- Merida, Pedersen, ankom 9. Marts fra Paysander til Newport.

Svendborg. Marie, Petersen, ankom til London 5. April. -- Flora, Nielsen, ankom til Wismar 5. April. -- Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Leith 5. April. -- Brage, Jørgensen, ankom til London 5. April. -- Galathea, Bom, ankom til Stettin 5. April. -- Odin, Andersen, ankom til Plymouth 6. April. -- Hanne, Rynith, ankom til Libau 6. April. -- Peter, Jørgensen, ankom til Libau 6. April. -- Helge, Hansen, ankom til St. Vallery 6. April. -- Niord, Svennevig, ankom til Douglase 6. April. -- Ludvig, Larsen, ankom til Pillau 7. April. -- Emanuel, Petersen, ankom til Invergordon 8. April. -- Fylla, Rasmussen, ankom til Boulogne 8. April.

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, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

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

Limfjorden. Løgstør-Grunde. Efter de sidste Ø.-lige Storme er der sket en Tilsanding i Sejløbet over *Løgstør-Grunde*, saa at det nu kun har en Dybde af 5/4 Fod med daglig Vandstand.

Sejløbets Retning er uforandret.

Kattegat. Juelsminde Havnefyrrer viser nu:

Grønt Lys fra N. 79° V. gennem N. til N. 65° Ø.

Hvidt Lys fra N. 65° Ø. til N. 75° Ø.

Rødt Lys fra N. 75° Ø. gennem Ø. til S. 23° Ø.

Sjællands-Rev. Fyret paa Baaken paa *Sjællands Rev* har været slukket fra den 6te til den 7de April 1898, men er nu igen i Orden.

Østersøen. Falster S. Den 9de April 1898 er Fyrskibet „*Gjedser-Havn*“ igen udlagt paa Station.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Stockholms Skjærgaard. Sandhamn. Fyrskibet „*Almagrundet*“ er udlagt paa Station. Tønderne uden for *Sandhamn* ere udlagte.

Tyskland. Ved *Pillau* er Sommerafmærkningen foretagen. I *Danzig Bugt* og ved *Neufahrwasser* og *Neufähr* er Sommerafmærkningen foretagen.

Rügen. Sassenitz Ø. En Pram, „*Heinrich*“, er sunken 5 Kml. Ø. t. S. for *Sassenitz*. Masterne ere over Vandet.

Rügen. Arkona NV. Ifølge Telegram fra Marineamt^u i Berlin er et kænret Skib truffet 6 Kml. NV. for Arkona.

Neustadt. Ved Neustadt er Sommerafmærkningen foretagen.

Eckernförde. Det nye Havnefyrr ved Eckernförde ligger paa 54° 28' 34" N. Br. 9° 50' 36" Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Nidingen. Klokketønden ved Klockfostrefvet uden for Nidingen er igen udlagt.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 27de Marts. 53° 54' N. Br. 6° 46' Ø. Lgd. Et drivende Vrag med to Master lidt over Vandet. Den 24de Marts. 20 Kml. SV. t. S. 1/4 S. fra Fyrskibet „Horns-Rev“. En Mast 6 Fod over Vandet.

Den 27de Marts. 12 Kml. NØ. t. N. 1/3 N. fra Fyrskibet „Noord-Hinder“. En Mast 10 Fod over Vandet.

Fiskefartøjet „Express Y H 30“ er stødt paa noget Vrag-gods og sunket 2 Kml. S. 30° V. fra Fyrskibet „Haaks“. Dette ligger paa 52° 57' 48" N. Br. 4° 18' 18" Ø. Lgd.

Holland. I Ems er Sommerafmærkningen foretagen.

Den rød og sort lodret stribede Baaketønde „Emshörn S.“ er ombyttet med en rød Vager med Ballon, mærket E D, og Vagerens Betegnelse ind efter derfra forandret, saa at den tidligere E D nu har E E, E E har E F o. s. v.

Paa Ø.-Siden af Doekegat er udlagt en sort Spidstønde paa 53° 25' 27" N. Br. 6° 55' 40" Ø. Lgd.

Tønderne paa Farvandet Ø.-Side ere N. fra mærkede D 1, D 2, D 3 og D 4, og paa V.-Siden D A, D B og D C.

I Friesche Zeegat er Sommerafmærkningen foretagen.

Schiermonnikoog. Paa Ø.-Siden af Schiermonnikoog er til Brug ved Opmaaling opført to 25 Fod høje Baaker, den ene med Firkant, den anden med Diamant paa Toppen.

Zuiderzee. Sloot. I det S.-lige Indløb til Sloot er Stump-tønde Nr. 4 ombyttet med en rød og sort lodret stribet Spidstønde Nr. 4 med Kors, hvor under en Kegle med Spidsen nedad.

I IJmuiden Indløb er der nu ved Lavvande 24 1/2 Fod Vand, hvilket er Udgangspunkt for Vandstand-Signalerne.

I Zeegat Hoek van Holland er Dybden nu ved almindelig Lavvande 26 Fod, hvilket er Udgangspunktet for Vandstands-Signalerne.

Zeegat van Goeree. Nieuwe- eller Noordergat. Den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 1 med Diamant i Nieuwegat ligger nu i 19 Fod Vand paa 51° 56' 41" N. Br. 3° 58' 54" Ø. Lgd.

Stump-tønde Nr. 1 a ligger nu i 13 Fod Vand, paa 51° 56' 16" N. Br. 3° 59' 28" Ø. Lgd.

I Bienenen, Nieuwe Geul, ere følgende Tønder udlagte: Stump-tønde Nr. 5 i 6 Fod Vand. 51° 47' 11" N. Br. 4° 14' 46" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 4 i 6 Fod Vand. 51° 47' 12" N. Br. 4° 14' 52" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Fra Kap Antifer Fyrtaarns Galleri gives Taage-signal nu med en Sirene, der hver 2 Minutter giver To-Stød, hvert Stød af 3 S. Varighed med 3 S. Pause mellem Stødene. 49° 41' 4" N. Br. 0° 9' 56" Ø. Lgd.

Ormonville. Paa Klippen l'Etonnard, ca. 1 Kbl. fra Yderenden af Molen ved Ormonville, opføres et rødt Taarn, 8 Fod højt over Hejvande, med Kegle. 49° 42' 23" N. Br. 1° 49' 50" V. Lgd.

England. Isle of Wight. Paa de V.-lige Forter paa Isle of Wight vises i 1898 elektriske Lys fra Kl. 9 til 10 1/2 Em. paa følgende Dage: 28de April, 4de, 19de og 25de Maj, 9de og 15de Juni, 7de, 13de og 28de Juli, 3die, 18de og 24de August, 8de, 14de og 15de September.

Nordlige Atlanterhav.

Spanien. Corunna. San Anton. Den 1ste Maj 1898 for-andres San Anton hvide, faste Fyr til et rødt, fast Fyr. Synsvidden: 10 Kml. 43° 21' 55" N. Br. 8° 23' 20" V. Lgd.

Det røde, faste Fyr paa Toldpladsen ombyttes samtidig med et grønt, fast Fyr. Synsvidden: 6 Kml. 43° 22' 0" N. Br. 8° 24' 0" V. Lgd.

New Scotland. Pynt Eddy. Øerne Wedge, Stoddart og Candle-box. Fra Fyrtaarnene paa Øerne Candlebox, Stoddart, Wedge og paa Pynt Eddy besvares Skibes Taagesignaler med Stød i Taagehorn.

Kjøbenhavns Børskurs d. 13. April 1898.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.	
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.....	105 1/2, 3/4	6, 1/4, 1/2	106 1/4	106 1/2
Danmark.....	84 1/4		84	84 1/2
Norden.....	111		110 3/4	111
Kjøbenhavn.....	94		93 3/4	94
Carl.....	56 1/2	1/4	56	56 1/4
Dannebrog.....			102	103
Skjold.....			71 1/4	71 1/2
Helsingørs Dampsk.....			46 1/2	48 1/2
Østersøen.....			80	85
Nordsøen.....			—	77
Torm.....			—	—
Foren. Bugser-Selsk.....			83	88
Dansk-russisk Dampsk.....	94		94	94 1/2
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.....			103	105
5% — — — — —			—	—
5% Thingvalla 1880.....			100	103
5% — — — — — 1894.....			—	—
5% Norden.....			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.....			97 1/2	99 1/2
3 1/2% uopsig. Stats.....			—	—
3 1/2% Husejer Kreditk.....			94 3/4	95
3 1/2% Kbhvns Kreditf.....	92 3/4		92 1/2	92 3/4
3 1/2% Østift. Kreditf. 6 Ser.....			96	97
4% — — — — — 6 — — — — —			97 1/4	98
3 1/2% Landkreditk. 3 — — — — —			99	101
Aktier.				
Nationalbank.....			151 3/4	152
Privatbank.....	123 1/2		123 1/4	123 1/2
Landmandsbank.....			124 3/4	125 1/4
Handelsbank.....			120	120 1/2
Burm. & Wain.....			93 3/4	94 1/4
Helsingørs Jernsk.....			96 1/2	98
Sukkerfabr.....	98		97 3/4	98
Bryggeri Aktier.....			104 1/4	104 3/4

Vekselkurser.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	88.90	88.75
London.....	18.24	18.21
Paris.....	72.10	—
Amsterdam.....	151.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 12. April 1898.

Russiske Noter.....	216.55
4% Russiske Consols.....	—
4 1/2% — — — — — Boden Kredit.....	101.20
6% Mexikanske.....	98.90
5% Rumænske Stats.....	100.30
4% — — — — — 1890.....	94.30

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

Foren. Dampskibs. 86,000, „Danmark“ 2,000, „Norden“ 2,000, „København“ 2,000, „Carl“ 6000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden.

REVUEN

er det ældste (20 Aar gammelt)
illustrerede Familjeblad,

der udgaar to Gange om Ugen.

Spændende Fortællinger,

Gode Illustrationer,

hyppige Præmier.

Prisen er 1 Kr. 21 Øre pr. Kvartal.

Abonnement modtages paa alle Postkontorer
samt i Bladets Hovedkontor, Gl. Mønt Nr. 13.

Prima røgede Skinker.

Store Partier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker
anbefales til

lave Priser.

Højbroplads 12 ved Gammelstrand.

Prima Svinefejt.

Fine Spegefejer.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det
særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.
Depôt: Toldbodgade 14.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Cypress og Greenheart.

Disse fortrinlige Træsarter anbefales Havneautoriteter til Forsøg.
Bedste Vidnesbyrd foreligge.

Lager hos

EMIL HAMMELEV, St. Kongensgade 61. Telefon 3338.

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon Nr. 6. G. W. Møller, Grønnegade, Dragør. Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Eiterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

3 Kabinetsbilleder
♦ gratis ♦
ved Bestilling paa 12 holdbare Visitkort til 4 Kr. Kabinets kun 6 Kr. pr. Dus. NB. Ugsaa efter ethvert indsendt Billede.

Monty.

St. Kongensgade 21.

Einhorn-Apotheket

Hamburg (St. Pauli.)

Langereihe 83.

Dansk Betjening.

Lægehjælp (ogsaa Specialister)
anvises.

DENTIN er en Tandplombe; nogle faa Draaber i den hule Tand hinder Luftens Adgang og stiller derved de heftigste

Tandsmærter.

9, Kronprinsensgades nye Materialhandel.

CHR. V. MENDE, cand. pharm.

Marius Hoffgaard

(forhen kld. Brodersen).

Anbefaler sig med alt til

Fotografien henhørende.

Atelier St. Strandstræde 6 3.

Fotografier af forskellige danske Skibe have altid paa Lager.

Hurtig Ekspedition.



LIEBIG Company's

KØD-EKSTRAKT.

Kun ægte,

naar hver Krukke bærer Navnetrækket

i blaa Farve

Det drøjest, derfor det billigste.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Fanø praktiske Sømandsskole.

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

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

Skibslanterner med Certifikat, gældende overalt. Gamle Lanterner prøves og forandres, naar de have den lovbefalede Størrelse. Certifikat følger med hver Lanterne fra os.

Havnefyrr, Lanterner, Metalspejlapparater

samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

G. W. FRYDENLUND & SØN, Læderstræde 9.

Telefon 3681. * Kjøbenhavn K. * Telefon 3681.

HÄNSCHELL & Co.

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 Evropa til vore Banquiers, Herrer Erodr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

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: 240 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
Forening.

P. Otzen & Thorstenson.
Manometre, Vacuummetre, Tællemaskiner.
Reparationer udføres.
Sølvmedaille Stockholm 1897.



Sølvmedaille Stockholm 1897.
Eneforhandler af Vulcaniseret Fiber
til Pumpeklapper etc.
Lager af Materiel og elektriske Artikler.
Gothersgade 24.

Løge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1.S. Opg.
gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9
Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

Bekendtgørelse

Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

Overensstemmende med Lotteriets Plan for den nu paa-
begyndende 23de 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, hvorfra her aftrykkes:

Gevinstfordelingen til 1ste Trækning.

1. Præmiegevinsttrække.		Hovedgevinsttrække.		2. Præmiegevinsttrække.	
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	60 -	50	100 -	50	60 -
62	26 -	62	50 -	62	26 -
100	10 -	100	20 -	100	10 -
959	8 -	959	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.

Lodsedler til Trækningen der finder Sted den 20de April
sælges saalænge Forraad haver, à 1 Kr. Stk. hos Lotteriets
autoriserede Kollektører og i Hovedkollektionen, Nørrevoldgade
19, hvorfra Planen paa Forlangende udleveres gratis.

LANDMANDSBANKEN

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

Margarine.

En fortrinlig velmagende og holdbar Margarine,
særlig tilvirket for Skibsbrug, leveres saavel i Træ- som
Blikemballage til Dagens billigste Notering.

Th. Klokke & Co.,

Nyhavn 4.

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.

Lange & Møllers

Bødkerværksted

Kjøbenhavns Frihavn

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

Skræderetablissement,
— 9, Rosenborggade 9, —
anbefaler Uniformer for Sejlskibs-
og Dampskibs-Marinens.
P. JENSEN, Skrædermester.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: H U S T E D.

„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. 16.

Kjøbenhavn, Torsdag den 21. April 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Sø- og Handelsretsd. — Folkethingsvalgene. — Konsulatet i Buenos-Aires. — Fragtmarkedet. — Opraab om Hjælp til de bornholmske Fiskere. — Bøjen paa Vengeance-Grunden. — Fra Island. — Literatur. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Foreningsmeddelelser. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Pumper,

udmærket egnede til Lastpumper.
Maskinfabrikken Rannje,
Mathæusgade 6.

Einhorn-Apotheket

Hamburg (St. Pauli.)
Langereihe 85.
Dansk Betjening.
Lægehjælp (ogsaa Specialister)
anvises.

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.

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 Havnepenge**, 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.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.

Herreekviperingsforretning

St. Annaplads 14.

Uniformer og civile Klædninger.

Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

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 jævnlørligt med det bedste smedede Staal af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Eft.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson.

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Nordisk Skibsrederforening.

Den ordinære Generalforsamling iaar afholdes i Christiania Torsdagen d. 26de Maj. Nærmere om Tid og Sted m. m. vil blive meddelt hvert enkelt Medlem.

Bestyrelsen.

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^d.

eneste Fabrikaenter af
Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
 samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:
 Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.
 Conferencetid 12-1½. Admiralitætsstr. 59. Telefon 3999.
 Telegr.-Adr.: **Dicotto.**

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN. Gittervej, Frihavnen Ø. Telefon 35.

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.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
 KNÖHRHARD

HAMBURG.

Telephon
 237.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

RÖNSTRÖM & MALMQUIST

Skibsmæglere.
 Speditører & Befragtningsagenter.
Malmö.

Telegrafadresse:
Rönström, Malmö.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Seilmagere.

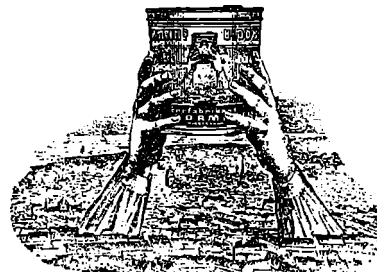
PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Noget nyt og enestaaende!

!! Forsøg !!

A. Formanns
Blodbudding

(i hermetiske Daaser)



VARE-MERKE.

A. FORMANN.
 KJØBENHAVN K.

TELEFON 5047.

Højeste Udmærkelse i Stockholm 1897.

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.

Telefon 297. Telegramadresse: Seifert, Regnegade. Telefon 297.

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Frakt-Tilbud.

3/500 Tons Marmor Livorno-Stockholm 10/ pr. Ton Juni/Juli Lastning. Utbedja oss vl. Slutordre af Tonnage.

Carl Hedin & Co., Stockholm.

Telegram Adr.: „Hedinman“.

EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1838. Telegraphic address „SVITZERSALVAGE“.
 Telefon Nr. 5195.

Agent for
 Great Britain.

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	„SVITZERSALVAGE“
KASTRUP	„HØYER“
ELSINORE	„SVITZERGOTTLIEH“
KORSØR	„JØRGENSEN“
ALBUEN (LAALAND)	„GUNNERSEN“
FREDERIKSHAVN	„SVITZERLUND“
GOTHENBURG (SWEDEN)	„ELFVERSSON“
GREIFSWALD (GERMANY)	„SPRUTH“

The company's boat **Danmark** — 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).

Fanø praktiske Sømmandsskole.

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

P. H. Clausen,
 Nordby, Fanø.

Sø- og Handelsretsdom.

Dampskibsselskabet „Thingvalla“ mod Handelsfirmaet „Storm & Hirsch“.

Den 14. September 1897 afskibede Firmaet Wallace Müller & Co. i New York med den Sagsøgerne, Dampskibsselskabet „Thingvalla“, tilhørende Damper „Thingvalla“ fra New York hertil 8000 bushels Hvede. Det for disse Varer udstedte Konnossement bestod af en af Selskabets sædvanlige trykte engelske Blanketter med skriftlig Udfyldning, og den Del deraf, der har Interesse under nærværende Sag, lød saaledes paa dansk: „Modtaget i god Orden og Stand — — fra — — for at overføres med Damperen „Thingvalla“, nu beliggende i New Yorks Havn, og bestemt til — —, 8000 bushels Hvede, mærkede og nummererede som i Marginen angivet, Afskibernes Vægt (Maal, Kvalitet, Mængde, Indhold, Vægt og Værdi ubekendt), at aflevere i lige god Orden og Stand i Kjøbenhavns Havn — — til Ordre eller hans eller deres Befuldmægtigede, mod at de betale i Fragt — — efter Forhold: 2 shill. 6 d. pr. 480 lbs. leveret — —“, og deraf var kun Ordene „Thingvalla“, 8000 bushels Hvede, til Ordre og 2 shill. 6 d. pr. 480 lbs. leveret, skrevne, medens alt det øvrige var trykt. I Marginen var der kun skrevet: 8000 bushels Hvede i Lastrum Nr. 4. Det er under Sagen uomtvistet, at Hveden fyldte underste Lastrum i Nr. 4, samt at der ikke fandtes anden Hvede om Bord paa den omhandlede Rejse.

Ved Skibets Ankomst hertil nægtede Modtagerne af Hveden, Storm & Hirsch, at betale hele den betingede Fragt, men tilbageholdt 330 Kr. 58 Øre deraf, fordi det viste sig, at den udlossede Hvede ikke udgjorde 8000 bushels = 435,000 danske Ø, men kun 429,882 Ø, saa at der manglede 5118 Ø, idet de Indstævnte (Storm & Hirsch) mente, at Sagsøgerne maatte tilsvare Værdien deraf og altsaa finde sig i, at den blev fradragen i Fragten.

Sagsøgerne anlagde derpaa nærværende Sag, og den af dem udtagne Stævning gik ud paa, at Firmaet Storm & Hirsch skulde tilpligtes at betale dem de anførte 330 Kr. 58 Øre med Renter deraf, 5% aarlig. Inden Sagens Inkamination erklærede de Indstævnte sig imidlertid under Hensyn til det Svind, der efter deres Angivende normalt vilde have været paa de til dem afskibede 435,000 Ø Hvede, nemlig $\frac{1}{2}\%$ eller 2175 Ø, villige til at betale yderligere 86 Kr. 31 Øre af Fragtaeløbet, og i Betragtning deraf nedsatte Sagsøgeren det af dem fordrede Beløb til 244 Kr. 27 Øre med Renter og Omkostninger.

De Indstævnte have paastaet sig frifundne med Tillæg af Sagsomkostninger, idet de have gjort gældende, at Skibet ubetinget maatte tilsvare dem Værdien af de udover det normale Svind manglende 2943 Ø Hvede ($5118 \text{ Ø} - 2175 \text{ Ø}$), hvad der, naar 100 Ø ansættes til 8 Kr. 30 Øre, vilde udgøre 244 Kr. 27 Øre. De Indstævnte have særlig paaberaabt sig, at ligesom Konnossementet lød paa, at der var modtaget 8000 bushels Hvede om Bord, saaledes fremgik dette ogsaa bestemt af en af dem tilvejebragt Attest fra Overkontrolløren ved det Elevatorselskab i New York, der havde besørget Hvedens Indlastning, idet Attesten gik ud paa, at han havde paaset, at der blev leveret 8000 bushels Hvede i det omtalte Lastrum.

Overfor det saaledes af de Indstævnte anførte have Sagsøgerne fremhævet, at der ikke kunde tillægges denne rent private Attest nogen Betydning, og at der heller ikke kunde lægges nogen Vægt paa, at det i Konnossementet hed, at der var indtaget 8000 bushels i Nr. 4 Lastrum, da Konnossementet tillige indeholdt den oven citerede Klausul, at Vægten var ubekendt, og Sagsøgerne have i Forbindelse dermed fremhævet, at der ikke paa Rejsen var borttaget eller bortkommet noget af den indladede Hvede, og at det ikke er bestridt, at de Indstævnte have faaet al den Hvede, der var kommen om Bord.

Selv om der tillægges den af de Indstævnte producerede Attest fra New York fuld Bevismagt, finder Retten dog, at de Indstævnte maa dømmes efter den nedlagte Paastand, fordi det efter samtlige ferelevende Omstændigheder maa antages, at den foreliggende Vægt-Manko hidrører fra Svind, om denne end maa siges at have været større end sædvanligt.

Som Følge heraf bliver det uforholdsmæssigt at komme ind paa, hvorvidt den af Sagsøgerne paaberaabte trykte almindelige Klausul: „Maal, Vægt m. m. ubekendt“, der i alt Fald er uklar, med Rette maatte kunne sammenstilles med de i Sølovens § 145 omhandlede Anmærkninger paa et Konnossement, der frigør for Ansvar, hvorved det bemærkes, at der i nærværende Tilfælde slet intet er fremkommet om, hvorvidt Skibets Repræsentant i New York, der havde underskrevet Konnossementet, ikke forinden var bleven gjort fuldt bekendt med den ved Indladningen foretagne Vejning, eller dog havde haft fuld Adgang til at gøre sig bekendt dermed.

Det indstævnte Handelsfirma „Storm & Hirsch“ bør til Sagsøgerne „Dampskibsselskabet Thingvalla“ betale de paastaede 244 Kr. 27 Øre med Renter deraf, 5% aarlig, fra 1ste November 1897 til Betaling sker.

Folkethingsvalgene.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Spørgsmaal.

Vi afslutte i Dag Meddelelserne om de Besvarelser, der ved Folkethingsvalget d. 5. April ere givne paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Forespørgsler til Kandidaterne.

Ved Valget i Nykjøbing M. forelagdes Foreningens Spørgsmaal af Formanden for dens Kredsstyrelse for Thyland og Mors, Havnefoged A. P. Rasmussen i Nykjøbing. De to af Kandidaterne, Gaardejer N. Hansen og Proprietær Ingwersen, besvarede forinden Valget skriftlig begge Forespørgslerne med Ja; den tredje Kandidat, Gaardejer Markvorsen, der valgtes, afgav intet skriftligt Svar, men henviste, efter at Havnefoged Rasmussen fra Valgtribunen havde gentaget Spørgsmaa-

lene, som Svar paa disse og andre Forespørgsler til sin Virksomhed i Venstre-Reformpartiet.

Kredsstyrelsen for Thyland og Mors forelagde ligeledes Spørgsmaalene skriftligt for den ene af Kandidaterne i Thisted, Kaptajn i Marinen Trolle, der imidlertid svarede, at de maatte fremsættes af en Vælger i Kredsen for at blive besvarede paa Valgdagen. Der rettedes da en Forespørgsel til Hr. Trolle fra en Vælger i Thisted-Kredsen, om han ønskede at svare paa Valgdagen eller at afgive et skriftligt Svar. Hr. Trolle svarede hertil, at han vilde give skriftligt Svar, men Valget er forløbet, uden at han har efterkommet dette Tilsagn.

Efter Valget har Hr. Trolle i „Thisted Amtsavis“ i Anledning af Spørgsmaalene indrykket følgende Linjer,

som ikke ere noget Svar: „Jeg vil som hidtil efter bedste Overbevisning fremme Skibsfartens Interesser paa Thinge“.

I Vestervig forelagdes Foreningens Forespørgsler af Lodsoldermænd Nielsen. Alle Kandidaterne, Entreprenør N. Andersen, der valgtes, Gaardejerne Kierkegaard og Hjorth, besvarede Forespørgslerne med Ja.

Ved Valgbehandlingen i Vejle forelagdes Foreningens Spørgsmaal af Kaptajn M. N. Fischer af Vejle. Af de to Kandidater udtalte Træskomand Th. Nielsen: Jeg er ikke tilstrækkelig Fagmand til at kunne udtale mig om Skibsafgifterne. Jeg tror ikke, det lader sig gennemføre at give fraværende Sømænd Stemmeret; det strider mod Valgloven. Den anden Kandidat, Gaardejer C. Rosendahl, udtalte: Vor Valglov siger, at Vælgerne skulle afgive deres Stemme personlig, saa jeg kan ikke virke for at give fraværende Sømænd Stemmeret. Jeg er for lidt kendt med Søværnet til, at jeg kan svare paa Kapt. Fischers Spørgsmaal.

Konsulatet i Buenos Aires.

Fra Buenos Aires skrives til os:

Begrundet paa den nye Omordning af Konsulatsforholdene her paa Pladsen gøres Rederne opmærksom paa, at Ordre eller Meddelelser til Skibene kun vil erholdes gennem Konsulatet med større Tidstab, begrundet paa det nye Konsulats Kontortid fra 9—12 Fm., saavel som paa sammes afsides Beliggenhed.

Et her paa Reden ankomende Skib vil under almindelige Omstændigheder faa Sundhedsvisit mellem Kl. 9 og 12, og Føreren vil da kunne være i Land i Boca med Færgedamperen, som besørger Forbindelsen mellem Skibene og Boca Kl. 11 à 3; fra Boca er $\frac{1}{2}$ Times Kørsel til Centrum af Byen og derfra til Konsulatet 25' Kørsel; saaledes tabes den første Dag. Den følgende Dag kan Kaptajnen afhente sin Post fra Konsulatet efter Kl. 9, men Færgedamperen afgaar Kl. 6 Fm. fra Boca, saa Føreren har da Valget at vente til næste Dag for at komme om Bord, hvis Skibet skal op ad Floden, eller betale £ 4 à 6 for en ekstra Baad for at komme om Bord.

Hvis Skibet losses her, tabes ved Udklarering atter 1 Dag, begrundet paa ovennævnte Forhold.

Til nærmere Oplysning om andre Landes Konsulattid tjener følgende:

Det forhenværende danske Konsulat var aabent mellem 10—4; Svensk & Norske Konsulat er aabent mellem 10—4; Russisk Konsulat aabent mellem 10—4; Engelsk Konsulat aabent mellem 11—3; Amerikansk, Fransk, Tysk, Italiensk, Spansk og Hollandsk Konsulat aabent mellem 11—3; Belgisk og Portugisisk aabent mellem 11—4; og alle disse Konsulater ere beliggende indenfor 10 Minutters Gang fra Byens Centrum.

Vil Rederne, som maa bære Omkostningerne ved Opretholdelsen af Konsulatet, ikke tage til Genmæle mod denne Ordning.

Fragtmarkedet.

Der hersker stor Forvirring i hele Handelsverdenen, saavel blandt Købmænd som blandt Redere. Alle mulige Rygter svirrer rundt i Luften og øger den øjensynlige Nervøsitet, som Kendsgerningerne allerede har skabt; og vanskeligt vil det være af de modsigende Efterretninger at uddrage en nogenlunde korrekt Bedømmelse af

de faktiske Forhold; inger kender vel, naar det kommer til Stykket, hvorledes vi egentlig ere stillede. Først Striken! Vi har paa samme Dag og Time set følgende Telegrammer; det enelød: „om faa Dage er Striken endt“, det andet: „Striken vil vare mindst tre Maaneder“, det tredje: „Kulpriserne har naaet Topraten“, fremdeles: „Kulpriserne vil stige enormt endnu“, og endelig: „om faa Dage vil en Kæmpestrike udbryde i alle Minerne paa Østkysten og Skotland. Enhver danner sig sin Mening efter eget Tarv, og ud af dette Virvar er det nu overladt Rederen at tage sine Dispositioner; man vil forstaa Vanskeligheden, og mange griber sikkert ogsaa forkert. Skulde vi udtale vor Mening, bliver den med al Forbehold saaledes: Den sidste store Maskinstrike har vist, med hvilken Udholdenhed Englænderne kæmpe. Det fortrinlige Sammenhold blandt disse Hundrede Tusinder, der nu strike, i Forbindelse med den aldeles enestaaende, Nøjsomhed, hvori enhver Arbejderfamilje lever derovre under Striken, lader os formode, at vi staar overfor en meget langvarig Kamp. Konsekvenserne heraf ere: enorme Kulpriser, meget faa Kullaster, og endelig en urimelig lang og kostbar Tørn paa de Afskibningspladser, som stadig ere i Virksomhed, og hvortil Damperne strømmer i fordoblet Antal. Om Udsigterne til Strike paa Østkysten eller i Skotland kunne vi overhovedet ikke udtale os endnu; dertil ere Rygterne for løse.

Hvad der imidlertid i de sidste Dage har fanget Interessen langt mere end Alverdens Striker, er Krigen. Kan være, den allerede er erklæret, naar dette Blad kommer vore Læsere i Hænde; de seneste Telegrammer synes at tyde derpaa. Man vil da komme til at staa overfor en Situation, hvor det gælder at handle hurtigt og se klart. Vi tro, at en Krig vil bringe Verdensmarkedets Fragter til at stige i betydelig Grad. Den spanske eller amerikanske Flaades Udelukkelse fra Konkurrencen er selvfølgelig uden enhver Betydning, og derved vil ingen Stigning finde Sted. Men det er bleven til en fastslaaet Regel, at høje Priser paa Varer samtidig giver høje Fragter. Alle amerikanske Produkter vil stige — allerede Udsigterne til Krig har jo bragt en betydelig Hausse ind over disse Varesorter, specielt Korn og Foderstoffer, og de høje Priser vil absolut drage Fragterne med sig.

Det er da et interessant Foraar, vi gaar i Møde. En Tid, hvor Luften er ladet med Elektricitet, en Periode saa usædvanlig mod lignende paa samme Aarstid tidligere, hvor ellers alt laa hen i trættende Stagnation; paa den ene Side den mægtige Lønningskamp til Rederiernes Skade, paa den anden det militære Skuespil til Rederiernes Gavn.

Den Branche, der i Ugens Løb har været fastest i Sammenligning med tidligere Notering, er Sortehavet med Azoff og Donau, alle tre i Forening. Vi motiverede Grundene hertil i sidste Artikel og kunne indskrænke os til at konstatere Fastheden ved Aftrykning af enkelte opnaaede Rater. Taganrog eller Marianopel Vest-Italien 3,700 Tons April Lastning sluttet til 16 $\frac{1}{4}$ Frcs. én Havn, 16 $\frac{3}{4}$ to, 17 $\frac{1}{4}$ tre Havne. Azoff U. K. Cont. 3,650 Tons 14/ any, 14/3 Hamburg, Taganrog Hamburg direkte 14/6, Odessa Slesvig, Holsten eller Danmark 2,900 Tons prompt 13/6, én, 14/ to Lossehavne. Donau Antwerpen eller Rotterdam 14/ prompt. Novorossisk Vest-Italien 14,75 Frcs. tre Havne. Marianopel direkte Rotterdam 14/ fuld Ladning Byg, Berdianski U. K. Cont. 14/ any direct. I samme Forbindelse notere vi Kulfragterne nedefter. Cardiff uden Forretning af ovennævnte Grunde, Swansea en Smule bedre, da enkelte Miner her ere i Virksomhed, vi notere herfra til Leghorn 8/9, Algier 2,200 Tons 8 Frcs, Barcelona 10/, alt med Garanti for Lastning. Fra New-castle er der sluttet Gibraltar 6/, Genua 7/9, Malta 7/3, Marseille 7/9, Konstantinopel 3,000 Tons 7/9, men Tørnen er vanskelig, og Opholdet vil forværres med

hver Dag. Bunkerpriserne ere selv paa Kulpladsen høje. Fra Blyth er sluttet 3,000 Tons Alexandria 7/6, 2,600 Tons Port Said 8/, 2,000 Tons Savona 8/. Fra Firth of Forth noteres Genua Savona Leghorn 8/1½ à 8/3, Alexandria 8/4½, alt fra Leith eller Granton. Methil (lang Tørn) til Genua eller Savona 8/6 à 8/7½, Venedig Triest Fiume 10/3, Algier 7/, Konstantinopel 8/3. Sluttelig ere Bunkerpriserne paa Donau c. 36/, Middelhavet c. 30/ à 32/.

Amerika er omtrent uforandret endnu, men en stor Befragtningsforretning har fundet Sted. Vi notere Northern range C. f. O. Maj Lastning 3/4½, Baltimore Kjøbenhavn 3/6 prompt, Philadelphia Danmark 3/6, Stettin 3/9; Bomuld fra Savannah til Genua giver 42/6 prompt. Fra New Orleans eller Galveston U. K. Cont. 15/ Maj nett charter; Træ fra Pensacola til Rotterdam giver 110/, Hamburg 115/ à 116/3, London 115/, Phosphate giver Fernandina Hamburg 16/, Rotterdam 15/6, Stettin 17/6 à 17/9. Tendensen peger paa Stigning, og Rapporterne fra alle Lejre lyder paa det samme: „hold blot igen“. Noget lignende kan siges om River Plate; endnu maa man her vente noget, men Grunden er, at vi nu staar i et Mellemlum mellem de to Kornsorter, Hvede og Majs. Majsen ventes først afskibningsklar i Maj, og da vil vi gaa frem paa dette Marked. For Øjeblikket kan vi kun kalde denne Branche „rolig“ med lidt Avancement fra Dag til Dag. Kulstriken maa snart gøre sin Virkning. Østen er fortrinlig for Returfragterne. Vi notere: Bombay P. P. U. K. Cont. 2,100 Tons Nett. Reg. 22/, Hamburg 22/6, Rishavnene O. C. 2500 Tons N. R. 31/3, Option Fiume 27/6. Kurrachee Liverpool direkte 2,677 Reg. Tons Juni Aflastning 21/, Kurrachee P. P. U. K. Cont. 1,708 Reg. Tons 25/ Maj Lastning, 21/ Juni. Udfragterne sparsomme, grundet paa Kulstriken. Udsigterne til Stigning gode.

Østersøen. Fragterne indefter ere matte af nævnte Grunde; der betales 4/3 for Kul fra Firth of Forth til Kjøbenhavn, 5/ à 5/3 for mindre Baade til Provinserne, lignende Rater fra Newcastle. Newcastle Pillau giver 4/6, og endelig er der sluttet en enkelt Ladning fra Cardiff til Stockholm til den lave Fragt 4/. Udfragterne stadig sparsomme. Libau noterer 9 pence til Rotterdam, samme Rate til London, Hull eller Leith. Dunkirk giver 18 Frcs. Hør, Bremen 10½ pence, Hamburg 9¾ pence, Rouen 1/0¾ pence à 1/1½. Libau Zaandam endelig 15 Hfl. norsk Kappbalken. Riga har kun faa Laster. Fra Botten til Danmark noteres: Gefle dansk Provinshavn 21 à 22 Mark, Hernøsand Aalborg 22 à 23 Mk., Umeå Odense 23 à 24 Mk., alt pr. f. o. w. Fra Wiborg til Kjøbenhavn betales 19 Mk. pr. f. o. w., 22 à 23 pr. Juni, til Esbjerg 28 Mk., Provinshavne indenfor Skagen 21 à 22 Mk., fra Kotka omtrent lignende Rater, Råfsø Kjøbenhavn giver 21 Mk. for Damper paa 125 Sldr. For Sejlere findes ikke faa Laster pr. f. o. w.; Raterne ere ikke pralende, vi behøve kun at notere: Søderhamn Kjøge 19 à 19½ Mk., Sundsvall Kjøbenhavn 20 Mk., Hernøsand Provinshavn 21/22 Mk.

Vort hjemlige Marked. Vi ere naaede til Bunden i den sidste Uge; vi mindes aldrig at have set en lignende Situation. Der har faktisk ikke været en Kornlast fra Kjøbenhavn til Provinserne. Her ligger Smaasejlere, som har ventet paa Last forgæves i 14 Dage, og Udsigterne til Bedring ere ikke gode. Grunden til denne Misere er omtalt ovenfor; det er Krigsrygterne, som her virker omvendt. „Naar de store slaas, gaar det ud over de smaa“ — dette bekræfter sig ogsaa nu. Kornpriserne rivende Stigning har forskrækket vore Provinskøbmænd, og naar endelig en byder paa en Ladning, er Prisen allerede gaaet endnu højere op; samtidig holder vore store Importører igen og „samler i Lade“; alt er Forventning eller Higen efter den størst mulige

Avance, men medens Telegrammerne fra Amerika diskuterer og vurderes paa Børsen, og medens Spekulationslysten vokser fra Dag til Dag, ligger en ikke ringe Flaade stille hen, taalmodig ventende; dette er trist. Vi maa da nøjes med at notere Raten for Korn fra Kjøbenhavn til Provinshavn med et stort Nul. Der findes andre Laster: Kalksten fra Klagstorp Havn ved Malmø — forøvrigt et nyt Foretagende, som lige er startet — giver Kiel 20/22 Mark, Neumühlen 20/21, Holtenau 18/20, Rostock 26/28, alt pr. udlosset Kubikfavn, Danzig 25 Pf., Königsberg 25/28 Pf., Elbing 40/43 Pf., Memel 20 Pf., alt pr. 100 Kilos. Fra Faxø til Memel betales 18 Pf. pr. 100 Kilos, til Königsberg 22/23 Mark pr. Kubikfavn. Fra Aalborg søges Sejlere for Kridt til Riga 3 à 3¼ Mark, til Petersborg 4 Mark pr. f. o. w. Fremdeles Svovlkisafbrænding fra Kjøbenhavn eller Aarhus til Hamburg 7 à 7¼ Mk. pr. 2,000 Kilos og endelig flere Sejlere fra Nyborg til Königsberg 4 Mk. pr. Ton Korn; dette er en ældre Ordre.

Opraab om Hjælp til de bornholmske Fiskere.

Stormen i Dagene den 24. til 26. Marts d. A. har ramt den dygtige bornholmske Fiskerbefolkning haardt.

6 Baade, hjemmehørende i Rønne, Nexø og Tejn Fiskerlejer med ialt 12 Mand, for største Delen bestaaende af Mænd i deres kraftigste Alder, savnes, og Haabet om, at nogle af dem skulde være blevne reddede, er nu svundet. Alle de bortblevne hensad i meget smaa Kaar; flere af dem efterlade sig Hustru og uforsørgede Børn, og de, der vare ugifte, støttede deres trængende Forældre. For samtlige de af Sorgen ramte Fiskerfamilier er derhos Tabet af Baad og Redskaber et haardt Slag i økonomisk Henseende. Men foruden disse Fiskerfamilier have ogsaa andre lidt Tab ved Stormen, idet mange Fiskere, som vare paa Søen ved Udbrudet af Stormen og hvem det lykkedes at naa Havn og redde Livet, have mistet Redskaber og lidt Skade paa Fartøj.

For at tilvejebringe Midler til at lindre den Nød, som Tab af Forsørger — det være Ægtefælle eller Søn — og af de Redskaber, der forskaffe Fiskeren hans tarvelige, haardt erhvervede Udkomme, vil medføre for de paagældende, ere undertegnede traadt sammen for paa den fattige bornholmske Fiskerbefolknings Vegne at henvende os ikke blot til Bornholmerne, men ogsaa til den øvrige Del af det danske Folk med Bøn til alle, der maatte føle varmt for de af Ulykken hjem søgte, om at yde en Skærv til at mildne de efterladtes Kaar og afværge Nød.

Bidrag, for hvilke der vil blive aflagt Regnskab, modtages af enhver af os.

Bornholm, den 6. April 1898.

Jens P. Bentsen, Fisker, Tejn Fiskerleje.	Groothof, Amtmand, Komiteens Formand.
H. P. Jørgensen, Fisker, Rønne.	Olivarius, Byfoged, Rønne.
Wilhelm Rønne, Købmand, Rønne.	Stub, Toldopbeørselskontrollør, Formand for Fiskeriforeningen for Bornholm og Kristiansø, Nexø.

Bøjen paa Vengeance Grunden.

Vi have modtaget følgende:

Kan der dog ikke gøres noget for, at Bøjen paa Vengeance Grunden, syd for Sprogø, bliver af 1ste Størrelse med Topbetegnelse? Den usle lille, der nu er der, maler under, naar Strømmen er lidt haard, og hvad det betyder for et 24' dybgaende Skib, behøver ingen nærmere Forklaring. Det er dog næsten uforvarligt, at saa store Kapitaler skal staa paa Spil for en saa ringe Udgifts Skyld.

Dampskibsfører.

Fra Island.

Korrespondance til Dansk Søfartstidende.

Seydisfjord, den 5. April 1898.

Det norske Dampskib „Egil“, Kaptajn Endresen, kom i Gaar Morges til Seydisfjord og bragte Underretning om, at Havisen var kommen til Nordlandet. Kaptajn Endresen beretter, at Egil allerede ved Langesnæs traf Isen, men om dennes Udstrækning ser han sig ikke i Stand til at give nøjagtig Underretning, eftersom Sne og Taage hindrede enhver Observation. Egil kom igennem til Thorshavn, hvorimod Husavik og Øfjord maatte opgives. Vind og Strøm bære for Øjeblikket Isen mod Land; det er ikke den høje og taarnede Grønlandis, men den flade Is fra Spitzbergen, der i Aar har indfundet sig. Sejlskibene til de forskellige Handeler paa Nordlandet og Østkysten ere ikke komne endnu, og Isens Tilsynkomst kan derfor blive yderst besværlig for Skibenes Fremkomst. Postskibet „Vesta“ maa rimeligvis returnere og gaa sønden om Landet. Det danske Dampskib „Inga“ skal efter Sigende være paa Akureyri med Varer til en derværende Handel; heldigvis kom „Vesta“ rundt Landet paa Opturen. — Det barske Vejr har hindret Fiskeriet, det er imidlertid en fast Tro hos gamle erfarne Fiskere, at et Isaar giver altid et godt Fiskeri. Englænderne ere allerede paa Færde heroppe; i Gaar kom den engelske Trawler „Rosslyn Castle“ fra Hull til Seydisfjord. Kaptajnen var svært interesseret i, hvor naar Stations-skibet ventedes, men fremhævede samtidig, at han havde strængt Paalæg fra sit Rederi om at være forsigtig; han debuterede med en mindre Mulkt for Mangel af Sundhedspas. Efter Kaptajnens Udsagn var en hel Flaade af Trawlere under Bygning i England og Skotland og allerede i Aar vilde 20 af disse vise sig for første Gang paa Island. Der er saaledes al Udsigt til, at det danske Stationskibs Opgave heroppe hverken bliver let eller magelig, med mindre Isen sætter en Stopper for Trawlernes Virksomhed.

Literatur.

Maskinmestrenes Forening har i Anledning af Foreningens 25-aarige Bestaaen udsendt et smukt udstyret Festskrift, i hvilket der meget indgaaende gøres Rede for Foreningens Virksomhed i det forløbne Tidsrum. Det ses, at Foreningen har haft en overordentlig stor og stedse stigende Betydning for Standen, dels ved at give dennes Medlemmer Adgang til Enke- og Pensionskasse, Havari-forsikring m. m., dels ved sit Arbejde for at forbedre Standens sociale og økonomiske Kaar. Foreningen har taget Initiativet til flere vigtige Søfartsspørgsmaals Behandling her hjemme, saaledes navnlig det om Dampskibes Bemanding, der for faa Aar siden gav Anledning til Forhandlinger mellem de herværende Søfartforeninger, uden dog at føre til noget positivt Resultat. I Spørgsmaalet om Maskinmestrenes Lønningsforhold har For-

eningen udfoldet en meget omfattende Virksomhed. Festskriftet omhandler fremdeles Foreningens Indtræden i „Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart“ og den forøgede Indflydelse, den derved har vundet. Endelig bringer det Oplysninger om Bestræbelserne for at skaffe Foreningen en egen Bygning, samt en Fortegnelse over forhenværende og nuværende Medlemmer. Bogen indeholder en Række godt udførte Billeder af de Mænd, der have ledet og støttet Forningen.

Fra Sø og Land.

Tilbageholdelse af ikke-britiske Skibe i britisk Havn paa Grund af utilstrækkelig Bemanding.

Udenrigsministeriet meddeler os, at i Henhold til Bestemmelserne i den britiske Merchant Shipping Act 1897 (Lov om utilstrækkelig Bemanding af Handelsskibe) er det blevet paalagt vedkommende britiske Autoriteter at paase, at Dampskibe i udenrigs Fart af over 200 Fods Længde eller ikke under 700 Tons Drægtighed ved søgaaende have, foruden Kaptajnen og to Styrmand, tilstrækkeligt Dæksmandskab om Bord til at afgive 2 Vagthold, hvert bestaaende af en befaren Mand ved Rattet, en Udkigsmand og desuden en Mand til at gaa tilhaande, medens det med Hensyn til mindre Dampskibe og Sejlskibe i hvert enkelt Tilfælde vil være at afgøre efter et Skøn, der forelægges det britiske Handelsministerium, hvorvidt Skibet vil være at tilbageholde paa Grund af utilstrækkelig Bemanding.

Disse Bestemmelser ville ogsaa, efter Meddelelse til vedkommende fremmede Konsularembesdmænd, blive bragte til Anvendelse paa ikke-britiske Skibe, der besøge britisk Havn, saafremt det ved Klager fra Besætningen, gennem Konsularembesdmænd, gennem Toldvæsenet eller paa anden Maade kommer til den britiske Regerings Kundskab, at de ere utilstrækkeligt bemandede. Hvor der er Grund til at tro, at den gældende Lovgivning i det Land, hvortil Skibet hører, paa lignende Maade som i Storbritannien sikrer imod utilstrækkelig Bemanding, vil der ikke finde nogen Indblanding fra britisk Side Sted med Hensyn til Bemandingsforholdene med mindre der foreligger tilforladeligt Bevis for at ommeldte Lovgivnings Bestemmelser ikke ere overholdte.

Den 7. ds. løb fra D'Hrr. William Gray & Co.s Værft i West-Hartlepool en Damper af Stablen, der bliver bygget til Firmaet C. K. Hansen, til Lloyds højeste Klasse, og har følgende Dimensioner: 329' x 46' x 23' 6". Skroget har dobbelt Bund og bygges efter „deep frame“ Princippet. Det faar to Kedler, der skulle arbejde med et Tryk af 160 Pd. pr. Kvadrattomme; Cylindernes Diametre ere: 23, 26½ og 62 Tommer. Skibet bliver isvrigt forsynet med alle Nutidens forbedrede Indretninger, og det fik Navnet „Mar-selisborg“.

Fra Skibsbygger Jensens Værft i Svendborg er løbet et nyt Skib af Stablen; det skal rigges som for-and-aft-Skonnert; Reder og Fører er Skibsfører Albertsen af Strynø. Skibet maaler 38,99 Netto R. T.

Afdøde Grosserer Theo Kochs Forretning fortsættes uforandret og under samme Firma af dets Ihænde-havere H. L. Udbye og Cl. Hansen.

Fra England meldes, at Damperen Leechmere, Kaptajn Lawson, af Shields, paa 1,100 Tons og med 18 Mands Besætning uden Tvivl maa være gaet under i den hæftige Storm i Slutningen af forrige Maaned. „Leechmere“ afsejlede fra Tyne til London lige før Stormen brød løs, og senere har man intet hørt til den.

Ugens Havarier.

Elise Dyreborg, Skonnert af Faaborg, er d. 16. ds. paa Rejsen fra Christiania til Sæby strandet nord for Sæby Havn. Mandskabet reddet.

Heimdal, Skonnert af Nibe, er d. 15. ds. paa Rejsen fra Alloa med Kul til Løgstør bleven forladt i synkefærdig Tilstand i Nordsøen. Hele Besætningen er reddet.

Dampfærgeren Kjøbenhavn blev d. 15. ds. om Aftenen paa sin Tur fra Malmø hertil i Nærheden af Middeldgrunden paasejlet af engl. Dpsk. „Ida“, der kom fra Østersøen, bestemt til Grimsby. Dampfærgeren saavel som „Ida“ tog kun ringe Skade.

Expres, Galease af Ærø, Boye, har været paa Grund paa Masnedø Kalv. Flot med Assistance og ankommen til Masnedø Sund.

Familien, Galease af Ærø, Weber, har paa Rejse til Stettin været grundstødt paa den svenske Kyst. Flot ved egen Hjælp og indkommen til Swinemünde med Lækage.

Skjold, Sk. af Ærø, Mygind, er ankommen til St. Nazaire efter en stormfuld Rejse. Seen knækkede 5 Støtter samt Naglebænk, Lønning og Finkenet paa Bagbords Side ved Fokkevantet og det agterste Vant i Fokkerigningen om Styrbord.

Magnat, Bark af Sandefjord, fra Havana til St. Petersborg, har i Nærheden af Trindelen kollideret med Bark Oskar II. af Hernøsand, bestemt til Stettin. Oskar II. fortsatte Rejsen. Magnat indkommet hertil med oven Bords Skade.

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.

Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Indmeldelse i Foreningen kan ske til Kredsbestyrelsernes Formænd:

Skibsreder M. N. Fischer, Vejle; Konsul J. Hintz e, 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	<i>Knud Petersen</i> og <i>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. Thielleesen</i> .
Frederikshavn..	—	<i>N. Petersen</i> .
Horsens.....	Overretssagfører	<i>Schouenborg</i> .
Kjøbenhavn....	Højesteretssagfører	<i>Ludvig Arntzen</i> .
Kolding.....	Overretssagfører	<i>H. C. Bennetzen</i> .
Marstal.....	Sagfører	<i>H. P. Nielsen</i> .
Middelfart.....	—	<i>Philip Hansen</i> .
Nexø.....	—	<i>H. Mauritzen</i> .
Nyborg.....	—	<i>Chr. Quist</i> .
Nykjøbing Jyll.	—	<i>P. P. Salling</i> .
Odense.....	—	<i>E. Kiørboe</i> og <i>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> .

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rolde, afgik fra Kbhvn. 19. April, bestemt til New-Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Malaga 16. April, bestemt til Kbhvn. — Antwerpen. Holm, ankom til Genoa 13. April, bestemt til Livorno, Neapel og Messina. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Cette 19. April, bestemt til Barcelona, Taragona og Cadiz. — Dagmar, Gade, afgik fra Kbhvn. 16. April, bestemt til Methil og Genoa. — Douro, Brabrand jun., afgik fra Lissabon 17. April, bestemt til Kjøbenhavn. — Georgios I, Kihl, afgik fra Novorossisk 17. April, best. til Smyrna. — I. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Kbhvn. 16. April, bestemt til Blyth. — Kiew, Rabe, afgik fra Bordeaux 17. April, bestemt til La Rochelle og Kbhvn. — Kursk, Brabrand sen., afgik fra Frederiksstad 14. April, bestemt til Bordeaux. — Leopold II, Kruse, afgik fra Bari 18. April, bestemt til Messina, Algier og Gibraltar. — Louisiana, Jensen, ankom til Kbhvn. 28. Marts, bestemt til New-Orleans. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Lissabon 16. April, bestemt til Kbhvn. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra Kbhvn. 2. April, bestemt til New-Orleans. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Antwerpen 16. April, bestemt til St. Petersborg. — Omsk, Rasmussen, ankom til London 16. April, bestemt til Antwerpen og St. Petersborg. — Tejo, Borries, afgik fra Memel 9. April, bestemt til Oporto og Lissabon. — Tomsk, Andersen, afgik fra Antwerpen 17. April, bestemt til Kbhvn. og Reval. — Vesuv, Norden, ankom til Stettin 19. April, bestemt til Riga og Bordeaux. — Viking, Jørgensen, afgik fra Cardiff 13. April, bestemt til Madeira. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Helsingør 19. April, bestemt til Newport-News. — Kentucky, Caroc, afgik fra New-Orleans 3. April, bestemt til Kbhvn. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Newport-News 7. April, bestemt til Kbhvn. — Ceres, Svensson, ankom til Kbhvn. 17. April, bestemt til Stettin, Pernau, Oporto og Lissabon.

Anglo Dane, Olsen, afgik fra Hull 19. April, bestemt til Kbhvn. — Axelhus, Sørensen, afgik fra Throndhjem 15. April, bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Clausson Kaas, ankom til London 18. April, bestemt til Antwerpen. — Charkow, Kroman, ankom til Libau 15. April, bestemt til Hull. — Christian IX, Møllerup, afgik fra London 17. April, bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Bay Schmidt, ankom til Kbhvn. 17. April, bestemt til Vestnorge. — Constantin, Bønnelykke, ankom til Libau 15. April, bestemt til London. — Frederik, Harboe, afgik fra Kbhvn. 18. April, bestemt til Pillau. — Georg, Petersen, afgik fra London 17. April, bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Paaske, afgik fra Kbhvn. 18. April, bestemt til Danzig. — Kasan, Thomsen, ankom til Libau 12. April, bestemt til Kbhvn. — Laura, Nielsen, ankom Leith 17. April, bestemt til Færøerne og Island. — Louise, Gøtsche, ankom til Hull 18. April, bestemt til Kbhvn. — Minsk, Jørgensen, ankom til Liverpool 16. April, bestemt til Kbhvn. — Moskov, Petersen, ankom til Riga 10. April, bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 13. April, bestemt til Riga. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Pillau 18. April, bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til London 17. April, bestemt til Hamburg. — Pregel, Egidiusen, afgik fra Kbhvn. 16. April, bestemt til Riga. — Romny, Lind, ankom til Hull 18. April, bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Kofoed, ankom til Libau 16. April, bestemt til Antwerpen. — Maja, Blom, afgik fra Kbhvn. 19. April, bestemt til Hamburg. — Ella, Erichsen, ankom til Danzig 15. April, bestemt til Kbhvn.

Ficaria, F. Fenger, afgik fra Kbhvn. 21. April, best. til Newcastle. — Esbern Snare, M. Madsen, afgik fra Newcastle 19. April, bestemt til Odense. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 20. April, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 20. April, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, C. Wiberg, afgik fra Odense 21. April, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 21. April, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebælt, J. P. Bay, afgik fra Newcastle 20. April, bestemt til Nakskov. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 19. April, bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm. Schmidt, afgik fra Riga 17. April. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Swinemünde 14. April, ankom til Riga 16. April. — Knud, Hansen, afgik fra Riga 6. April, ankom til Dublin 16. April. — Svend, Holst, afgik fra Rotterdam 16. April, ankom til Sunderland 18. April. — Erik, Toite, afgik fra Libau 16. April, bestemt til Ghent. — Skjold, Schmidt, afgik fra Swinemünde 13. April, ankom til Riga 16. April. — Ragnar, Hveysel, afg. fra Frederikshavn 16. April, ankom til Kolding 16. April. — Danmark, Heintzelmann, afg. fra Ghent 14. April, ankom til Blyth 16. April. — Volmer, Riber, afgik fra Riga 7. April, ankom til Dunckerque 14. April. — Magnus, Mahncke, afgik fra Stettin 8

April, ankom til Riga 11. April. — Harald, Risøe, afgik fra Baltimore 1. April, bestemt til Kings Lynn. — Olaf, Lorenzen, afgik fra Swansea 10. April, ankom til Stettin 18. April.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Knudsen, afgik fra Sunderland 7. April, bestemt til Hampton Road. — P. Berg, Jørgensen, afgik fra Palermo 21. Marts, ankom til Ferdandina 16. April. — A. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Neufahrwasser 16. April, bestemt til Rotterdam. — J. Siem, Frantzen, afgik fra Newcastle 17. April, bestemt til Pillau. — P. Andrejett, Johnsen, afgik fra Philadelphia 13. April, bestemt til Granton. — H. Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Rotterdam 8. April, ankom til Bilbao 14. April.

Heimdal. Anine, Møller, ankom til Sunderland 18. April. — Helga, Lagesen, ank. til Jarow 12. April. — Martha, Jørgensen, bestemt til Lübeck 19. April. — Kamma, Risøe, bestemt til Rotterdam 15. April.

Urania. Eklipatika, Klasberg, ankom til Frederikshavn f. O. 18. April. — Sirius, Nielsen, ankom til Stettin 17. April. — Urania, Lund, afgik fra Antwerpen 17. April. — Saturn, Lund, afgik fra Licato 15. April, bestemt til Göteborg. — Pallas, Degn, afgik fra Kbhvn. 15. April, bestemt til Riga.

Nordseen. Finland, Schmidt, ankom til Kbhvn. 19. April. — England, Petersen, ankom til Grangemouth 17. April. — Holland, Jørgensen, ankom til Norrkøping 12. April. — Rusland, Møller, ankom til Libau 17. April. — Tyskland, Høgstadt, ankom til Riga 16. April. — Skotland, Branth, ankom til Warkworth 17. April. — Swarland, Andresen, afgik fra Håvre 16. April, bestemt til Warkworth.

Vesterhavet. Nautik, Meinerts, afgik fra Methil 16. April, ankom til Esbjerg 18. April. — Neptun, Jessen, afgik fra Hull 18. April, bestemt til Landskrona. — Nerma, Jørgensen, afgik fra Riga 15. April, bestemt til Dundee. — Nordseen, Schmith, afgik fra Antwerpen 17. April, ankom til Esbjerg 19. April.

Østersøen. Yrsa, Larsen, afgik fra Libau 13. April, ankom til Hamburg 16. April. — Rita, Skov, afgik fra Riga 14. April, ank. til Hamburg 17. April. — Patria, Andersen, afgik fra Neapel 15. April, ankom til Palermo 16. April. — Cimbria, Storm-Hansen, afgik fra Philadelphia 23. Marts, ankom til Kbhvn. 15. April.

Union. Frisia, Fisker, afgik fra Cardiff 7. April, ankom til Newcastle 13. April.

Kjøbenhavn. Fyen, Hansen, afgik fra Glasgow 11. April, ankom til Kbhvn. 19. April. — Hafnia, Neergaard, afg. fra Messina 16. April, ankom til Palermo 17. April. — Russia, Rasmussen, afgik fra Grangemouth 17. April, bestemt til Kbhvn.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 20. April. — Frederiksborg, Kühl, ankom til Burntisland 17. April. — Fredensborg, Andersen, ankom til Antwerpen 16. April. — Rosenberg, Fischer, afgik fra Riga 16. April, bestemt til Antwerpen. — Uranienborg, Olsen, ankom til Riga 12. April. — Jomsborg, Schultz, afgik fra Livorno 12. April, bestemt til Bilbao. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Savona 14. April.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Dømel, ankom til Libau 18. April. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Sevilla 17. April, bestemt til Ayr. — Skodsborg, Jensen, ankom til Sevilla 15. April. — Guldborg, Schmidt, ankom til Riga 18. April. — Tuborg, Hveissel, ank. til Riga 16. April.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Reval 13. April, ank. til Rotterdam 19. April. — Agnete, Jensen, ankom til Grangemouth 13. April, afgik fra Grangemouth 17. April, bestemt til Kbhvn. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 15. April, ankom til Burntisland 18. April. — Alice, Kraemer, ankom til Methil 15. April, afgik fra Methil 19. April, bestemt til Wismar. — Bornholm, Petersen, afgik fra Kiel 15. April, ankom til Libau 18. April. — Ajax, Brøsen, afgik fra Wilhelmshafen 15. April, ankom til Warkworth 17. April. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Stralsund 16. April. — Nauta, Støen, afgik fra Ymuiden 16. April, ank. til Warkworth 18. April. — Rønne, Hintse, afg. fra Kbhvn. 19. April, bestemt til Göteborg. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Helsingør 14. April.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Libau 16. April. — Absalon, Predbjørn, ankom til Blyth 17. April. — Aisgar, Larsen, ankom til Korsør 18. April. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Alexandria 15. April, bestemt til Ipswich. — Hamlet, Sommer, ankom til Newcastle 17. April. — Helge, Matthiessen, afgik fra Alexandria 5. April, bestemt til Leith.

Thingvalla. Norge, Knudsen, afgik fra Kjøbenhavn 19. April, bestemt til New-York. — Hekla, Thomsen, afgik fra Christiania 19. April, bestemt til Kbhvn. — Island, Skjødt, afgik fra New-York 16. April, bestemt til Kbhvn. — Thingvalla, Laub, afgik fra Kristianssand 8. April, best. til New-York.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Tercera, Holm, ankom 5. April til London fra Brisbane. — Copley, Struckmann, ankom 5. April til Sidney fra London. — Erna, Thomsen, ankom 5. April til Helsingør for at dokke. — Irvina, Ankersen, præjet d. 18. Jan. paa 34° S. Br. 126 V. L. fra Columbia River til Liverpool. — Sørine, Andersen, ankom 8. April til Capstadt fra Rochester. — Sophie, Svarrer, ankom til London 10. April fra Jamaika. — Bertha, Nørholm, ankom til Rio Grande c. 14. April fra Hamburg. — Rosa, Brinck, udklareret Montevideo c. 17. Marts til St. Petersburg. — Paul, Svane, ankom til Santos c. 14. April fra Hamburg. — Thora, Thomsen, ankom til New York 14. April fra Guadeloupe. — Casma, Jørgensen, pass. Prawle Pt. 13. April fra Savannah. — Embla, Kalleen, ankom til Rio Janeiro 15. April fra Hamburg. — Dania, Nielsen, ankom til Esbjerg 4. April fra New York.

Fans. Sønderho. Agnes, Riber, ankom 10. April til Havre fra Maracaibo. — Mary, Lydom, ankom 14. April til Granton fra Halmstad.

Svendborg. Ane, Jørgensen, ankom til Isefjord 9. April. — Urana, Pilegaard, ankom til Christiania 10. April. — Haabet, Andreasen, ankom til Newcastle 10. April. — Grethe, Brandt, ankom til Blyth 11. April. — Svafva, Nielsen, ankom til Rouen 12. April. — Frits Emil, Rasmussen, ankom til Leith 8. April. — Union, Rasmussen, ankom til Kiel 12. April. — Triton, Nielsen, ankom til Ipswich 13. April. — Urda, Nielsen, ankom til Frederikshald 12. April. — Phønix, Hansen, ankom til Moss 15. April. — Kruuse, Larsen, ankom til Alberthaw 15. April. — Kirstine, Sørensen, ankom til Christiania 15. April. — Bellona, Petersen, ankom til Charlestown (C) 15. April. — Ahene, Hansen, ankom til Pontrioux 10. April. — Mini, Møller, ankom til Leith 16. April.

Æra. Hebe, Clausen, ankom 6. April til Emden. — Alf, Rasmussen, ankom 6. April til Nivaa. — Thyra, Rasmussen, ankom 11. April til Kiel. — Catrine, Rasmussen, ankom 12. April til Holtenau paa Rejse fra Norge til Hamburg. — Wemyss Castle, Albertsen, passerede 10. April Helsingør. — Flink, Christensen, passerede 11. April Helsingør. — Argus, Svane, er ankommet til Warnemynde. — Skjold, Mygind, ankom 14. April til St. Nazaire fra St. Anne. — Poseidon, Frederiksen, er ankommet til Arendal. — Salvador, Fabricius, ankom 10. April til Arendal. — Hosanna, Hay, ankom 11. April til Esbjerg. — Enigheden, Nielsen, er ankommet til Burntisland. — Søstrene, Clausen, er ankommet til Lange-sund. — Jørgen, Friis, er ankommet til Methil. — Gerda, Petersen, ankom 16. April til Brest.

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, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

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

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

Paa *Havrevlen* 13 Fod.

I *Kanalen* 11½ Fod.

Paa *Fjordgrunden* 10½ Lod.

Sundet. Skovshoved Ø. Vraget af den tremastede Skonnert, der var sunket i 5 Fv. Vand ud for *Skovshoved Bro*, tæt Ø. for *Prøvesten* Fyrlinje, c. 2 Kml. af Land, og i Linjen *Frelsers Kirke* overet med Ø.-Kant af *Trekroner*, er nu bortsprængt saaledes, at der paa den tiloversblevne Del af Lasten, der bestod af Mursten, er 24¾ Fod.

Beliggenhed: 55° 45' 15" N. Br. 12° 39' 20" Ø. Lgd.

Kjøbenhavn. Den 21de April 1898 afmærkes Søminekorpsets Øvelsesplads mellem og foran *Mellemfort* og *Prøvesteen*. Samtidig tændes Varselfyrene, der brænde fra ¼ Time efter Solnedgang til ¼ Time før Solopgang.

Sundet. Fyrskibet „Drogden“ SV. Vraget af Skonnerten „*Jensine*“ ligger paa 55° 26' 56" N. Br. 12° 38' 18" Ø. Lgd.

Store-Bælt. Langelands-Bælt. Vraget af Skonnerten „*Maria*“, der var sunket c. 5 Kml. N. 8° Ø. fra *Albuens Fyrtaarn*, er bortsprængt. Mindste Dybde over Vraget er 18½ Fod. Vragvageren er inddragen.

Østersøen. Falster S. Den 13de April 1898 har Fyrskibet „*Gjedser-Havn*“ atter forladt sin Station.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Åhus. En 15 Fods Stengrund er funden ¾ Kml. Ø. ¼ S. for Stagen paa *Tiofotsgrundet*, uden for *Åhus*. Den

er paa S.-Siden afmærket med en rød Stage med 3 opadvendte Koste. 55° 55' 42" N. Br. 14° 24' 53" Ø. Lgd.

En 15 Fods Grund er funden mellem Bjüret *PällagrunDET*. 55° 54' 15" N. Br. 14° 26' 57" Ø. Lgd.

Følgende Forandringer i Afmærkningen uden for *Ahus* ere nu foretagne:

Stagen N. for *Söderkarsgrundet* er inddragen.

Midt paa *Kiviks Bredgrund* er udsat en rød og sort Stage med Ballon.

SV. for Grunden *Bjüret* er udsat en rød Stage med en opadvendt over en nedadvendt Kost.

N. for *PällagrunDET* er udsat en sort Stage med to Balloner.

Den sorte Stage med to Balloner N. for *Tiofotsgrundet* har nu kun en Ballon.

Fyrskibet „Svenska Björn“ udlagt. Ifølge Telegram fra Lodsstyrelsen i *Stockholm* er Fyrskibet „Svenska Björn“ den 14de April 1898 atter udlagt paa Station.

Tyskland. Pillau NØ. Den hollandske Tjalk „*Alberdina*“ er sunken i 21 Fod Vand c. 3 Kbl. NØ. $\frac{1}{2}$ N. fra *Pillau* N.-Molehoved. Om Natten afmærkes Vraget med en hvid Lanterne.

Kieler Fjord. Wicker Bugt. Fra 6te Juni til 31te August 1898 afholdes Sømineøvelser i *Wicker Bugt*. Pladsen begrænses mod V. og N. af Kysten fra S.-Enden af *Vossbrock Skov* til *Friedrichsort Lazareth*, mod S. og Ø. af gule Tønder med rødt Flag. Pladsen er spærret for al Sejlsads. Fra 8de til 20de August anvendes skarpladte Miner, og der ligger da Dampfartøjer ude med rødt Flag eller to røde Lanterner lodret for hinanden. Anvisninger skulle ubetinget følges.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 27de Marts. 51° 22' $\frac{1}{2}$ N. Br. 2° 33' $\frac{1}{10}$ Ø. Lgd. Et sunket Vrag. En Mast var over Vandet.

Den 7de April. 53° 17' $\frac{1}{17}$ N. Br. 4° 28' $\frac{1}{10}$ Ø. Lgd. Et Vrag.

Tyskland. Elben. I Farvandet V. for *Juelsteert*, i *Pinnau*, *Krückeau* og *Stör Munding* samt i *Glückstadt Farvand* er Sommerafmærkningen foretaget.

Vraget ved den nedre Ende af *Rhynplate* afmærkes ikke mere.

Elben. Pagensand—Blankenese. Samtidig med Sommerafmærkningen foretages følgende Forandringer i Afmærkningen mellem *Pagensand* og *Blankenese*:

Sort Spidstønde Nr. 4, NV. for *Pagensand*, ligger i 14 Fod Vand. 53° 42' $\frac{1}{16}$ N. Br. 9° 29' $\frac{1}{13}$ Ø. Lgd.

Rød Spirtønde F med Ballon ligger i 15 Fod Vand. 55° 41' $\frac{1}{18}$ N. Br. 9° 29' $\frac{1}{13}$ Ø. Lgd.

Sort Spidstønde Nr. 8 i det N.-lige Farvand ved *Breckwoltsand* i 14 Fod Vand. 53° 36' $\frac{1}{18}$ N. Br. 9° 35' $\frac{1}{18}$ Ø. Lgd.

Sort Spidstønde Nr. 7 i det S.-lige Farvand ved *Twielenfleth* i 14 Fod Vand. 53° 36' $\frac{1}{14}$ N. Br. 9° 34' $\frac{1}{17}$ Ø. Lgd.

Sort, rød Baaketønde med Kors „*Juls Ost*“ ved Ø.-Enden af *Juls Mittelgrund* i 14 Fod Vand. 53° 36' $\frac{1}{13}$ N. Br. 9° 35' $\frac{1}{9}$ Ø. Lgd.

Rød Stumptønde a. i det S.-lige Farvand ved *Kahlen Sande* i 13 Fod Vand. 53° 36' $\frac{1}{11}$ N. Br. 9° 35' $\frac{1}{2}$ Ø. Lgd.

Rød Stumptønde b. i det S.-lige Farvand ved *Badinger Sand* i 13 Fod Vand. 53° 35' $\frac{1}{16}$ N. Br. 9° 35' $\frac{1}{17}$ Ø. Lgd.

Rød Stumptønde c. i det S.-lige Farvand ved *Lüher Sand* i 13 Fod Vand. 53° 35' $\frac{1}{15}$ N. Br. 9° 36' $\frac{1}{16}$ Ø. Lgd.

Rød Spirtønde L, med Ballon, oven for *Lüher Sand*, i 19 Fod Vand. 53° 35' $\frac{1}{10}$ N. Br. 9° 37' $\frac{1}{11}$ Ø. Lgd.

Sort Spidstønde Nr. 9 ved *Mojenhören* i 16 Fod Vand. 53° 35' $\frac{1}{9}$ N. Br. 9° 37' $\frac{1}{10}$ Ø. Lgd.

Sort Spidstønde Nr. 9/10 ved *Mojenhören* i 16 Fod Vand. 53° 34' $\frac{1}{8}$ N. Br. 9° 38' $\frac{1}{10}$ Ø. Lgd.

En rød Stumptønde M/N er udlagt ved *Schulau* i 13 Fod Vand. 53° 34' $\frac{1}{10}$ N. Br. 9° 42' $\frac{1}{16}$ Ø. Lgd.

Rød Stumptønde O ved *Tinsdal* i 11 Fod Vand. 53° 33' $\frac{1}{18}$ N. Br. 9° 44' $\frac{1}{16}$ Ø. Lgd.

En rød Stumptønde O/P er udlagt ved *Wittenbergen* i 13 Fod Vand. 53° 33' $\frac{1}{17}$ N. Br. 9° 45' $\frac{1}{17}$ Ø. Lgd.

Rød Lystønde P ved *Falkenstein* i 13 Fod Vand. 53° 33' $\frac{1}{16}$ N. Br. 9° 46' $\frac{1}{16}$ Ø. Lgd.

Rød Stumptønde Q ved *Blankenese* i 11 Fod Vand. 53° 33' $\frac{1}{14}$ N. Br. 9° 47' $\frac{1}{16}$ Ø. Lgd.

Weser. Mellem *Bremerhaven* og *Bremen* er Sommerafmærkningen foretaget.

Fyrskibet „*Borkum-Riff*“ Ø. Et Vrag ligger sunket c. 12 $\frac{1}{2}$ Kml. Ø. t. S. for Fyrskibet „*Borkum-Riff*“. Masterne ere 4 Fod over Vandet. En Vragvager med V.-lig Topbetegnelse er udlagt $\frac{1}{2}$ Kbl. V. for Vraget.

Æms. Emshörn. Et Vrag ligger sunket paa Grunden *Emshörn* i Nærheden af Tønden E.B. Det er afmærket med en Vragtønde.

Frankrig. Dunkerque V. Den hollandske Damper „*Bussum*“ er sunket 1,900 Alen N. 85° V. fra Fyret paa *Dunkerque* V.-Mole.

England. Ramsgate. Tæt ved den Ø.-lige Bølgebryder ved *Ramsgate* Havn har der dannet sig en Grund, der strækker ud mod SV. Skibe, som Ø. fra søge Havnen, maa passere

Grunden, hvorfor Vandstands-Signalet for 10 Fods Dybde mellem *Havnehovederne* nu først hejses, naar Skibe med 10 Fods Dybgaende kunne passere Grunden.

Tyne. Tynemouth. *St. Mary's Isle*. Omtrent den 31te August 1898 tændes paa *St. Mary's Isle*, Ø. for *Curry Point*, et hvidt Blinkfyrt, der hver 20 Sekunder viser To-Blink; Blink $\frac{2}{3}$ S., Mørke 2 S., Blink $\frac{2}{3}$ S., Mørke 16 $\frac{2}{3}$ S. Flammens Højde: 116 Fod. Synsvidden: 17 Kml. Det lyser fra N. 14° V. gennem N. og Ø. til S. 25° Ø. Fyret vises fra et hvidt, 116 Fod højt, cylindrisk Taarn, der staar 1 $\frac{1}{4}$ Kml. S. 86° Ø. fra Obelisken paa *Curry Point*. 55° 4' 20" N. Br. 1° 26' 45" V. Lgd.

Samtidig slukkes *Tynemouth* røde Blinkfyrt, og Fyrtaarnet nedbrydes. 55° 1' 5" N. Br. 1° 24' 50" V. Lgd

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Carentan. Briggen „*Stanislas Emmanuel*“ er strandet i Løbet til *Carentan*, 2,700 Alen oven for Yderenden af Undervands-Dæmningen paa den Ø.-lige Bred. Om Natten vises en rød Lanterne fra Vraget.

Frankrig N.-Kyst. Alderney. En Damper er sunket i Indløbet til *Alderney* Havn, ud for Enden af Bølgebryderen, paa omtrent 49° 44' $\frac{1}{10}$ N. Br. 2° 11' $\frac{1}{5}$ V. Lgd.

Frankrig Ile de Bas. Astan. Det røde Taarn med Kegel paa *Astan* er ødelagt af Søen. 48° 44' 48" N. Br. 3° 57' 45" V. Lgd.

England S.-Kyst. Spit Refuge. Southsea Castle. Den 19de April 1898 forandres *Southsea Castle* Fyrt til at vise rødt Lys fra S. 4° Ø. gennem S. til S. 5° V., grant Lys fra S. 5° V. til 67° V., og det formærkes Ø. for S. 4° Ø. Iøvrigt bliver Fyret uforandret. Den røde Vinkel leder klar af Ydertønderne paa begge Sider. 50° 46' 35" N. Br. 1° 5' 15" V. Lgd.

Samtidig flyttes *Spit Refuge* Klokketønde $\frac{1}{4}$ Kbl. SØ. hen i 28 Fod Vand, Springtids Lavvande $\frac{3}{11}$ Kbl. S. 78° Ø. fra *Spit Fort Fyrt*, og fra *Southsea Castle* Fyrt i S. 8° V.

Nordlige Atlanterhav.

Nova Scotia Ø.-Kyst. Topbetegnelse er permanent borttagen paa følgende Klokketønder: *Thrumcap Shoal* i *Halifax Harbor*, *Cape Breaker* ved Indløbet til *Conso Harbor* og ud for *Fourché Head*, *Cape Breton*.

Canada. New Brunswick. Fundy Bugt. Paa *Lepreau Point* er en ny Bygning til Taagehaarnet oprettet. Det giver hver $\frac{1}{2}$ Minut Et-Stød af 5 S. Varighed.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Kennebec River. Den 30. Marts 1898 ere følgende Fyrt tændte i *Kennebec River*:

Perkins Island Fyrt, paa Øens V.-Side, et fast Fyrt, der viser rødt Lys Horizonten rundt, undtagen fra N. 12° V. til N. 1° V., hvor Lyset er hvidt. Flammens Højde: 40 Fod. Det vises fra et hvidt, pyramideformet, ottekantet Taarn, tæt ved en hvid Fyrt passerbolg. 43° 47' 13" N. Br. 69° 47' 9" V. Lgd.

Squirrel Point Fyrt, paa Pyntens V.-Side, paa SV.-Pynten af *Arrowsic Island*, et fast Fyrt, der viser rødt Lys Horizonten rundt, undtagen fra S. 37° Ø. til S. 27° Ø., hvor Lyset er hvidt. Flammens Højde: 24 Fod. Det vises fra et hvidt, pyramideformet, ottekantet Taarn, tæt ved en hvid Fyrt passerbolg. 43° 49' 0" N. Br. 69° 48' 11" V. Lgd.

Ram Island Baake paa Øens N.-Ende, en sort, trekantet, 60 Fod høj Baake.

Doubling Point Ledefyrt:

Forfyret er et hvidt, fast Fyrt, der vises fra et hvidt, pyramideformet, ottekantet Taarn i Bugten Ø. for *Doubling Point*, paa Flodens N. Kyst ved den nedre Ende af *Fiddlers Reach*. Flammens Højde: 18 Fod. 43° 52' 58" N. Br. 69° 47' 47" V. Lgd.

Bagfyret er et hvidt, fast Fyrt, der vises fra et hvidt, pyramideformet, ottekantet Taarn c. 350 Alen N. 2° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 32 Fod.

Holdte overet lede Fyrene netop fri af *Bluff Head* og Kysten $\frac{1}{16}$ Kml. neden for *Morse Cove* og Ø. om *Lithgow Rock* og *Fiddler Ledge*, der hver er afmærket med en sort Spirtønde.

Doubling Point røde, faste Fyrt paa Pynten, paa *Arrowsic Island*, paa Flodens N.-Kyst tæt ved den øvre Ende af *Fiddlers Reach*. Det vises fra et hvidt, pyramideformet, ottekantet Taarn. Flammens Højde: 32 Fod. Fyret lyser Farvandet rundt.

En Klokke til Taagesignal er anbragt i et hvidt Taarn tæt N. for Fyret. Taagesignal gives med Klokken, hvorpaa med Maskinkraft slaas Et-Slag hver $\frac{1}{4}$ Minut. 43° 52' 55" N. Br. 69° 48' 20" V. Lgd.

Rhode Island. Narragansett Bay. Plum Beach Shoal. En sort Klokketønde er udlagt ved *Plum Beach Shoal*, ved V.-Siden af det V.-lige Løb i *Narragansett Bay*, c. 1 Kbl. S. 34° Ø. fra *Plum Beach* Fyrt.

Taagesignalet med Klokke ved *Plum Beach* Fyrt gives foreløbig ikke.

New York. New York Lower Bay. West Bank. Den sorte Stump tønde *West Bank* Nr. 9 er flyttet c. $\frac{3}{4}$ Kbl. Ø. hen for at afmærke en 20 Fod Pulle. Den ligger nu fra Fort *Tompkin* Fyr i S. 8° Ø. og fra *Old Orchard Shoal* Fyr i N. 63° Ø.

New York. New York Harbor. Gowanus Flats. En rød Spirtønde med Kegle er i 24 Fod Vand udlagt til Forsøg tæt ved *Gowanus Flats* SV. Klokketønde, næsten lige over for Fyrvæsenets Oplagsplads, *Tompkinsville*.

Skibsførere anmodes særligt om at holde klar af denne Tønde.

New Jersey. New York Bay. Navesink. Omtrent den 1ste Juni 1898 slukkes det hvide Fyr i det S.-lige Taarn ved *Navesink*.

Omtrent den 30te Juni 1898 tændes i samme Taarn et hvidt, elektrisk Lynfyr, der hver 5 Sekunder viser Et-Lyn af $\frac{1}{10}$ S. Varighed. Flammens Højde: 238 Fod. Synsvidden: 22 Kml.

Pennsylvania. Delaware River. Philadelphia Harbor. De to hvide Spirtønder, som vare udlagte i *Philadelphia Harbor*, N. for *Christian Street* og S. for *Spruce Street*, for at afmærke Ankerpladsen, ere inddragne.

South Carolina. Charleston Harbor. Fort Sumter. Den 1ste April 1898 er Fort *Sumter* Fyr (*Swash Channel* forreste Ledefyr) flyttet c. 130 Alen NV. hen til Fortets NV.-Hjørne. Ledelinjens Retning er uforandret.

Samtidig flyttes Taagesignalet c. 120 Alen NV. hen.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Valencia. Fyrene paa Yderenderne af Molerne ved *Valencia* Inderhavn ere forandrede fra blaa til røde. 39° 27' 25" N. Br. 0° 19' 25" V. Lgd.

Italiens V.-Kyst. Ischia. Blinkfyret paa *Punta Imperatore* paa Øen *Ischia* viser, paa Grund af Havari, midlertidig fast Fyr.

Østerrig-Ungarn. Istrien. Fontane. Magrina (Bassolini). Midt paa Grunden *Magrina*, V. for Pynt *Bassolini*, er i 4 Fod Vand anbragt en 20 Fod høj Stang med hvid Ballon. Man maa ikke komme Baaken nærmere end $1\frac{2}{3}$ Kbl. 45° 11' 12" N. Br. 13° 34' 58" Ø. Lgd.

Istrien. Orsera. Paa Hovedet af den nye Mole ved *Orsera* er tændt et fast Fyr, der viser grønt Lys fra N. 20° V. til N. 46° V. og hvidt Lys fra S. 53° V. til S. 28° V. mellem Grunden *San Giorgio* og Fastlandet. Flammens Højde: 17 Fod. Det vises fra en Fyrpæl. 45° 9' 6" N. Br. 13° 36' 28" Ø. Lgd.

Istrien. Brioni Øer. Pynt Penada. Det hvide Blinkfyr, der hver $\frac{1}{2}$ Minut viser Et-Blink, paa Pynt *Penada* lyser nu fra N. 60° V. gennem V., S. og Ø. til N. 58° Ø. 44° 53' 18" N. Br. 13° 45' 12" Ø. Lgd.

Øen Pago. Novaglia. Paa Ø.-Enden af den nye Plads ved *Novaglia* Havn er tændt et fast Fyr, der viser rødt Lys fra S. 85° V. gennem V. til N. 67° V. og hvidt Lys over Havnen fra N. 9° Ø. gennem Ø. og S. til S. 9° V. Flammens Højde: 19 Fod. Det vises fra en Fyrpæl. 44° 33' 22" N. Br. 14° 53' 0" Ø. Lgd.

Øen Morter. Arta Grande og Arta Piccolo. Paa SSV.-Kanten af Grunden *Arta Grande*, Ø. for Klippen af samme Navn, er i 11 Fod Vand anbragt en 17 Fod høj Stage med hvid Ballon. 43° 51' 43" N. Br. 15° 33' 14" Ø. Lgd. Man skal gaa mellem Baaken og Klippen *Arta Grande*. Baaken, der stod midt paa Grunden, er borttagen.

Paa Grunden *Arta Piccolo*, c. 1 Kbl. Ø. for Klippen af samme Navn, er i 9 Fod Vand opført en 18 Fod høj, hvid og rød stribet Stenbaake med Stage og Flag. 43° 51' 13" N. Br. 15° 34' 10" Ø. Lgd.

Tyrkiet. Alle *tyrkiske* Fyr ere endnu ikke tændte, saaledes Fyret paa Kap *Kara*, *Saloniki*, og Fyrskibet „*Vardar Spit*“ er ikke udlagt. Man maa overhovedet ikke stole paa de *tyrkiske* Fyr.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Venezuela. La Guayra. Ved *La Guayra* er det elektriske Fyr paa *La Vigie* slukket. Fyret, der nu vises paa *La Vigie*, er svagt og upaalideligt.

Santa Barbara Fyr er slukket.

Fyret paa Bølgebryderen viser rødt Lys over Havnen indtil S. 54° Ø.

Trinidad Islands. Chacachacare Fyr er med klart Maaneskin set i en Afstand af over 26 Kml. med en Øjehøjde af 39 Fod.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Argentina. Bahia Blanca. Mount Hermoso. Den trekantede Jærnbaake, som nu er opført paa *Bahia Blanca* N.-Side, staar $2\frac{1}{2}$ Kml. V. for *Mount Hermoso*.

Kjøbenhavns Børskurs d. 20. April 1898.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....	112 $\frac{1}{4}$ $\frac{1}{2}$, 112	112	112 $\frac{1}{4}$
Danmark.....	86 $\frac{1}{2}$	86 $\frac{3}{4}$	87
Norden.....	113 $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{4}$, $\frac{3}{4}$	112 $\frac{3}{4}$	113
Kjøbenhavn.....	97 $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$	97	97 $\frac{1}{4}$
Carl.....	58 $\frac{3}{4}$ $\frac{3}{4}$	58	58 $\frac{1}{4}$
Dannebrog.....	104 $\frac{1}{2}$	104 $\frac{1}{4}$	104 $\frac{1}{2}$
Skjold.....	75	74 $\frac{3}{4}$	75
Helsingørs Dampsk.		—	—
Østersøen.....	89	89 $\frac{1}{2}$	89
Nordsøen.....		—	79
Torm.....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		83	86
Dansk-russisk Dampsk.....		95	99
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.....		103	104
5% — —.....		—	—
5% Thingvalla 1880.....		—	—
5% — 1894.....		—	—
5% Norden.....		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.....		97 $\frac{1}{2}$	99 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % uopsig. Stats.....		—	—
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk.....		94	95
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvns Kreditf.....		92	92 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....	96	95 $\frac{3}{4}$	96 $\frac{1}{4}$
4% — — 6 —.....	96 $\frac{3}{4}$	96 $\frac{1}{2}$	96 $\frac{3}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk. 3 —.....		96 $\frac{1}{2}$	97 $\frac{1}{2}$
Aktier.			
Nationalbank.....		150 $\frac{1}{2}$	151
Privatbank.....		123 $\frac{3}{4}$	124
Landmandsbank.....		124 $\frac{1}{2}$	126
Handelsbank.....		121 $\frac{1}{2}$	123
Burm. & Wain.....		98 $\frac{3}{4}$	94 $\frac{1}{4}$
Helsingørs Jærnsk.....		96	98
Sukkerfabr.....	99	99 $\frac{1}{4}$	99
Bryggeri Aktier.....	103	102 $\frac{3}{4}$	103

Vekselkurser.

	åvsta Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	88.90	88.75
London.....	18.25	18.21
Paris.....	72.15	—
Amsterdam.....	151.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 19. April 1898.

Russiske Noter.....	216.35
4% Russiske Consols.....	—
4 $\frac{1}{2}$ % — Boden Kredit.....	101.25
6% Mexikanske.....	94.90
5% Rumænske Stats.....	100.10
4% — — 1890.....	94.00

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

Foren. Dampskibs. 378,000, „Danmark“ 34,000, „Kjøbenhavn“ 34,000, „Norden“ 32,000, „Dannebrog“ 14,000, „Carl“ 58,000, „Skjold“ 58,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden 16.

REVUEN

er det ældste (20 Aar gammelt)
illustrerede Familjeblad,

der udgaar to Gange om Ugen.

Spændende Fortællinger,

Gode Illustrationer,

hyppige Præmier.

Prisen er 1 Kr. 21 Øre pr. Kvartal.

Abonnement modtages paa alle Postkontorer
samt i Bladets Hovedkontor, Gl. Mønt Nr. 13.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

Etabl. 1797.

Damp & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af
Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyd's, London,
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr: Heckshers.

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.

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.

Nienstædt & Co.

(Kunfindustri-Museum):

Lager af amerik., engelske, franske og tyske Værktøjmaskiner.

Værktøj, File, engl., svensk og tysk Staal. File ophugges.

O. Larsen,

Kunstoffværker & Illuminator,

Istedgade 72.

Kjøbenhavn V.

anbefaler sig med Skibs-Signal,

Lys, Raketter og Kanonslag,

Feststoffværkerier og

Illuminationer.

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.

EMIL KLÜNDER,

Skibsmægler.

KIEL.

Holtenu-Brunsbüttel.

3 Kabinettsbilleder

♦ gratis ♦

ved Bestilling paa 12 hold-
bare Visitskort til 4 Kr.
Kabinetts kun 6 Kr. pr. Dus.
NB. Ogsaa efter ethvert
indsendt Billede.

Monty.

St. Kongensgade 21.

Havnesfy & Lanterner.

Metalspejlapparater.

Skibslanterner med Certificat
Gl. Lanterner prøves og forandres.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9,

Kjøbenhavn.

Telefon Nr. 3681.

G. W. Frydenlund & Søn

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. 991

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde.

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

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.

A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udlærer godt og billigt Arbejde.

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.

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.

Hovedforhandler **PETER BUCH,** Vinhandel, Helmerhus 13.



F. ZUSCHLAG. Aquavit, Kjøbenhavn N.

TH. SIMONSEN,
NYHAVN 57.
SØLVMEDAILLE I MALMØ
OG STOCKHOLM.
FOR LANTERNER.

LANDMANDSBANKEN

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

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.

Jh. Klokke & Co.,
Nyhavn 4.

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i
Amagers største og Danmarks billigste
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.
Telefon Nr. 6. **G. W. Møller, Grønnegade, Dragør.** Telefon Nr. 6.
Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.
Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

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.

DANCHELLS FABRIKER. LINOLEUM. VOXDUG.



Anker-Marke

Enedsalg i Danmark for
**DELMENHORSTER
LINOLEUMFABRIK.**
Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:
Pilestræde 13 Mathæusg. 5.
Telefon 545. Telefon 2630.
Kjøbenhavn.

J. S. V. WEILBACH.
& Vmpler. Børsq. 52. K

Anti-magnetiske
Ankergangs
Lomme-Uhre
fra 20 Kr.

Halv-Chronometere
fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Regulering og Repara-
tion af Søuhre
udføres samvittighedstuldt.

Palle Sørensen,
6, Sølvtorvet 6.

J. A. Thiesson,
Smør-, Æg- & Osteforretning.
Leverandør i Skibsproviant.

Oprettet 1814.
Raadhustræde Nr. 2 B,
Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),
Kjøbenhavn K.

Løge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg.
gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9
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.**

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. 17.

Kjøbenhavn, Torsdag den 28. April 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Krigen og Skibsfarten. — Taagesignaler i Store Bælt. — Søretsdom. — Fragtmarkedet. — Voldgift i Kollisionssager. — Generalforsamling. — Fra Island. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsetterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

Anders Nielsen,
Fredericiagade 27.
Største Lager
af
 **Fedevarer.**

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

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

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.

J. H. Fechtenburg & Co.,
St. Thomas,
anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering
henhørende.

Som Repræsentant for for-
skellige *1ste* *Klasses*
Assurance-Selskaber overta-
ger jeg Forsikringer af **Skibe,**
Varer og **Fragt** til billige
faste Præmier. **Subagenter**
antages i forskellige Provin-
byer.

Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Analiegade 24.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

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.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson.

Telefon 120.

Nyhavn 53, Københav.

Overretssagfører J. WESTENGAARD,

Vestervoldgade 2, Københav V. Telefon 3424.

Ved Ekspeditionen fra Frihavnen fradrages Tolden.

Før Henflytningen til
„Højbrohus“

udsælges Varelageret. Havannacigarer fra 12 Kr. Ma-
nilla fra 6 Kr. Bremer- og hollandske Cigarer fra 5 Kr.
Et stort Parti Cigarer fra *Trichinopoli Syd In-*
dia, lig med god Havanna fra 55—70 Kr. pro Mille.

En Del Tobak og Cigaretter til nedsat Pris. Engelske
Shagpiber & Tobakspunge, Merskum & Rav.

Wilh. Jørgensen nu Østergade 37

Telefon 672. fra Oktober Østergade 61.

Alt leveres gratis om Bord.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.

Herreekviperingsforretning

St. Annaplads 14.

Uniformer og civile Klædninger.

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^{d.}

eneste Fabrikant af
 Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
 samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:
 Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.
 Conferencetid 12—1½. Admiralitætsstr. 39. Telefon 3999.
 Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen. Ø. Telefon 35.

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 Musikvarelse.

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.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
 KNÖHRHARD

HAMBURG.

Telephon
 287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Cypress og Greenheart.

Disse fortrindlige Træsorter anbefales Havneautoriteter til Forsøg.
 Bedste Vidnesbyrd foreligge.

Lager hos
EMIL HAMMELEV, St. Kongensgade 61. Telefon 3338.

Telegramadresse: **Seifert, Regnegade.** Telefon 297.

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

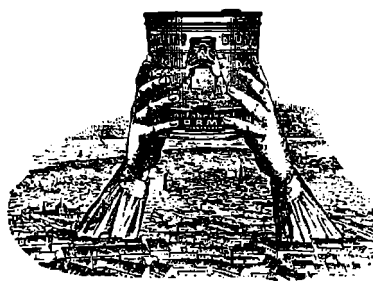
elegante Uniformshuer.

Noget nyt og enestaaende!

!! Forsøg !!

A. Formanns
Blodbudding

(i hermetiske Daaser)



VARE-MERKE.

A. FORMANN.

KJØBENHAVN K.

TELEFON 5047.

Højeste Udmærkelse i Stockholm 1897.

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.

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.

Address: 'HOPPE'.
 Telegraphic

EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1833. Telegraphic address 'SVITZERSALVAGE'.
 Telefon Nr. 5195.

Agent for
 Great Britain.

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	„SVITZERSALVAGE“.
KASTRUP	„HØYER“.
ELSNØRE	„SVITZERGOTTLIEB“.
KORSØR	„JØRGENSEN“.
ALBUEN (LAALAND)	„GUNNERSEN“.
FREDERIKSHAVN	„SVITZERLUND“.
GOTHENBURG (SWEDEN)	„ELFVERSSON“.
GREIFSWALD (GERMANY)	„SPRUTH“.

The company's boat Danmark — 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).

Fanø praktiske Sømændsskole.

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

P. H. Clausen,

Nordby, Fanø.

Krigen og Skibsfarten.

Krigen mellem De nordamerikanske Fristater og Spanien er nu en Kendsgerning. Om den Betydning, den kan tænkes at ville faa for de neutrale Staters, deriblandt Danmarks, Skibsfart i Almindelighed, henviser vi til, hvad vi allerede have fremført i vor ugentlige Oversigt over Fragtmarkedet, hvor vi ogsaa fremdeles ville behandle denne Side af Sagen. Her skulle vi kun angive den Stilling, de neutrale Staters Skibe under Krigen ville komme til at indtage i søretlig Henseende. Medens man hidtil, hvad dette Spørgsmaal angaar, har været henvist til mere eller mindre løse Gisninger, foreligger der nu fra de krigsførende Staters Regeringer Udtalelser, efter hvilke man kan danne sig et nogenlunde paalideligt Skøn om den Opfattelse, de i hvert Fald foreløbig ville gøre gældende overfor de øvrige Staters Skibe. Hverken Nordamerika eller Spanien have tiltraadt Parisertraktaten, hvorefter neutralt Flag dækker fjendtlig Gods, Krigskontrebande undtaget, men Nordamerika har officielt erklæret, at den vil respektere denne Traktat, og Efterretningerne fra Amerika tyde i det hele paa, at Regeringen nærer et alvorligt Ønske om at lægge de neutrale Staters Skibsfart de færrest mulige Hindringer i Vejen. Spanien har derimod ikke paa samme uforbeholdne Maade anerkendt Parisertraktatens Bestemmelser, men den spanske Regering har offentliggjort en Række Søretsbestemmelser, der i hvert Fald i det væsentlige anerkender den. Disse gaa i Hovedtrækkene ud paa, at neutralt Flag dækker fjendtlig Gods med Undtagelse af Krigskontrebande; der skal ikke kunne lægges Beslag paa neutrale Magters Gods, Krigskontrebande undtaget, under neutralt Flag. For at en Blokade skal betragtes som bindende, maa den opretholdes ved Stridskræfter, der ere i Stand til faktisk at forhindre Fjenden i at nærme sig Kysten. Til Hævning af Spaniens Ret til at udstede Kaperbreve, vil Spanien af Handelsflaadens Skibe danne Krydsere, som kunne hjælpe Krigsflaaden; disse Skibe skulle under Krigen virke sammen med Krigsflaaden, hvis Jurisdiktion de ere undergivne. For at kunne erobre fjendtlige Skibe og lægge Beslag paa fjendtlig Gods under fjendtlig Flag eller paa Krigskontrebande under hvilket som helst Flag ville den spanske Marines Skibe, de ovenfor nævnte Hjælpekrydsere og Kaperskibe udøve deres Ret til at gennemsege Skibe, enten paa det aabne Hav eller i Farvande, der staa under Fjendens Jurisdiktion, i Overensstemmelse med Folkerettens Bestemmelser og i Henhold til Instrukser, der senere ville blive givne. Ved Krigskontrebande forstaaes: Kanoner, Mitrailløser, Haubitzer, Geværer, alle Arter af blanke Vaaben, Kugler, Bomber,

Granater, Fænghætter, Krudt, Svovl, Dynamit, alle Arter af eksploderende Stoffer, Effekter saasom Uniformer, Remme, Sadeltøj, Artilleri- og Kavallerieffekter, Skibsmaskiner og overhovedet Krigsmateriel af enhver Art.

Baade Nordamerika og Spanien fastholde altsaa, hvad man forud kunde vide, Retten til at visitere de neutrale Magters Skibe; disse ere forpligtede til at underkaste sig saadan Visitation og maa tage Skade for Hjemgæld, hvis de modsætte sig den.

Begge Stater respektere Parisertraktatens Bestemmelser om, at fjendtlig Gods i de neutrale Skibe ikke kan angribes, naar undtages Krigskontrebande. Spanien hævder sin Ret til at udstede Kaperbreve, d. v. s. at give Private Bemyndigelse til for egen Regning at udruste Skib og med det deltage i Opbringelsen af Priser. Det maa dog antages, at Spaniens Fastholden af denne mod Parisertraktaten stridende Ret ikke vil faa Betydning for de neutrale Stater. Det er ovenfor angivet, hvad Spanien forstaaer ved Krigskontrebande, og det ses, at Kul ikke henhører herunder; om Nordamerika tiltræder dette, er endnu uoplyst, men det er sandsynligt. Udførslen af Kul fra Nordamerika er forbudt, saaledes at Skibe, der gaar derover, maa forsyne sig med Bunkerkul til baade Ud- og Hjemrejsen. Vi tilføje om dette Punkt endnu, at i et neutralt Skib, der paa Vejen til en fjendtlig Havn anholdes med Krigskontrebande om Bord, vil i Reglen hele Ladningen kunne konfiskeres, saafremt Kontrebande udgør mindst $\frac{3}{4}$ af dens Værdi, eller Ladningen helt tilhører samme Ejere; Skibet gaar fri, hvis Rederen ikke har haft Kundskab om Sagen. Begge Stater erkende det som en Betingelse for at en Blokade skal være bindende, at den er effektiv; et neutralt Skib, som søger at løbe ind til eller ud fra en saadan blokeret Plads, gør sig skyldigt i Blokadebrud; den blokerende Magt har da Ret til at opbringe ikke blot Skibet, men ogsaa Ladningen, hvis dennes Ejere have været vidende om Hensigten.

Alt i alt synes vor Skibsfart ikke synderlig truet ved den nu forestaaende Krig. Denne Formening støtte vi ikke blot paa den Respekt, de to krigsførende Magter, som det fremgaar af ovenstaaende, have vist overfor Parisertraktaten, men ogsaa paa den Omstændighed, at de evropæiske Sømagter maa antages at ville i videste Udstrækning beskytte deres Skibsfart i de amerikanske Farvande, saaledes at den neutrale Skibsfarts Interesser ikke ville blive krænkede. Dette vil sikkert ogsaa komme os til Gode, saaledes at vi forhaabentlig ikke ville komme til at savne den Beskyttelse, som vi burde yde vor ret betydelige Skibsfart i hine fjærne Farvande.

Taagesignaler i Store Bælt.

Vi have modtaget følgende:

Maa det være mig tilladt gennem „Dansk Søfartstidende“ at henlede Fyrvæsenets Opmærksomhed paa Manglen af Taagesignaler i Store Bælt. Siden Nytaar har jeg fire Gange befaret dette Farvand for sydgaende med et Skib af 17 $\frac{1}{2}$ Fods Dybgaende, og hver Gang har jeg truffet stærk Taage eller Snetykning, hvilket, dersom man var Fremmed, let vilde bringe en til at tro, at det kun kunde være saaledes i dette Farvand; heldigvis er det dog ikke Tilfældet, men den nu overstaaede Vinter har jo særlig udmærket sig ved sin Righoldighed paa Taage, og Manglen af Taagesignaler i Store Bælt har derfor sikkert været følelig for flere end mig. Det

forekommer mig, at Store Bælt i Sammenligning med Sundet er lidt stedmoderligt behandlet paa det Omraade; naturligvis erkender jeg, at Trafiken gennem Sundet er ulige større end gennem Store Bælt, men at sidstnævnte Farvand ogsaa er af stor Betydning har Fyrvæset selv erkendt ved de særdeles gode Fyr og Lystøjer, som i de senere Aar er placeret der, saavel som deres omsorgsfulde Vager Afmærkning, men saa meget mere har det ogsaa forundret mig, at der slet intet er gjort for at vejlede Skibene i Taage, thi i Store Bælt saavel som i Sundet er Tid Penge, og fordi det et Par Dage falder i med almindelig Taage, har man sandelig ikke Raad til at ligge stille. Om Dagen kan der vel ved Hjælp af

Loddet gøres lidt, men Betingelsen for at det yder nogen Sikkerhed, er at det bruges hyppig, hvilket igen er ensbetydende med langsom Fart og Tidsspilde, og i lange, mørke Nætter, naar Lanterneerne gøre deres bekendte mislykkede Forsøg paa at kaste Lys ud i Rummet, taber man snart Humøret til at gaa paa ved Loddets Hjælp alene; det er derfor mit Haab, at Fyrvæsnet vil have sin Opmærksomhed henvendt paa dette Savn, og inden alt for længe faa raadet lidt Bod derpaa. Det er ikke min Agt straks at ville anføre, hvor de ønskede Taagesignaler skulde anbringes; kun vil jeg sige, at Sagnet af dem er følelig, fra man har tabt Lyden fra Schultz Grund S., og til man faar fat i Tranekjær, som sædvanlig kun høres 5—6 Kml. nordefter. Samtidig skal jeg paapege, at der hurtig kunde vindes lidt, dersom Statsbanernes Taagesignaler ved Knudshoved og Korsør Fyrskib efter Overenskomst med Fyrvæsnet blev gjort permanente under Taage. Paa min sidste Rejse gennem Store Bælt havde jeg god Nytte af disse Signaler, og saa kraftig lydende vare de, at jeg tæt under Knudshoved tydelig hørte Skuddene fra Korsør, men man ved jo aldrig, hvor naar de holde op at lyde og har derfor ikke rigtigt Tiltro til dem.

A. N. P.

Søretsdom.

Ærø Herreds Søret har, if. „Ærø Avis“, afsagt Dom i en Sag, under hvilken Firmaet F. H. H. Koch i Hamburg har paastaet Skipper L. F. Jørgensen, Fører af Skonnert „Ellen“ af Marstal, dømt til at betale ham for Ikke-Opfyldelse af et Certeparti 264 Kr. 77 Øre med 4 pCt. p. A. Renter heraf fra Stævningens Dato den 5. Januar f. A. til Betaling sker og Sagens Omkostninger skadesløst. Indstævnte, hvem der er meddelt fri Proces, har paastaet sig frifunden og Citanten dømt til at betale Sagens Omkostninger.

Et Mæglerfirma i Königsberg tilskrev Indstævnte den 12. August 1896: „Hertil kunne vi anvende Deres Skib fra Carlshamn Distr. for en Ladning Sten à M. 3½ pr. Ton,“ og Indstævnte telegraferede den 26. s. M. til Mæglerfirmaet: „Slut „Ellen“ Carlshamn Königsberg. Send Charter Carlshamn. Telegrafer Stadfæstelse“. Mæglerfirmaet udfærdigede derefter et Certeparti og underskrev det selv paa Kapt. Jørgensens (Indstævntes) Vegne efter Bemyndigelse og for Befragteren (Citanten). Indstævnte nægtede imidlertid at opfylde Certepartiet, fordi det led paa Kantsten.

Hovedspørgsmaalet er nu, om Indstævnte ved ovennævnte Telegram har bemyndiget Mæglerfirmaet til at bortfragte hans Skib paa anførte Maade, og dette skønnes at maatte besvares benægtende. Telegrammet maatte nemlig fortolkes efter Tilbudet i ovennævnte Brev, som lyder paa en Ladning Sten, og ved „Sten“ forstås i Almindelighed Brosten, og i nærværende Tilfælde kunde Ordet saa meget mindre antages at skulle betyde Kantsten, som Indstævnte tidligere paa Aaret 3 Gange havde været fragtet af Citanten gennem nævnte Mæglerfirma til at overføre Brosten fra Carlshamn, og der denne Gang ikke blev budt ham højere Fragt, end han tidligere havde faaet, medens der for Kantsten, som er en ubekvemmere Ladning, ifølge en under Sagen fremlagt Mæglerattest i Almindelighed betales ¼ mere. Da nu Indstævnte ikke kan være ansvarlig for, at Mæglerfirmaet har overskredet sin Bemyndigelse, medens det havde været Citantens Sag at forvisse sig om Firmaets Bemyndigelse ved at sammenholde Telegrammet med Tilbudet, vil Indstævnte, Skipper L. F. Jørgensen, være at frifinde. Sagens Omkostninger ophæves.

Søretten bestod af Borgmester Egge, Skibsrederne Heinr. Petersen og I. Albertsen.

Fragtmarkedet.

Vor Opfattelse af Situationen i vor sidste Artikel har vist sig at være fuldt ud korrekt. Striken i Wales vedvarer i samme Udstrækning, og Krigen er allerede i fuld Gang. Vi have alt behandlet alle deraf følgende Konsekvenser og kan derfor i Dag fatte os i Korthed; kun et enkelt Punkt maa vi berøre. Man taler i mange Kredse om „Faren“ ved at sende Tonnage til U. S., og Kapring, Opbringning af Skibe etc. spiller en betydelig Rolle i manges Fantasi. Vi kan sikkert som neutral Stat være ganske rolige herfor. Sikkert vil ingen af de kæmpende, eller nærmest Spanien, lægge Haand paa vore Baade, naar de med indkøbt Last, altsaa evropæisk Ejendom, forlade de amerikanske Havne; dertil har vi ved denne Lejlighed for gode Forbunds-fæller i de store Handelsstater, navnlig England og Tyskland. Den eneste Fare, vi kan øjne, ligger i en ved eventuel Krigslykke fra Spaniernes Side radikal gennemført Blokering af de vigtigste Eksportpladser som New Orleans, Baltimore, Philadelphia, New York etc.; man kan da muligt komme til at staa overfor den Eventualitet at blive vist tilbage, naar man søger ind derovre med tomt Skib, og man har altsaa derved gjort den lange Rejse over Atlanten forgæves samt ødelagt Chan-cerne for en god Returfragt; man har i dette Tilfælde ingen Ladning „at holde sig til“, den mest anvendte og bedst trøstende Sætning blandt vore Redere; imidlertid vil vi vel forhaabentlig ikke komme i slig Kasus. En anden Ting er de kolossale Bunkerpriser, som maa komme. Amerikanerne har som bekendt forbudt al Udførsel af Amerikansk Kul, Lagrene vil hurtigt være tømte derovre, og Spanierne vil muligvis besvare denne Resolution med at erklære Kul som Kontrebande. Kuldampere ud vil blive beslaglagte, og Kul til Skibsbrug være vanskeligt at opdrive. Der er da kun da ét at gøre, at søge en Kanadahavn, og her synes efter de seneste Efterretninger Kulpriserne at være ret rimelige, hvorfor vi henlede Rederiernes Opmærksomhed herpaa. Det vilde muligvis være klogt allerede nu at søge oprettet Kulkontrakt derovre, selv til høj Pris, thi med hver Dag vil selvfølgelig ogsaa Værdien forhøjes paa disse Havne; vi mener Halifax, Louisburg etc.

Forøvrigt er det for Raternes Vedkommende gaaet fuldstændig, som vi bebudede; der er Stigning overalt. Northern range slutter nu C. f. O. 4/ à 4/3, hvor der i sidste Uge betales 3/1½ à 3/3; en betydelig Befragting har fundet Sted, og som Støtte for vor Paastand, at der er Fred og ingen Fare, trods nogen Krig, tjener, at alle Nationer har været ivrigt engagerede i dette Marked. Vi noterer: Northern range 14,000 qrs. C. f. O. 4/1½. Baltimore C. f. O. 15,000 qrs. Maj Lastning 4/1½. Baltimore Antwerpen eller Rotterdam 4/1½ for en Damp paa 2,300 qrs., og der søges i dette Øjeblik ivrigt Tonnage til endnu højere Rater. Fra Pensacola til London søges Damp til 117/3 à 120/, Hamburg 120/, U. K. Cont. 118/ à 120/. Fernandina Hamburg giver 16/9 à 17/ prompt for Phosphate. River Plate begynder at avancere, om end kun smaat, men Raten er dog gaaet c. 2/ frem fra sidste Notering. Østen er stadig ualmindelig fast, og Toppen synes endnu ikke naaet, da Begæret stadig stiger. Kalkutta Hull er sluttet 2,445 Tons Register 35/, yderligere Notering er overflødig. Kulfragterne ere faste til Middelhavet og fastere til Østersøen, men i sidste Tilfælde dog endnu meget beskedne. Vi notere i Flæng: Firth of Forth Genua 8/6, Triest eller Venedig 10/3 à 10/6, Alexandria 9/6 à 9/9, Konstantinopel 9/ à 9/3. Til Østersøen er sluttet Swansea Kjøbenhavn 5/, Hull Kjøbenhavn 4/9, den sidste Ordre mindre, Firth of Forth Kjøbenhavn 4/3, men overalt er Tønnen lang, og det er næsten umuligt at skaffe Last for prompt Afskibning.

Sortehavet etc. er meget fast og Tendensen

endnu stigende. Vi notere Azoff U. K. Cont. 14/6. Danube Bergen Kjøbenhavn 16/3. En Række Baade ere fragtede, og man kan gennemgaaende forhøje vore sidste Noteringer med 2/ overalt, hvad enten det gælder Sortehavet, Azoff eller Donau; men den mørke Sky, der lejrer sig over denne Branche, er Kulpriserne; en stor Del af Gevinsten ryger gennem Skorstenen.

Østersøen er endnu omtrent uforandret. Libau Rotterdam giver $9\frac{3}{4}$ pence, andre Pladser i Forhold dertil. Genaabningen fra Botten lader vente urimelig længe paa sig. Men paa Nevaen er Isgangen begyndt; dette plejer at være Signalet til større Trafik og større Fasthed overalt i Østersøen; vi maa haabe, at Traditionen ogsaa vil blive overholdt i Aar.

Vort hjemlige Marked. Den sidste Uge har bragt nogle faa Befragtninger fra Kjøbenhavn, men Markedet er stadig meget beskedent. Hvedepriserne stiger stadig, og andre Kornsorter følger efter. En Mængde mindre Skibe ligge dog endnu ubefragtede i Havn. Vi notere Kjøbenhavn Karlskrona 3 Kroner pr. 1000 Kilos Ris i Sække ex Damp. Til Provinserne er sluttet 10 Øre pr. Centner Hvede bl. a. til Nykjøbing F., til Horsens 12 Øre, Nakskov 11 Øre. Til Königsberg er sluttet 20 Pfennige pr. Centner Majs, til Colberg betales $17\frac{1}{2}$ Pfennige for lignende Vare. Alle meget beskedne Rater og alt under den i sin Tid vedtagne Tarif. Man venter flere Dampere til Danmark, saavel til de større Provinshavne som til Kjøbenhavn; muligvis vil disses Tilstedekomst bringe mere Liv i Trafiken her hjemme.

Vi have modtaget følgende:

Som Medlem af Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe tillader jeg mig herved at anmode den højtærede Redaktion om Plads i „Søfartstidende“ for nogle faa Bemærkninger med Hensyn til Redaktionsartiklerne angaaende vort hjemlige Fragtmarked. Af disse synes det at fremgaa, at Redaktionen kun bliver gjort bekendt med Forholdene paa Kjøbenhavns Fragtmarked, og maa jeg derfor betragte, især Artiklen i sidste Torsdags-Nummer, som delvis misvisende for den mindre Sejlskibsflaade og langt fra overensstemmende med de faktiske Forhold og Noteringerne i Provinserne. Med Hensyn til det hjemlige Marked, da maa de større Provinshavne sikkert medregnes som betydende Faktorer og blandt disse i første Række Aarhus, fra hvilken Havn der siden 1. Januar 1898 er afskibet c. 280 Ladninger, hovedsagelig Foderstoffer, i Størrelser fra 1000 til 2500 Centner til Provinserne, Slesvig, Holsten, Mecklenburg, Pommern samt Danzig og Königsberg, foruden flere Dampersladninger Majs til de sidstnævnte Havne. Alene i indeværende Maaned er der afskibet c. 110 Ladninger fra Aarhus til nævnte Havne til en Fragt af 12/13 Øre Bogense Kallundborg, 13/14 Øre øvrige gode Provinshavne, 14/15 Øre Slesvig Holsten. 19/20 Øre Gøteborg, 18/19/20 Pf. Pommern Mecklenburg, 20 Pf. Danzig og Königsberg, alt for Majs, ligesom der i Øjeblikket er livlig Efterspørgsel efter Skibe til opgivne Rater, og vil denne sandsynligvis vedvare til langt hen i Maj. Fra andre Provinshavne har Efterspørgslen ogsaa været forholdsvis livlig.

Der kan saaledes ikke efter min Mening være Grund til stærke Beklagelser eller Frygt for at have „naaet Bunden“, fordi Forholdene stille sig flovere i Kjøbenhavn, fra hvilken Havn Noteringerne ikke længere kunne udtrykke det mindre eller hjemlige Markeds Stilling og Udseende i det øvrige Danmark, ligesom ogsaa Noteringerne fra Provinserne stille sig langt mere stabile end i Hovedstaden, hvor en større eller mindre Efterspørgsel efter

Tonnage jo ofte kan drive Fragterne 5 Øre pr. Cent. op eller ned fra den ene Dag til den anden.

Med Tak for Optagelsen forbliver jeg Deres ærbødige
Provinsmægler.

Uoverensstemmelsen mellem den ærede Indsenders og vore Oplysninger hidrører klart nok fra, at de første fortrinsvis gælde Provinsmarkedet, de sidste Kjøbenhavns Marked, og naar dette tages i Betragtning, ere vore Meddelelser fuldt korrekte, hvad jo iøvrigt heller ikke bestrides. Imidlertid indrømme vi, at det er heldigst, at vor Oversigt over det hjemlige Marked baseres paa Afslutningerne saavel her i Byen som i Provinserne, og vi have allerede gjort Skridt til at overvinde Vanskelighederne ved Tilvejebringelsen af en saadan Oversigt.

Red.

Voldgift i Kollisionssager.

Efter Indbydelse af Lloyds Komité blev der i Slutningen af Marts afholdt et Møde i Paris for at diskutere ovennævnte Æmne. Næsten alle de større maritime evropæiske Stater havde sendt Repræsentanter til Mødet, hvor en Kontrakt, indeholdende Reglerne for Voldgift i Kollisionssager, forfattet og anbefalet af Lloyds, blev forelagt de Tilstedeværende. Om dette Udkast fandt en livlig Diskussion Sted, som endte med en Resolution, der lød paa, at Kontrakten ikke godt lod sig anvende i den fremstillede Form i Praksis, hvorefter det vedtoges at tilføje et af Hr. Whright affattet Tillæg. Dette gik ud paa, at den oprindelig foreslaaede Kontrakt skulde være gældende, dog med det Forbehold, at enhver Reder, der ønsker at benytte sig af Kollision-Voldgiften, skal have Lov til efter Omstændighederne at foretage passende Forandringer i Kontrakten, som ogsaa maa affattes i Overensstemmelse med de Fordringer, de forskellige maritime Landes Lovgivning stiller.

Et andet Forslag gik ud paa at faa indført en Klausul i Konnossementerne, der henviser Disputer i Kollisionstilfælde til Afgørelse ved Voldgift. Efter en længere Diskussion vedtoges med stor Majoritet en Resolution, der anbefalede Redere at sørge for at faa indført en Klausul i Konnossementerne, der giver dem Tilladelse til at afgøre den Slags Disputer ved Voldgift.

Til Slut blev der fremført et Ønske om, at Lloyds Komité vilde tage under Overvejelse, hvor vidt der burde sammenkaldes en anden Konference for yderligere at drøfte Spørgsmaalet.

Generalforsamling.

Foreningen til Søfartens Fremme

har holdt aarlig Generalforsamling.

Grosserer Carl Melchior dirigerede.

Kassereren, Grosserer Mos. Melchior gav en Oversigt over Regnskabet. Formuen udgjorde nu 210,000 Kr., hvilket viste en Fremgang, sammenlignet med forrige Aar, af over 7,000 Kr. Det større Overskud skyldes især Forøgelse i Renteindtægten og den usædvanlige Omstændighed, at Skolen havde givet Overskud. Han gav dernæst en Oversigt over Indtægterne — hvorunder navnlig de faste Bidrag 6,484 Kr. — og Udgifterne. Regnskabet godkendtes.

Formanden, Kommandør Jespersen, meddelte Aarsberetningen. Han fremhævede den glædelige Omstændighed, at Skolen for første Gang i mange Aar havde kunnet bære sig selv. Foreningens store Formue stillede Udsigterne meget lyse, og man var bl. a. bestemt paa at erhverve en egen Bygning for Skolen; hvorvidt imidlertid dette Maal

kunde naas, vilde bero paa flere Omstændigheder. Man ønskede, at Bygningen skulde ligge ved Søen. De sædvanlige Legater vare uddelte, og desuden var der ekstraordinært tilstaaet en trængende og lovende Elev Friplads. Derhos havde man ydet en Styrmand — en vordende Lærer ved Skolen — en Understøttelse. Foreningen var indtraadt i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. Man havde til sagt to Sømænd Hjælp til Udgivelse af nogle literære Arbejder.

Til Bestyrelsesmedlemmer genvalgte Grosserer H. Hansen og Kaptajn Jacob Holm, til Revisorer D'Hrr. Will og Rasmussen.

Fra Island.

Korrespondance til Dansk Søfartstidende.

Seydisfjord, den 9. April 1898.

Dampskibet Vaagen fra Stavanger, ført af Kaptajn Houeland, kom til Seydisfjord Skærtorsdag med Kul til en herværende Handel. Efter Kaptajn Houelands Beretning ligger der en Del Havis ud for Seydisfjord og syd paa; Vaagen maatte saaledes gaa igennem to temmelig brede Isbælter for at komme ind. Der er ikke senere indløben Efterretninger om Isforholdene paa Nordlandet; Vinden er imidlertid i de sidste Dage gaaet over i sydlig Retning, og holder den sig der, er der godt Haab om, at Vesta kan komme frem, under alle Omstændigheder sønden om Landet. Udsigterne ere imidlertid umulige at beregne, den ene Dag 12° Kulde, Dagen derpaa et tilsvarende Antal Varmegrader. Med Havisen følger enorme Skarer af Sefugle og mange Hvaler, hvad der ligeledes tyder paa stor Fiskerigdom. Skonnert Rosa, der efter Forlydende forlod Kjøbenhavn 5. Marts, er endnu ikke kommen frem. Et Sejlskib er imidlertid i disse Dage set udenfor Isen. Det norske Dampskib Rjukan har forladt England med en Kulladning til Seydisfjord og ventes hver Dag.

Den 15de April 1898

Den sidste Uges sydlige Vinde har atter gjort Nord- og Østlandet heroppe isfri, og flere af de ventede Skibe ere ankomne. Skonnerten Rosa, som afgik fra Kjøbenhavn 5te Marts, ankom den 10de April, den danske Skonnert Skirner kom i Dag og det norske Dampskib Rjukan har allerede ligget her nogle Dage; det skal nu ned paa Hornafjord og foretage et sidste Forsøg med det norske Dampskib Alfa, der strandede dér i September Maaned forrige Aar. Alfa staar paa Sandbund, og Skibet skal have holdt sig godt i Vinter. Det danske Dampskib Inga gik fra Seydisfjord for 3 Dage siden op til Nordlandet, hvor Isen forrige Maaned hindrede det i at komme ind.

En engelsk Trawler siges at være strandet længere syd paa ved Skaptafællssyssel; Mandskabet reddede sig i Land; men nærmere Efterretninger savnes endnu.

Fiskeriet er begyndt flere Steder under gunstige Auspicier; flere Baade her i Fjorden ere komne overfyldte ind; men Fangsten maa endnu hentes langt ude.

Den 18de April 1898.

Postdampskibet Vesta, Kaptajn Corfitzon, ankom Dags Morgen uden Ishindringer og afgaar i Dag paa Rejse til Kjøbenhavn.

Fra Sø og Land.

Efter Afslutningen af vor Oversigt over forskellige Kandidaters Stillning til de af Dansk Sejlskibsrederi-Forening ved Folkethingsvalgene d. 5. April fremsatte Interpellationer, have vi modtaget Meddelelse om, at Overretssagfører Høegh-Guldberg, der valgtes i Aarhus, udtalte, at han kunde gaa med til, at Sømænd i Udlandet kunde

stemme ved Valg, f. Eks. overfor Konsulerne. Hans Modkandidat, Journalist Sabroe, udtalte, at han vilde være med til at nedsætte Skibsafgifterne.

I Anledning af vore Udtalelser i sidste Nummer om Kaptajn Trolles Besvarelse af „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“s Interpellation ved Folkethingsvalget i Thisted, skriver „Thisted Amtsavis“ følgende:

„Skylden for, at dette Kapt. Trolles Svar ikke er fremkommet førend det gjorde, maa ikke søges hos Kaptajnen, men hos os, idet Svaret blev leveret vor Referent under selve Valget, men ved en Forglemmelse kom til at henligge nogle Dage. At „Dansk Søfartstidende“ er utilfreds med selve Svaret kunne vi derimod ikke tage Ansvaret for; det maa blive en Sag mellem Bladet og Kaptajn Trolle“.

Fra D'Hrr. Radau & Co., Kronstadt, have vi d. 27. ds. modtaget Telegram om, at Navigationen paa Kronstadt formentlig kan ventes aabnet i Løbet af 10 Dage.

D. 22. ds. afgik Føreren af Dpsk. „Gylfe“, Kapt. C. M. Holmberg, ved Døden. Den Afdøde, der for kort Tid siden fejrede sit 25 Aars Jubilæum som Fører i Sundfarten, var en dygtig og elskværdig Mand, der vil blive savnet af de mange, der i Aarenes Løb havde lært ham at kende.

Vi henlede Opmærksomheden paa omstaaende Indbydelse til Aktietegning i Dampskibsselskabet „Inga“, der agter at anskaffe to nye Dampere. Selskabet stiftedes i 1895 og har i de forløbne 3 Aar givet et Overskud af 51%.

Sverrig. Fræregnes alle Skibe under 20 Tons, talte den svenske Koffardimarine ved Udgangen af Aaret 1896 (den officielle Statistik gaar endnu ikke længere) 2,013 Sejlskibe med en samlet Tonnage af 290,855 Tons og 756 Dampere paa tilsammen 205,964 Tons, altsaa i alt 2,769 Skibe paa 496,819 Tons; dette betyder en Forøgelse af 13,816 Tons i 1896, endskønt der, hvad Sejlskibene angaar, er Nedgang i Tonnallet. Næsten hele Forøgelsen i Dampernes Tonnage skyldes Køb fra Udlandet.

I Ostende blev d. 30. Marts d. A. afsagt Dom i en Sag, hvortil „Elbe“s Forlis gav Anledning. Da nemlig denne Damper for 3 Aar siden sank i Nordsoen, fandt Besætningen fra Fiskerkutten „Saint Jacques Nr. 144“, hjemmehørende i Ostende, en af „Elbe“s fyldte Postsække, som viste sig at indeholde 450 Breve. Vandets Indtrængen havde bevirket, at 17 af Brevene vare aabne, og alene disse gav Anvisning paa over 100,000 Frs., betalbar til Indehaveren. Den tyske Regering anviste straks Fiskerne en Dusør paa 500 Frs., men Kutterens Reder nægtede at udlevere Sækken, idet han gjorde Fordring paa $\frac{1}{3}$ af den opfiskede Genstands Værdi. Efter at den tyske Konsul havde tilvejebragt retslig Kaution for Beløbet, blev Sækken udleveret, og der paafulgte nu en Retssag imellem den tyske Regering og Kutterens Reder, i hvilken Regeringen nægtede at erkende Opfiskningen af en Postsæk som henhørende under Lovens Bestemmelser for Bjærgning af Vraggoods. Handelsretten i Ostende har i sin Dom givet Regeringen Medhold heri, men har samtidig erklæret at Rederen har Ret til at fordrø en Godtgørelse, som den ansatte til 1800 Frs.

For dansk Regning bygges til Selskabet „Urania“ en Dampskonnert i England. Samme Vej er man ogsaa slaaet ind paa andre Steder, idet en Goëlette med Hjælpe-maskine er bygget i Bernicia i Kalifornien til et Hamburgerhus. Hjælpe-maskinen er en Gasmotor paa 60 H. K. med 1 Skrue af Bronze paa $4\frac{1}{2}$ Fod i Diameter. Under Prøven var Farten med 145 Omdrejninger 6 Knob. Det er Meningen at benytte Skruen ved Ind- og Udgangen af Havne samt gennem de stille Bælter.

Ugens Havarier.

Anne, Skonnert, Johansen, ankom d. 19. ds. til Granton efter en meget haard Rejse fra Gøteborg med tomme Flasker. Skibet har megen oven Bords Skade og har mistet Dækslasten.

Nathanael, Skonnert af Søvesborg, kom, som bekendt, d. 25. Marts paa Grund ved Greve i Kjøgebugt. Efter at Ladningen, Brænde, er losset, er Skibet nu af Kystbeboerne bragt flot og ind i Kjøge Havn. Bjærgelen 700 Kr.

Forsteck, tysk Dpsk., der d. 25. Marts strandede ved Hyllekrog, er nu bragt flot og afgaaet til Kiel.

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rolde, afgik fra Kbhvn. 20. April, bestemt til New-Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Kbhvn. 26. April, bestemt til St. Petersborg. — Antwerpen, Holm, ankom til Marsala 26. April, bestemt til Gibraltar. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Malaga 26. April, bestemt til Cadiz. — Dagmar, Gade, afgik fra Blyth 20. April, bestemt til Genoa. — Douro. Brabrand jun., ankom til Kjøbenhavn 26. April, bestemt til St. Petersborg. — Georgios I, Kihl, afgik fra Smyrna 22. April, best. til Algier. — I. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Methil 25. April, bestemt til Barcelona. — Kiew, Rabe, ankom til Kbhvn. 25. April, bestemt til St. Petersborg. — Kursk, Brabrand sen., ankom til Rochefort 20. April, bestemt til Bordeaux og La Rochelle. — Leopold II, Kruse, ankom til Algiers 25. April, bestemt til Kbhvn. — Louisiana, Jensen, afgik fra Kbhvn. 27. Marts, bestemt til New-Orleans. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Kbhvn. 23. April, bestemt til St. Petersborg. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra Kbhvn. 2. April, bestemt til New-Orleans. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Kbhvn. 26. April, bestemt til St. Petersborg. — Omsk, Rasmussen, ankom til Antwerpen 22. April, bestemt til St. Petersborg. — Tejo, Fenger, ankom til Oporto 19. April, bestemt til Lissabon. — Tomsk, Andersen, afgik fra Kbhvn. 26. April, bestemt til Reval. — Vesuv, Norden, ankom til Riga 23. April, bestemt til Bordeaux. — Viking, Jørgensen, ankom til Madeira 19. April, bestemt til Oporto og Kbhvn. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Kbhvn. 20. April, bestemt til Newport-News. — Arkansas, Jespersen, ankom til Kbhvn. 24. April, bestemt til New-Orleans. — Kentucky, Caroc, afgik fra New-Orleans 3. April, bestemt til Kbhvn. — Delos ankom til Antwerpen 24. April, bestemt til St. Petersborg. — Ceres, Corfitzen, ankom til Pernau 24. April, bestemt til Stettin, Oporto og Lissabon. — Morsø ankom til Havre 22. April, bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Libau 25. April, best. til Hull. — Axelhus, Sørensen, ankom til Stettin, 22. April, bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Clausson Kaas, ankom til Antwerpen 22. April, bestemt til Kbhvn. — Charkow, Kroman, afgik fra Libau 22. April, bestemt til Hull. — Christian IX, Møllerup, ankom til Pillau 23. April, bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Bay Schmidt, ankom til Thronhjelm 25. April, bestemt til Kbhvn. — Constantin, Bønnelykke, afgik fra Kbhvn. 25. April, bestemt til London. — Frederik, Harboe, ankom til Pillau 20. April, bestemt til Hull. — Georg, Petersen, afgik fra Kbhvn. 24. April, best. til Libau. — Jolantha, Paaske, ankom til Danzig 20. April, best. til Antwerpen. — Kasan, Thomsen, ankom til Kbhvn. 25. April, best. til London. — Laura, Nielsen, afgik fra Thorshavn 22. April, best. til Island. — Louise, Gøtsche, afgik fra Hull 24. April, best. til Kbhvn. — Minsk, Jørgensen, afgik fra Liverpool 21. April, best. til Kbhvn. — Moskov, Petersen, afgik fra Kbhvn. 25. April, bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Kbhvn. 23. April, bestemt til Riga. — Nordjylland, Hansen, ankom til London 25. April, bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Hamburg 25. April, bestemt til Kbhvn. — Pregel, Egidiusen, ankom til Riga 20. April, bestemt til Kbhvn. — Romny, Lind, ankom til Aalborg 25. April, bestemt til Libau. — Thyra, Ryder, afgik fra Kbhvn. 26. April, bestemt til Island. — Valdemar, Kofoed, afgik fra Kbhvn. 24. April, bestemt til Antwerpen. — Vesta, Corfitzen, ankom til Leith 24. April, bestemt til Kbhvn. — Maja, Blom, ankom til Kbhvn. 25. April, bestemt til Danzig. — Ella, Erichsen, afgik fra Kbhvn. 25. April, bestemt til Hamburg.

Ficaria, F. Fenger, i Newcastle bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, M. Madsen, afgik fra Odense 28. April,

bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kjøbenhavn 28. April, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Leith 26. April, bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, C. Wiberg, afgik fra Newcastle 26. April bestemt til Odense. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 26. April, bestemt til Odense. — Storebælt, J. P. Bay, afgik fra Nakskov 27. April, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 27. April, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Dunkerque 26. April, bestemt til Grimsby. — Frode, Wrisberg, afgik fra Cardiff 23. April, bestemt til Genua. — Knud, Hansen, afgik fra Swansea 26. April, bestemt til Stettin. — Svend, Holst, afgik fra Sunderland 21. April, ankom til Stettin 26. April. — Erik, Tofte, afgik fra Ghent 26. April, bestemt til Sunderland. — Skjold, Schmidt, afgik fra Riga 24. April, bestemt til London. — Ragnar, Hveysel, afg. fra Kolding 21. April, ankom til Sunderland 24. April. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Blyth 21. April, ankom til Kbhvn. 24. April. — Volmer, Riber, afgik fra Dunkerque 24. April, bestemt til Riga. — Magnus, Mahncke, afgik fra Riga 20. April, ank. til Ghent 25. April. — Harald, Jensen, afg. fra Baltimore 1. April, ankom til Kings Lynn 22. April. — Olaf, Lorenzen, afgik fra Stettin 23. April, ankom til Riga 24. April.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. J. Siem, Frantzen, afgik fra Pillau 26. April. — H. Klitgaard, Rasmussen, ankom til Rotterdam 25. April. — A. Shukoff, Stoltenberg, ankom til Newcastle 25. April. — P. Berg, Jørgensen, ank. til Newport News 23. April.

Heimdal. Kamma, Risøe, ankom til Blyth 25. April. — Martha, Jørgensen, afgik fra Lübeck 25. April. — Helga, Lagesen, ankom til Jarrow 12. April. — Anine, Møller, ankom til Sunderland 18. April.

Urania. Ekliptika, Klasberg, ankom til Nyborg 19. April. — Venus, Callesen, ankom til Kbhvn. 26. April. — Sirius, Nielsen, afg. fra Kbhvn. 23. April. — Urania, Lund, afgik fra Rendsborg 25. April, bestemt til Kbhvn.

Nordsøen. Finland, Schmidt, afg. fra Kbhvn. 23. April, bestemt til Reval. — England, Petersen, ankom til Kbhvn. 25. April. — Holland, Jørgensen, afgik fra Norrkøping 21. April. — Rusland, Møller, afgik fra Libau 22. April. — Tyskland, Høgstadt, afgik fra Riga 21. April. — Skotland, Branth, afgik fra Caen 25. April. — Swarland, Andersen, ankom til Amsterdam 24. April.

Vesterhavet. Nautik, Meinerts, afgik fra Esbjerg 22. April, ankom til Oxeløund 26. April. — Neptun, Jessen, ankom til Landskrona 22. April. — Nerma, Jørgensen, afg. fra Dundee 26. April, ankom til Methil 27. April. — Nordsøen, Schmidt, afgik fra Esbjerg 20. April, ankom til Grimsby 22. April.

Østersøen. Yrsa, Larsen, afgik fra Kbhvn. 23. April, ankom til Køngsberg 25. April. — Rita, Skov, afgik fra Kbhvn. 24. April, bestemt til Riga. — Patria, Andersen, afgik fra Palermo 19. April, bestemt Galatz. — Cimbria, Storm-Hansen, afgik fra Kbhvn. 22. April, ankom til Kolding 27. April.

Union. Frisia, Fisker, afgik fra Newcastle 20. April, ankom til Stettin 24. April. — Britannia, Nielsen, afgik fra Sunderland 31. Marts, ankom til Delaware 25. April, afg. fra Delaware 25. April, bestemt til Baltimore.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Hamburg 20. April, ankom til Tyne 22. April. — Hafnia, Neergaard, afg. fra Palermo 20. April, bestemt til Sulina. — Russia, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 23. April, bestemt til Grangemouth. — Dania, Troensgaard, afgik fra Aarhus 19. April, ankom til Aalborg 20. April.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, afgik fra Kbhvn. 24. April, bestemt til Middlesbro. — Frederiksborg, Kühl, afgik fra Burntisland 23. April, bestemt til Svinemünde. — Fredensborg, Andersen, ankom til West Hartlepool 24. April. — Rosenborg, Fischer, ankom til Antwerpen 22. April. — Uranienborg, Olsen, afgik fra Riga 21. April, bestemt til Calais. — Jomsborg, Schultz, ankom til Bilbao 24. April. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Savona 21. April, bestemt til Bilbao.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Dømel, afgik fra Libau 23. April, bestemt til Rouen. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Ayr 24. April. — Skodsborg, Jensen, afgik fra Sevilla 21. April, bestemt til Ayr. — Guldberg, Schmidt, ankom til Riga 18. April. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Riga 25. April, bestemt til Antwerpen.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Rotterdam 22. April, ank. til Burntisland 24. April. — Agnete, Jensen, ank. til Kbhvn. 21. April. — Herma, Sørensen, ankom til Burntisland 18. April. — Alice, Kraemer, afgik

fra Methil 19. April, ankom til Wismar 24. April. — Bornholm, Petersen, afgik fra Libau 23. April, bestemt til Ghent. Ajax, Brorsen, afgik fra Warkworth 21. April, ankom til Kjøge 24. April. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Göteborg 23. April. — Nauta, Steen, afgik fra Warkworth 22. April, bestemt til Masnedsund. — Rønne, Hintse, afg. Göteborg 22. April, ankom til Boness 25. April. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Helsingør 14. April.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Rotterdam 25. April. — Absalon, Predbjørn, afgik fra Blyth 21. April, bestemt til Neufahrwasser. — Ansgar, Larsen, afgik fra Korsør 23. April, bestemt til Riga. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Alexandria 14. April, bestemt til Ipswich, pass. Algiers 22. April. — Hamlet, Sommer, ankom til Kbhvn. 21. April. — Helge, Matthiessen, ankom til Leith 23. April.

Thingvalla. Hekla ligger i Havnen. — Norge, Knudsen, afgik fra Kristianssand 22. April, best. til New-York. — Thingvalla, Laub, afgik fra Kristianssand 8. April, best. til New-York. — Island, Skjødt, afgik fra New-York 16. April, bestemt til Kbhvn.

Sejlskibe.

Fane. Nordby. Casma, Jørgensen, ankom til Harburg 19. April fra Savannah. — Serapis, Winther, sejlet fra Valparaiso 16. April til London. — Erna, Thomsen, ankom til Drammen 17. April fra Helsingør. — Union, Svarrer, sejlet fra Liverpool 19. April til Port Natal. — Neiros, Sonnicksen, ankom til Port Talbot 20. April, fra Nordby. — Aalborg, Clausen, prajet 5. April paa 28° N. Br. 20° V. Lgd. fra Cadix til Rio Janeiro. — Ines Røhl, sejlet fra Falmouth 20. April til Antwerpen. — Prins Valdemar, Winther, ankom til Sourabaya 20. April fra Tegal. — Thor, Meinertz, ankom til Buenos Ayres 22. April fra Glasgow. — Doris Brodersen, Hansen, ankom til Port Natal 23. April fra Antwerpen. — Gladstone, Christiansen, sejlet fra Newcastle N.S.V. 21. April til Iquique. — Cingalese, Harreby, sejlet fra Cuxhaven 21. April til Guayaquil.

Fane. Sønderho. Anna, Mortensen, afgik 16. April til Sundsvall. — Eliza, Thomsen, afgik 18. April fra Blyth til Vasa. — Killena, Brinck, ankom 19. April til Buenos Aires fra Boness. — Agnes, Riber afgik 22. April fra Havre til St. Vallery.

Svendborg. Brockenhuus Schack, Rasmussen, ankom til Kings Lynn 18. April. — Skjold, Larsen, ankom til Blyth 18. April. — Ruth, Nielsen, ankom til Kjøbenhavn 18. April. — Niels, Hansen, ankom til Honfleur 19. April. — Newsky, Nielsen, ankom til Leith 19. April. — Anna, Petersen, ankom til Colberg 20. April. — Venus, Jensen, ankom til Rochester 20. April. — Ellen Kirstine, Petersen, ankom til Pillau 20. April. — Ane, Jørgensen, ankom til Höganäs 20. April. — Estrup, Madsen, ankom til Rochester 20. April. — Concordia, Henriksen, ankom til Newcastle 19. April. — Marie, Nielsen, ankom til Colberg 20. April. — Solon, Hansen, ankom til Colberg 20. April. — Dannebrog, Børgesen, ankom til Colberg 20. April. — Rasmus, Jensen, ankom til Kings Lynn 20. April. — Elise, Andreasen, ankom til Höganäs 21. April. — Lyø, Jensen, ankom til Ledin 21. April. — Embla, Mikkelson, ankom til London 22. April. — Agnete, Møller ankom til Pillau 21. April. — Diana, Falentin, ankom til London 22. April. — Brødrene, Jørgensen, ankom til Havre 22. April. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Charlestown 23. April. — Fortuna, Christiansen, ankom til Vadsø 24. April. — Jens, Eriksen, ankom til Quinter 25. April.

Ære. Anne Johansen, ankom 18. April til Granton og har paa Rejsen faaet knækket 4 Støtter samt mistet Dækslasten. — Ydrun, Andersen, ankom 19. April til Aberdeen Skibet der var lastet med Granit, er meget læk. — Svalen, Christensen, ankom 19. April til Leith. — Mathæus Rickert, Lauritsen, ankom 20. April til Newcastle. — Agent Petersen, Frederiksen, ankom 19. April til Bordeaux fra St. Francois. — Agnes, Henriksen, ankom 19. April til Odense fra Aarhus. — Uffe, Grube, ankom 21. April til Kjøbenhavn Skibet skal undersøges af Dykker. — Livingstone, Christensen, ankom 20. April til Cadix. — H. A. Friis, Friis, ankom 19. April paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra St. Ybes til Vestervik. — Aerial, Simonsen, passerede 19. April Helsingør. — Marie, Rasmussen, ankom 19. April til Faaborg fra Libau. — Henriette, Holm, ankom 27. Marts til La Guayra fra Barbados. — Elna, Carlsen, ankom 22. April til London. — Kodan, Hansen, ankom 22. April til Morlaix. — Norden, Rasmussen, ankom 23. April til Guernsey. — M. Hay, Petersen, ankom 22. April til Inverkeithing. — Marie, Bøye, ankom 22. April til Inverkeithing. — Haabet, Christensen, ankom 20. April til Neufahrwasser. — Karoline, Eriksen, ankom 22. April til Guernsey. — Fuglen, Hansen, ankom 22. April til Wismar. — Aurora, Raahauge, ankom 21. April til Pillau. — Elise Marie, Hermansen, ankom 22. April til Drøbak. — Hosanna, Hay, ankom 21. April til West Wemyss. — Wemyss Castle,

Albertsen, ankom 22. April til Aberdeen. — Willy, Knudsen, ankom 25. April til Falmouth for Ordre. — Webers Minde, Madsen, ankom 25. April til Coleraine. — Sylphe, Christensen, ankom 25. April til Göteborg.

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, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

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

Sundet. Kjøbenhavn. Bomløbet. Den 15de April 1898 ere følgende Fyr tændte ved *Bomløbet*, Indløbet til *Kjøbenhavns* Havn.

Et grønt, fast Fyr paa den yderste Ende af *Bombroen*, Ø. for *Bomløbet*. Det lyser mod S. over Havnen inden for *Bomløbet*. Flammens Højde: 17 Fod. Det vises fra en 11 Fod høj Fyrpæl.

Et fast Fyr paa den yderste Ende af *Toldboddommen*, V. for *Bomløbet*. Det viser rødt Lys mod S. over Havnen inden for *Bomløbet*, og hvidt Lys over selve *Bomløbet*. Flammens Højde: 17 Fod. Det vises fra en 12 Fod høj Pæl.

Fyrene brænde Aaret rundt samtidig med Havnens øvrige Fyr.

Østersøen. Falster S. Den 20de April 1898 er Fyrskibet „*Gjedser-Havn*“ atter udlagt paa Station.

Rødsand SØ. I Stedet for den bortdrevne Klokketønde *Rødsand SØ.* er midlertidig udlagt en hvid Klokketønde.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Skaanes Ø.-Kyst. Ved *Hvitmölla* skal paa Hovedet af den Ø.-lige Havnearm tændes en hvid Lanterne. Flammens Højde: 36 Fod. Brændetid: Februar—Maj og September—December, naar Fiskere fra Havnen ere paa Søen.

Nærmere Meddelelse senere.

Østergötlands Skjærgaard. Slätbaken. Ettersundet og Stegeborg. Ettersundet Fyr i Farvandet fra Søen til *Mem* skulle forandres til at vise rødt Lys om Bagbord og grønt Lys om Styrbord saavel for Indgaaende som for Udgaaende.

Stegeborg Fyr skal forandres til at vise rødt Lys mod Ø., grønt Lys mod V.

Nærmere Meddelelse senere.

Södra Övarken. Fyrskibet „*Grundkallen*“ er igen udlagt paa Station.

Tyskland. Rügen. Sassnitz Ø. Vraget af „*Heinrich*“ ligger 4 Kml. Ø. t. S. fra *Sassnitz* Havnefyrr i c. 9 Fv. Vand. En Vragtønde med Ø.-lig Topbetegnelse ligger 50 Alen Ø. for Vraget. 51° 29' N. Br. 13° 45' Ø. Lgd.

Den 16de April 1898 er Reservefyrrskibet „*Stoller Grund*“ igen udlagt paa Station.

Flensborg Fjord. Borreshöft. Masterne ere udtagne af det ved *Borreshöft* sunkne Vrag, der saaledes er uskadelliggjort for Skibstærten. Afmærkningen er inddragen.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. I Weser er Sommerafmærkningen foretaget.

Holland. Zeegat van Texel. Bollen. Vraget af „*Mentone*“, der ligger sunket paa *Bollen*, er ved N.-Siden afmærket med en grøn Spidstønde, ved S.-Siden med en grøn Stumptønde. 52° 57' 12" N. Br. 4° 41' 55" Ø. Lgd.

Zuiderzee. I Zwin er Afmærkningen igen udlagt. Den mindste Dybde paa Barren mellem Farvandet og *Vlieter* er 6½ Fod.

Nieuwe Maas. Zuiden. Blinkfyret paa Duc d'Albe Nr. 3 i *Zuiden* er midlertidig slukket.

England. Harwich. SØ. for Fyrskibet „*Cork*“ i c. 3 Kbl. Afstand ligger to store Vragstykker. En grøn Vragtønde er udlagt tæt N. for dem, og et Vragfyrrskib ca. ½ Kbl. S. for dem.

Thomsen. Sea Reach. Vraget af Bugserbaaden „*Bristol*“, der var sunket i *Sea Reach* 1½ Kml. N. 68° V. fra Fyrskibet „*Nore*“, er bortsprængt. Afmærkningen er inddragen.

Swin Middle Sand. Skonnerten „*Furness Abbey*“ er sunket paa *Swin Middle Sand*. 51° 39' N. Br. 1° 8' Ø. Lgd.

Fyrskibet „Would“ NØ. Et Vrag ligger sunket 1 Kml. NØ. t. N. fra Fyrskibet „*Would*“, der ligger paa 52° 50' N. Br. 1° 47' Ø. Lgd. To Master var den 28de Marts over Vandet.

Yarmouth. Vraget af Skonnerten „*Herman*“, der var sunket c. 6 Kbl. N. 27° V. for *Scroby Elbow* Klokketønde, er uskadelliggjort. Afmærkningen er inddragen.

Tee. Vraget af Bugserdamperen „*Victory*“, der var sunket i Indløbet til *Tee*, ØNØ., 2½ Kbl. fra *South Gare* Fyr, er uskadeliggjort.

Skottlands Ø.-Kyst. Tay. Newcome. Beacon Rock. Fyret, som til Forsøg er anbragt paa *Beacon Rock*, er forandret til et rødt og hvidt, fast Fyr. 56° 27' 30" N. Br. 2° 57' 15" V. Lgd.

Newcome sorte Spidstønde, der ligger 2 Kml. neden for *Dundee*, er til Forsøg ombyttet med en sort Lystønde, der viser hvidt, fast Lys.

Skotland. Tod Head. Fra den 28de April 1898 gives Taagesignal med Sirene ved *Tod Head* Fyr hver 1½ Minut tre Stød, hvert Stød af 3 S. Varighed, med 2 S. Pause mellem Stødene. Det første og sidste Stød har en dyb Tone, det mellemste en høj Tone. 56° 52' 52" N. Br. 2° 12' 50" V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Irlands Ø.-Kyst. I *Carlingford Lough* vil Aftmærkningen blive forandret saaledes:

De Styrbords røde Spidstønder skulle hver vise et hvidt, fast Fyr.

De Bagbords sorte Stumpstønder skulle hver vise et hvidt Fyr med Formærkelser.

Halpin Rock, SØ. for *Greenore*, skal afmærkes med en sort og hvid vandret sribet Tønde, der viser rødt Fyr med Formærkelser. Den kan passeres paa begge Sider.

I 1898 gennemføres dette System med Tønde Nr. 3 og Nr. 4 paa *Barren*, Nr. 7 NØ. for *Block House Island* og Nr. 10, V. for *Vidal Rock*.

Tønde Nr. 3 ligger paa 54° 1' 0" N. Br. 6° 4' 0" V. Lgd. Nærmere Meddelelse senere.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Gironde. Talais. Den 14de April 1898 er *Talais* Fyrskib til Forsøg ombyttet med det Fyrskib, der tidligere har været udlagt i Nærheden til Forsøg, og som hver 5 Sekunder viser hvidt Et-Blink.

Canariske Øer. Gran Canaria. La Luz. Sta Catalina Point. En 14 Fods Klippegrund er funden ved *La Luz*. Dens NV.-Ende ligger 2½ Kbl. S. 83° V. fra Bølgebryderens Yderende. Herfra strækker Grunden sig c. ½ Kbl. SØ. hen med under 3 Fv.

I c. 1 Kbl. Afstand NØ. for Grunden er der 1 Fv. mindre Vand end angivet i Kaartene.

Grunden ligger paa 28° 8' 45" N. Br. 15° 25' 25" V. Lgd. **Canariske Øer. Teneriffa.** Paa *Punta Rasca, Teneriffa* S.-Pynt, er tændt et hvidt Blinkfyrt, der hver 30 Sekunder viser Et-Blink. Flammens Højde: 71 Fod. Synsviddens: 13 Kml. Fyret lyser Farvandet rundt. Det vises fra et graat, cylindrisk, 24 Fod højt Taarn ved en graa Fyrpasserbolig. 28° 0' 28" N. Br. 16° 43' 24" V. Lgd.

Nova Scotia. Eddy Point. Paa *Eddy* Fyrtaarn er der paa den hvide Side, som vender mod Søen, malet en sort, diamantformet Tavle. 45° 31' 2" N. Br. 61° 14' 16" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. New Bedford Harbor. Omtrent den 30te April 1898 tændes et hvidt Blinkfyrt, der hver 5 Sekunder viser Et-Blink, i et Fyrtaarn, der er opført i 14 Fod Vand, Middellavvande, paa V.-Siden af den gravede Rende til *New-Bedford*. Flammens Højde: 51 Fod. Synsviddens: 12 Kml. Taarnet er rødt og staar paa et brunt Fundament. Taagesignal gives med en Klokke, hvorpaa med Maskinkraft hver 15 Sekunder slaas To-Slag. 41° 36' 19" N. Br. 70° 53' 41" V. Lgd.

Samtidig slukkes Fyret paa *Clark Point* permanent, og den sorte Lystønde Nr. 9, der viser hvidt, fast Lys og ligger c. ½ Kbl. SØ. for *Buller Flats* Fyr, inddrages permanent.

Rhode Island. Narragansett Bay. Plum Beach Shoal. En sort Spirtønde er udlagt i 14 Fod Vand ved S.-Enden af *Plum Beach Shoal*, ved S.-Siden af Løbet gennem det V.-lige Farvand til *Narragansett Bay*.

Connecticut. Bridgeport Harbor. Taagesignalet med Klokke paa Ø.-Enden af den indre Bølgebryder, der strækker sig ud fra *Tongue Point*, V.-Siden af Indløbet til *Bridgeport Harbor*, gives foreløbig ikke.

Long Island Sound. Stratford Shoal. En rød Spirtønde Nr. 2 er udlagt i 23 Fod Vand paa SV.-Enden af *Stratford Shoal (Middle Ground)*, fra *Stratford Shoal* Fyr i S. 11° V. og fra *Penfield Reef* Fyr i S. 55° Ø.

Sachem Head Harbor. Goose Rock Shoal røde Spirtønde Nr. 8, ved Indløbet til *Sachem Head Harbor*, N.-Siden af *Long Island Sound*, er ombyttet med en rød Klokketønde uden Nummer, der ligger i 17 Fod Vand.

South Carolina. Fyrskibet „*Martins Industry*“ Nr. 53, ud for Indløbet til *Port Royal*, er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 29. Dette viser 2 hvide, faste Fyr. Det har to Master og er mærket „*Relief*“ Nr. 29 paa begge Sider. Taagesignal gives med Klokke.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Tyrkiet. Bosporus. Et Vrag ligger sunket i *Bosporus*, c. ½ Kml. N. 23° V. fra *Leander* Taarn og fra *Galata* Taarn i N. 79° Ø. 41° 1' 35" N. Br. 29° 0' 5" Ø. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida Keys. Tortugas Harbor. I det SV.-lige Løb til *Tortugas Harbor* ere følgende Tønder udlagte:

Anduvningstønden, en sort og hvid lodret sribet Stumpstønde i 10 Fv. Vand, fra *Dry Tortugas* Fyr i S. 27° V. og fra *Tortugas Harbor* Fyr i S. 52° V.

Bagbords Yder Tønde, en sort Stumpstønde Nr. 1 i 6 Fv. Vand, fra *Dry Tortugas* Fyr i S. 17° V., og fra *Tortugas Harbor* Fyr i S. 69° V.

Styrbords Yder Tønde, en rød Spidstønde Nr. 2 i 5½ Fv. Vand, fra *Dry Tortugas* Fyr i S. 16° V., og fra *Tortugas Harbor* Fyr i S. 51° V.

Bird Key Shoals Tønde, en rød Spidstønde Nr. 4 i 7 Fv. Vand, fra *Dry Tortugas* Fyr i S. 77° Ø. og fra Signalstationen paa *Sand Key* i S. 63° V.

Den sorte Stumpstønde Nr. 1, *White Shoal South*, har nu Nr. 3.

Texas. I Indløbet til *Galveston* mellem de to Dæmninger, der ere 5½ Kml. lange, kan man staa ind med 23¼ Fods Dybgaende.

Fire Broer, af hvilke en er over 1½ Kml. lang, forbinde Byen med Fastlandet.

Byens Vandforsyning sker fra 30 artesiske Brønde, der ligger indtil 18 Kml. fra Byen.

Kuba. Havne blokerede. Udenrigsministeriet meddeler: *De Forenede Stater i Nord-Amerika* har erklæret Havnene paa *Kuba* N.-Kyst mellem *Cardenas* og *Bahia Honda*, samt *Cienfuegos* paa S.-Kysten for blokerede.



REVUEN

er det ældste (20 Aar gammelt)

illustrerede Familjeblad,

der udgaar to Gange om Ugen.

Spændende Fortællinger,

Gode Illustrationer,

hyppige Præmier.

Prisen er 1 Kr. 21 Øre pr. Kvartal.

Abonnement modtages paa alle Postkontorer

samt i Bladets Hovedkontor, Gl. Mønt Nr. 13.



Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.



Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.

Depôt: Toldbodgade 14.



Kjøbenhavns Børskurs d. 27. April 1898.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.	112 ¹ / ₂	112 ¹ / ₄	112 ¹ / ₂
Danmark	87 ³ / ₄	1/2, 1/4	87 ¹ / ₄
Norden	114 ¹ / ₄	1/2, 3/4	114 ³ / ₄
Kjøbenhavn	99 ¹ / ₂	8/4, 100	99 ¹ / ₂
Carl	58		58 ¹ / ₂
Dannebrog	106 ¹ / ₄		106 ³ / ₄
Skjold	76 ¹ / ₄	76	76 ¹ / ₄
Helsingør Dampsk.	47		47
Østersøen	93 ¹ / ₂	94 ¹ / ₂	94 ¹ / ₂
Nordsøen	78	77 ¹ / ₂	78
Torm			
Foren. Bugser-Selsk.			33
Dansk-russisk Dampsk.			96 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.	102 ¹ / ₂	102 ¹ / ₂	103
5% — — — — —			
5% Thingvalla 1880			
5% — — — — — 1894			
5% Norden			
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		97 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % uopsig. Stats.			
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		94 ¹ / ₂	95 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.		92	93
3 ¹ / ₂ % Østitt. Kreditf. 6 Ser.	96	95 ³ / ₄	96
4% — — — — — 6 — — — — —		96 ¹ / ₂	97 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 — — — — —		94 ¹ / ₂	95
Aktier.			
Nationalbank		151	151 ¹ / ₂
Privatbank	123 ³ / ₄	123 ¹ / ₂	124
Landmandsbank		125	125 ¹ / ₄
Handelsbank		121 ¹ / ₂	123
Burm. & Wain	93 ¹ / ₂	93 ¹ / ₂	93 ³ / ₄
Helsingør Jernsk.		95 ¹ / ₄	98
Sukkerfabr.	99 ¹ / ₂	8/4	99 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier		103 ¹ / ₂	104

Vekselkursen.

	åvsta Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	88.90	88.75
London	18.27	18.23
Paris	72.20	—
Amsterdam	150.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 26. April 1898.

Russiske Noter	216.60
4% Russiske Consols.	—
4 ¹ / ₂ % — Boden Kredit	101.25
6% Mexikanske	95.00
5% Rumænske Stats	100.80
4% — — — — — 1890	93.00

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

Foren. Dampskibs. 216,000, „Danmark“ 24,000, „Norden“ 52,000, „København“ 132,000, „Carl“ 42,000, „Dannebrog“ 36,000, „Skjod“ 28,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

3 Kabinettsbilleder
 ♦ gratis ♦
 ved Bestilling paa 12 holdbare Visitskort til 4 Kr. Kabinetts kun 6 Kr. pr. Dus. NB. Ogsaa efter ethvert indsendt Billede.

Monty.
 St. Kongensgade 21.

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.

Tirsdag den 3die Maj 1898 Kl. 11 Form. bliver ved offentlig Auktion, der afholdes paa Orlogsværftet, bortsolgt: 3700 Pd. Spild af Tovværk, 500 Pd. Klude, 71,500 Pd. Staalaffald. 57,770 Pd. gl. Jærn, 20 Sejldugskojer, 6 Fartøjssejl, 1 Westons Tallie, 2 Kabelspil, 34 Vinfustager, 48 Heltønder, 100 Fustager, 1127 Pd. Kobberrør med Flanger, 582 Pd. gl. Kobber, 20,425 Pd. gl. Metal m. m.

Sagerne paavises Fredag den 29. April og følgende Søgnedage fra Kl. 10—2 i Magasinet for kasseret Gods, hvor Kataloger til den Tid udleveres.

Orlogsværftets Centralkontor, den 26de April 1898.

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.

Frakt-Tilbud.

3/500 Tons Marmor Livorno-Stockholm 10/ pr. Ton Juni/Juli Lastning. Utbedja oss vl. Slutordre af Tonnage.

Carl Hedin & Co., Stockholm.

Telegram Adr.: „Hedinman“.

Skibslanterner med Certifikat, gældende overalt. Gamle Lanterner prøves og forandres, naar de have den lovbefalede Størrelse. Certifikat følger med hver Lanterne fra os.

Havnefy, Lanterner, Metalspejllapparater

samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

G. W. FRYDENLUND & SØN, Læderstræde 9.

Telefon 3681. * Kjøbenhavn K. * Telefon 3681.

Prima røgede Skinker.

Store Partier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker anbefales til

lave Priser.

Højbroplads 12 ved Gammelstrand.

Prima Svinefedt.

Fine Spegepølser.

Indbydelse

til Tegning af nye Aktier i Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „INGA“.

Ved Selskabets aarlige Generalforsamling besluttedes enstemmigt at anskaffe to nye Dampere paa 1850 Tons og 4300 Tons, og til dette Øjemed at udvide Selskabets Aktiekapital med

600,000 Kr.

I Henhold til ovenstaaende indbyder herved undertegnede Bestyrelse for Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „INGA“

til Tegning af

600,000 Kr. Aktier i Stykker paa 1000 Kr. til pari Kurs.

Selskabet, der stiftedes 1895, har givet følgende Driftsoverskud:

1895: 11 pCt. (5 pCt. til Aktionærerne, 6 pCt. til Refervefond).

1896: 20 pCt. (10 pCt. — 10 pCt. —).

1897: 20 pCt. (10 pCt. — 10 pCt. —).

De nye Dampere blive af mest moderne Konstruktion, forsynede med kulbesparende Triplemaskiner samt alle nye Forbedringer for fordelagtige Lastdampere.

Den 1850 Tons Damper, der er under Bygning hos Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri og er kontraheret paa et tidligt Tidspunkt paa meget fordelagtige Betingelser, forventes færdig i Midten af August Maaned d. A.

4300 Tons Damperen bygges paa et skotsk Værft, ventes færdig i Løbet af Maj Maaned d. A., og agtes fortrinsvis beskæftiget i transatlantisk Fart.

Ved Tegningen, der foregaar Fredag den 29. April og Lørdag den 30. April, indbetales 30 pCt. den 31. Maj d. A. 40 pCt., den 1. Juli d. A. 30 pCt.

De indbetalte Beløb forrentes med 5 pCt. p. a. fra de respektive Indbetalingsdage indtil 1. Juli d. A., efter hvilken Tid de nye Aktier deltage pro rata i Udbyttet med de ældre Aktier.

Saaframt nogen Indbetaling ikke præsteres inden 14 Dage efter de fastsatte Indbetalings-terminer, forbeholder Selskabet sig Ret til at inddrage det allerede indbetalte Beløb og annullere Interimskvitteringen.

Til at modtage Tegning paa ovennævnte Aktier samt herfor at udstede Interimskvitteringer, der senere ombyttes med Aktier, bemyndiges

Herrer H. Meyer & Co., Ved Stranden 4,

hos hvem Selskabets Love ere fremlagte.

Victor Hansen,

Kommandør.

Andreas Henningsen,

Grosserer.

Peter L. Fisker (Firma Hecksher & Søn),

korresponderende Reder.

I Henhold til ovenstaaende Indbydelse modtage vi Tegning paa

600 Stkr. Aktier à 1000 Kr.

i Dampskibsselskabet „Inga“, til pari Kurs,

Fredag den 29de April og Lørdag den 30te April.

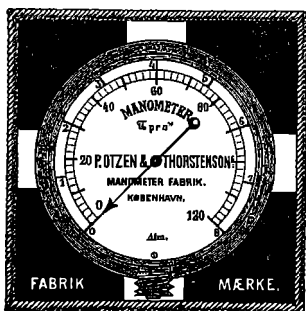
Tegningen sluttet saa snart det udbudte Beløb er tegnet.

**H. Meyer & Co.,
Ved Stranden 4.**

Agentur
for udenlandske
Søassurance-
Selskaber.

Søforsikringselskabet
ØRESUND,
MALMØ,
tegner Forsikringer ved
BERGH & OWEN,
Kjøbenhavn K.,
Holmens Kanal 20.
Telefon 97.
Telegram-Adr. „Tonny“.

P. Otzen & Thorstenson.
Manometre, Vacuumetre, Tællemaskiner.
Sølvmedaille Stockholm 1897.



Sølvmedaille Stockholm 1897.
Eneforhandler af Vulcaniseret Fiber
til Pumpeklapper etc.
Lager af *Manned on* skibsske Artikler.
Gothersgade 24.

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.

LANDMANDSBANKEN

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

Margarine.

En fortrinlig velsmagende og holdbar Margarine,
særlig tilvirket for Skibsbrug, leveres saavel i Træ- som
Blikemballage til Dagens billigste Notering.

Jh. Klokke & Co.,
Nyhavn 4.

Enhver Kaptajn, som vil
spare Penge,

bør proviantere i
Amagers største og Danmarks billigste
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon Nr. 6. **G. W. Møller, Grønnegade, Dragør.** Telefon Nr. 6.

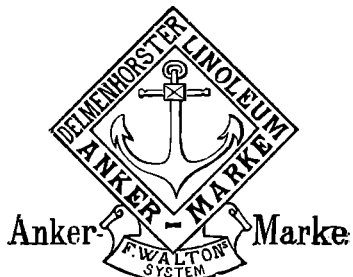
Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.
Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

C. W. Obel's
Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.
Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:
Frederiksberggade Nr. 1.
Telefon 3669.

HÄNSCHELL & Co.
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 Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier
i Kjøbenhavn. Telegram-Adresse:
HÄNSCHELL, Barbados.

DANCHELLS
FABRIKER.
LINOLEUM.
VOXDUG.



Eneudsalg i Danmark for
DELMEHORSTER
LINOLEUMFABRIK.
Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:
Pilestræde 13 Matthæusg. 5.
Telefon 545. Telefon 2680.
Kjøbenhavn.

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.

Skræderetablissement,
— 9, Rosenborggade 9, —
anbefaler Uniformer for Sejlskibs-
og Dampskibs-Marinen.
P. JENSEN, Skrædermester.

Einhorn-Apotheket
Hamburg (St. Pauli.)
Langereihe 85.
Dansk Betjening.
Lægehjælp (ogsaa Specialister)
anvises.

Marius Hoffgaard
(forhen kld. Brodersen).
Anbefaler sig med alt til
Fotografien henhørende.
Atelier St. Strandstræde 6. 3.
Fotografier af forskellige danske
Skibe have altid paa Lager.
Hurtig Ekspedition.

Læge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg.
gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9
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.

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 %

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. 18.

Kjøbenhavn, Torsdag den 5. Maj 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Blish's Afstandmaaler. — Den engelske Koffardimarines relative Tilbagegang. — Fra Søen. — Spørgsmaal og Svar. — Fragtmarkedet. — Nogle Bemærkninger om Farve til submarine Skibsdele. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsetterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

Havnesfyr & Lanterner.

Metalspejlapparater.

*Skibslanterner med Certifikat
Gl. Lanterner prøves og forandres.*

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9,

Kjøbenhavn.

Telefon Nr. 3681.

G. W. Frydenlund & Søn

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 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.

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 Havnepenge, 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.

Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi, Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-Assurance-Selskaber.

Telegr.-Adr: *Heckshers.*

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.

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^d.

eneste Fabrikanten af
Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
 samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:
 Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.
 Conferencetid 12-1½. Admiralitætsstr. 59, 1. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN. Gittervej, Frihavnen Ø. Telefon 35.

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.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
 KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
 257.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

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.



EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1833. Telegraphic address SVITZERSALVAGE.
 Telefon Nr. 5195.

Agent for
Great Britain.

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	„SVITZERSALVAGE“.
KASTRUP	„HØYER“.
ELSNØRE	„SVITZERGOTTLIEB“.
KORSØR	„JØRGENSEN“.
ALBUEN (LAALAND)	„GUNNERSEN“.
FREDERIKSHAVN	„SVITZERLUND“.
GOTHENBURG (SWEDEN)	„ELFVERSSON“.
GREIFSWALD (GERMANY)	„SPRUTH“.

The company's boat **Danmark** — in conjunction with the boats belonging to the Northern Salvage Company of Hamburg, vis s/s „**Berthilde**“, s/s „**Berger Wilhelm**“ and s/s „**Nowa**“ — operates in the Mediterranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea & Red-sea).

Telegramadresse: **Seifert, Regnegade.** Telefon 297.

C. L. Seifert,

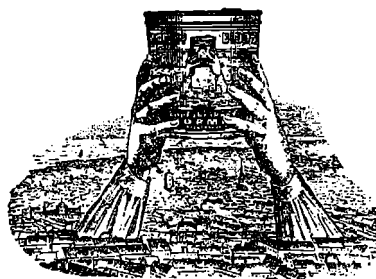
St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.



VARE-MÆRKE.

A. FORMANN.

KJØBENHAVN K.

TELEFON 5047.

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.

Enhver Kaptajn, som vil **spare Penge,**

hør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon **G. W. Møller, Grønnegade, Dragør.** Telefon
 Nr. 6. Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Fanø praktiske Sømandsskole.

Saa vel Begyndere som unge Sømand optages til enhver

Tid. Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,

Nordby, Fanø.

Blish's Afstandsmaaler.

(Efter Pilot Chart for April).

Dette simple og udmærkede lille Instrument er opfundet af Løjtnant John Blish i de Forenede Staters Marine og har allerede i flere Aar været i Brug om Bord i den amerikanske Opmaalingsdamper „Albatross“, hvor man fandt det overordentligt hensigtsmæssigt, især naar man i stormfuldt Vejr eller om Natten navigerede langs Kysterne.

Ved Hjælp af Kurser, Distancer og to Pejlinger af f. Eks. en Pynt kan Afstandsmaaleren, uden Brug af Bøger eller Kort, angive Afstanden til Pynten, baade da første og anden Pejling toges, tillige Distancen, der skal udløbes, fra anden Pejling tages, til Pynten er tværs, endvidere den Afstand, hvori man kommer fra Pynten, naar denne haves tværs, saafremt Kursen er bleven holdt uforandret under hele Observationen. Gentages Pejlingerne, kan man let forvise sig om, at Skibet virkelig kommer frem i Kursens Retning.

Som hosstaaende Billede udviser, er Buet inddelt baade i Grader og Streger. CD, CE og CF ere Skalaer, inddelte i lige store Dele, der kan angive Mil eller Tiendele deraf. A og B ere Silketraade, som i den ene Ende ere fastgjorte ved C, og hvis anden Ende kan anbringes under et elastisk Baand, som hviler i en Udskæring i Kanten af Pladen. Det elastiske Baand tillader baade Silketraadenes fri Bevægelse og holder dem tillige i de Retninger, hvori man en Gang har anbragt dem.

Linjen CE er parallel med Diametralplanet, og Apparatet anbringes saaledes, at E altid viser forefter; ligeledes regnes alle Pejlinger i Grader eller Streger fra E henimod D.

Anvisning til Brug af Afstandsmaaleren.

Tag en Pejling af en Gjenstand (Pynten); undersøg, hvor mange Grader eller Streger Vinklen mellem Diametralplanet og Pejlingen indeholder, og anbring derefter den ene Traad paa Apparatet saaledes, at den falder overet med det til Vinklen svarende Tal paa den inddelte Bue, regnet fra E, samt aflæs Loggen; derefter holdes samme Kurs, til Pejlingen har forandret sig saa meget, at man kan faa god Skæring mellem begge Pejlinger. Naar den anden Pejling er taget, sættes den anden Traad paa det til Pejlingen svarende Tal i Grader eller Streger, regnet ligesom før fra E, Loggen aflæses igen, hvorved den udløbne Distance mellem Pejlingerne faas.

Derefter tages Distancen paa Skalaen CE eller CD med en Passer, hvormed man finder Stykket GH mellem Traadene. GH skal være parallel med CE. G er da Skibets Plads, da den første Pejling toges, ligesom H er Pladsen, da anden Pejling toges. Stykket CG er Afstanden til Pynten, da man pejlede første Gang, og CH Afstanden til Pynten ved anden Pejling. HI er Distancen til Pynten haves tværs, og CI er den Afstand, hvori Skibet vil passere Pynten, alt under Forudsætning af, at samme Kurs er holdt fra Punkt G til I.

Det afhænger selvfølgelig af enhvers Fordgtbe- findende, om man vil bruge Skalaens Inddelinger som Mile eller Tiendele deraf.

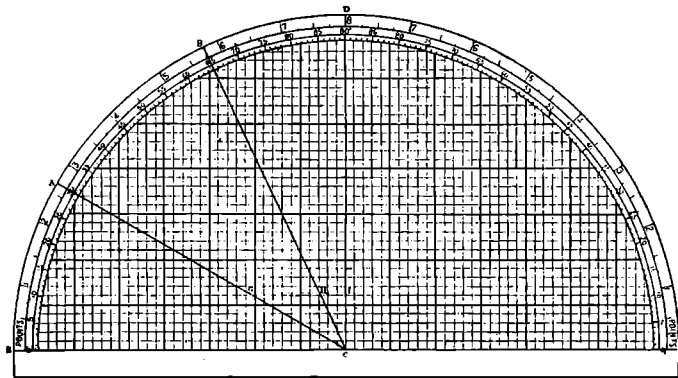
Eksempel: Første Pejling er 30° fra Stævnen (eller fra E).

Anden Pejling er 65° fra Stævnen (eller fra E).

Den udløbne Distance ved Loggen er mellem første og anden Pejling, 8 Kml.

Anbring da den første Traad paa 30° og den anden Traad paa 65° .

Tag 8 Inddelinger i Passeren og find Stykket GH parallel med CE, eller tæl uden Brug af Passer, hvor GH skal ligge mellem Traadene for at være lig 8 Inddelinger.



CG, maalt paa Skalaen, findes da lig 12,6 Kml.; altsaa er det Afstanden til Pynten, den Gang første Pejling toges.

CH er paa samme Maade lig 7 Kml., og er altsaa Afstanden til Pynten, da anden Pejling blev taget.

HI, som er 3 Kml., er altsaa Distancen fra H til Pynten haves tværs.

CI, som er lig 6,3 Kml., er Afstanden til Pynten, naar man er tværs af den.

Stykkerne CI og HI bruges mest i Praksis og kunne jo direkte aflæses paa Apparatet; ønskes derimod Stykkerne CG og CH, kunne de enten maales paa Skalaen med Passer, eller man kan tage Traadene ved G eller H og føre dem ned til Skalaen, hvor da Stykket af Traadene til C let kan maales.

Enhver kan meget let lave sig denne Afstandsmaaler ved at benytte følgende Fremgangsmaade, som anvendtes om Bord i „Albatross“ af amerikansk Marineløjtnant Wilson.

Paa kvadreret Lærredspapir afsættes Buer og Skalaer med Tallene skrevne med Tusk, og det hele klistres paa et Stykke Træ af Form som en Halvcirkel og oversmøres med Fernis, for at beskytte det mod Fugtighed og Regn. Silketraadene holdes paa Plads ved at anbringes under et elastisk Baand, der ligger i en Udskølpning i Kanten af Apparatets Periferi, medens Traadenes anden Ende er befæstet om en Stift, der er anbragt i Centrum ved C. Den venstre Kvadrant bruges som vist i Eksemplet; vil man benytte den højre, sker det paa lignende Maade, kun maa Skibets Stævn i saa Fald tænkes i Retning af F i Stedet for som i Eksemplet i Retning af E.

Instrumentet blev i det paaviste Eksempel brugt, som om Skibet befandt sig i Linjen CE, styrende mod E, men i Virkeligheden var Skibet i G, da den første Pejling toges, og i H, da den anden Pejling toges, styrende mod I i Linjen GHI, idet C repræsenterer det Punkt, hvoraf begge Pejlinger ere tagne.

Afstandsmaaleren er, som enhver kan se, egentlig baseret paa Principet om Pladsbestemmelse ved udløbne Distance. Principet er her grafisk nedlagt.

Den engelske Koffardimarines relative Tilbagegang.

„Times“ har offentliggjort en Artikel af Parlamentsmedlem Mr. Drage om dette Æmne, for at vise, at en stor Del af den engelske Handel og Skibsfart er i Færd med at glide over paa andre Landes Hænder; især gør en vis Misundelse sig gældende overfor den tyske Koffardimarine, der jo paa saa mange Maader understøttes saa rigeligt af Staten, at den er i Stand til at fortrænge de engelske Skibe fra Linjer, hvor disse tidligere vare alene om baade Arbejdet og Udbyttet; og endvidere gaar der gennem denne og mangfoldige andre Artikler i samme Blad en Ængstelse for, at Østasien helt skal gaa tabt for England, nu da baade Rusland, Frankrig og Tyskland have opnaaet Fordele, som man blot for et Aar siden ikke havde drømt om og næppe havde troet det muligt at opnaa.

Følgende statistiske Uddrag af Artiklen viser, at der sikkert ikke er saa lidt berettiget i Bladets pessimistiske Anskuelse om den engelske Handelsflaade.

Ikke alene med Hensyn til Skibene er det nemlig gaaet tilbage, men ogsaa med Hensyn til Antallet af Søfolk. Fra 1891—96 er der en Nedgang paa 6570 Personer i det samlede Antal Søfolk, og heraf er ikke mindre end 5221 under 30 Aar. Ogsaa Fiskerbefolkningen er samtidig aftagen med 5000 Mand egentlige Fiskere og 4460 Bierhvervsfiskere, og alt dette ser endnu uheldigere ud, naar man lægger Mærke til, at Tysklands Fiskerbefolkning fra 1875—95 er bleven forøget med 1204 %.

Antallet af Sejlskibs-Nybygninger var i 1892, det Aar Nedgangen begyndte, 24 % af alt hvad der blev bygget, mod kun 3 % i 1897. Og endnu uheldigere stiller Sagen sig, naar vi anstiller en Sammenligning med Frankrig. Dette Land havde nemlig i Oktober 1897 16,139 Tons Sejlskibe paa Bedding mod 6,949 i England; og i Frankrig blev der i samme Tidsrum bygget 5 Sejlskibe paa over 2,900 Tons, mod kun 2 Sejlskibe paa over 2,400 Tons i England. Ogsaa Nordamerika har ligesom Frankrig bygget større Sejlskibe end England.

Endnu mærkeligere stiller Sagen sig med Hensyn til de registrerede Sejlskibe, der sidste Aar viste en Nedgang af 506,000 Tons, hvilket var mere end 2 Gange saa meget som Nedgangen i Sejlskibstonnagen i hele den øvrige Verden tilsammen. For end yderligere at vise hvor stor Nedgangen var, kan anføres, at England i 1876 ejede 20,685 Sejlskibe paa 5,829,000 Tons, mod 8545 Sejlskibe paa 3,098,000 Tons i 1897, altsaa en Nedgang paa 50 % i Tonnage og paa 60 % i Skibsantallet. Det ser paa denne Maade næsten ud, som om Sejlskibene nu skal forsvinde fra Registeret. Dette Forhold ser da ogsaa værre ud i England end andre Steder, thi samtidig var Nedgangen i Tyskland 20 % af Tonnagen og kun 3 % af Antallet af Sejlskibe.

Hvad Damperne angaar, var der for 10 Aar siden regelmæssig Forbindelse med 5 store engelske Linjer fra Liverpool til Amerika: Cunard, White Star, Guion, Inman og Nationalinjen. Heraf er nu kun 2 — Cunard og White Star Linjen — tilbage. En anden Linje fra London til Østafrika er ogsaa standset, ikke uden Grund, thi den engelske Regering betaler c. 150,000 Kr. til Selskabet, medens den tyske Regering yder c. 800,000 Kr. til at holde sine Dampere i Gang paa den samme Rute.

Tage vi de 12 største Passagerdampere i Verden paa over 10,000 Tons, findes der 8 tyske, 2 amerikanske og kun 2 engelske. Samme Forhold finde vi, naar Talen er om de store Paketter med høj Fart. Der findes saaledes ialt 23 store Skibe med en Fart af mere end 19 Knob; heraf ere de 7 tyske, de 6 engelske, de 5 russiske, de 4 amerikanske og 1 fransk. I 1880 ejede England alle de hurtigste Skibe, i 1885 kun $\frac{2}{3}$ deraf;

i 1889 Halvdelen og nu kun en Fjerdedel. Paa denne Maade bliver det efterhaanden andre Lande, som har Æren af at besidde de hurtigste Fartøjer. I sidste Aar blev „Cymric“ det største Skib, Englænderne satte i Vandet, men i Tyskland byggedes 3 endnu langt større Dampere: „Kaiser Wilhelm d. Grosse“, „Kaiser Friedrich“ og „Prætoria“.

I 1897 solgte England, rimeligvis for meget moderat Betaling, 387,794 Tons Skibe til Udlandet; hertil regnes ikke de Skibe, der byggedes for Fremmede*), og heller ikke er heri indbefattet, hvad der solgtes til Kolonierne; dette Tal er 28,657 Tons mindre end i 1895 og 48,519 Tons mindre end i 1896; $\frac{3}{4}$ af de Skibe, der solgtes til Udlandet, ere dog fra før 1885.

I Hamburgs Havn oversteg den tyske Tonnage i 1896 for første Gang den engelske, men hertil maa dog erindres, at den tyske Regering betaler store Subsidier til Dampskibsfarten, og at de Summer, der anvendes paa Havnebygninger etc., i de sidste Aar ere løbne op til 675 Mill. Kr.

Som man ser, ligger Grunden til disse Forhold ofte i, at Udlandet har taget sig sammen for at indhente, hvad det tidligere har forsømt, saaledes f. Eks. Tyskland, der med sit store Opland har alle Betingelser for med Tiden at kunne blive England en haard Konkurrent paa Søen; men til Dels ligger det ogsaa i, at Englands Skibsfart paa mange Punkter relativt er gaaet tilbage, hvad Sømands- og Fiskerbefolkningens Aftagen, den betydelige Nedgang i Sejlskibstonnagen, og den Mængde Skibe, der sælges til Udlandet udover dettes Nybygnings-Bestillinger, klarlig beviser.

Rigtigheden af denne Statistik er senere i Sh. Gaz. bleven bestridt af Mr. Cooke, secretary to the Chamber of Shipping, der gør gældende, at Sejlskibene ikke ere aftagne efter en saa stor Maalestok, og at den ringe Forøgelse af Damp- og Sejlskibstonnagen i 1897 udelukkende skyldes den store Maskinarbejder-Strike.

Fra Søen.

Vi have modtaget følgende:

Da Barkskibet „Eliza“ af Esbjerg, paa Rejse fra Blyth til Wasa, d. 26. April d. A. befandt sig paa 58° N. Br. og 4° 43' Ø. Lgd., saas en Damper, der senere viste sig at være „Ydun“ af Christiania, komme styrende fra SO. ret paa os. Vejret var flovt og stille, ingen Søgang. Da „Ydun“ kom op tværs af „Eliza“, sattes Prammen i Vandet, og en Mand, som jeg senere erfarede var Kaptajnen, sprang ned i den, lidt efter fulgt af 2 andre. Efterat Kaptajnen havde givet forskellige Ordre og Kontraordrer om at slæppe, holde fast og lade gaa, skar Prammen ind under Damperens Agterende, hvor den fyldte og kæntrede. De 3 Mand laa nu og svømmede det bedste, de kunde, uden at der fra Damperens Side foretoges noget for at redde dem, førend jeg raabte over, at de skulde sætte en Baad i Vandet. Jeg havde imidlertid faaet Frivagten kaldt paa Dækket og vor Baad sat i Vandet, ved Hjælp af hvilken vi reddede 2 Mand — den 3die, Tømmermanden, druknede desværre —, inden Yduns Baad kom til Stede. Det var i det yderste Øjeblik, at de 2 bleve bjærgede; navnlig var Kaptajnen meget medtaget, da han gentagne Gange havde været under Vandet.

Aarsagen til, at Damperen ønskede at sætte sig i Forbindelse med os, var Mangel paa Lanterner, idet Lanterneskabet med alt Tilbehør om Morgenen var brændt.

*) En Fjerdedel af alt, hvad der i 1897 blev bygget i England, var for Udlandets Regning.

Jeg overlod ogsaa 2den Styrmand, der senere kom om Bord med Baaden, de Lanterner, vi kunde undvære, samt noget Petroleum, hvorfor jeg som Betaling modtog en Anvisning paa Rederiet. Paa min Forespørgsel til 2den Styrmand om, hvad der var i Vejen med Baaden eller hvorfor det varede saa længe med at faa den i Vandet, svarede han, at intet af det, der hørte til Baadene, var i Orden, og hverken Aarer eller Gaffler til at finde.

Naar jeg har anmodet Redaktionen om at optage denne Beretning, er det nærmest for at paavise, hvor vigtigt det er, at Baadene ere klare. Skønt jeg ikke er meget kendt med Dampskibsforhold, troede jeg dog, at man i Dampskibe altid havde Baadene rede til at sætte i Vandet; nu er jeg imidlertid bleven overbevist om det modsatte, hvilket desværre i det angivne Tilfælde kostede et Menneske Livet; thi om ogsaa Prammens Kæntring, forarsaget ved, at Skibet endnu havde for megen Fart, var Aarsag til at de 3 Mand kom i Fare, vilde de dog alle være blevne reddede, dersom Hjælpen var kommen hurtigere.

N. A. Thomsen,
Fører af Bark „Eliza“.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Maa jeg bede Dem være saa venlig at udtale Dem i Deres Blad om, hvad der forstaaes ved Ordet „Kontinentet“, der jo jævnlig i Søfartskredse forekommer; hvor er Grænsen Nord, Syd, Øst, Vest?

Bestemmer man for Eks. selv Øst- og Vest-Grænsen ved at indføre i Certepartiet, at Skibets Lossested skal være imellem Havre og Hamburg, eller Bordeaux/Hamburg?

Sv.: U. K. Continent har forskellig Betydning, alt efter som Befragtningen finder Sted fra Amerika eller Evropa. I Sortehavs-, Azoffs- og Donau-Certepartierne af 1890, som ere de eneste, hvorefter man fragter derfra, betyder Continent: „a safe port between Havre & Hamburg, both included“, og dette er altid underforstaaet, naar vi i vor Fragtberetning noterer Continent fra denne Branche; i Fald der ved den enkelte Befragtning gøres Undtagelse heri, vil dette altid blive anført. Fra Amerika er Forholdet dette: „New York Produce Exchange approved Grain Charter-party of 1897“ og „Approved Baltimore Grain Charter-party“, der ere de Certepartier, hvorefter Hovedbefragtingerne fra „Northern range“ finder Sted, udlægger Continentet som „a safe port between Bordeaux & Hamburg but Rouen always excluded“; hertil slutter Golfhavnenes Korncertepartier sig og Continent, noteret af os fra disse Lejre, betyder ogsaa, naar intet ellers omtales, Strækningen Bordeaux-Hamburg. Endeliger der River Plate. Dette Marked hævder ogsaa Northern range's Opfattelse, men her er Reglen, at Rouen ikke er udelukket; denne Plads er underforstaaet som medtaget, naar vi noterer Continent, men da til en Ekstrafragt af 2/6. I vore Rapporter figurerer altsaa 3 forskellige Udlægninger af dette Ord Continent, henholdsvis: Sortehavets viz: Havre Hamburg; Nordamerikas: Bordeaux Hamburg (Rouen excluded), og Sydamerikas: Bordeaux Hamburg (2/6 Ekstrafragt Rouen). Yderligere Fortolkninger af dette elastiske Ord vil som Regel ikke forekomme og vil i hvert Fald blive anført ved de forskellige Fragtslutninger.

Fragtmarkedet.

Vilde vi samle under et den Række Artikler, hvormed vore skrivende Penne har oversvømmet Pressen i Anledning af Krigen og Krigens Betydning, vilde vi allerede have Stof til en bindstærk Bog, brogede Blade,

hvor de mest modstridende Opfattelser danne Indholdet. Den Reder, der i Bevidstheden om sin egen Ufuldkommenhed paa det militære og krigsmaritime Omraade vilde hengive sig til en alvorlig Genneinlæsning, forinden han traf sine Dispositioner, vilde ikke træffe disse med større Sikkerhed, selv om han naaede til den sidste Side. Vi skulle derfor ikke føje flere Blade til. Vi kunne undlade det saa meget desto lettere, som vi i god Tid, inden det første Kanonskud var løsnet, have behandlet Spørgsmaalet, og fordi vor Opfattelse ikke har mødt Indsigelse fra nogen Side, ej heller har givet Anledning dertil. Vi har da kun at konstatere paany det glædelige Faktum, at Verdensmarkedet er fast, ualmindelig fast; dette er til Slutningen Hovedsagen.

Amerika har Krav paa at blive behandlet først; den sidste Uge frembyder det livligste og behageligste Skue: en lang Række Befragtninger, alle til høje Rater. Fremdeles er der afsluttet ualmindelig mange „time-charters“, hovedsagelig i den transatlantiske Fart, til en Gennemsnitsrate af 7/6 à 8/ G. F.; disse Befragtninger har deres store Betydning for Markedets fremtidige Udseende, idet de uvilkaarligt virker med til at holde Raterne oppe og giver de enkelte Fragter et Stød fremad udover Øjeblikkets Stabilitet. De opnaaede Resultater maa kaldes meget gunstige for Rederierne og beviser tilfulde Købmændenes Tro paa, at Markedet vil holde sig fast langt ind i Fremtiden; flere af Befragtingerne strækker sig over 12 Maaneder. Af Afslutningerne notere vi: New York C. f. O. 13,000 quarters 4/9, Philadelphia eller Baltimore C. f. O. 19,000 quarters 4/9, Northern range C. f. O. prompt 4/9, Baltimore Stettin 5/ — Fem shillings —, Raten ifjor paa samme Tid var 2/7½. Phosphatfragterne ere Tampa eller Fernandina Stettin 25/, Fernandina Hamburg 25/, Stettin 26/. Træfragterne ere: Pensacola Alexandria 130/, London 125/. Endelig er der fra Montreal sluttet 3/4½ C. f. O., Stettin 3/9, og søges nu derfra Tonnage 3 pence højere. Naar Raten fra Tampa eller Fernandina er saa høj, ligger det i, at Trafikforholdene muligvis vil forhindre Lasten i at komme frem til Afskibningspladsen. Den fortsatte Række af Soldater-, Amunition- og Provianttog, der løber denne Vej, har fuldstændig standset Varetrafiken og gør en rettidig Indladning af Phosphat mere end tvivlsom; denne Risiko løber Rederierne. Forøvrigt maa man med hver Dag afvente Begivenhedernes Gang. Sejrer Amerikanerne til Søs, og Kampene ved Manila tyde derpaa, kan man forvente en Reaktion i Fragterne; men Reaktionen bliver kun kortvarig, fordi den nye Høst snart vil melde sig og kræve sin berettigede Plads.

Det evropæiske Marked har fulgt Amerika, og der er Fasthed overalt; selv Østersøen, har i Følgesen af, at den nuværende Situation fordrede en særlig Kraftanstrengelse, virkelig forbedret sig i en ikke ringe Grad, og samtidig med at den opslaar sine Porte og byder velkommen paany efter Vinteren, proklamerer den paa store Reklameplakater, specielt fra Petersborg, at her er det eneste Sted, hvor der er Penge at tjene. Begyndelsen tegner altsaa ret lovende; lad os foreløbig være glade ved det. Petersborg Kontinentet giver allerede 1/6 à 1/7½, og Raten vil sikkert stige yderligere, i Fald de kære Agenter deroppe ikke i Mellemtiden indbjærger for megen Ladning til mindre Rater, ikke saa meget i Menneskehedens Interesse som for at holde en Konkurrent fra Fadet. Petersborgs Fasthed betyder ogsaa Fasthed for Reval, Riga, Libaus Vedkommende, og man sporer allerede Virkningerne. Forøvrigt er Riga nu erklæret officiel aaben, hvilket har Betydning for Træafskibningerne, der herefter sikkert vil finde Sted i stort Antal. Kulasterne indefter ere beskedne i Mængden, dog er sluttet Methil Kronstadt 5/ for større Baade. Blyth Libau giver 4/6; til Danmark er Raten Boness Aarhus 4/3, Kjøbenhavn 4/ à 4/3, Tyne Kjøbenhavn 4/, Provinserne 4/4½ à 4/6. Kulfragterne til Middelhavet etc. ere meget

faste, men den lange Tørn paa Ladepladsen virker selvfølgelig i høj Grad skadelig paa Gevinsten. Kulstriken i Wales vedvarer endnu, og saa længe Cardiff ikke arbejder, maa Ladeforholdene vedblive at være usle paa alle de andre Eksportpladser. Vi notere: Tyne Alexandria 8/6, Konstantinopel 8/, Genua 8/3, Neapel 8/6, Messina 8/9, Venedig 9/6, Fiume 10/. Fra Firth of Forth til Tunis betales 9/6, Port Said 9/, Barcelona 9/, Konstantinopel 8/6, Venedig 10/6, Alexandria 8/6.

Sortehavet etc. er fast, og en ikke ubetydelig Befragtningsforretning har fundet Sted. Vi notere: Odessa Rotterdam eller Hull 3,100 Tons prompt 14/, Nicolaieff Rotterdam 3,000 Tons 14/, Marianopel Antwerpen 15/6, Azoff Marseille 16¹/₂ Frcs.. Donau Antwerpen eller Rotterdam 16/6, Option any 16/6, Hamburg 17/. Som man ser, gode Fragter overalt.

I dette Øjeblik erfarer vi, at Frankrig har suspenderet Korntolden for Tidsrummet 4. Maj — 30 Juni; efter dette Tidsrum skal Tolden opkræves med 7 Frcs. Denne Bestemmelse vil faa den største Betydning for Fragtmarkedet, hovedsagelig Sortehavet og Østersøen, og vi kan vente en uhyre lang Række Kornlaster til franske Havne. Raterne vil stige betydeligt, specielt hen imod Slutningen, og vore Redere vil have Chance for en stor Gevinst. Med hver Dag mærkes Fastheden allerede, og den ledige Tonnage er begrænset.

Vort hjemlige Marked. For Kjøbenhavns Vedkommende kan konstateres en ikke ubetydelig Fremgang, idet en Række Laster ere komne i Markedet til Provinshavnene og Tyskland; samtidig har den vedholdende østlige Vind holdt et betydeligt Antal Skibe tilbage, saaledes at der i dette Øjeblik faktisk er flere Laster end Skibe. Resultatet er en Opgang i Raterne, der maa sættes til 13/14 Øre pr. Centner herfra til Provinsen. Til Colberg er sluttet 17¹/₂ Pf., og opnaar man muligvis nu allerede 20 Pf.; til Elbing er betalt 5 Mark pr. 1000 Kilos; iøvrigt søges Sejlere til Præstø, Hasle, Rønne, Holbæk, Nakskov til gangbare Rater, fremdeles til Greifswald 17¹/₂ Pf., Stolpemünde 17¹/₂ à 20 Pf., Danzig eller Neufahrwasser 20 à 22¹/₂ Pf.; man venter en stor Befragtningsforretning i den kommende Uge.

Nogle Bemærkninger om Farve til submarine Skibsdele.

Hovedbetingelserne for Overstrygning af Skibsbunde bør være, at Kompositionen beskytter Skibsskroget, at samme danner en glat Overflade, for at Friktionen med Vandet bliver den mindst mulige, og at Kompositionen tørrer saa hurtigt som muligt, saaledes at Afskrabningen og Overstrygningen af Skibsskrogets Undervandsdele kan udføres paa den kortest mulige Tid.

Ved ny Staalskibe ere Pladerne for det meste overtrukne med et Lag, som først maa fjernes ved Hjælp af fortyndet Saltsyre, da dette Lag ellers senere skaller af og tager den over sig liggende Farve med. Paa saadanne aabne Steder fremkommer da en stærk Forrustning. Det anbefales derfor ved ny Skibe i Almindelighed at overstryge Skibsbunden mindst hvert halve Aar, indtil man ser, at Farven sidder fast.

Bestanddelene i de almindelige Kompositioner ere forskellige. De mest bekendte af disse ere følgende:

Mac Innes anvendte en Lakform, som indeholdt Jærnoxid; herover strøg man en opvarmet Blanding af Kobber og Sæbe.

Gisbournes blandede Kviksølv med Kridt og tilsatte en tykflydende Olie.

Som et betydeligt Fremskridt for Beskyttelsen af Skibsbunde maa Heinrich Rathjens Opfindelse betegnes. Denne Komposition bestaar af Shellak opløst i Spiritus og blandet med Jærnoxid og Linolie, sidstnævnte Bestanddel for at give Farven fornøden Elasticitet. Denne Blanding tjener som første Overstrygning særlig i Isolationsøjemed.

Herefter overstryges med en Komposition, der bestaar af de samme Bestanddele, dog med Tilsætning af et Kvantum Arsenik og Kviksølv.

En saadan Behandling af Skibsbunden udmærker sig ved sin store Holdbarhed. Da Saltene i Havvandet indvirke paa Shellakken, og Kviksølvet i den anden Overstrygning ved Havvandets Indflydelse omdannes til Kviksølvklorid, virker Kompositionen forstyrrende paa de Organismer, der ellers vilde sætte sig fast paa Skibsbunden.

Rathjens Komposition har desuden den Fordel, at den tørrer meget hurtigt, saaledes at man paa 1 Dag i Reglen kan foretage 2 à 3 Overstrygninger.

Man har ikke kunnet gøre Blandingen saa stærkt kviksølvholdig, som man kunde ønske, da dette ellers ødelægger Shellakopløsningen. Denne er desforuden ikke stærk, saaledes at Virkningen formindskes med Tiden.

Til at dræbe de organiske Substanser anvender man ogsaa Zinkhvidt og Kobber. Med Ydrasin har man ogsaa gjort Forsøg; imidlertid have Kviksølvet og Kobberet vist sig som de mest virksomme. Hertil maa dog bemærkes, at Anvendelsen af Kobber jo er billig, men næppe er anbefalelsesværdig, fordi større Kobbermængder ved en Beskadigelse af Isolationsoverstrygningen let kunne bevirke en Korrosion af Jærnet.

Skibets Fart bliver som bekendt meget hæmmet ved de Masser af Skaldyr, som sætte sig fast paa Skibsbunden, mindre tror jeg af Søplanter. De nævnte Organismer svømme imidlertid kun paa det første Stadium af deres Udvikling frit omkring i Oceanet. Kompositionens Indhold af Gift har altsaa det Formaal at dræbe de Organismer, som sætte sig fast til Skibets Bund. Ved Farten opstaar der jo Friktion, og ved dennes Indvirkning bliver Farven blødgjort saa meget, at Giften omsætter sig og danner en antiseptisk Opløsning, der dræber de omtalte, til Skibsbunden fastsiddende Organismer. I de tropiske Have er Formeringen af Organismerne dog saa stærk, at den antiseptiske Overflade paa Skibsbunden snart er udnyttet og altsaa ikke kan forhindre, at Skaldyr og Søplanter sætte sig fast.

Naar Skibet ligger stille, sætter adskilligt flere Organismer sig fast, end naar det sejler. Virkningen af Beskyttelses-Overstrygningen afhænger jo af, hvorlænge den kan afgive sin antiseptiske Substans, men da Skibet ligger stille, opstaar der ingen Friktion, hvilket atter har til Følge, at Kompositionen ophører at afgive den antiseptiske Opløsning, og denne kommer da først atter til Virkning, naar Skibet begynder at sejle.

Til Slut skal jeg endnu bemærke, at naar Kompositionen udsættes i lang Tid for Luftens Indvirken, taber den betydelig i Virkning.

Foruden de her omtalte Kompositioner ere forskellige andre i Tidens Løb fremkomne, hvilke dog i Hovedsagen bestaa af de samme eller lignende Stoffer som ovenomtalte.

Carl Holtermann.

Fra Sø og Land.

„Foreningen af jydsk Handelsforeninger“ holder Repræsentantmøde i Aarhus d. 23. og 24. Maj. Paa Dagsordenen staar bl. a. „Forhandling om ensartede

Regler for Losning af Sækkegods fra Sejlskibe i danske Havne, opført paa Forslag af Aalborg Handelsforening. I Forhandlingen om denne Sag vil deltage to Repræsentanter for Dansk Sejlskibsrederi-Forening, hvilken Forening i længere Tid har arbejdet for en hensigtsmæssig Løsning af dette Spørgsmaal, idet Konsul Rechnitzer af Aalborg vil møde for Hovedforeningen og Mægler Albert E. Boye af Marstal for Afdelingen for mindre Skibe.

Hr. Hans Smith, Cronstadt, tilskriver os d. 28. April:

Fra Udhavnene i den østre Gult berettes der mig enstemmigt, at Isen endnu ligger saa langt vest over som til Hogland, og omendskønt den skal være svag og der ogsaa viser sig større Aabninger i den, er det dog næppe antageligt, at Passagen vil blive saa isfri, at Sejlskibe kunne naa herop før efter en 15 til 20 Dages Tid; jeg holder det derfor for tidsnok, naar de Skibe, der ere anløbne de skandinaviske Havne, fortsætte Rejsen efter en 8 Dages Tid.

Til Styrmandseksamen i Aarets 1ste Termin bestod i alt følgende Antal Elever. 1ste Afdeling 64 (afvist 2), Til-lægsprøve i Maskinlære 1: 2den Afdeling i Navigation 38, Geografi og Vejrlære 36 (afvist 1), Engelsk 28 (afvist 1), Søret og Handelsvidenskab 36 (afvist 1).

Fra Nordamerika meddeles nu, at Krigen ikke vil foranledige nogen Afbrydelse i Leveringen af Bunkerkul fra nordamerikanske Havne.

Burmeister & Wains Skibsbyggeri har i Lørdags afleveret det ny Dampskib „Nora“ til Dampskibsselskabet „Vesterværet“ i Esbjerg.

Grosserer Pagh i Esbjerg har af Firmaet Jæde & Co. i Lübeck købt et større Dampskib for 56,000 Rmk. Skibet skal sejle paa Ruten Esbjerg—Hamburg.

Fra Flensburger Schiffsbau-Gesellschafts Værft løb d. 27. ds. en Damper af Stablen, der bliver bygget for Regning af Firmaet H. C. Christensen, Marstal. Damperen fik Navnet „Energi“ og dens Dimensioner ere 230' x 34' 10" x 15' 10 1/2".

Ovennævnte Værft har for nyligt modtaget Bestilling fra det tysk-australske Dampskibsselskab i Hamburg paa en 3die Damper af samme Dimensioner som de to til Selskabet under Bygning værende Søsterskibe „Bielefeld“ og „Harburg“, nemlig 403' 8" x 47' 8" x 32'.

Værftet har for Øjeblikket kontraheret for Bygningen af 12 Dampere paa en samlet Brutto-Tonnage af 41,000 Tons og en Lasteævne af 55,000 Tons.

Fra Marstal skrives til os d. 26. April:

I Dag løb her et lille Skib af Stablen fra Skibsbygmester F. Hansens Værft; det fik Navnet Louise, maaler 46 Register Tons og er klassificeret i Bureau Veritas højeste Klasse. Skibet er solgt til den kgl. Grønlandske Handel og er bestemt til Sejlads paa Kolonierne i Grønland. Det er bygget af bedste Egematerialer og er overordentlig solidt saavel i Skrog som Takkelage. Da dets fremtidige Hjem bliver oppe i det kolde Nord, hvor det udsættes for at stitte Bekendtskab med Isen, saa er det blevet forsynet med en dobbelt Yderklædning samt anden yderligere Forbinding. — Talrige Tilskuere havde givet Møde for at være Vidne til Afløbningen, Vejret var straalende og Byen og Skibene i Havnen flagsmykkede i Anledning af Prins Christians Formæling. Det var et smukt Syn at se det lille, slanke Skib med vajende Splitflag under Tilskuernes Hurraraab glide i Søen. Alle Sagkyndige beundrede Skibets fine Linjer, der varsle om en Hurtigsejler, som i alle Henseender vil gøre sin Mester Ære.

Den kondemnerede Skonnert Sifa af Marstal er ved Auktion i Rønne solgt til Konsul Nyberg, af Rønne for 3,060 Kr. + 6 pCt. i Omkostninger.

En alvorlig Kollision hændte den 15. April om Aftenen mellem Dover og Folkestone mellem Damperen „Elbe“ af London og Skonnerten „Faithful“. Skonnerten blev omtrent raseret af Damperens Bov og Bovspryd, saaledes at hele Rejsningen, Master og Takkelads, ødelagdes. Ogsaa „Elbe“ fik et stort Hul i Styrbords Side, men kunde dog yde Assistance til Skonnerten, indtil Slæbedamper kom til og kunde tage den til Dover.

Rettelse. I vort sidste Nr. staar S. 141 Lin. 8 f. n. „Lystøjer“, skal være Lysbøjer, og i Lin. 7 f. n. „deres“, skal være dets.

Ugens Havarier.

Thor, dansk Barkskip, er ankommet til Buenos Ayres med delvis Tab af Master. Skibet har paa Rejsen fra Greenock været ude i en Storm.

Anna, Skonnert af Bakkemølle, fra Halmstad til Præste med Trælaster, er grundstødt ved Sortabæk.

Argus, Skonnertbrig af Marstal, kom d. 27. f. M. paa Rejsen fra Warnemünde til Norge paa Grund ved Korsør Flot med Assistance og indbragt til Korsør ubeskadiget. Omkostninger 1,000 Kr.

Louise, tysk Slup, kom d. 1. ds. paa Rejsen fra Stettin hertil med Jærn paa Grund mellem Dragør og Kastrup. Flot med Assistance af Svitzers efter at en Del af Ladningen var løst i Lægtene.

Egen, Skonnert af Svaneke, kom d. 30. f. M. paa Rejsen fra Faxe til Drammen med Kalksten i Kollision med Lappegrundens Fyrskib. Skonnerten er læk indbragt til Helsingør med Tab af Stormast og med anden Skade.

Eklipika, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 29. f. M. paa Grund paa Søndre Rønner. Flot uden Assistance og fortsat Rejsen.

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Kbhvn. 20. April, bestemt til New-Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Reval f. O. 2. Maj, bestemt til St. Petersborg. — Antwerpen, Holm, ankom til Messina 26. April, bestemt til Gallipoli. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Lissabon 3. Maj, bestemt til Kbhvn. — Dagmar, Gade, afgik fra Blyth 21. April, best. til Genoa. — Douro, Brabrand jun., ankom til Kbhvn. 30. April, bestemt til St. Petersborg. — Georgios I, Kihl, afgik fra Algier 28. April, bestemt til Bordeaux. — I. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Methil 25. April, bestemt til Barcelona. — Kiew, Rabe, ankom til Reval f. O. 2. Maj, bestemt til St. Petersborg. — Kursk, Brabrand sen., afgik fra La Rochelle 3. Maj, best. til Kbhvn. — Leopold II, Kruse, afgik fra Algiers 26. April, bestemt til Kbhvn. — Louisiana, Jensen, afgik fra Kbhvn. 26. Marts, bestemt til New Orleans. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Kbhvn. 2. Maj, bestemt til St. Petersborg. — Nicolai II, Michelsen, ankom til New-Orleans 2. Maj, bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Reval f. O. 29. April, bestemt til St. Petersborg. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Antwerpen 1. Maj, bestemt til St. Petersborg. — Tejo, Borries, afgik fra Lissabon 30. April, bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, ankom til Reval 2. Maj. — Vesuv, Norden, afg. fra Riga 1. Maj, bestemt til Bordeaux. — Viking, Jørgensen, afgik fra Madeira 30. April, bestemt til Oporto og Lissabon. — Xenia, Ingerslev, afg. fra Kbhvn. 20. April, bestemt til Newport-News. — Kentucky, Caroc, ankom til Kbhvn. 26. April, bestemt til Philadelphia. — Arkansas, Jespersen, ankom til Kbhvn. 24. April, bestemt til New-Orleans. — Ceres, Svendsen, ankom til Stettin 29. April, bestemt til Oporto og Lissabon. — Morsø, Lind, afgik fra Havre 30. April, bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Olsen, afgik fra Kbhvn. 1. Maj, bestemt til Hull. — Axelhus, Sørensen, ankom til Kbhvn. 1. Maj, bestemt til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clausson Kaas, ankom til Kbhvn. 30. April, bestemt til Riga. — Charkow, Kroman, pass. Hanstholm 2. Maj, bestemt til Kbhvn. — Christian IX, Møllerup, ankom til Kbhvn. 2. Maj, bestemt til London. — Christianssund, Bay Schmidt, ankom til Kbhvn. 1. April, bestemt til Stettin. — Constantin, Bønnelykke, afgik fra London 1. Maj, bestemt til Libau. — Frederik, Harboe, ankom til Hull 1. Maj, bestemt til

Kbhvn. — Georg, Petersen, afgik fra Libau 1. Maj, bestemt til London. — Jolantha, Paaske, ankom til Antwerpen 2. Maj, bestemt til Kbhvn. — Kasan, Thomsen, ankom til London 1. Maj, bestemt til Hamburg. — Laura, Nielsen, afgik fra Leith 19. April, bestemt til Island. — Louise, Göttsche, ankom til Kbhvn. 27. April, bestemt til Pillau. — Minsk, Jørgensen, ankom til Stettin 1. Maj, bestemt til Kbhvn. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 28. April, bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Riga 26. April, bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Hansen, afgik fra London 1. Maj, bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, afgik fra Kbhvn. 2. Maj, bestemt til Libau. — Pregel, Egdiussen, ankom til Kbhvn. 2. Maj, bestemt til Antwerpen. — Romny, Lind, ankom til Libau 29. April, bestemt til Hull. — Thyra, Ryder, afgik fra Leith 30. April, bestemt til Island. — Valdemar, Kofoed, ankom til Antwerpen 28. April, bestemt til Kbhvn. — Vesta, Corfitzon, ankom til Kbhvn. 29. April, bestemt til Island. — Ella, Erichsen, ankom til Kbhvn. 2. Maj, bestemt til Danzig. — Maja, Blom, ankom til Danzig 28. April, bestemt til Kbhvn.

Ficaria, F. Fenger, afgik fra Kbhvn. 5. Maj, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, M. Madsen, afgik fra Newcastle 3. Maj, bestemt til Odense. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 28. April, bestemt til Newcastle, Retur til Kbhvn. 7. Maj. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 4. Maj, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, C. Wiberg, afgik fra Odense 5. Maj, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 4. Maj, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebælt, J. P. Bay, afgik fra Newcastle 3. Maj, bestemt til Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 4. Maj, bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Grimsby 1. Maj, bestemt til Cronstadt. — Frode, Wrisberg, afgik fra Cardiff 23. April, ank. til Genua 3. Maj. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Riga 26. April, ankom til Libau 26. April. — Knud, Hansen, afgik fra Swansea 26. April, bestemt til Stettin. — Svend, Holst, afgik fra Stettin 30. April, ankom til Riga 1. Maj. — Erik, Tofte, afgik fra Ghent 26. April, ankom til Sunderland 28. April. — Skjold, Schmidt, afgik fra Riga 24. April, ankom til London 30. April. — Ragnar, Hveysel, afgik fra Kolding 21. April, ankom til Sunderland 24. April. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Kbhvn. 2. Maj, bestemt til Riga. — Volmer, Riber, afgik fra Dunkerque 24. April, ankom til Riga 30. April. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Ghent 29. April, ankom til Sunderland 1. Maj. — Harald, Jensen, afgik fra Baltimore 1. April, ankom til Kings Lynn 22. April. — Olaf, Lorenzen, afgik fra Riga 1. Maj, bestemt til Rouen.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Knudsen, ankom til Fortinonroe 1. Maj. — J. Siem, Frantzen, ankom til Reval 28. April.

Helmdal. Kamma, Risøe, ank. til Swinemünde 3. Maj. — Helga, Lagesen, ank. til Burntisland 28. April. — Martha, Jørgensen, ankom til Lappvik 30. April.

Urania. Venus, Callesen, afgik fra Stettin 2. Maj, ankom til Kbhvn. 3. Maj. — Urania, Lund, ankom til Libau 1. Maj. — Saturn, Lind, ankom til Göteborg 2. Maj. — Pallas, Degn, afgik fra Riga 2. Maj. — Mars, Nielsen, afgik fra Leith 30. April.

Nordseen. Nordland, Henningsen, ankom til Kbhvn. 28. April. — Finland, Schmidt, afgik fra Reval 1. Maj. — Holland, Jørgensen, ankom til Ghent 26. April. — Rusland, Møller, afgik fra Rotterdam 2. Maj. — Skotland, Branth, afgik fra Warkworth 2. Maj.

Vesterhavet. Nautik, Meinerts, afgik fra Oxeløund 28. April, ankom til Gefle 3. Maj. — Nora, Degn, afgik fra Kbhvn. 29. April, ankom til Riga 2. Maj. — Neptun, Jessen, afgik fra Landskrona 27. April, ankom til Kbhvn. 28. April. — Nerma, Jørgensen, afgik fra Methil 30. April, ankom til Esbjerg 2. Maj. — Nordsøen, Schmith, afgik fra Esbjerg 29. April, ankom til Newcastle 2. Maj.

Bsterøen. Yrsa, Larsen, afgik fra Königsberg 29. April, bestemt til Antwerpen. — Rita, Skov, afgik fra Riga 29. April, ankom til Harburg 3. Maj. — Patria, Andersen, afgik fra Braila 30. April, bestemt Galatz. — Cimbria, Storm-Hansen, afgik fra Kolding 1. Maj, bestemt til Newcastle.

Union. Frisia, Fisker, ankom til Burntisland 1. Maj. — Britannia, Nielsen, ankom til Baltimore 27. April. — Gallia, Nielsen, afgik fra Galatz 26. April, bestemt til Hamburg.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Tyne 28. April, ankom til Kbhvn. 3. Maj. — Fyen, Hansen, afgik fra Kbhvn. 26. April, ankom til Libau 28. April. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Braila 1. Maj, bestemt til Antwerpen. — Russia, Rasmussen, afgik fra Grangemouth 29. April, bestemt til Kbhvn. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Buenos Ayres 9. April, bestemt til Antwerpen. — Dania, Troenggaard, afgik fra Newcastle 1. Maj, bestemt til Delaware.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, afgik fra Middlesbro 2. Maj, bestemt til Aarhus. — Frederiksborg, Kühl,

afgik fra Kbhvn. 2. Maj, bestemt til Grimsby. — Fredensborg, Andersen, ankom til Kbhvn. 30. April. — Rosenborg, Fischer, ankom til Blyth 1. Maj. — Uranienborg, Olsen, ankom til Calais 27. April. — Jomsborg, Schultz, ankom til Bilbao 24. April. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Bilbao 30. April.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Dømel, ankom til Rouen 30. April. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Hull 3. Maj. — Skodsborg, Jensen, ankom til Ayr 28. April. — Guldborg, Schmidt, afgik fra Riga 30. April, bestemt til Rouen. — Tuborg, Hveissel, ankom til Antwerpen 1. Maj.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Burntisland 3. Maj, bestemt til Aarhus. — Agnete, Jensen, afgik fra Kbhvn. 27. April, ankom til Reval 30. April. — Hermia, Sørensen, ankom til Kbhvn. 3. Maj. — Alice, Kraemer, ankom til Reval 2. Maj. — Bornholm, Petersen, afgik fra Ghent 1. Maj, ankom til Grimsby 3. Maj. — Ajax, Brorsen, ankom til Windau 30. April. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Göteborg 23. April. — Nauta, Steen, ankom til Kiel 30. April. — Rønne, Hintse, ankom til Fraserburgh 1. Maj. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Helsingør 1. Maj, ankom til Libau 3. Maj.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Grangemouth 30. April. — Thorvaldsen, afgik fra Kbhvn 4. Maj, bestemt til Libau. — Absalon, Predbjørn, ankom til Reval 3. Maj. — Ansgar, Larsen, afgik fra Riga 29. April, bestemt til Dunkirk. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Ipswich 1. Maj. — Hamlet, Sommer, ankom til Reval 3. Maj. — Helge, Matthiessen, ankom til Leith 23. April.

Thingvalla. Hekla, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 3. Maj, bestemt til New-York. — Norge, Knudsen, afgik fra Kristiansand 22. April, bestemt til New-York. — Thingvalla, Laub, afgik fra New-York 30. April, bestemt til Kbhvn. — Island, Skjødt, afgik fra New-York 16. April, bestemt til Kbhvn.

Mynen. Anna, Moyell, afgik fra Antwerpen 23. April, ankom til Stettin 28. April. — Clara, Petersen, afgik fra Kbhvn. 30. April, ankom til Grangemouth 3. Maj.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Cito, Christensen, ankom 1. Marts til Banda fra Macassar sejlet fra Banda 11. Marts til Amboine. — H. Grohmann, Nielsen, ankom til Helsingborg 24. April fra London. — Sørine, Andersen sejlet fra Cape Town 27. April til Anjer. — Afma, Clausen, prajet paa 49° N. Br. 10° V. Lgd. 22. April fra Maracaibo til Falmouth f. o. — Esmaralde, Pedersen, sejlet fra Launceston 19. Marts til New Brittain. — Mathilde, Strømberg, ankom til Corinto 24. Marts fra Estere Real. — Merdor, Brinck, ankom til Rio Grande 28. April fra Liverpool. — Afma, Clausen ankom til Falmouth 24. April fra Maracaibo; beordret til Hamburg. — Ines, Røhl, Jessen, ankom til Antwerpen 30. April fra Santos. — Lemvig, Thomsen, passeret Dungeness 29. April fra Plymouth til Harburg. — Irvine, Ankersen, ankom til Liverpool 2. Maj fra Vancouver.

Fans. Sønderho. Fides, Sørensen, ankom 27. April fra Vestport til Sidney. — Clara, Carstensen, ankom 26. April fra Hamburg til Ipswich. — Eliza, Thomsen, ankom 29. April paa Kjøbenhavns Red. paa Rejse fra Blyth til Vasa. — Hans, Brinch, ankom 30. April til Liverpool fra Maracaibo. — Else, Nielsen, afgik 30. April fra Cherbourg til Hamburg.

Svendborg. Emanuel, Petersen, ankom til St. Davids 25. April. — Fylla, Basmussen, ankom til Exmouth 26. April. — Urda, Nielsen ankom til London 25. April. — Adolfine, Sørensen, ankom til Groeningen 26. April. — Roska, Møller, ankom til Paimboeuf 26. April. — Hanne, Rynnitz, ankom til Åhus 27. April. — Svafva, Nielsen, ankom til Plymouth 25. April. — Helge, Hansen, ankom til Kings Lynn 26. April. — Thure, Husfeldt, ankom til Swinemünde 27. April. — Flora, Nielsen, ankom til Moss. 27. April. — Catrine, Jensen, ankom til Aarhus 28. April. — Phønix, Hansen, ankom til Wolgast 28. April. — Solon, Hansen, ankom til Swinemünde 28. April. — Psyche, Hansen, ankom til St. Davids 28. April. — Urania, Pilegaard, ankom til Karrebæksminde 29. April. — Sophie, Jensen, ankom til Libau 29. April. — Pomona, Nielsen, ankom til Riga 28. April. — Marie, Nielsen, ankom til Swinemünde 30. April. — Martin, Mortensen, ankom til Swinemünde 30. April. — Niels, Hansen, ankom til Fowey 2. Maj.

Æro. Fønix, Eriksen, er ankommet til Kjøbenhavn. — Concordia, Madsen, ankom 26. April til Neufahrwasser. — Martha, Carlsen, ankom 28. April til Inverkeithing. — Wemyss Castle, Albertsen, ankom 27. April til Bridgeness. — Noah, Jørgensen, ank. 27. April til Svendborg. — Sophie, Hermansen, passerede 26. April Helsingør paa Rejse til Stettin. — Alf, Rasmussen, ankom 27. April til Drøbak. — Thyra, Rasmussen, har ligget til Ankers under Æro Hale paa Rejse fra Kiel til Gefle. — Ydun, Andersen, er ankommet til Dysart. — Uffo, Grube, er ankommet til Leith. — Ka-

ren, Hansen, er ankommet til Aberdeen. — H. C. Christensen, Bøye, er ankommet til London. — Arken, Christensen, er ankommet til Falmouth. — Enigheden, Nielsen, er ankommet til Burntisland. — Hansigne, Clausen, afsejlede 3. April fra Christianssted til Falmouth. — H. A. Friis, Friis, er ankommet til Vestervik. — Fuglen, Hansen, er ankommet til Moss. — Albert, Fabricius, er ankommet til Portmadoc. — Sylfid, Kromann, er ankommet til Aabenraa. — Lorenz, Levinsen, er ankommet til Fowey. — Danmark, Christensen, ankom 5. April til Barbados. — Poseidon, Frederiksen, er ankommet til Newcastle. — Familien, Bager, er ankommet til Swinemünde. — Niels Juel, Nielsen, ankom 2. Maj til St. Nazaire fra St. Anne. — Skjold, Mygind, ankom 3. Maj til Sunderland.

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, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

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

Nordsøen. Jylland V. Graadyb. I Begyndelsen af Maj 1898 paabegyndes med Damperen „Gefion“ Uddybningsarbejder paa Barren ud for Graadyb.

Først foretages Uddybningen paa den Del af Barren, der ligger S. for Fyrlinien, sidst paa den Del, der ligger N. for Fyrlinien.

Til Brug under Arbejdet udlægges 6 Ankre uden for Fyrlinien; de afmærkes med sorte Bøjer.

Til Pladsbestemmelse udlægges inden for Barren 4 sorte Mærkebøjer, de to i Fyrlinien og de to $\frac{1}{4}$ Kbl. S. eller N. for den, eftersom der arbejdes S. eller N. for Fyrlinien.

Mellem de røde Spidstønder I. og II. anbringes et Vandstandsbrædt i en Fortøjklo, det har fire Barduner, fastgjorte i Fortøjkloster.

Man skal passere Uddybningsdamperen paa den Side, hvor den viser rødt Flag.

Østersøen. Faxebugt. Hollænder-Grund NV. Føreren af Galeasen „Egen“ af Svaneke har med $8\frac{1}{2}$ Fods Dybgaende stødt paa et Vrag, der laa i 20 Fod Vand, $1\frac{1}{2}$ à 2 Kml. NV. for Vageren med 2 nedadvendte Koste paa Hollænder-Grund.

Vraget vil nærmere blive eftersøgt og eventuelt uskadeliggjort.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Gotland. Britterna. Den 24de April 1898 er Klokketønden ved Britterna udlagt.

I Kalmarsund skal et nyt Løb uddybes. I den Anledning udsættes en Del sorte Stager med hvidt Flag i og tæt ved det nuværende Løb.

Norra Qvarken. Fyrskibet „Sydstobrotten“ giver nu Taagesignal med Sirene, hver $\frac{1}{2}$ Minut Et-Stød af 10 Sekunders Varighed.

Tyskland. I Seegat von Memel er Sommerafmærkningen foretaget.

Pillau NØ. Udenrigsministeriet meddeler:

Vraget af den hollandske Tjalk „Alberdina“, der var sunket c. 3 Kbl. NØ. $\frac{1}{2}$ N. fra Pillau N.-Molehoved, er optaget.

Stoller Grund. Den grønne Spirtønde med Kost ved Stoller Grund er nu permanent. Den er ved et Kabel, som gaar i S. 41° V., forbunden med Bülk Fyrtaarn. Det er forbudt at ankre i og i Nærheden af Kablet. Tønden ligger paa $54^{\circ} 30' 10''$ N. Br. $10^{\circ} 14' 54''$ Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Lysekil N. Bläckhall. Den 25de April 1898 er Bläckhall Fyr brændt. Det skal snarest mulig tændes igen.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Cuxhaven. Fra 6te Juni til 31te August 1898 afholdes Sæminælvær ved Cuxhaven. Pladsen ligger uden for Farvandet mellem Tønde 14 og 16 og er afmærket med fire gule Tønder med rødt Flag; den er spærret for al Sejlsads. En Minekran, der om Natten fører to hvide Lanterner lodret for hinanden, ligger ved Pladsen.

Fra 9de—12te og 18de—19de August ligger skarpladte Miner ude, og Pladsen bevogtes da af Dampfartøjer, som føre rødt Splitflag eller tre hvide Lanterner lodret for hinanden. Anvisninger skulle ubetinget følges.

Forbud mod Opankring. Til Sikring af Skibsfarten ved Cuxhaven ere følgende Bestemmelser truffet:

I Løbet ved Cuxhaven er det forbudt at ankre mellem to Linier, hvis Ø-Grænse betegnes af de sorte Spidstønder 13, 14 og 15 og V-Grænse ved den røde Pæl med Diamant, neden for Groden Baake, overet med Osterende Groden Fyrtaarn. Om Natten er denne Strækning angiven ved Et-Blink fra Neufeld Fyr.

Skibe, der ville ankre paa Cuxhaven Red, skulle holde sig V. for Neufeld Fyrs Et-Blink og om Dagen for den angivne Grænse for det frie Farvand. Ø. for det frie Farvand maa kun ankres mellem Tønde Nr. 13 og 15.

Jade og Weser. I nogle af det tyske Admiralitets Kort Nr. 56 a er i Weser ved Neulandersiel angivet et rødt, fast Fyr. Det udgaar.

Jade. Fra 6te Juni til 31te August 1898 afholdes Sæminælvær i Jade; fra 11te—31te August August med skarpladte Miner.

Pladsen begrænses mod Ø. af tre gule Tønder med rødt Flag, der ligge mellem Tønde Y og Z; mod V. af Wattgrænsen; mod N. af en Linie fra den N-lige Tønde til Heppenser Siel og mod S. af en Linie fra den S-lige Tønde til den gamle Mole.

Ved Pladsen ligger en Minekran, der, naar skarpladte Miner ligge ude, viser rødt Splitflag eller to hvide Lanterner vandret for hinanden.

Man skal gaa Ø. om Pladsen, der er spærret for al Sejlsads. Anvisninger og Signaler skulle ubetinget følges.

De elektriske Lystønder B, C og D i Jade ere endnu Forsøg underkastede; de brænde kun nu og da og inddrages undertiden.

Holland. Ems. En Tjalk, lastet med Sten, ligger sunken i Ems i c. 28 Fod Vand. $53^{\circ} 24' 20''$ N. Br. $6^{\circ} 55' 14''$ Ø. Lgd.

Friesche Zeegat. I Noordwestgat er i 6 Fv. Vand udlagt en Spidstønde Nr. 6 a. $53^{\circ} 28' 15''$ N. Br. $6^{\circ} 3' 49''$ Ø. Lgd.

Den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 6 med Kors er flyttet og ligger nu i 35 Fod Vand. $53^{\circ} 27' 30''$ N. Br. $6^{\circ} 4' 16''$ Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 17 ved Vlakke van Schilhoek er inddragen.

I Zoutkamperlaag er Spidstønde Nr. 1 inddragen og Spidstønde Nr. 2 har nu Nr. 1.

N.-Kanten af den gravede Rende ved Vlakke van Schilhoek er afmærket.

I Noordwestgat er den mindste Dybde $10\frac{1}{2}$ Fod mellem Stumptønde Nr. 3 med afkortet Kegel og Spidstønde Nr. 4 med Ballon.

I Gat van Schiermonnikoog er den mindste Dybde 3 Fod. Zeegat van Ameland. Ud for Akkepollegat har dannet sig en Barre med $5\frac{1}{2}$ Fod Vand. Spidstønden med Ballon og Stumptønden ere derfor inddragne.

Zeegat van Terschelling. Meep. Paa Robbenhoek er udlagt tre Skydeskiver. S. for dem ligger en grøn Spidstønde med rød Ballon. $53^{\circ} 17' 49''$ N. Br. $5^{\circ} 14' 2''$ Ø. Lgd.

Zeegat van Terschelling. I Slenk en Noord-Meep har Stumptønde Nr. 1 nu en afkortet Kegel paa Toppen.

Samtidig med Sommerafmærkningen ere følgende Forandringer i Afmærkningen i de indre Farvande i Holland foretagne:

I Schuitemgat ere Spidstønderne nu mærkede Nr. 1 til Nr. 9.

Den røde Vager med to Balloner ved S.-Siden af det V-lige Løb langs Pollendam V-lige Forlængelse, Blauwe Slenk, i Farvandet til Harlingen, er ombyttet med en Spidstønde Nr. 11. $53^{\circ} 11' 43''$ N. Br. $5^{\circ} 19' 44''$ Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 11 med Ballon har nu Nr. 12.

I Kromme Balg, Zeegat van Ameland, har Stumptønde Nr. 4 nu afkortet Kegel paa Toppen. En Stumptønde Nr. 6 med afkortet Kegel er udlagt, og Stumptønde Nr. 6 med afkortet Kegel har nu Nr. 7.

Uden for Schuitemgat er Klokkabaakeskibet udlagt, og den midlertidige Spidstønde Nr. 1 inddragen.

Zeegat van Brouwershaven. I Volkerak er Dybden tæt ved Dintelsass aftagen til 9 Fod. Stumptønderne Nr. 1 a med afkortet Kegel og Nr. 2, og Spidstønderne Nr. 7 og 7 a ere flyttede SØ. hen.

Zeegat van Goeree. Paa Ribben er udlagt tre Skiver ca. $\frac{1}{2}$ Kbl. N. 66° Ø. og S. 66° V. fra hinanden. Den midterste ligger fra Brielle Taarn i S. 80° V. og fra Goeree Taarn i N. 11° Ø.

England. I Tees Bay er Ballast-Tønden nu en grøn og gul lodret stribet Spidstønde. Den er flyttet $1\frac{1}{2}$ Kml. NØ. $\frac{1}{2}$ Ø. hen, fra South Gare Fyr i NØ. $\frac{1}{2}$ Ø., $4\frac{1}{4}$ Kml. $54^{\circ} 41' 40''$ N. Br. $1^{\circ} 2' 20''$ V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Iles Chausey. La Mauvaise. Et Fiskerfartøj er sunket N. for Vageren ved La Mauvaise, i den Ø-lige Del af det N-lige Løb til Beauchamp Ankerplads. $48^{\circ} 53' 32''$ N. Br. $1^{\circ} 47' 1''$ V. Lgd.

England S.-Kyst. Ved *Penzance* er oprettet en *Lloyds's* Signal-Station.

Irland Ø.-Kyst. Belfast Lough. Paa den røde og hvide Kugletønde ved Ø.-Siden af *Victoria Channel* 2 $\frac{1}{2}$ Kbl. NØ. t. N. fra *East Twin Island*, er tændt et rødt Fyr med Formærkelser. 54° 37' 35" N. Br. 5° 53' 10" V. Lgd.

Den 1ste Maj 1898 tændes paa *West Twin Island* fire hvide, faste Fyr, med ca. 1 Kbl. indbyrdes Afstand.

Nordlige Atlanterhav.

Gran Canaria. Canariske Øer. Ved *Las Palmas (La Luz)* er oprettet en *Lloyds's* Signal-Station.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. I *Sheepscot River* ere følgende Tønder udlagte:

Ved *Cat Ledge* i 5 Fv. Vand en rød Spirtønde, fra *Hendricks Head* Fyr i S. 3° V. og fra S.-Siden af *Lower Mark Island* i N. 60° V.

Ved *Barkers Island* i 5 Fv. Vand en rød Spirtønde Nr. 2 $\frac{1}{2}$, fra *Barkers Island* S.-Side i N. 85° V. og fra *Barkers Island* V.-Side i S.

Ved *Clough Point* i 5 Fv. Vand en sort Spirtønde Nr. 5 $\frac{1}{2}$, fra *Davis Island* SV.-Side i S. 26° Ø. og fra *Birch Point* i S. 71° Ø.

Ved *Middle Ground* i 14 Fod Vand en rød Spirtønde Nr. 8, fra *Davis Island* S.-Side i N. 63° V. og fra *Seal Rock* i N. 5° Ø.

Rhode Island. Block Island Sound. Point Judith. En rød og sort vandret stribet Spirtønde er i 8 Fv. Vand udlagt tæt Ø. for et Vrag, der er sunket, fra *Point Judith* Fyr i S., og fra *Point Judith* Fløjtetønde i N. 68° V.

South Carolina. Charleston Harbor. I *Swash Channel* er der 19 $\frac{1}{2}$ Fod Vand, Middellavvande, i Linien Fort *Sumter* Fyr overet med *St. Philip Church* Fyr.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Baleariske Øer. *Port Mahon* Havn er spærret med Søminer. Man kan ikke søge Havnen før efter Kl. 6 Morgen og maa uden for Havnen afvente Bestemmelser.

Italien. Messina Stræde. Capo Peloro. I Juli 1898 tændes det nye Fyr paa *Capo Peloro*, og det midlertidige Fyr slukkes. Det nye Fyr vises fra det gamle Fyrtaarn og viser Et-Lyn af $\frac{1}{10}$ Sekunds Varighed hver 5 Sekunder. Synsvidden: 19 Kml. 38° 16' 2" N. Br. 15° 39' 11" Ø. Lgd.

Nærmere Meddelelse senere.

Brindisi. Tønden, som laa midt i *Bocca di Puglia*, ved *Brindisi* Forhavn, er inddragen.

Østerrig-Ungarn. *Cossion* røde og hvide, faste Fyr lyser over 180°. Den røde Vinkels V.-Grænse er S. 25° V., og gaar i 25 Fod Vand, Lavvande, 1 $\frac{1}{4}$ Kbl. Ø. for *Pynt Cossion*.

Tyrkiet. Saloniki. Kap Kara og Fyrskibet „Vardar Spit“. Den 21de April 1898 ere Fyrene paa Kap *Kara*, *Saloniki*, tændt og Fyrskibet „*Vardar Spit*“ udlagt.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karabiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Pensacola Bay. En Lægte er sunket i *Pensacola East Bay*. Den ligger fra *White Point* Fyr i S. 84° Ø. og fra *Middle Day* Baake i S. 17° Ø. Vraget er afmærket med en sort og hvid stribet Stage.

Kuba og Puerto Rico. Paa *Kuba*, *Puerto Rico* og de øvrige spanske Øer ere Havnene spærrede med Søminer. Man maa ikke staa ind uden Lods.

Fyrene kunne ventes slukkede og Afmærkningen borttagen.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Rio Grande do Norte. Macao. Den 15de Marts 1898 er ved *Alagamar, Macao*, tændt et hvidt, fast Fyr med hvidt Blus hver $\frac{1}{2}$ Minut. Flammens Højde: 42 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Fyret vises fra en hvid Fyrbaake ved en Fyrpasserbolig. 5° 7' 0" S. Br. 36° 34' 0" V. Lgd.

Rio Grande do Sul. I Februar 1898 kunde Barren ved *Rio Grande do Sul* i 25 Dage passeres med et Dybgaende af 12 Fod.

Uruguay. Montevideo Vraget af en norsk Bark ligger sunket paa *Montevideo* Red, fra Kathedralen i *Montevideo* i S. 20° V. og fra *Pynt Brava* i N. 87° V.

Buenos Aires. Rio de la Plata. Fyrskibet „*Punta Piedras*“ er ombyttet med et Fyrskib, mærket „*Ushuaia*“, af samme Farve som det gamle. Flammens Højde: 42 Fod.

Rio de la Plata. English Bank Ø. Dampere „*Coatham*“ ligger sunket i 12 Fv. Vand Ø. for *English Bank*. 35° 2' 30" S. Br. 55° 21' 0" V. Lgd.

Karantænebestemmelser.

Spanien. — *Rio de Janeiro* er erklæret for smittet af gul Feber og 90 Kml. Omkreds for mistænkt for samme Sygdom.

Kjøbenhavns Børskurs d. 4. Maj 1898.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....	113 $\frac{3}{4}$ $\frac{1}{2}$, 114	113 $\frac{3}{4}$	114
Danmark.....	92 $\frac{1}{2}$ $\frac{3}{4}$, 93	92 $\frac{3}{4}$	93
Norden.....	119 $\frac{1}{2}$ $\frac{3}{4}$, 120	119 $\frac{3}{4}$	120
Kjøbenhavn.....	104 $\frac{1}{4}$ $\frac{1}{2}$	104 $\frac{1}{4}$	104 $\frac{1}{2}$
Carl.....	62 $\frac{3}{4}$ 63 $\frac{1}{2}$	62 $\frac{3}{4}$	63 $\frac{1}{4}$
Dannebrog.....	108 $\frac{3}{4}$ $\frac{1}{2}$, $\frac{3}{4}$	108 $\frac{1}{2}$	108 $\frac{3}{4}$
Skjold.....	78 77 $\frac{3}{4}$	77 $\frac{1}{2}$	77 $\frac{3}{4}$
Helsingørs Dampsk.....	—	—	56
Østersøen.....	—	93 $\frac{1}{2}$	96
Nordsøen.....	—	77	85
Torm.....	—	86	98
Foren. Bugser-Selsk.....	—	83	90
Dansk-russisk Dampsk.....	—	96	98
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.....	103	102 $\frac{1}{2}$	103
5% — — — — —	—	—	—
5% Thingvalla 1880.....	—	100	105
5% — — — — —	—	—	—
5% Norden.....	—	—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.....	—	97 $\frac{1}{2}$	99 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % uopsig Stats.....	—	100	100 $\frac{1}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk.....	—	94	94 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvns Kreditf.....	—	92	93
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....	—	95 $\frac{3}{4}$	96 $\frac{1}{2}$
4% — — — — —	—	96 $\frac{1}{2}$	97 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk. 3 — — — —	—	94 $\frac{1}{2}$	96
Aktier.			
Nationalbank.....	—	151	151 $\frac{1}{2}$
Privatbank.....	126 $\frac{1}{4}$ $\frac{1}{2}$, 127	127 $\frac{1}{4}$	127 $\frac{1}{2}$
Landmandsbank.....	—	126 $\frac{1}{2}$	128
Handelsbank.....	—	122	124
Burm. & Wain.....	95	95 $\frac{1}{4}$	95 $\frac{1}{2}$
Helsingørs Jernsk.....	—	96	98
Sukkerfabr.....	97 $\frac{3}{4}$, 99	98 $\frac{3}{4}$ -98	97 $\frac{3}{4}$
Bryggeri Aktier.....	103 $\frac{3}{4}$	103 $\frac{1}{2}$	104
Vekselkurser.			
	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.	
Hamburg.....	88.95	88.80	
London.....	18.25	18.21	
Paris.....	72.20	—	
Amsterdam.....	151.20	—	

Notering paa Berlins Børs d. 3. Maj 1898.

Russiske Noter.....	217.05
4% Russiske Consols.....	—
4 $\frac{1}{2}$ % — — — — — Boden Kredit.....	101 $\frac{1}{2}$
6% Mexikanske.....	97 $\frac{1}{2}$
5% Rumænske Stats.....	100.20
4% — — — — — 1890.....	93.20

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

Foren. Dampskibs. 272,000, „Danmark“ 150,000, „Norden“ 208,000, „København“ 208,000, „Carl“ 122,000, „Dannebrog“ 50,000, „Skjold“ 58,000.

— Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874.

Som Medlem af Foreningen kan optages enhver farende dansk Skibsfører samt enhver farende Styrmand, der opfylder de i Søneringsloven stillede Krav til Erhvervelse af Bevis som Skibsfører. Medlemmer af Foreningen have Ret til Sygehjælp, ligesom der gives Understøttelse til gamle, trængende Medlemmer, der ere Medlemmer af Enkekassen. Denne sidste giver for Tiden en Understøttelse af Kr. 100 aarlig til Enker. Forskellige Legater ere ligeledes henlagte under Foreningen. Nærmere Oplysninger faas paa Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 13.

Bestyrelsen.

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.

Ludvig Lund.

Mekanisk og elektroteknisk Etablissement.

Ene repræsentant

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

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde.

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

3 Kabinettbilleder
♦ gratis ♦
ved Bestilling paa 12 holdbare Visiter til 4 Kr. Kabinet kun 6 Kr. pr. Dus. NB. Ogsaa efter ethvert indsendt Billede.

Monty.

St. Kongensgade 21.

EMIL KLÜNDER,
Skibsmægler.
KIEL.
Holtens-Brunsbüttel.

Skræderetablissement,
— 9, Rosenborggade 9, —
anbefaler Uniformer for Sejskibs- og Dampskibs-Marinen.
P. JENSEN, Skrædermester.

Dampskibsselskabet „INGA.“

Udbytte for 1897 udbetales med 10%, daglig fra 11—1 paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, 1ste Sal, imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1897.

Medlemmerne

af Dansk-Sejlskibs-Rederi-Forenings-Afdeling for mindre Skibe gøres herved opmærksom paa, at Kontingentet vil være at indbetale inden 15de Maj.

Albert E. Boye.

Sekretær og Kasserer.

„REVUEN“

er det ældste (20 Aar gammelt)

illustrerede Familjeblad,

der udgaar to Gange om Ugen.

Spændende Fortællinger,

Gode Illustrationer,

hyppige Præmier.

Prisen er 1 Kr. 21 Øre pr. Kvartal.

Abonnement modtages paa alle Postkontorer

samt i Bladets Hovedkontor, Gl. Mønt Nr. 13.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverantør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Enghavevej. V.

Bopæl:

Valdemarsg. 24. V.

Direkte Import
en gros af **amerikanske Træsarter.**

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.

Agentur
for udenlandske
Søassurance-
Selskaber.

Bjerre & Rømer,
Skibsmæglere.

Agenter for
Kullens Enskilda Assurans
Förening.

Hovedforhandler PETER BUCH, Vinhandel, Helmerhus 13.



F. ZUSCHLAG. Aquavit, Kjøbenhavn N.

O. Larsen,

Kunsthvæver & Illuminør,
Istedgade 72.
Kjøbenhavn V.

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

Læge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6. 1. S. Opg.
gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9
Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

Pumper,

udmærket egnede til Laaspumper.
Maskinfabrikken Rannje,
Mathæusgade 6.

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.

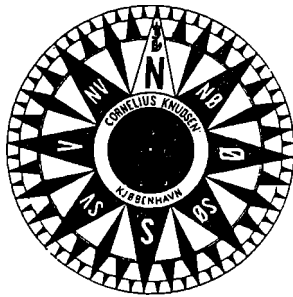
Margarine.

En fortrinlig velsmagende og holdbar Margarine,
særlig tilvirket for Skibsbrug, leveres saavel i Træ- som
Blikemballage til Dagens billigste Notering.

Jh. Klokke & Co.,
Nyhavn 4.

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.**

A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

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.



Anti-magnetiske
Ankergangs

Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

**Marinekikkerter og
Barometere.**

Regulering og Repara-
tion af Søuhre

udføres samvittighedsfuldt.

Palle Sørensen,
6, Sølvtorvet 6.

Einhorn-Apotheket

Hamburg (St. Pauli.)

Langereihe 85.

Dansk Betjening.

Lægehjælp (ogsaa Specialister)
anvises.

TH. SIMONSEN,

NYHAVN 57.

SØLVMEDAILLE I MALMØ

OG STOCKHOLM.

FOR LANTERNER.

„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. 19.

Kjøbenhavn, Torsdag den 12. Maj 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Befragterens Stevedor. — „Dronningen“ og Forliset ved Bolsaxen. — Fra Island. — Fragtmarkedet. — Atlanterhavs Slæbedampere. — Om Telegrafforbindelse mellem Fyrskibe og Land. — Opfordring til Skibsrederne i Dansk Sejlskibsrederi Forening. — Bugser- og Redningsdamperen „Vestkysten“s Virksomhed i 1897. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

Anders Nielsen,
Fredericiagade 27.
Største Lager
af
 **Fedevarer.**

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Efft.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

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.

M. Christiansen

M. Christiansen,
Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsprovantering
henhørende.
Transit og Kreditoplagsvarer.

John Hintze

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.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

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 Provantering
henhørende.

Overretssagfører **J. WESTENGAARD,**

Vestervoldgade 2, København V. Telefon 3424.

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.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.

(Axel Herfurth Fleron.)

Herreekviperingsforretning

St. Annaplads 14.

Uniformer og civile Klædninger.

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^d.

eneste Fabrikant af
Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
 samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:
 Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telephon 3994.
 Conferencetid 12—1½. Admiralitætsstr. 59. Telephon 3999.
 Telegr.-Adr.: **Dicotto.**

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN. Gittervej, Frihavnen. Ø. Telephon 35.

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.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
 KNÖHRHARD

HAMBURG.

Telephon
 257.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING


FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.



EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1833. Telegraphic address "SVITZERSALVAGE".
 Telephon Nr. 5195.

Agent for
 Great Britain. } 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	.....	"SVITZERSALVAGE".
KASTRUP	.....	"HØYER".
ELSINØRE	.....	"SVITZERGOTTLIEB".
KORSØR	.....	"JØRGENSEN".
ALBUEN (LAALAND)	.....	"GUNNERSEN".
FREDERIKSHAVN	.....	"SVITZERLUND".
GÖTHENBURG (SWEDEN).	.....	"ELFVERSSON".
GREIFSWALD (GERMANY).	.....	"SPRUTH".

The company's boat **Danmark** — in conjunction
 with the boats belonging to the Northern Salvage
 Company of Hamburg, vis s/s „Berthilde“, s/s „Berge
 Wilhelm“ and s/s „Neva“ — operates in the Mediter-
 ranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea &
 Red-sea).

Fanø praktiske Sømmandsskole.

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

P. H. Clausen,

Nordby, Fanø.

Telegramadresse: **Seifert, Regnegade.** Telephon 297.

C. L. Seifert,

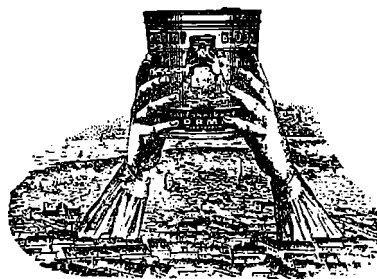
St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.



VAREMERKE.

A. FORMANN.

KJØBENHAVN K.

TELEFON 5047.

Højeste Udmærkelse i Stockholm 1897.

Noget nyt og ene staaende
 !! 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.

Enhver Kaptajn, som vil
 spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon **G. W. Møller, Grønnegade, Dragør.** Telephon
 Nr. 6. Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Befragterens Stevedor.

Nord. Skibsrederforen. Cirkulære skriver:

Gang paa Gang henvender Redere og Skibsførere sig til os og spørger, om ikke Befragteren maa betale Liggedagspenge, naar det er hans Stevedor, der benyttes, og denne Stevedor ved sit sendrægtige Arbejde er Skyld i, at Lasten ikke kommer ind i de fastsatte Dage. Det vækker altid Overraskelse og Skuffelse, naar vi besvarer dette Spørgsmaal benægtende, men vi er ude af Stand til at se, hvorledes en anden Opfattelse kan forsvares. Ifølge Certepartiernes almindelige Ordlyd har Befragteren den Forpligtelse at levere Lasten langs Skibssiden, hvorimod det er Rederens Sag at tage den fra Siden og anbringe den om Bord. Vi kan ikke indse, hvorfor det skulde gøre nogen Forandring heri, at han har forpligtet sig til at benytte en bestemt Stevedor, nemlig den, som Befragteren anviser ham. Stevedoren engageres af Kaptajnen og betales af denne, og naar han ikke fremmer det Arbejde, han har paataget sig, med tilbørlig Hurtighed, faar Kaptajnen holde sig til ham. Ganske vist ere Stevedorerne ikke altid formuende Folk, der ejer noget, som man kan holde sig til, men det berettiger selvfølgelig ikke Kaptajnen til at forlange, at Befragteren skal være ansvarlig. Naar Kaptajnen træffer Aftale med Stevedoren, maa han gøre ham bekendt med, at Skibet har saa og saa mange Liggedage, og at Lasten derfor maa være inde i den Tid, hvis Stevedoren vil undgaa Ansvar for Ophold af Skibet. Heldigt vilde det være, om man tillige kunde fordrø, at Stevedoren skulde stille Sikkerhed for Opfyldelsen af sine Pligter, men i Reglen er det udelukket derved, at Stevedoren skal engageres „on usual terms“, og det er næppe paa noget Sted Skik og Brug, at der stilles saadan Garanti.

Efter vor Mening bør en Reder ikke, naar det paa nogen Maade kan undgaaes, binde sig til at benytte Befragterens Stevedor paa sædvanlige Betingelser. Den, hvis Tjenester man er bundet til at benytte, maa som Regel betales bedre end andre, som man frit har valgt at slutte Kontrakt med, og den Omstændighed, at Skibets Mandskab ofte maa gaa ledigt uden at kunne sættes til Arbejde med Lastningen, bidrager til end yderligere at forøge Omkostningerne; men hertil kommer navnlig, at Befragterens Stevedor maa formodes at staa i et Afhængighedsforhold til Befragteren, som kun kan være til Skade for Kaptajnen i Tilfælde, hvor hans og Befragterens Interesser er modsatte. Det er muligt, at det konvenerer Befragteren bedst, at Lastningen trækkes ud, og er han mindre samvittighedsfuld, vil han have let ved at paavirke Stevedoren saaledes, at denne efter bedste Ævne imødekommer hans Ønsker uden Hensyn til sine Forpligtelser overfor Skibet. Forsømmer han Befragterens Interesser, mister han maaske en god og fast Kunde, medens han overfor Kaptajnen i de fleste Tilfælde ingen Risiko løber, fordi denne vil være klar over, at det næppe betaler sig at drage Stevedoren til Ansvar.

Naar Fragten er betinget „en rouché“, er det rimeligt, at Befragteren vil forbeholde sig Kontrol over Lastningen, da det er i hans Interesse, at Skibets disponible Rum udnyttes mest muligt; det vil ikke føre til noget at forsøge paa at modsætte sig dette, men hvad Rederne i et saadant Tilfælde bør forlange til egen Betyggelse, er, at Befragteren enten helt overtager Lastningen, eller at han i al Fald, naar Rederen skal benytte hans Stevedor, garanterer, at Lasten vil komme ind i den fastsatte Tid.

„Dronningen“ og Forliset ved Bolsaxen.

Vi have faaet tilsendt en Resolution, som en Forsamling af 28 Skippere forleden Dag vedtog paa et Møde i Aarhus. Den lyder saaledes:

En Forsamling af 28 Skippere fra alle Danmarks Egne, som i Aarhus er indvarslet af Formanden for „Dansk Skipperforening“s Aarhus-Kreds til Drøftelse af Spørgsmaalet om Kaptajn Riises Adfærd som Fører af Postdampskibet „Dronningen“ paa Overfarten fra Kallundborg til Samsø den 24de Marts d. A., da Skibet passerede Søfolk i Havsnød uden at yde Hjælp — har vedtaget at udtale følgende: Da det, efter alt, hvad der hidtil er oplyst, er vor Mening, at Kaptajn Riise hin Dag har svigtet sin Sømandspligt og derved har sat en Plet paa den danske Sømandsstands Ære, beklages det i høj Grad, at hans Adfærd den paagældende Dag har faaet Lov at passere, uden at Søretsforhør er bleven optaget. Vi udtale derfor Ønsket om, at rette vedkommende Autoritet vil foranledige Sagen nøjagtig undersøgt og oplyst ved Søretsforhør med Afhøring under Eds Tilbud af saavel „Dronningen“s Besætning som de Passagerer, der den omtalte Dag var om Bord hos Kaptajn Riise.

Den Begivenhed, der har foranlediget denne Resolution, har, som rimeligt er, vakt betydelig Opsigt. Vi have dog ment hidtil ikke at burde omtale den, fordi det er overordentlig vanskeligt, for ikke at sige umuligt, uden at kende de nærmere Omstændigheder at have nogen Mening om, hvorvidt „Dronningens“ Fører i dette Tilfælde har handlet rigtigt eller ikke. Som et Bevis paa, at den i Resolutionen udtalte Mening ikke er almindelig, anføre vi efter Aarhus Stiftst. følgende Ud-

talelser af Fører af Dampskibet „Dania“, Kaptajn Troensegaard:

Der er stor Forskel paa, om en Kaptajn sejler med Fragtskib eller med Passagerer. Sømandens Pligt er forskellig i disse to Tilfælde. Naar han ikke over Livet for andre end sig selv og sin Besætning, saa er det selvfølgelig hans Pligt at hjælpe i alle Tilfælde. Thi Sømanden ved nu en Gang, hvad han er gaaet ind til i sin Stilling og kan aldrig forlange at være sit Liv sikker under sin daglige Dont.

Men naar han sejler med Passagerer, ser Forholdet anderledes ud. Passageren devoverer sig ikke til Sølivets Farer, fordi han gaar om Bord i et Skib. Han stoler paa den Sømand, der fører Skibet. Og Kaptajnen ved, at han har Ansvaret for sine Passagerers Liv, og at han er ene om det, naar han staar paa sin Kommandobro.

Det er derfor ganske naturligt, at der for Passagerfarten gælder den faste og ufravigelige Hovedregel: Hvad der saa end møder, og hvad der end sker, saa er Passagerernes Ve og Vel Nr. 1. Og denne Regel staar da ogsaa urokkelig fast overalt. Den gælder her, den gælder i England, hvor den overholdes med den yderste Strængighed, og den gælder, hvorsomhelst Passagerskibe gaar.

Hvis jeg altsaa sejler med Passagerer, og jeg ved, at der ligger Kvinder og Børn i Kahytterne, saa vil jeg ikke foretage nogen Handling, der kan bringe Skibet i Fare, hvad enten denne Fare er større eller mindre. Naar den blot er der, saa maa jeg gaa min Kurs, og saa maa de hjælpeløse Sømand paa Vraget gaa deres. Og jeg siger Dem, det er ikke alene Reglen, men det er efter min Mening en fuldkommen rigtig Regel. Thi, jeg gentager det, Sømanden har

en Gang for alle frivilligt dømt sig til Sølivets Risiko; det har Passageren ikke.

Naar der er Kvinder og Børn om Bord paa mit Skib, saa gives der for mig ingen Undtagelse fra Reglen. Ved jeg, at mine Passagerer udelukkende ere myndige Mænd, saa kunde jeg vel tænke mig det Tilfælde, at jeg trommede dem sammen og spurgte dem, om de med Fare for deres Liv vilde samtykke i, at jeg hjalp en Nødskunde. Men dette Tilfælde vilde saa godt som altid være upraktisk, fordi der skal tages Beslutning og handles i Sekunder. Kaptajnen vil derfor i næsten ethvert Tilfælde staa ene med Ansvar for Skib og Passagerer.

Da „Dronningen“ passerede Vraget ved Bolsaxen, var det haard Storm med høj Sø og Sneykning, og „Dronningen“ løber vel ca. 12 Knob. Alt dette vil sige det samme som, at der i et Minut skal tages Beslutning om en Manøvre, der efter alt at dømme nok kunde have bragt Skibet og dets Passagerer i Fare. Selv om denne ikke havde været synderlig større, end at Skibet kunde være kommet ud af Kurs, saa er den i Sneykning og Storm, nær ved en Grund, dog stor nok, naar der sejles med Passagerer.

Derfor mener jeg, at Kaptajn Riise hin Dag har gjort sin Pligt ved at sejle forbi de 3 Sømænd. Men det var en haard Pligt, og endnu haardere bliver den for en gammel veltjent Sømand, naar han bagefter af Alverdens Mennesker — de Fleste uden kyndig Mening om Tingene — skal høre ondt derfor.

De Anskuelse, der her ere fremsatte af en Skibsfører, hvis Kompetance til at udtale sig om disse Forhold er ubestridelig, bør ikke lades ude af Betragtning, for saa vidt de angaa Spørgsmaalet i Almindelighed. Om de ere fyldestgørende som en Forklaring af Kaptajn Riises Fremgangsmaade i dette Tilfælde, derom tør vi fremdeles ikke udtale nogen Mening, fordi denne Sags Enkeltheder, saavidt os bekendt, aldeles ikke foreligge oplyste. Men netop fordi det er umuligt for Offentligheden at se, om Kaptajn Riise har handlet forsvarligt eller ikke, forekommer det os at være meget beklageligt, at der ikke er optaget noget Søforhør i denne Sag; kun et saadant kan berolige de mange, der have følt sig ilde berørte af den indtrufne Begivenhed, ligesom Kapt. Riise, synes det os, har et absolut Krav paa at faa Lejlighed til at forklare sin Handlemaade overfor kompetente Dommere. Naar derfor den Forsamling af Skipperer, der har vedtaget ovenstaaende Resolution, udtaler Ønsket om Afholdelse af Søforhør i Sagen, saa er dette fuldstændig berettiget. Vi anse det for et beklageligt Fejlgreb af Autoriteterne, at et saadant Søforhør ikke forlængst er optaget, og vi anse det for saa meget mere nødvendigt at foranstalte det optaget som denne Sag har været Genstand for Omtale og er bleven kommenteret paa en for den danske Sømandsstand lidet smigrende Maade i tyske og engelske Blade. Kun et Søforhør kan bringe den Klarhed i Sagen, som alle Parter i Virkeligheden maa ønske, og kan slaa de sikkert vrang Fremstillinger, for hvilke den er Genstand, til Jorden.

Men naar Resolutionen derefter udtaler, at Kapt. Riise har svigtet sin Sømandspligt og har sat en Plet paa den danske Sømandsstands Ære, saa er dette en Paastand, som hverken nogen enkelt Mand eller nogen Forsamling har nogensomhelst Ret eller Kompetance til at fremsætte offentligt. Det maa alvorligt misbilliges, at en saadan Udtalelse alligevel er fremkommen, ikke alene fordi der derved er tilføjet Kapt. Riise en haard og unødigt Krænkelser, men ogsaa fordi man indenfor Skibsførerstandens bør vente at finde saa megen Kollegialitet, at en tilfældig Forsamling af Skibsførere ikke opkaster sig officielt til Dommer over en Kollegas Handlemaade under særdeles vanskelige Forhold. Trods Resolutionens Ordlyd tør vi dog paastaa, at ingen dansk Søfartsforening i nogen Henseende har Ansvar for den.

Fra Island.

Korrespondance til Dansk Søfartstidende.

Seydisfjord, den 24. April 1898.

Det forenede Dampskibsselskabs Skibe Hølar og Skálholt aabnede Kystfarten heroppe den 15. April. Hølar, der gaar fra Reykjavik til Akureyri sønden om Landet, kom til Seydisfjord 20. ds.; Skibet gør et særdeles godt Indtryk, det er 322 Tons stort, bygget i 1893 og er forsynet med bedste Maskiner, der kan give Skibet en Fart af 9—10 Mil. Kahytterne ere gode og kunne rumme 50 Passagerer, desuden er der forude indrettet et Rum for Dækspassagerer. Kaptajn Jakobsen, der er godt kendt paa Island fra den Tid, da han var Thyras første Styrmand, er Hølar's Fører. Skálholt er Søsterskib til Hølar og føres af Kaptajn Osberg; den gaar fra Reykjavik til Akureyri vesten om Landet.

Den franske Skonnert „Aimée Emilie“ er kommet til Vestmanøerne i læk Tilstand. Den skal nu kondemneres og sælges ved Auktion, der er berammet til 5. Maj. Skibet hører hjemme i Dunkerque. Den ved Medallanet i Skaptafellssyssel strandede Trawler er Præsident Hertvig fra Gestemünde. Mandskabet reddede sig i Land og er hjemsendt over Reykjavik. Den franske Krydser „la Caravane“ er ankommen til Island.

Fiskeriet er uden Betydning endnu.

Fragtmarkedet.

Ophævelsen af den franske og italienske Korntold har allerede, som vi bebudede, begyndt at vise sin Virkning; Raterne fra de specielt Hvede eksporterende Lande er i stærk Fremgang, og aldeles upaatvivlelig vil Avanceringen fortsættes lige til sidste Time, hvor man da endog tør vente sig særdeles høje Fragter for de Dampere, der naar fransk eller italiensk Havn, inden Toldloven atter træder i Kraft; at nogle shillings højere Rate ikke spiller nogen Rolle for Købmændene, vil man kunne forstaa ved blot at notere Toldens Størrelse; denne er for Frankrigs Vedkommende 7 Frs. pr. 100 Kilos, altsaa 70 Frs. pr. Ton; dette er alene en net Sum og kan taale at blive beklippet noget af den smarte Reder, som stiller med sin Tonnage paa det rigtige Tidspunkt. Som berørt bliver det da Østersøen, Sortehavet og River Plate, hvor Virkningerne først spores; specielt har det sidste Marked haft en rivende Fremgang for prompt Tonnage; der er sluttet San Lorenzo U. K. Cont. 23/6 imod 17/ for kort Tid siden, og vi tvivle ikke om, at Raterne vil gaa yderligere i Vejret i de nærmeste Dage; imidlertid, den lange Tid, der medgaar til Sejladsen hjem, vil naturligt begrænse Haussens Varighed, og kun meget prompte Baade vil komme til at nyde godt deraf, men et kraftigt Stød fremad nu inden Majseksporten dernelde fra rigtig begynder har sin store Betydning for det fremtidige Marked; tilmed vil den stadig fortsatte Kulstrikke indskrænke de ankommende Dampers Antal betydeligt; der vil sikkert komme god Balance i River plate Saisonen ud.

Nordamerika har haft en bevæget Uge. Amerikanernes lette Sejr ved Manilla drev straks Gennemsnitsraten en Smule tilbage; i dette Øjeblik tales der om nyt Sølslag, og inden Bladet udkommer, har man vel faaet Vished om den ene eller den anden Magts Sejr. Imidlertid vil Udfaldet, hvorledes det end bliver, faa mindre Indflydelse paa de amerikanske Fragter nu end for faa Dage siden; den fransk-italienske Korntolds Ophævelse bliver Grunden hertil; det er vel til Slut Pengene, der regerer Verden; Yankeen gaar i hvert Fald ikke tilbage for at stryge en Gevinst med den ene Haand, medens den anden fører Sværdet, og en livlig Trafik fra U. S. kan dokumenteres trods Krigen. Vi

notere: Northern range C. f. O. 13,000 quarters 4/6 Juni Aflastning. Northern range 14,000 quarters Maj Aflastning 5/, Option Lissabon eller Marseille 5/3. Baltimore C. f. O. 4/6, Option én dansk Havn 4/7¹/₂, to danske Havne 4/9. Samtidig hermed fortsættes „Time-charters“ Befragtningerne, og en Række Baade ere engagerede til 8/ à 8/3 G. F. redelivery i Evropa. Hele det amerikanske Marked maa kaldes fast, set under ét, og Krig, Strike, Toldlove — hvad man saa end vil give Skylden — har i hvert Fald forstaaet at gøre den saa ofte omtalte „døde Tid“, inden den ny Høst kom i Markedet, ualmindelig levende.

Det europæiske Marked er under de nuværende Forhold saa nøje knyttet til det amerikanske, at man godt kunde anvende samme Tekst for begge, i hvert Fald hvad Indledningen angaar; vi venter os en ikke ubetydelig Hausse saavel fra Østersøen som fra Sortehavet og samtidig en stor Stigning i Kulfragterne; der sluttes f. Eks. allerede Firth of Forth Kronstadt 5/6 mod 4/6 for kort Tid siden. Imidlertid kan Kulfragternes Stigning ikke dække over det beklagelige Faktum, at den højere Rate kun er et magert Ækvivalent for den lange Tid, der hængaar ved Lasternes Indtagelse. „Tørnen“ er besværlig, takket være Wales Striken, og Gevinsten ved den højere Rate i Certepartierne bliver inere end tvivlsom, men man naar vel herover ogsaa, og Stemningen synes god. Der tales saa ofte om den al for rigelige Tonnage; de forsigtige ryster paa Hovedet over den forøvrigt kolossale Nybygning, der finder Sted for Tiden, men det er alligevel baade glædeligt og interessant at iagttage, at en virkelig Konjunktur som den nuværende kan absorbere endnu en langt betydeligere Tonnage end den disponible. Vi notere: Kul til Middelhavet giver: Methil Genua 10/6 à 11/, Konstantinopel 8/6 à 9/. Alexandria 8/9, Leith Venedig 10/, Port Said 8/9. Returfragterne ere: Odessa L. H. A. R. 3700 Tons 12/6, Nicolaieff L. H. A. R. 13/6, Nicolaieff Marseille 16¹/₂ Frs. prompt. Taganrog Bergen 14/6. Taganrog Antwerpen 14/.

Østersøen er som omtalt fastere med St. Petersborg i Spidsen; 1/7¹/₂ noteres til Rotterdam, og vi kommer højere op, naar man blot ikke giver for tidligt efter overfor Agenterne. Libau noterer 1/1¹/₂ Rotterdam mod 9³/₄ pence for faa Dage siden. Riga er ligeledes fastere, og Træafskibningerne derfra ere begyndte i stort Omfang.

Vort hjemlige Marked. Den sidste Uge har kun et beskedent Antal Befragtninger fra Kjøbenhavn, og Skibene er nu større i Tal end Lasterne. Raten maa sættes til 13/14 Øre pr. Centner til Provinserne, 20 Pf. til Danzig eller Königsberg og 17¹/₂ Pf. til Pommern. Der søges stadig Skibe til Stolpemünde, Rügenwalde, Danzig eller Neufahrwasser, fremdeles til Elbing, Colberg, Burgstaken, og Lasterne ere alle Maj's. Forøvrigt frembyder Markedet intet nyt af Interesse.

I Ugens Løb er fra Aarhus fragtet c. 35 Smaaskibe c. 17,000 Ct. Sortehavsbyg til Øst-Slesvig 14—16 og 18 Øre, Rostock Stralsund 19/20 Pf., Rügenwalde 22, samt for c. 12,000 Ct. Maj's til Pommern Mecklenburg 18/20 Pf., Neustadt Heiligenhafen 15 Øre, Colberg Stolpemünde 20 Pf., dansk Øhavn 13 Øre. Endvidere nogle Ladninger Bomuldsfruld til Stettin 19 Pf., Maj's Wismar 17 Pf.

Atlantehavs Slæbedampere.

Ifølge „New-York Sun“ har den amerikanske Regering i den senere Tid anskaffet flere kraftige Bugserdampere af Staal, der tilligemed den allerede eksisterende Flaade af denne Slags Skibe hurtigt vil forjage den

gamle Type af Sejlskibe, der besørgede Kystfarten paa de Forenede Staters Østkyst. Faa Mennesker, der ikke netop ere bekendte med den store Kultrafik paa Atlanterhavskysten, ane hvilken Størrelse denne Dampskibsflaade allerede har. Bugserbaadene ere saa store og kraftige, at de kan gaa overalt, næsten ligegyldigt hvorledes Vejret er. Saa snart de komme i Havn og har telegraferet Ankomsten til Rederiet, modtager de øjeblikkelig Ordre til at afgaa igen; der spildes saaledes ingen Tid, og de ligge næsten bestandig i Søen, hvor de ere beskæftigede med at slæbe Lægtere fra Newport News til Havne, der ligge saa østligt som Portland. Den eneste Afbrydelse i dette ensformige Arbejde indtræffer under Stormvejr, naar en Lægter gaar i Drift eller synker, eller Føreren modtager Ordre til at gaa til et Sted, hvor han ikke har været før. En af de gamle Skippere fra Kystskonerterne, der nu er ansat i Dampskibsfarten, udtaler om denne, at han til Trods for de nye Baades Bekvemmeligheder og større Komfort befandt sig bedre ved at sejle op og ned langs Kysten med sin Skonnert; fik han da Modvind, eller Vejret blev daarligt, gik han enten i Havn eller drejede under til Vejret tillod at fortsætte Rejsen, hvorimod han nu med Slæbedamperen altid maa være paa Færde og gaa imod al Slags Vejr. Dette medfører, at Bugseringerne ikke foregaa uden Tab; dog er det næsten udelukkende Lægterne, det gaar ud over; saaledes er der sidste Vinter forlist 4 store Lægtere tillige med Mandskabet.

Et af de nyeste Foretagender paa Bugservæsenets Omraade gaar ud paa at fortrænge en stor Flaade af Sejlskibe, der i en Aarrække har sejlet med Gibs fra Windsor N. S. til New York, og der er i dette Øjemed en Damper paa 500 R. T. med en Maskine paa 1,000 H. K. under Bygning. Dernæst har det atlantiske Transportkompagni sluttet Kontrakt med et Jærnbaneselskab om aarlig i 5 Aar at besørge 2,000,000 Tons Kul fra Newport News, og det er Meningen ligeledes at benytte Bugserbaade og Lægtere til dette Arbejde.

Grunden til Opkomsten og den hurtige Udvikling af denne ny Transportmetode maa udelukkende søges i Nutidens forbedrede Dampmaskiner og deraf følgende billigere Drift i Sammenligning med tidligere Tidens Bugserbaade. Det er en haard, næsten umulig Konkurrence, Sejlskibene ere blevne stillede lige over for, og dog er der Folk, der haabe paa, at det vil lykkes, om end ikke med de nuværende Fartøjer, saa med nye, enormt store 4- og 5-mastede Skonnerter, der ere under Bygning i Maine, at optage denne Konkurrence.

Om Telegrafforbindelse mellem Fyrskibe og Land.

Ved P. Chr. Dresing, Overingeniør ved Det Store Nordiske Telegrafskibsselskab.

(Efter „Den tekniske Forenings Tidsskrift“.)

Jeg har tidligere i „Den tekniske Forenings Tidsskrift“ givet en Oversigt over, hvad der i de senere Aar er foretaget, særlig af den engelske Telegrafadministration og det engelske Fyrvæsen, for at tilvejebringe en Telegraf- eller Telefонтjeneste imellem Fyrskibe og Land. Den kongelige Kommission („The Royal Commission“), nedsat i det Øjemed at tage Spørgsmaalet under Overvejelse, havde erklæret sig for det saakaldte „Sunk“ System, der nærmere beskrevet i ovennævnte Tidsskrift. Kommissionen har nu sluttet sin Virksomhed efter at have afgivet sin 5te og sidste Rapport til Regeringen, og det vil maaske derfor ikke være af Vejen at se lidt paa denne Rapport og at give Læserne et Resumé af Sagens nuværende Standpunkt.

De svage Punkter ved „Sunk“ Systemet, som Erfaringen efterhaanden har paapeget, ere:

Dannelsen af „Kinker“ i det særlig konstruerede Kabel til Udstikning eller Firing (det saakaldte „veering cable“) nærmest Fyrskibet, foranlediget ved at Skibet svinger rundt under Tidevandets og Vindens Paavirkning.

Slitage af Firingskablet („the veering cable“) paa Bunden, fremkaldt ved Skibets Bevægelser i uroligt Vejr.

Skamfiling af Firingskablet ved eller i Nærheden af Fortøjnings-Hvirvelen, til hvilken Skibets Ankerkæder ere befæstede, og igennem hvis hule Del Kablet passerer.

Til en af ovennævnte Aarsager kunde 19 Afbrydelser, der i Løbet af 2 Aar indtraf paa de 5 Fyrskibsforbindelser efter „Sunk“ Systemet (o: Kentish Knock, Goodwin, Hasborough, Shipwash og Formby), henføres. Imidlertid er der Grund til at antage, at Manglerne helt eller delvist ville kunne afhjælpes. Dannelsen af Kinker i Kablet vil rimeligvis undgaa, efterhaanden som Mandskabet om Bord bliver mere indarbejdet og fortroligt med Brugen af den roterende Kabeltromle. Hvis Opgave netop er at forhindre, at der opstaar Tørn og Kinker i Kablet. Typen af Firingskablet og selve Hvirvelen ville ogsaa kunne forbedres; og det bør fremhæves, at Kablet til Formby Fyrskib kun afbrødes som Følge af Skamfiling paa Hvirvelen, medens derimod Firingskablet var upaavirket af Slitagen paa Bunden. Dette taler godt for den Kabeltype, som her benyttedes. Hvirvelens Form underkastes nu visse Ændringer, og Kablet faar en Beklædning med haarde Træbaand uden om Armaturen paa de mest udsatte Steder.

Til Trods for at der saaledes er Udsigt til at „Sunk“ Systemet kan gøres mere effektivt og paa flere Steder allerede har staaet sin Prøve, anser Kommissionen det dog for givet, at dette System ikke egner sig for Tilvejebringelsen af nogen virkelig paalidelig Forbindelse med Fyrskibe, der ere udsatte for haardt Vejr og svær Sø, eller som ligge forankrede paa dybt Vand eller paa Klippebund. Under saadanne Forhold maa man enten ty til Anvendelse af et ikke-kontinuerligt Kabel, saaledes som med Held benyttet for Fastnet Rock paa Irlands Sydvestkyst, eller ogsaa slaa ind paa et Telegraferings-system uden Traad, der er lykkedes tværs over Bristolkanalen paa en Afstand af 9 eng. Mile.

Foruden Fastnet Rock er Smalls Rock paa Englands Vestkyst forbunden med et ikke-kontinuerligt Kabel.

Af isolerede Fyrtaarne ere foruden Maplin og Gunfleet ogsaa Caldý Island og Lundy Island paa Englands Vestkyst samt Tuskar paa Irlands Østkyst forbundne med kontinuerlige Kabler paa sædvanlig Maade, og endelig ere 40 Fyrtaarne Kysterne rundt, der tidligere savnede Telegrafforbindelse, nu indlemmede i det almindelige Telegrafsystem.

Fyrskibene paa Goodwin Sand, Cross Sand (Norfolk Kysten — 6 engl. Mile ude), Kish Bank (Irlands Østkyst — 8 engl. Mile ude), Tongue og Sunk samt Scarweather høre til dem, der ere indstillede til at forbindes ved Hjælp af elektrisk Signalering „uden Traad“, saa snart de Forsøg, der for Tiden anstilles hermed, have givet et sikkert og praktisk Resultat. Navnlige Goodwin og Cross Sand anses for særlig vigtige Fyrskibe, og de mange Forlis i deres Nærhed pege paa Betydningen af at give dem elektriske Forbindelser snarest mulig. Naar Tongue og Sunk ere forbundne, ville de sammen med Kentish Knock, Maplin og Gunfleet, der allerede have deres Kommunikationer, danne en samlet Kæde af Forbindelser rundt om Indløbet til Themsen. Foruden de nævnte Fyrskibe anbefaler Kommissionen endvidere 4 isolerede Fyrtaarne og 10 Kyst-Fyrtaarne til Optagelse i det almindelige Telegrafsystem; og den samlede Udgift ved alle disse projekterede Forbindelser, der ere nødvendige for Programmets Realisation, anslaaes til £ 16000 à £ 18000.

Opfordring til Skibsrederne i Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Vi have fra en farende Sejlskibsfører modtaget følgende med Anmodning om Optagelse:

Den Bestemmelse i Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Love, at „Dansk Søfartstidende“ skal være Foreningens Organ og tilstilles samtlige indmeldte Skibes Førere, anser jeg for at være af overordentlig Betydning for os farende Skibsførere. Den største Del af Redere indse jo ogsaa Betydningen deraf og sende jævnlig Bladet omkring til deres Førere; men der gives dog enkelte Redere — formodentlig mest saadanne, der ikke selv have været Skibsførere —, som ikke have Øje for denne Side af Sagen og i Stedet for at sende Bladet til Skibsførerne, stable de det paa Hylden og lade det ligge, til Skibsførerne ved Lejlighed komme hjem. Man træffer saaledes af og til Skibsførere, hvis Skibe ere indtegnede i Foreningen, men som ikke faa Bladet sendt fra Rederen. Spørger man om Grunden dertil, faar man gerne det Svar, at de selvfølgelig nok ønskede, at Rederen vilde sende dem Bladet, men de holde ikke af at opforde ham dertil. Dette Forhold er ikke rigtigt. For om muligt at frembringe en Forandring deri, vil jeg i det følgende søge at oplyse saadanne Redere, som maaske ikke tænke derover, af hvad Grunde „Dansk Søfartstidende“ har saa stor Interesse for os Skibsførere.

Man skal i sin Stilling som Skibsfører være baade Sømand, Navigator, Mægler, Lods, Meteorolog, Jurist, Læge, Maskinist, Sejlmager, Tømmersmand og Gud ved hvad, eller man skal i det mindste forstaa sig noget paa alle disse forskelligartede Forretninger og Videnskaber, og ingen har vist saa vanskeligt ved at blive udlært i sit Fag som en Skibsfører. Men da vi ofte flakke omkring fra Sted til Sted i Udlandet i maanedsviis, uden at et Blad, der indeholder et Ord om Søvæsen, kommer os i Hænde, saa er det indlysende, at vi netop have særligt vanskeligt ved at vide Besked om alt, hvad der vedrører dette vort Fag, og hvoraf der jo kan være meget, som det ligefrem er vor Pligt at have Rede paa; men saadant indeholdes i „Dansk Søfartstidende“. Som noget af Bladets Indhold, der er af særlig Vigtighed for os, vil jeg nævne „Efterretninger for Søfarende“. Der bliver nu til Dags i den Grad foretaget Forandringer ved Fyr, Sømærker o. l., saa at det Søkort, som man købte i Fjor, næsten er forældet til næste Aar; men faar man stadig „Dansk Søfartstidende“ tilsendt, kan man altid følge med deri, og ingen saadanne Forandringer af væsentlig Betydning ville undgaa vor Opmærksomhed. Jævnlig fremkommer i Bladet Artikler, indsendte fra Skibsførere, hvori de meddele de Erfaringer, de gøre paa deres Rejser, dels med Hensyn til selve Sejladsen, dels angaaende Kutymen, Omkostninger og andre Forhold i forskellige Havne, samt Advarsler imod uheldige Certe-partiklausuler, hvilket særlig har Interesse for de Skibsførere, til hvem det overlades at slutte Fragter og disponere over Skibet, og disse ville ligeledes kunne hente mangt et nyttigt Vink fra Bladets Fragtberetninger. — Der er af Dansk Sejlskibsrederi-Forening givet Medlemmerne Lejlighed til gratis at faa juridiske Spørgsmaal besvarede, enten ved at henvende sig til Foreningens Sagførere, eller gennem „Dansk Søfartstidende“ ved at korrespondere med Redaktionen, hvilket man jo jævnlig ser, Skibsførere gøre, men de Skibsførere, som Bladet ikke kommer i Hænde, ere selvfølgelig helt udelukkede fra at benytte sig deraf. Bladet indeholder Beretninger om Generalforsamlinger, saavel i større Aktieselskaber som i de forskellige Skibsfører- og Sømandsforeninger, Enkekasser, Assuranceforeninger o. l., hvilket har Interesse for fraværende Medlemmer. Alle Spørgsmaal vedrørende Skibsfarten drøftes i „Dansk Søfartstidende“

saavel i Artikler fra Redaktionen som fra Redere, Skibsførere o. a. Bladet indeholder alle Søg- og Handelsrettens Domme samt ligeledes en Mængde Domme i Sørætsager fra Ind- og Udlandets Domstole. Af Bladets Skibsliste ser man, hvor Kolleger færdes omkring.

At alt dette er baade interessant, lærerigt og nyttigt for en Skibsfører, tror jeg at have paavist tilstrækkeligt, og jeg tillader mig derfor at opfordre enhver Reder, som er i Foreningen til at sende „Dansk Søfartstidende“ til sine Skibsførere. Naar Bladet sendes som Tryksager, er Portoen saa ringe, at det er for intet at regne i Sammenligning med den Nytte, Skibsførerne kunne have deraf.

A.

Bugser- og Redningsdamperen „Vestkysten“s Virksomhed i 1897.

Fører af „Vestkysten“, Kapt. F. V. Mortensen, har til Indenrigsministeriet afgivet følgende Beretning, der er optaget i Fiskeri-Beretningen for 1896—97.

Dampbaaden „Vestkysten“ har fra 1. Jan. til 31. Decbr. 1897 været i alt 302 Dage paa Stationen i Thyborøn-Kanal eller i Virksomhed der omkring, 35 Dage ere medgaaede til Kedel- og Maskineftersyn samt til aarligt Eftersyn ved Helsingørs Værft, medens 28 Dage ere Rastdage.

Farvandet over Revlerne har hele Aaret holdt sig godt med en Dybde af mindst 11 Fod, og paa Slutningen af Aaret endog 12½ Fod v. d. Højvande. Den øvrige Del af Farvandet gennem Kanalen og over Fjordgrunden har ligeledes gennemgaaende været ret god med en Dybde af ca. 9—11 Fod.

Kanalen er i Aarets Løb passeret af 600 Skibe, hvoraf 150 Fiskerfartøjer, hvilket i Antal er noget mindre end det foregaaende Aar, hvorimod den samlede Drægtighed af disse Skibe udgør ca. 1450 Tons mere end i 1896. Grunden til at der i 1897 har været ca. 50 Fiskerkuttere færre i Kanalen end i 1896, maa nærmest søges deri, at Fisken under Forarsfiskeriet viste sig at staa meget sydligere, mest omkring Horns Rev, hvorfor det som oftest var langt lettere at søge Esbjerg for Afsætning af Fangsten. „Vestkysten“ har i alt ydet Assistance til 210 Skibe, og Indtægten udgør ca. 3,000 Kr. eller omtrent 600 Kr. mere end det foregaaende Aar.

Afmærkningen af Farvandet, saasom Udlægning, Skiftning og Pasning af Sømærker i og ved Kanalen, er i Lighed med foregaaende Aar udført i Overensstemmelse med Instruks fra Vagerinspektionen, ligesom ogsaa nødvendig Assistance er ydet Lodseriet.

Den 31. Marts bjærgedes Besætningen, ialt 10 Mand, fra norsk Bark „Prøven“ af Drammen, der under en Storm sank tæt under Land udfor Bovbjerg. Af Kystboerne har Skibet været tilkaldt ialt 8 Gange, og har ved disse Lejligheder bjærget 12 Mand, der maatte forlade Baadene, hvilke sidste dog senere drev i Land, den ene en Del beskadiget. Endvidere er indbragt 3 Baadelav med ialt 17 Mands Besætning, der under opkommende østlige Storme drev til Søs og ikke kunde krydse til Land. Under lignende Forhold søgtes i 2 Dage efter en Baad fra Sønderlyngvig med 5 Mands Besætning; denne fandtes dog ikke, men det viste sig senere, at Folkene vare bjærgede af en Damper, der bragte dem til England, hvortil de kort efter returnerede til deres Hjem. Disse sidste Tilfælde ere i visse Hensender de vanskeligste, idet det som oftest er forbundet med stort Besvær at finde Baadene, naar de ere drevne til Søs, særlig da man i Almindelighed kun kan erholde yderst mangelfulde Meddelelser om, i hvilken Afstand fra Land og hvor omtrent deres Fiskeplads har været, hvilket Sted. tagende Vind og Strøm i Betragtning, altid er af stor Betydning som Udgangspunkt for Eftersøgningen. Ved 2 å 3 Lejligheder, hvor „Vestkysten“ har været tilkaldt, have Forholdene atter hurtigt forbedret sig saaledes, at Skibet, efter at have opholdt sig paa Stedet i nogen Tid, atter har kunnet returnere til Stationen, uden at det har været nødvendigt at medtage Fiskerne, der alle landede uden Uheld.

Med Hensyn til vor Forbindelse fra Ankerplads til Land, da er jo desværre Telefonforbindelsen afbrudt, idet Kablet sprængtes i Efteraaret og det ikke senere har været muligt at finde Resten, der er tilsandet. Ej heller ser jeg mig i Stand til under de nuværende Forhold at fremkomme med noget Forslag til at faa denne for „Vestkysten“s Virksomhed saa betydningsfulde Forbindelse oprettet paany. Signalforbindingen har hele Aaret været upaaklagelig, ligesom ogsaa de langs Kysten oprettede Signaler have været os til god Nytte ved flere Lejligheder.

Den 15. f. M. tændtes de nye Ledelyr, der ere anbragte paa Indsejlingsbaakerne og saaledes belyse Farvandet over Revlerne, og ihvorvel man man absolut maa anerkende Betydningen af disse, ere Forholdene her dog af en saadan Beskaffenhed, at jeg ikke nok kan fremhæve Nødvendigheden af yderligere Foranstaltninger, i det mindste saa Farvandet belyses til Ankerplads; thi uden dette vil den oprettede Fyrlinje neppe kunne faa større praktisk Betydning.

Fra Sø og Land.

Udenrigsministeriet henleder danske Søfarendes og Skibsederes Opmærksomhed paa, at ifølge en Indberetning fra det kgl. Generalkonsulat i Rio de Janeiro har den der herskende Gulfeber-Epidemi udbredt sig til alle Dele af Byen og dens Omegn, og de Tilfælde, der forekomme af denne Sygdom, have for største Delen en megen alvorlig Karakter.

Dansk-Islandsk Fiskeri-Selskab. Dette Selskab, hvis Formaal er at drive Fiskeri med Dampskibe ved Kysten af Island, stiftedes for kort Tid siden her i Byen. Bestyrelsen bestaar af D'Hrr. Etatsraad Gustav Hansen, Veksellerer Einar Frimodt og islandsk Købmand Thor E. Tulinius, den sidste som administrerende Direktør.

Selskabet har to Dampere under Bygning, hvilket er de første Dampskibe, der for dansk Regning bygges til Islandsfiskeri, og det er glædeligt, at Interessen for denne Art af Fiskeri altsaa synes at vaagne her hjemme, thi alt for længe have vi ladet fremmede Nationer være ene om at udnytte de islandske Fiskerier.

D'Hrr. Kaptajn Jacob Holm og Kaptajn i Marinen C. Trolle, der for nogen Tid siden have ført en Polemik i „Nationalt“, der førte til Sagsanlæg, have anmodet os om at optage nedenstaaende Erklæring:

„Efter de imellem os førte Forhandlinger og de herunder fremkomne Oplysninger tilbagekalde vi gensidigt de krænkende Yttringer, vi kunne have fremført imod hinanden under vor offentlige Polemik, idet jeg, Kaptajn Trolle, erkender, at mine Yttringer imod Kaptajn Holm bero paa fejl Underretning i forskellige Retninger, medens jeg, Kaptajn Holm, udtrykkelig erklærer, at jeg ved at udtale, at Kapt. Trolle for med Usandhed kun har villet hævde hans Yttringers faktiske Urigtighed, men ikke tvivler (og ikke har tvivlet) om hans gode Tro, ligesom jeg ikke har villet udkaste nogen Tvivl om hans Sømandsdygtighed.

Kjøbenhavn, den 28. April 1898.

Trolle.

Holm.“

Dampskibsselskabet Cimbrias nye Damper E. H. Dalgas foretog i Lørdags en Prøvetur paa Firth of Forth, der var særdeles tilfredsstillende. Den opnaaede Fart var ca. 12,2 Mil. Skibet er hovedsagelig bestemt til Nord- og Østersø-Fart. Dimensionerne ere: 264' × 36'6" × 20'4"; laster, inkl. Bunker, 2,450 Tons d. V. Skibet er forsynet med Triple Ekspansion Maskine med Cyindre af følgende Dimensioner: 14" × 31" × 51"; Slaglængde 36". Skibet ventes her til paa Lørdag med Kul.

Ifølge Telegram fra D'Hrr. Radau & Co., Kronstadt, er Sejladsen paa St. Petersborg aabnet d. 7. ds.

Almindelig dansk Vare- og Industrilotteris 2. Trækning begynder Onsdag den 18. Maj. 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 faa 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.

I Henhold til Planens § 6 kunne Gevinsterne eventuelt tillades ombyttede efter de Vindendes Ønsker med andre Genstande af indenlandsk Tilvirkning og af lige Værdi.

Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Ugens Havarier.

Andvake, Brig af Tvedestrand, kom d. 7. ds. paa Rejsen fra Methil til Nørresundby med Kul paa Grund ved Aalbæk. Flot med Assistance af Svitzerts og indbragt til Frederikshavn.

Emanuel, Galease af Marstal, grundstødt ved Ager sø paa Rejsen fra Aarhus til Præstø med Majs, er bragt flot af Svitzers og indbragt til Korsør.

Chr. Knudsen, Barkskeib af Porsgrund, kom d. 7. ds. paa Grund paa Anholt. Efter at 600 Tdr. Petroleum var losset, kom Skibet flot med Assistance af Svitzers og indbragtes til Svendborg.

Baldur, Dpsk., ankom d. 7. ds. hertil med en mindre Skade paa Skruen.

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Kbhvn. 20. April, bestemt til New-Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til St. Petersborg 9. Maj, bestemt til Königsberg. — Antwerpen, Holm, afgik fra Messina 8. Maj, bestemt til Gibraltar & Havre. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Dartmouth 9. Maj, bestemt til Kbhvn. — Dagmar, Gade, ankom til Genoa 5. Maj, bestemt til Livorno, Neapel og Messina. — Douro, Brabrand jun., ankom til St. Petersborg 9. Maj. — Georgios I, Kihl, ankom til Bordeaux 6. Maj bestemt til Kbhvn. — I. C. Jacobsen, Bech, ankom til Barcelona 8. Maj, bestemt til Marseille, Tarragona, Alicante, Malaga og Cadiz. — Kiew, Rabe, ankom til St. Petersborg 9. Maj, bestemt til Borgå. — Kursk, Staal, ankom til Kbhvn. 9. Maj, bestemt til Stettin, Danzig og Riga. — Leopold II, Kruse, ankom til Kbhvn. 9. Maj, bestemt til St. Petersborg. — Louisiana, Jensen, afgik fra Kbhvn. 26. April, bestemt til New Orleans. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til St. Petersborg 8. Maj. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra New-Orleans 6. Maj, bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til St. Petersborg 8. Maj, bestemt til Antwerpen. — Omsk, Rasmussen, ankom til St. Petersborg 8. Maj, bestemt til Antwerpen. — Tejo, Borries, ankom til Kbhvn. 9. Maj, bestemt til St. Petersborg. — Tomsk, Andersen, afgik fra Reval 9. Maj, bestemt til Rotterdam. — Vesuv, Norden, afgik fra Kbhvn. 3. Maj, bestemt til Bordeaux. — Viking, Jørgensen, afgik fra Lissabon 7. Maj, bestemt til Kbhvn. — Xenia, Ingerslev, ankom til Newport-News 9. Maj, bestemt til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, afgik fra Kbhvn. 7. Maj, bestemt til St. Petersborg. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Newcastle 10. Maj, bestemt til New-Orleans. — Kentucky, Caroc, afgik fra Newcastle 10. Maj, bestemt til Philadelphia. — Ceres, Svensson, afgik fra Dartmouth 8. Maj, bestemt til Oporto og Lissabon. — Delos afg. fra Antwerpen 7. Maj, bestemt til St. Petersborg.

Anglo Dane, Olsen, afgik fra Hull 8. Maj, bestemt til Aarhus. — Axelhus, Sørensen, afgik fra Trondhjem 9. Maj, bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Claussen Kaas, ankom til Riga 9. Maj, bestemt til Antwerpen. — Charkow, Kromann, ankom til Libau 7. Maj, bestemt til Hull. — Christian IX, Møllerup, ankom til London 9. Maj, bestemt til

Königsberg. — Christianssund, Bay Schmidt, ankom til Stettin 4. Maj, bestemt til Kbhvn. — Constantin, Bønelykke, Holtenu 9. Maj, bestemt til London. — Frederik, Harboe, pass. Hirtshals 9. Maj, bestemt til Kbhvn. — Georg, Petersen, afgik fra London 8. Maj, bestemt til Libau. — Jolantha, Paaske, ankom til Antwerpen 2. Maj, bestemt til St. Petersborg. — Kasan, Thomsen, ankom til Hamburg 9. Maj, bestemt til Kbhvn. — Laura, Nielsen, afgik fra Leith 9. Maj, bestemt til Kbhvn. — Louise, Gøtsche, ankom til Pillau 5. Maj, bestemt til Hull. — Minsk, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 6. Maj, bestemt til Manchester. — Moskov, Petersen, ankom til Kbhvn. 5. Maj, bestemt til Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Kbhvn. 9. Maj, bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, ankom til Pillau 9. Maj, bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 9. Maj, bestemt til London. — Pregel, Egdiussen, ankom til Antwerpen 7. Maj, bestemt til Riga. — Ronny, Lind, ankom til Hull 9. Maj, bestemt til Kbhvn. — Thyra, Ryder, afgik fra Leith 30. April, bestemt til Island. — Valdemar, Kofoed, afgik fra Antwerpen 8. Maj, bestemt til Kbhvn. — Vesta, Corfitzon, ankom til Kbhvn. 29. April, bestemt til Island. — Maja, Blom, afgik fra Kbhvn. 9. Maj, bestemt til Hamburg. — Ella, Erichsen, ankom til Danzig 6. Maj, bestemt til Kbhvn.

Ficaria, F. Fenger, afgik fra Newcastle 11. Maj, bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, M. Madsen, afg. fra Odense 12. Maj, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 12. Maj, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 10. Maj, bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, C. Wi- berg, afgik fra Newcastle 10. Maj, bestemt til Nykjøbing F. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 10. Maj, bestemt til Odense. — Storebelt, J. P. Bay, afgik fra Nakskov 11. Maj, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 11. Maj, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Grimsby 2. Maj, ankom til Cronstadt 9. Maj. — Frode, Wrisberg, afgik fra Cardiff 23. April, ank. til Genua 3. Maj. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Libau 4. Maj, bestemt til Odessa. — Knud, Hansen, afgik fra Stettin 6. Maj, ankom til Reval 10. Maj. — Svend, Holst, afgik fra Riga 7. Maj, bestemt til Dunkirk. — Erik, Tofte, afgik fra Sunderland 4. Maj, bestemt til Riga. — Skjold, Schmidt, afgaaet fra London, bestemt til Sunderland. — Ragnar, Hveysel, afgik fra Sunderland 6. Maj, ank. til Stettin 9. Maj. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Kbhvn. 5. Maj, ank. til Riga 5. Maj. — Volmer, Riber, afgik fra Riga 10. Maj, bestemt til Dunkirk. — Dan- Kraemer, afgik fra Blyth 3. Maj, ankom til Libau 8. Maj. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Sunderland 6. Maj, ankom til Stettin 10. Maj. — Harald, Risøe, afgik fra Sunderland 7. Maj, bestemt til Cronstadt. — Olaf, Lorenzen, afg. fra Riga 1. Maj, ankom til Rouen 8. Maj.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Knudsen, afgik fra Baltimore 9. Maj, bestemt til Stettin. — A. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Newcastle 7. Maj. — J. Siem, Frantzen, ankom til Hull 9. Maj. — P. Andrejeff, Johnsen, ankom til Leith 4. Maj.

Heimdal. Annine, Møller, ankom til Stettin 10. Maj. — Helga, Lagesen, ankom til Kbhvn. 9. Maj. — Kamma, Risøe, ankom til Skutskær 7. Maj. — Martha, Jørgensen, ankom til Lappvik 30. April.

Urania. Ekliptika, Klasberg, afgik fra W. Hartlepool 4. Maj. — Venus, Lund, afgik fra Kbhvn. 7. Maj. — Sirius, Nielsen, afgik fra Sidney 10. Maj. — Urania, Lund, afgik fra Libau 8. Maj. — Saturn, Lind, afg. fra Gøteborg 7. Maj. — Mars, Nielsen, ankom til Kbhvn. 6. Maj.

Nordseen. Nordland, Pii, afgik fra Kbhvn. 10. Maj. — Finland, Schmidt, ankom til Rotterdam 8. Maj. — Eng- land, Petersen, afgik fra Reval 7. Maj. Holland, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 9. Maj. — Rusland, Møller, ankom til Kbhvn. 11. Maj. — Tyskland, Høgstadt, ank. til Leith 9. Maj. — Skotland, Branth, ankom til Masnedsund 6. Maj. — Swarland, Andresen, afgik fra Niewediep 8. Maj, bestemt til Warkworth.

Vesterhavet. Nautik, Meinerts, afgik fra Gefle 7. Maj, bestemt til Antwerpen. — Nora, Degn, afgik fra Riga 5. Maj, bestemt til Dundee. — Nerma, Jørgensen, afgik fra Esbjerg 5. Maj, ankom til Methil 6. Maj. — Nordseen, Schmith, afgik fra Esbjerg 6. Maj, ankom til Methil 8. Maj.

Østersøen. Yrsa, Larsen, afgik fra Königsberg 29. April, ankom til Antwerpen 3. Maj. — Rita, Skov, afgik fra Ham- burg 5. Maj, bestemt til Riga. — Patria, Andersen, afgik fra Braila 3. Maj, bestemt til Antwerpen. — Cimbria, Storm-Hansen, afgik fra Kolding 1. Maj, ankom til New- castle 4. Maj.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Sunderland 7. Maj, ankom til Kbhvn. 10. Maj. — Frisia, Fisker, ankom til Burntisland 8. Maj, bestemt til Kronstadt. — Britannia, Nielsen, afgik fra Baltimore 4. Maj, bestemt til St. Nazaire.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Kbhvn. 7. Maj, bestemt til Pernau. — Fy en, Hansen, afgik fra Libau 8. Maj, ankom til Rotterdam 8. Maj. — Russia, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 8. Maj, bestemt til Grangemouth.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, ankom til Aarhus 6. Maj. — Frederiksborg, Kühl, ankom til Grimsby 5. Maj. — Fredensborg, Andersen, ankom til Riga 9. Maj. — Rosenborg, Fischer, ankom til Nyborg 9. Maj. — Uranienborg, Olsen, ankom til Blyth 7. Maj. — Jomsborg, Schultz, afgik fra Bilbao 7. Maj, bestemt til Rotterdam. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Bilbao 8. Maj, bestemt til Rotterdam.

Damskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Dømel, ankom til Grimsby 8. Maj. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Hull 7. Maj, bestemt til Cronstadt. — Skodsborg, Jensen, ankom til Glasgow 5. Maj. — Guldborg, Schmidt, ankom til Rouen 7. Maj. — Tuborg, Hveissel, ankom til Blyth 9. Maj.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Aarhus 6. Maj. — Agnete, Jensen, afgik fra Dundee 10. Maj, bestemt til Methil. — Hermia, Sørensen afgik fra Kbhvn. 7. Maj, ankom til Kiel 8. Maj. — Alice, Kraemer afgik fra Reval 4. Maj, bestemt til Dunkirk. — Bornholm, Petersen, ankom til Kbhvn. 8. Maj. — Ajax, Brorsen, afgik fra Windau 4. Maj, bestemt til Rotterdam. — St. Alban, Jørgensen, repareres i Göteborg. — Nauta, Steen, afgik fra Kiel 10. Maj, bestemt til Fraserburgh. — Rønne, Hintse, afgik fra Stornoway 9. Maj, bestemt til Fraserburgh. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Aarhus 6. Maj.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Kbhvn 8. Maj. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Libau 6. Maj. — Absalon, Predbjørn, afgik fra Reval 6. Maj, bestemt til Rotterdam. — Ansgar, Larsen, ankom til Newcastle 9. Maj. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Ipswich 1. Maj. — Hamlet, Sommer, afgik fra Reval 7. Maj, bestemt til Rotterdam. — Helge, Matthiessen, ankom til Grimsby 5. Maj.

Thingvalla. Hekla, Thomsen, afgik fra Kristiansand 6. Maj, bestemt til New-York. — Norge, Knudsen, afgik fra Kristiansand 22. April, ankom til New-York 5. Maj. — Thingvalla, Laub, afgik fra New-York 30. April, bestemt til Kbhvn. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 7. Maj, ankom til Stettin 8. Maj.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Stettin 5. Maj, ankom til Lappvik 9. Maj. — Clara, Petersen, afgik fra Grangemouth 6. Maj, ankom til Kbhvn. 9. Maj.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Vega, Pedersen, ankom til Callao 1. Maj fra Hongkong. — George Schwalbe, Pedersen, sejlet fra Gorontala 29. April til Rotterdam. — Max, Poulsen, ankom til Guayaquil 29. April fra Hamburg. — Emilie, Thomsen, ankom til Molukkerne 3. Maj fra Amsterdam. — Lemvig, Thomsen, ankom til Harburg 3. Maj fra Plymouth. — Medor, Svarrer, prajet 19. April paa 0° 39' N. Br. 30° 32' V. Lgd. fra Paysandu til Bristol. — Afma, Kalleen, ankom til Hamburg 8. Maj fra Maracaibo via Falmouth.

Fans. Senderho. Mary, Lydom, afgik 1. Maj fra Granton til Isefjord. — Eliza, Thomsen, pass. 6. Maj Drager paa Rejse Blyth—Vasa. — Anna, Mortensen, ankom 7. Maj paa Kjøbenhavns Red, paa Rejse London—Stugsund.

Svendborg. Union, Rasmussen, ankom til Christianssand 2. Maj. — Ludvig, Larsen, ankom til Landskrona 2. Maj. — Lilly, Rasmussen, ankom til Helsingfors 2. Maj. — Guldborg, Rasmussen, ankom til Aberdeen 3. Maj. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Pillau 3. Maj. — Christine, Rasmussen, ankom til Kolberg 3. Maj. — Venus, Jensen, ankom til Antwerpen 3. Maj. — Samson, Hansen, ankom til Stokholm 4. Maj. — Neptunus, Jensen, ankom til Kings Lynn 4. Maj. — Ruth, Nielsen, ankom til Karlskrona 5. Maj. — Niels Jensen, Hansen, ankom til Roumo 6. Maj. — Tritton, Nielsen, ankom til Drøbak 6. Maj. — Kirstine, Sørensen, ankom til Swinemünde 6. Maj. — Ellen Kirstine, Petersen, ankom til Stolpemünde 6. Maj. — Grønsund, Mikkelsen, ankom til Stettin 8. Maj. — Brochenhaus Schack, Rasmussen, ankom til Allinge 8. Maj. — Erik, Hansen, ankom til Swinemünde 8. Maj. — Doris, Hansen, ankom til Swinemünde 8. Maj. — Urda, Nielsen, ankom til Drøbak 8. Maj. — Brage, Jørgensen, ankom til Karlshamn 8. Maj. — Niord, Svennevig, ankom til Leith 9. Maj. — Agnes, Dam, ankom til Åbo 4. Maj. — Karen, Mikkelsen, ankom til Wolgast 5. Maj.

Ærs. Hansigne, Clausen, ankom 7. Maj til Falmouth f. O. fra St. Croix, blev 9. Maj beordret at losse i Liverpool. — Stella, Rasmussen, ankom 9. Maj til Faaborg. — Anne Sophie, Hermansen, ankom 8. Maj til Trelleborg. — Svalen, Christensen, ankom 8. Maj paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra St. Davids til Königsberg. — Sylfiden, Boye, passerede 9. Maj Helsingør paa Rejse fra Rønne. — Cathrine, Eriksen, ankom 8. Maj til Newcastle. — Anne, Jensen, ankom 9. Maj til Masnedund. — Niels, Christensen, ankom 9. Maj til Bordeaux. — Norden, Rasmussen, ankom 5. Maj til Fowey. — Elise Marie, Hermansen, ankom 5. Maj til

Gourdon. — Aurora, Raahauge, passerede 3. Maj Helsingør paa Rejse fra Königsberg til Kings Lynn. — Niels Juel, Nielsen, ankom 2. Maj til St. Nazaire fra St. Annie. — Skjold, Mygind, ankom 3. Maj til Sunderland. — Webers Minde, Madsen, ankom 6. Maj til Ardrossau. — Thyra, Rasmussen, ankom 6. Maj til Gefle. — Cathrine, Rasmussen, ankom 6. Maj til Kolberg. — Kodan, Hansen, ankom 6. Maj til Middlesborough. — Hildur, Schmidt, ankom 7. Maj til Kjøbenhavn. — Christiane, Albertsen, ankom 6. Maj til Rudkøbing fra Middlesborough. — Marie, Christensen, er indkommet til Portland, Skibet var paa Rejse fra Norge til Loctudy. — Salvador, Fabricius, ankom 6. Maj til Pornic. — Frederik & Ane, Andersen, ankom 3. Maj til Helsingør. — Mette, Andersen, ankom 3. Maj til Drøbak. — Marie, Weber, ankom 3. Maj til Pillau. — Dannebrog, Boye, ankom 3. Maj til Varding. — Concordia, Madsen, ankom 3. Maj til Kalmar. — Saga, Clausen, er ankommet til Barbados. Skibet er befragtet fra Ponce til Kjøbenhavn. — Sejerskransen, Jørgensen, ankom 3. Maj til Burntisland. — Solus, passerede Drager 7. Maj for Nordgaende. — Thea, passerede Drager 7. Maj for Nordgaende.

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.), Kibellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

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

Kattegat. Sæby S. Det 2 Kml. SSØ. for *Sæby* sunkne Fiskefartøj er nu uskadeliggjort. Den mindste Dybde over Vraget er 13 Fod. Afmærkningen er inddragen.

Store-Bælt. Korsør Fyrskib vil fremtidig være paa Station hele Aaret.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sundet. Sverig. Malmö. Ifølge Tillæg Nr. 4 til „Svenske Lotsen“ er der paa *Malmö* V-lige Havnemole tæt SV. for det ydre Fyr oprejst en firkantet Baake. Fyrskibet „*Oskarsgrund*“ ligger i Linien: *Kronotorp* Mølle overet med Baaken.

Småland. Oskarshamn. I Farvandet til *Oskarshamn* ere følgende Grunde fundne:

En 16 Fods Grund. 57° 16' 43" N. Br. 16° 33' 42" Ø. Lgd.

En 14 Fods Grund. 57° 16' 24" N. Br. 16° 31' 10" Ø. Lgd.

En Grund Ø. for Stagen paa *Klubben*. 57° 15' 57" N. Br. 16° 29' 36" Ø. Lgd.

Grundene blive snarest mulig afmærkede saaledes: 16 Fods Grunden med en Stage med Kryds, 14 Fods Grunden med en Rispræk og den tredje, S. for Farvandet, med en Stage.

Fyrskibet „Finngrundet“ udlagt. Ifølge Telegram fra Lodsstyrelsen i *Stockholm* er Fyrskibet „*Finngrundet*“ omtrent den 4de Maj 1898 atter udlagt paa Station.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Lysekil N. Bläckhall Fyr er igjen tændt.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 24de April. 52° 44' N. Br. 3° 52' Ø. Lgd. En Mast, kun lidt over Vandet, fast i Vraget.

Tyskland. Fyrskibet „Borkum-Riff“ Ø. Af Vraget, der laa sunket ca. 12 $\frac{1}{2}$ Kml. Ø. t. S. for Fyrskibet „*Borkum-Riff*“, kan intet mere findes. Vragvageren er inddragen.

Bstfrisiske Øer Øtumer Balje. Vraget af Damperen „*Salborn*“ ligger sunket V. for *Øtumer Balje*. En grøn Vragtønde med N.-lig Topbetegnelse er udlagt 1 Kbl. N. for Vraget.

Holland. Ems. Tjalken, der var sunket i *Ems*, er borttagen.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Zuiden kan nu besejles med 21, *Hoorn* med 22 og Farvandet langs *Rotzenburg* med 21 Fods Dybgaende.

Zeegat van Goeree. I *Aardappelengat* er Dybden nu 15 Fod.

Zeegat van Brouwershaven. Volkerak. Følgende Tønder ligge nu saaledes:

Stumptønde Nr. 1 a med afkortet Kogle i 9 Fod Vand. 51° 39' 37" N. Br. 4° 20' 24" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 2 i 9 Fod Vand. 51° 39' 37" N. Br. 4° 21' 0" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 7 i 9 Fod Vand. 51° 39' 22" N. Br. 4° 20' 36" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 7 a i 14 Fod Vand. 51° 39' 19" N. Br. 4° 21' 20" Ø. Lgd.

Skotland. Tod Head. Ifølge det *engelske* Admiralitets Fyrliste 1898 er *Tod Head* Fyr tændt.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Oyestreham. Det hvide, faste Fyr Ø. for *Oyestreham* Sluse er midlertidig ombyttet med et hvidt, fast Fyr, der vises fra en Mast ca. 1 Kbl. N for Fyrtaarnet. Flammens Højde: 48 Fod.

Frankrig. N. Alderney Havn. Damperen „*Blanch*“ er sunken i *Alderney* Havn i Ledefyrlijen, ca. 1,000 Alen fra Fyret. 49° 43' N. Br. 2° 11' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Pont l'Abbé Munding. Loctudy. Den 1ste Maj 1898 er *Loctudy* Fyr forstærket. Lysevnen for det hvide Lys er 12 Kml., for det røde Lys 8 Kml.

Baie de Lomalo. Bangåvre. Jærnbaaken paa *Bangåvre* er ombyttet med en rød Træbaake med Kegel, 10 Fod over Højvande. 47° 42' 3" N. Br. 3° 21' 20" V. Lgd.

Ile d'Yeu. Port Breton. Varpetønderne og Fortøjtønderne ved Indløbet til *Port Breton* ere nu hvide.

Gironde. Talais. Fyrskibet *Talais*, som til Forsøg er udlagt, er midlertidig ombyttet med det gamle Fyrskib, der viser hvidt, fast Lys.

Canariske Øer. Teneriffa. Santa Clara er belyst med elektriske Lamper, der ses længere end Fyrene og gøre det vanskeligt at skelne det hvide Fyr paa den gamle Mole.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Portland Harbor. Klokketønden ved *Stamford Ledge* er ombyttet med en Spir-tønde. Taageklokken paa *Poriland* Bølgebryder er nu i Virksomhed i tykt og taaget Vejr hele Aaret rundt.

New York. New York Bay. The Narrows. Fort Wadsworth. Fra den 16de Maj 1898 gives Taagesignal med Klokke fra NV-Hjørnet af *Fort Wadsworth, Staten Island, V.* Siden af *The Narrows*. Med Maskinkraft slaas Et-Slag paa Klokken hver 15 Sekunder.

New Jersey. Absecon Fyr SØ. En Bark ligger sunken i 15 Fv. Vand, fra *Absecon* Fyr i S. 55° Ø., 13 Kml. Masterne ere 20 Fod over Vandet. 39° 14' 20" N. Br. 74° 11' 15" V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Korsika. 1 Golf d'Ajaccio ligger en 2 Fods Klippe 1²/₃ Kml. S. 9° Ø. fra *Castagna* Taarn. 41° 46' 15" N. Br. 8° 43' 21" Ø. Lgd.

Porto Vecchio S. En 13 Fods Grund ligger c. 4 Kbl. N. 75° Ø. fra Ø.-Pynten paa *Oen Folaca*. 41° 32' 58" N. Br. 9° 19' 33" Ø. Lgd.

Rusland. Kustendje. Klokketønden, som laa 6 Kbl. S. fra *Kustendje* røde og hvide vexlende Fyr, er ombyttet med en rød Fløjtetønde.

Bug. Lieskovoï. Vageren ved *Lieskovoï*, lige over for *Didova Kata* Fyr, er ombyttet med en rød Tønde, hvorfra vises et rødt Fyr.

Algier. Philippeville. Chateau Vert og Skikda. V.-Grænsen af *Chateau Vert* Fyrs røde Vinkel gaar klos Ø. om Klippen *Lionceau*, NØ. for *Lion*. *Skikda* Fyrs S.-lige Lysgrænse gaar 50 Alen S. for *Lystønden*, der ligger c. 1/2 Kbl. NV. for S.-Molens Yderende.

Dellys. Det røde, faste Fyr paa *Yderenden* af *Molen*, som bygges ved *Dellys*, kan med haardt Vejr ikke tændes. Det grønne Fyr paa *Landingsbroen* er anbragt omtrent midt paa *Broen*.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Great Bahama Bank. Fleeming Channel. Tønden, der laa i den S.-lige Del af *Fleeming Channel*, 2 Kml. S. 60° Ø. fra Midten af *Upper Samphire Cay*, er inddragen. 25° 11' 10" N. Br. 76° 57' 40" V. Lgd.

Cuba N.-Kyst. Pynt Mayo. Den 15de Marts 1898 er Fyret paa *Pynt Mayo* tændt.

Smaa Antiller. St. Christoph. Ved *Basse Terre* vises et rødt, fast Fyr paa *Kuplen* af Regerings Bygningen, og det røde Fyr paa *Kysten* er slukket. Fra *Molehovedet* vises et rødt Fyr.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Argentina. Ved *Rio Negro* gives følgende Kurs-Signaler fra Signalmasten:

En Ballon paa Toppen betyder — Kurs.

En Ballon under den venstre Raanok betyder — Syd.

To Balloner, lodret for hinanden, under den højre Raanok, betyder — Nord.

Karantænebestemmelser.

Spanien. — *Pensacola* og 90 Kml. Omkreds er erklæret for fri for gul Feber.

Advarsel til Skibsførere ved Besejling af spanske og nord-amerikanske Kyster. Skibsførere advares mod, under den nu mellem *Spanien* og de *Forenede Stater i Nord-Amerika* udbrudte Krig, at stole paa, at Fyrene og Sømærkerne ved disse Staters Kyster og Havne ere i Orden eller paa Plads.

Gul Feber i Rio de Janeiro. Udenrigsministeriet meddeler: I *Rio de Janeiro* har Gul Feber Epidemien udbredt sig til hele Byen og Omegnen, og Sygdomstilfældene have en meget alvorlig Karakter.

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“.

Skibslanterner

med Certifikat, gældende overalt. Gamle Lanterner prøves og forandres, naar de have den lovbefalede Størrelse. Certifikat følger med hver Lanterne fra os.

Havnefyr, Lanterner, Metalspejlapparater

samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

G. W. FRYDENLUND & SØN, Læderstræde 9.

Telefon 3681. * Kjøbenhavn K. * Telefon 3681.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.

Depôt: Toldbodgade 14.

Prima røgede Skinker.

Store Partier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker anbefales til

lave Priser.

Højbroplads 12 ved Gammelstrand.

Cypress og Greenheart.

Disse fortrinlige Træsorter anbefales Havneautoriteter til Forsøg.

Bedste Vidnesbyrd foreligge.

Lager hos

EMIL HAMMELEV, St. Kongensgade 61. Telefon 3338.

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 Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Prima Svinefett.

Fine Spegepøser.

Kjøbenhavns Børskurs d. 11. Maj 1898.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.....	112 $\frac{3}{4}$	13 $\frac{1}{2}$ -13	112 $\frac{3}{4}$	113
Danmark.....	91		90 $\frac{3}{4}$	91 $\frac{3}{4}$
Norden.....	120 $\frac{1}{2}$	$\frac{3}{4}$	120 $\frac{1}{2}$	120 $\frac{3}{4}$
Kjøbenhavn.....	102 $\frac{1}{2}$	$\frac{1}{4}$, $\frac{3}{4}$	102 $\frac{1}{2}$	102 $\frac{3}{4}$
Carl.....			60 $\frac{3}{4}$	61 $\frac{1}{4}$
Dannebrog.....			106	107
Skjold.....	76	75 $\frac{3}{4}$	75 $\frac{3}{4}$	76
Helsingørs Dampsk.....			47	48
Østersøen.....	93	92	92	93
Nordseen.....			75	81
Torm.....			90	93 $\frac{1}{2}$
Foren. Bugser-Selsk.....			83	89 $\frac{1}{2}$
Dansk-russisk Dampsk.....			95	99
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.....	103		103	103 $\frac{1}{2}$
5% — —.....			—	—
5% Thingvalla 1880.....			—	—
5% — 1894.....			—	—
5% Norden.....			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.....			97 $\frac{1}{2}$	99 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % uopsig Stats.....				
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk.....			94 $\frac{1}{4}$	95 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvns Kreditf.....			92 $\frac{1}{4}$	92 $\frac{3}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....			95 $\frac{3}{4}$	96 $\frac{1}{2}$
4% — — 6 —.....			96 $\frac{1}{2}$	97 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk. 3 —.....			94 $\frac{1}{4}$	95 $\frac{1}{2}$
Aktier.				
Nationalbank.....			150 $\frac{3}{4}$	151 $\frac{1}{2}$
Privatbank.....	129 $\frac{1}{4}$	-128 $\frac{1}{2}$	123 $\frac{1}{2}$	129
Landmandsbank.....	127 $\frac{1}{2}$	-126 $\frac{3}{4}$	126 $\frac{3}{4}$	127
Handelsbank.....	123	122 $\frac{3}{4}$	122 $\frac{3}{4}$	123 $\frac{3}{4}$
Burm. & Wain.....			94 $\frac{3}{4}$	95 $\frac{1}{4}$
Helsingørs Jernsk.....			96 $\frac{1}{2}$	98
Sukkerfabr.....	95 $\frac{1}{2}$	$\frac{3}{4}$, 96	95 $\frac{3}{4}$	96
Bryggeri Aktier.....	106 $\frac{1}{2}$	$\frac{3}{4}$, 107	106 $\frac{3}{4}$	107

Vekselkurser.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	88.95	88.80
London.....	18.25	18.21
Paris.....	72.20	—
Amsterdam.....	151	—

Notering paa Berlins Børs d. 10. Maj 1898.

Russiske Noter.....	217.25
4% Russiske Consols.....	—
4 $\frac{1}{2}$ % — Boden Kredit.....	101 $\frac{1}{2}$
6% Mexikanske.....	97 $\frac{1}{4}$
5% Rumænske Stats.....	100.10
4% — — 1890.....	93 $\frac{1}{4}$

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

Foren. Dampskibs. 482,000, „Danmark“ 52,000, „Norden“ 19,800, „København“ 126,000, „Carl“ 22,000, „Dannebrog“ 14,000, „Skjold“ 38,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

DENTIN

er en Tand-plombe; nogle faa Draaber i den hule Tand hinders Lufts Adgang og stiller derved de heftigste

Tandsmærter.

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

Marius Hoffgaard

(forhen kld. Brodersen).
Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.
Atelier St. Strandstræde 6.
Fotografier af forskellige danske Skibe have altid paa Lager.
Hurtig Ekspedition.

3 Kabinetsskildreder

gratis

ved Bestilling paa 12 holdbare Visitskort til 4 Kr. Kabinetsskildreder kun 6 Kr. pr. Dus. NB. Ogsaa efter ethvert indsendt Billede.

Monty.

St. Kongensgade 21.

EMIL KLÜNDER,

Skibsmægler.
KIEL.

Holtens-Brunsbüttel.

Nordisk Skibsrederforening.

Den ordinære Generalforsamling iaar afholdes i Christiania Torsdagen d. 26. Maj. Nærmere om Tid og Sted m. m. vil blive meddelt hvert enkelt Medlem.

Bestyrelsen.

REVUEN

er det ældste (20 Aar gammelt)

illustrerede Familjeblad,

der udgaar to Gange om Ugen.

Spændende Fortællinger,

Gode Illustrationer,

hyppige Præmier.

Prisen er 1 Kr. 21 Øre pr. Kvartal.

Abonnement modtages paa alle Postkontorer samt i Bladets Hovedkontor, Gl. Mønt Nr. 13.

Medlemmerne

af Dansk-Sejlskibs-Rederi-Forenings-Afdeling for mindre Skibe gøres herved opmærksom paa, at Kontingentet vil være at indbetale inden 15de Maj.

Albert E. Boye.

Sekretær og Kasserer.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nilsson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

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.

Bjerre & Rømer,
Skibsmæglere.
Agenter for
Kullens Enskildte Assurans
Forening.

P. Otzen & Thorstenson.
Manometre, Vacuummetre, Tællemaskiner.
Reparationer udføres.
Sølvmedaille Stockholm 1897.



Sølvmedaille Stockholm 1897.
Eneforhandler af Vulcaniseret Fiber
til Pumpeklapper etc.
Lager af Matriel og elektriske Artikler.
Gothersgade 24.

E. Husted & Co.
Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.

Telegrams: H U S T E D.

Løge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg.
gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9
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 besørgeres.

Margarine.

En fortrinlig velsmagende og holdbar Margarine, særlig tilvirket for Skibsbrug, leveres saavel i Træ- som Blikemballage til Dagens billigste Notering.

Jh. Klokke & Co.,
Nyhavn 4.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

23. Series

2den Trækning begynder Onsdag den 18de Maj 1898.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinststrække.		Hovedgevinststrække.		2. Præmiegevinststrække.	
1	Gevinst paa 600 Kr.	1	Gevinst paa 1200 Kr.	1	Gevinst paa 600 Kr.
1	450 -	1	900 -	1	450 -
1	300 -	1	600 -	1	300 -
3	150 -	3	300 -	3	150 -
30	100 -	30	200 -	30	100 -
56	60 -	56	100 -	56	60 -
68	25 -	68	50 -	68	25 -
100	10 -	100	20 -	100	10 -
1841	8 -	1841	10 -	1841	8 -

Desuden 225 Ekstragevinster à 10 Kr.

Ialt: 5,025 Gevinster.

I denne Trækning vil henholdsvis mindst 150 og 75 Nummere i Rækkefølge faa Gevinst.

Lodsedler til Trækningen sælges og fornys overalt à 1 Kr. 50 Øre Stk. hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19, hvor Planen paa Forlangende udleveres gratis.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

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.

Lange & Møllers

Bødkerværksted

Kjøbenhavns Frihavn

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

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. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

„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. 20.

Kjøbenhavn, Torsdag den 19. Maj 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Sø- og Handelsretsdøm. — Fragtmarkedet. — „Dronningen“ og Forliset ved Bolsaxen. — Vore Farvandes Belysning. — Bugserforholdene paa Nakskov Fjord. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsetterretninger. — Efterretninger for Sefarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

TH. SIMONSEN,

NYHAVN 57.

SØLVMEDAILLE I MALMØ

OG STOCKHOLM.

FOR LANTERNER.

Pumper,

udmærket egnede til Lastpumper.

Maskinfabrikken Rannje,

Mathæusgade 6.

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 Lædninger fra egne Savmøller i Bangkok.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.
TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.

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.

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

støbt Staal, saasom:

Skibsstævne,
Skibskruer,
Rorrammer,

Stempler,
Krumtappe
Ambolte,

Tandhjul,
Ankere,
etc. etc.

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smedeligt samt i Styrke og Seighed fuldt jævnlørligt med det bedste smedede Staal af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Eft.

Flensborgs
Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nilsson.

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af
Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr: **Heckshers.**

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

J. H. Fechtenburg & Co.,

St. Thomas,

anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering
henhørende.

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^d.

eneste Fabrikanten af
Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
 samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:
 Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telephon 3994.
 Conferencetid 12-1½. Admiralitætsstr. 59, 1. Telephon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN. Gittervej, Frihavnen. Ø. Telephon 35.

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.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
 KNÖHRHARD

HAMBURG.

Telephon
 257.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1833. Telegraphic address **SVITZERSALVAGE.**
 Telefon Nr. 5195.

Agent for
 Great Britain.

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	„SVITZERSALVAGE“.
KASTRUP	„HØYER“.
ELSNØRE	„SVITZERGOTTLIEB“.
KORSØR	„JØRGENSEN“.
ALBUEN (LAALAND)	„GUNNERSEN“.
FREDERIKSHAVN	„SVITZERLUND“.
GOTHENBURG (SWEDEN)	„ELFVERSSON“.
GREIFSWALD (GERMANY)	„SPRUTH“.

The company's boat **Danmark** — 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).

Telegramadresse: **Seifert, Regnegade.** Telefon 297.

C. L. Seifert,

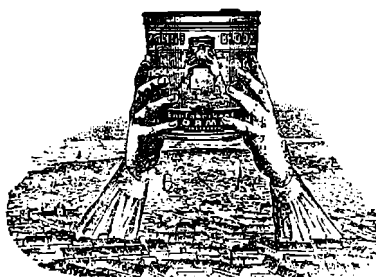
St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.



VAREMERKE.

A. FORMANN.

KJØBENHAVN K.

TELEFON 5047.

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.

Enhver Kaptajn, som vil **spare Penge,**

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon **G. W. Møller, Grønnegade, Dragør.** Telefon
 Nr. 6. Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislistesendes paa Forlangende.

Fanø praktiske Sømandsskole.

Saa vel Begyndere som unge Sømand optages til enhver

Tid. Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,

Nordby, Fanø.

Sø- og Handelsretsdom.

Den 2. November 1896 afgik S/S „Ulriken“ af Bergen, 2376 B. R. T., ført af Kapt. Bergh, fra Luleå bestemt til Dunkerque med 3395 $\frac{1}{2}$ Tons Erts. Efter at have anløbet Kjøbenhavns Red afsejlede Damperen d. 7. s. M. Kl. 5 $\frac{3}{4}$ fra Inderreden, med en Amning af 20' 3" For og 21' 3" Agter, men kolliderede i Nærheden af Middelgrundsfortet med S/S. „Ancient Briton“ og fik derved saa megen Skade, at det ansaas for rigtigt at sætte Skibet paa Grund paa Stubben. „Ancient Briton“ — Dampskib paa 1002 B. R. T., ført af Kapt. Hole, var hjemmehørende i Cardiff og paa Rejse fra Burntisland til Stralsund med 1146 Tons Kul — maatte ligeledes sættes paa Grund paa Stubben efter Kollisionen. Efter at være bleven taget af Grunden af Svitzers Entreprise og udlosset i Kjøbenhavn, bugseredes Ulriken til Helsingør for at repareres, og var atter sejlklar d. 16. December 1896. Dens Udgifter som Følge af Havariet, hvoraf Bjærgningen var 20,000 Kr., Losning og Lastning 6,690 Kr., Reparation 39,197 Kr. og Liggedagsgodtgørelse (40 Øre pr. Ton pr. Dag af 1,500 Tons i 36 Dage) 21,000 Kr., blev i det hele opgivne til 99,848 Kr. „Ancient Briton“, som først blev færdig med Reparationen og Indtagning af Lasten d. 19. December, maatte atter losse Ladningen, da denne ikke kunde komme til Bestemmelsesstedet (Stralsund) paa Grund af Ishindringer, hvorfor den solgtes her. Skibets samlede Udgifter opgaves til 77,408 Kr.

Begge Skibes Repræsentanter vare imidlertid blevne enige om, at „Ancient Britons“ Værdi i beskadiget Stand plus Fragten ikke oversteg en Sum af 64,000 Kr., og de enedes tillige om, at Domsaastanden gensidigt ikke maatte overstige dette Beløb med Renter og Omkostninger.

Ved at paastævne nærværende Sag nedlagde derfor Firmaet Jansen & Co., som Befuldmægtigede for Føreren af S/S. „Ulriken“, Paastand paa, at Firmaet C. K. Hansen, som Befuldmægtiget for Føreren af S/S. „Ancient Briton“, skulde dømmes til at betale 64,000 Kr., medens Firmaet C. K. Hansen ligeledes nedlagde Paastand paa hos Firmaet Jansen & Co. at faa udbetalt 64,000 Kr. i Erstatning.

Den 7. November 1896 var Vinden NV, Styrke 4, Strømmen fra NO, med en Fart af mellem $\frac{1}{2}$ og $1\frac{1}{2}$ Kml., og det var stjerneklart. Damperen „Ulriken“ gik Kl. 5 $\frac{3}{4}$ E. M. fra Reden og satte Lodsens fra Borde Kl. 6 20' i Nærheden af Middelgrundsfortet. Lanterneerne vare satte inden Trekroner passeredes. Kaptajn Bergh og 2. Styrmand vare paa Broen, 1. Styrmand paa Udkig paa Bakken, hvor man var beskæftiget med Ankeret, af hvilken Grund der først sloges „Fuld Kraft“ i Maskinen Kl. 6 $\frac{3}{4}$, da Middelgrundsfortet havdes i omtrent S.SV. i c. 1 Kmls. Afstand; Kursen beordredes samtidig til misv. NO $\frac{1}{2}$ O. En halv Snes Minutter før Sammenstødet, der fandt Sted Kl. 6 50', saas 4 Streger om Bagbord i c. 1 Kmls. Afstand en Dampers klart brændende Toplanterne og grønne Lanterne. Da denne Damper („Ancient Briton“) vedvarende viste sin grønne Lanterne og efterhaanden var kommen saa nær, at Skroget kunde ses i nogle Skibslængders Afstand, omtrent tværs paa „Ulriken“s Bagbords Side, gav dennes Kaptajn haardt Bagbords Ror for derved muligvis at undgaa et Sammenstød, som da syntes umiddelbart truende; han gav tillige et Stød i Dampfløjten, medens der omtrent samtidig skal være blevet hørt Dampfløjtestød fra „Ancient Briton“, men uden at der om Bord i „Ulriken“ bestemt kunde siges hvor mange, (dog snarest 2). Fra Roret i „Ulriken“ blev lagt Bagbord, og til Sammenstødet skete skal der være forløbet ca. 1 Minut, og Skibet havde i den Tid drejet ca. $3\frac{1}{2}$ Streg, saa at det laa omtrent misv. Øst an, da det blev ramt, omtrent under en ret Vinkel ud for Nr. 3 Lugen om Bagbord. Maskinen stoppedes i

Kollisionsøjeblikket, men da det viste sig, at Vandet strømmede ind i Nr. 3 Lastrum, blev der slaet fuld Kraft frem, og styret VNV ind mod Landgrunden, som Skibet tørnede paa Kl. 7, ca. $\frac{1}{2}$ Kml. Nord for Stubbens nordre Tønde. „Ulriken“s Kaptajn har bemærket, at ligesom han ved sin Manøvre formentlig havde handlet overensstemmende med de gældende Søvejsregler, saaledes kunde han efter sin Opfattelse ikke have ventet at undgaa Sammenstødet, hvis han, da han gav Bagbords Ror, i Stedet for havde stoppet og bakket, idet han derved rimeligvis kun vilde have opnaaet, at Skibet var blevet ramt i For- eller Storlasten, og derved paa Grund af den tunge Ladning vilde have risikeret at synke med det samme; ligesaa lidt vilde det have hjulpet at give Styrbords Ror, da han saa rimeligvis var løbet lige ind i „Ancien Briton“, som han i Virkeligheden maatte vente vilde dreje Styrbord over.

„Ancien Britons“ Forklaring lød paa, at Hveens Fyr Kl. 5 30' havdes i Ø. t. N. i 1 à 2 Kmls. Afstand, derefter styredes S. $\frac{1}{4}$ V.; Lanterneerne brændte klart, Skibet gik fuld Kraft med c. 7 Knobs Fart. Kl. 5 50' saas Fyret paa Middelgrundsfortet, nogen Tid efter Nordre Røse og derpaa Hollænderdybets Ledefyre, som der saa styredes efter. Kl. 6 35' havdes Nordre Røse Fyr ret for — dev. styret Kurs S. — og Fyret paa Middelgrundsfortet i SV. t. S., giss. Afstand 1 Kml. Kort Tid efter saas Dragør Ledefyr aabne (det lave Fyr østligst), hvorfor Kursen forandredes $1\frac{1}{2}$ Streg østligere for at faa dem over ét. Baade Kaptajnen og Styrmanden, der begge opholdt sig paa den øverste Bro, havde i nogen Tid i Kikkerten faaet Øje paa et glimtende Lys paa Fortets Terræn, som de ikke kunde komme paa det rene med hvad var. Først flere Minutter efter den sidste Kursforandring fik de pludselig en Toplanterne og rød Sidelanterne i Sigte c. 2 à 3 Streger paa Styrbords Bov — Udkiggen varskoede straks for dem — og de to Lanterneer saas meget højere oppe end det omtalte glimtende Lys, som imidlertid var forsvundet. Næppe 1 Minut efter, at de 2 Lanterneer vare komne i Sigte, saas Skroget af „Ulriken“ i et Par Skibslængders Afstand. „Ancient Britons“ Ror blev saa lagt haardt Styrbord, og der blev givet 2 Stød i Fløjten, som ikke hørt besvarede fra „Ulriken“. Omtrent samtidig med at Roret var i Borde, slog Kaptajnen „fuld Kraft Bak“, da han kunde se, at „Ulriken“ kom lige tæt paa dem, men umiddelbart efter skete Sammenstødet, kun 2 à 3 Minutter efter at „Ancien Briton“ først havde faaet Øje paa „Ulriken“s Lanterneer. Denne sidste var først lige før Sammenstødet kommen fri af Fortet, der vel da havdes i c. $\frac{3}{4}$ Kmls. Afstand.

Efter Sammenstødet bakkede „Ancient Briton“ i c. 2 Minutter; under Bakningen standsede Maskinen et Øjeblik af sig selv, idet det var, som om Skruen slog mod noget (2 af dens Blade fandtes senere stærkt beskadigede). Da Skibet ved Sammenstødet havde mistet Forstævnen og faaet Hul i Boven, blev det, efter at have taget Lods om Bord, sat paa Grund noget Nord for Stubbens Trekost. Kapt. Hole har erklæret, at naar han ikke bakkede straks, da han fik „Ulriken“s Skrog at se, men gav Styrbords Ror, var det, fordi han mente, at der endnu den Gang var en Mulighed for, at Styrbords Ror kunde tage ham klar af „Ulriken“, medens han antog, at Følgen af Bakning, hvorved „Ancient Briton“ vilde slaa Styrbord ud med Boven, vilde blive, at „Ulriken“ løb ind i hans Skib.

Medens Retten finder, at „Ulriken“ har handlet overensstemmende med de da gældende internationale Søvejsregler, særlig deres § 22, jfr. § 16, og at det navnlig ikke kan bebrejdes dens Kaptajn, at han udførte den Manøvre, han gjorde, da det ikke kan antages, at

Sammenstødet kunde været undgået, hverken ved at stoppe og bakke eller ved at give Styrbords Ror, maa det derimod bebrejdes „Ancient Briton“, hvis Pligt det ifølge Søvejsreglernes § 16 var at gaa af Vejen for „Ulriken“, at det ikke saa snart det fik dette Skib i Sigte, enten straks stoppede og bakkede, i Stedet for at foretage en anden Manøvre, eller ogsaa straks lagde Roret haardt Bagbord for at gaa agten om „Ulriken“. idet Sammenstødet i begge Tilfælde sandsynligvis vilde være undgået.

Som en Følge deraf findes indstævnte Firma C. K. Hansen, som Befuldmægtigede for Føreren af S/S „Ancient Briton“, Kapt. Hole, overensstemmende med Sølovens § 220, 1ste Stykke, at burde idømmes til at betale de paastævnte 64,000 Kr. med Renter deraf 5% aarlig og 500 Kr. i Sagsomkostninger til Sagsøgeren, Firmaet Jansen & Co. som Befuldmægtigede for Føreren af S/S „Ulriken“, Kapt. Bergh.

Fragtmarkedet.

De indviede vil vide, at Kulstriken i Wales nu synger paa sit sidste Vers. Forhandlingerne mellem Collierierne og „the workmen“ synes ogsaa at tyde derpaa; efter Rapporterne er der mere Alvor i Underhandlingerne nu end hidtil, og Striden har sandelig ogsaa været længe nok; det er selvfølgelig umuligt for os at bedømme Værdien af de daglig indløbne Efterretninger, men alligevel har vi paa Fornemmelsen, at Striden i Realiteten er forbi, og at vi snart faar ordnede Forhold derovre paany. Om den ene eller den anden Part sejrer, er selvfølgelig os ret uevnet; Hovedsagen bliver, at vi atter faar alt paa rette Køl: derved bliver Skibsfarten gavnet paa den ene Side, men derved overskæres samtidig et af de Baand, der har medvirket til at holde den nuværende Hausse oppe i saa langt et Tidsrum. Det lader sig nemlig ikke bestride, at vi i hvert Fald for Øjeblikket operere mere i Skyerne end paa Jorden. Striker, Kornstigninger, overhovedet alle Eksportvarers Stigning, passende blandet med Krudtrøg, fremkalder efter Fagmænds Sigende et Medikament, som man kun maa behandle med Varsomhed og indtage i smaa Portioner; det er navnlig Krudtrøgen, der skal have den mest opildnende Virkning, men vi tror, at hele Handelsstanden har beruset sig for meget i denne ny Komposition. Vi have ofte hævdet, og vi hævder det endnu, at Forholdene i Fragtmarkedet ere fortrinlige og Udsigterne gode; vi ser ikke nogen Grund til at skifte Anskuelse, men der ligger en Fare i at overvurdere Situationen, fordi Skuffelsen bliver desto større, i Fald ens højtflyvende Planer ikke lykkes, og fordi man samtidig løber den Risiko at blive nervøs og derved mod sin egen Interesse og Vilje driver Raterne ned, hvor dette vilde have været aldeles unødvendigt, naar man kun havde holdt sig til Virkeligheden og ikke bygget Luftkasteller.

Vi staa i Virkeligheden paa en god, solid Grund; overalt er der Penge at tjene, men man maa ikke udæske Lykken for meget og i Bestræbelsen for at naa Toppen og den største Gevinst refusere den acceptable Profit, der allerede tilbyder sig paa Halvvejen; dette er vor Opfattelse, man skal ikke spænde Buen for højt. Om vi har naaet Kulminationspunktet, tør vi ikke afgøre; den sidste Uge har paa flere Felter været mere rolig; kan være, det er Begyndelsen til en mindre Tilbagegang; muligvis ogsaa Stilheden før den virkelige Storm kommer, men Øjeblikket maner i hvert Fald til alvorlig Disponering.

De Brancher, der i sidste Uge har været fastest, er Østen og River Plate, de mest lunefulde, men de

bedst betalende, naar det kommer til Stykket. Vi notere blot Bombay P. P. 1353 Reg. Tons 35/. Kur-rachee P. P. 1673 N. R. 30/. Java U. K. Cont. 3226 N. R. Juli 35/. Java United States 2129 N. R. 15. Juli 15. August 35/. Java U. K. Cont. 15/30. Juni Aflastning 37/6. Som man ser, Rater, som man kan være bekendt, og Efterspørgslen er stadig livlig. Fra River Plate er betalt 25/ not above San Lorenzo til U. K. Cont., samme Forhold til Buenos Ayres, og her er det naturligt allerede nu Juni Baadene, der giver mest, fordi Eksporten af Majs da først staa i fuldt Flor. Spekulanterne synes noget ængstelige ved at kontrahere for prompte Baade paa Basis af en rettidig Fremkomst til Frankrig inden 30 Juni, og det er et ringe Antal Dampere, der har nydt godt af denne Lovbestemmelse; imidlertid lægger vi større Betydning i senere Baades fastere Rater, der beviser, hvad vi har omtalt tidligere, at denne Branche vil gaa ud paa en flot Maade, da ikke Øjeblikkets Spekulation, men selve Markedets sunde Karakter bestemmer de fremtidige gode Rater.

Nordamerika og Golfen er naturligt indhyllet i Krudtrøgen og, som vi omtalte i Begyndelsen, derfor farlige at klassificere. Imidlertid har Befragtingen været ualmindelig livlig, og Fredens Arbejde synes ikke at have veget Pladsen for Krigens. Hvedeprisen er dalet ret betydeligt; selv om dette ikke spiller nogen Rolle for selve Afastningernes Mængde, er dog Ordet „Hvede“ bleven Øjeblikkets Barometer, hvoraf man læser „højt eller lavt“. Vi maa derefter konstatere en ringe Tilbagegang ogsaa i Fragterne. Der er sluttet: New York P. P. 4/1 $\frac{1}{2}$, Northern range C f. O. 14000 qrs. 1/15 Juni 4/3, option Antwerpen Amsterdam eller Rotterdam 4/, Hamburg 4/1 $\frac{1}{2}$. Northern range 16000 qrs. direkte Havn Kontinentet 4/1 $\frac{1}{2}$, Rouen 4/3. Danmark har i sidste Uge været ualmindelig tavs, og os bekendt er ingen Damper sluttet direkte hertil, naar selvfølgelig undtages Rute Baadene. Fra New Orleans betales 19/ à 20/ paa Nett charter til U. K. Cont. 18/ Juni 16/6 Juli; men Rederne holder her heldigvis igen og placerer kun prompt Tonnage. Fra Pensacola er betalt P. P. U. K. Cont. 135/. Lasterne fra Tampa, Fernandina etc. ere færre end ventet, Raten er omtrent uforandret.

Det evropæiske Marked har to Ting af Interesse at opvise: Stigning fra Sortehavet, specielt til franske Havne, og Stigning i Kulfragterne i alle Retninger, alt dog kun for prompt Tonnage. Østersøen har ikke fulgt Trop i den Grad, som man kunde have ventet, men Østersøens Genaabning har bragt Fragterne ind efter eller hovedsagelig Kul i Vejret; dette har sin Oprindelse i Levering pr. f. o. w.; nu fordobles Lasterne, samtidig er Tørnen stadig slet; alt i Forening maa give højere Rater. Vi skulle indskrænke os til følgende Noteringer for Sortehavet og Østersøen:

Sortehavet etc. betaler Nicolaieff Marseille 16 Frs., Odessa Genua 15 $\frac{1}{2}$ Frs., Azoff U. K. Cont. 15/6, Hamburg 16/, Azoff Marseille 20 Frs., Donau Middelhavet 17 $\frac{1}{2}$ Frs., Azoff Middelhavet 18 Frs., Azoff Bergen Kjøbenhavn 16/1, Sulina 15/6 Elben. Kulfragterne ned ere: Cardiff Alexandria 11/6, Donau 12/, Piræus 11/6, Palermo 11/6, Malta 9/6, Neapel 11/, Genua 11/, Leghorn 11/6, Suez 12/6; fra Newcastle noteres: Malta 9/, Triest 12/, Venedig 11/6, Marseille 10/6 — alle første Klasses Rater og et godt Grundlag for Rundturen, men vi tror, der efter 30. Juni vil følge en kort Nedgang i disse Rater, naar man beregner Rejsen frem og tilbage paa samme Tid. Kulstriken Ophør paa den ene Side, Korntoldens Virkning paany paa den anden, maa berøre Raterne; derfor er det Øjeblikkets Tonnage og kun den, som maa kaldes heldig, og som tager Fortjenesten.

Kulfragterne til Østersøen ere som opgivet gode; fra Methil eller Burntisland søges nu Dampere til Kronstadt til 5/9, ja flere betaler endog 6/. Til Danmark

er Begæret meget livligt, alt for prompt Tonnage. Kjøbenhavn giver 4/9 fra Firth of Forth, Provinsen 5/6; fra Newcastle eller Grimsby søges ivrigt Baade til Provinsen til 5/3, og en lang Række Ordre ere i Markedet; man mangler her faktisk disponibel Tonnage, og muligvis vil de første Uger frembyde det samme tillokkende Billede for vore Redere; imidlertid er det navnlig Kontrakterne pr. Maj Aflastning, der ere i Knibe. Juni vil muligvis skuffe en Del. Fra Østersøen er intet nyt at melde. Petersborg offerer stadig 1/6 London, 1/7½ Rotterdam, 1/9 Antwerpen, og her omkring drejer de andre Kornpladser sig i vanligt Forhold; imidlertid spores uventet en noget mattere Tone, specielt fordi man mangler tilstrækkelige Varer. Golfen lukker for hver Dag mere og mere op. Luleå bebuder Genaabning 20. Maj. Østersøen vil komme med, om end i mindre Stil, men Østersøen er ikke længere det Sted, hvor man henter de store Overraskelser og de høje Tal; den er i dette Øjeblik det Sted, hvor man kan tage den ret beskedne Gevinst i Tombolaen uden Nitter.

Vort hjemlige Marked. Kjøbenhavns Befragtninger have været daarlige i den sidste Uge; der er en langt større Række Sejlere end Laster, og mange Skippere maa vente paa Last. Raten herfra til Provinsen bør sættes til 13/14 Øre og til Colberg og lignende Havne til 17½ Øre pr. Centner Korn. Forøvrigt noteres 2/300 Td. Tjære Kjøbenhavn Stolpemünde 90 Pf., til Itzehoe betales 1 Mrk. yderligere; 1,000 Ctr. Letjærn til Hamburg 8 Mark pr. Ton; ellers kunne vi kun referere til seneste Notering; om 4 Dage ventes Dampere hertil fra Amerika, og herfra vil der blive ikke ubetydelige Afskibninger til Königsberg og Danzig etc.

I forløbne Uge er fra Aarhus fragtet tilsammen ca. 20 Smaaskibe for ca. 10,000 Ct. Mais og ca. 10,000 Ct. Byg. Fragten for Mais har været 12 Øre pr. Ct. til god dansk Øhavn eller Als og Flensborg Fjord, for Byg 13 Øre Kallundborg, 14 Øre Faxe Kjøbenhavn Flensborg Fjord Als Aabenraa, 16 Øre Ekernførde Haderslev Kappeln, 18 Øre Slesvig By. For raff. Salt i Sække er betalt 13 Øre til god Øhavn. Desuden er afladet trende Dampere, hver 450/500 Tons Mais til Königsberg Danzig Mrk. 4½.

Fra Nakskov er fragtet Mel til Aalborg à 33 Øre pr. Sæk à 200 Pd. og Mel og Melassefoder til Middelfart à 15 Øre pr. Centner,

„Dronningen“ og Forliset ved Bolsaxen.

Justitsministeriet har nu resolveret, at der ved Sø- og Handelsretten skal afholdes Forhør i Anledning af, at Dampskibet „Dronningen“ i Marts Maaned ved Bolsaxen passerede en tysk Galease, der var ifærd med at synke, uden at forsøge paa at redde dens Besætning. Kaptajn Riise og „Dronningen“s Besætning ere afhørte i Mandags, og de af dem afgivne udførlige Forklaringer ere selvfølgelig de, der ville være af størst Betydning ved Sagens Paadømmelse; dog har Retten fra enkelte af Passagererne, af hvilke der fandtes 20 om Bord, søgt Oplysninger om deres Opfattelse. Udskrift af Forhøret vil blive tilstillet Justitsministeriet, der da vil afgøre, om der skal gøres Ansvar gældende eller ej.

Vore Farvandes Belysning.

Som vi erfare har Dansk Sejlskibsrederi-For- enings Bestyrelse i disse Dage tilskrevet dels flere af Foreningens Kredsstyrelser, dels flere andre Søfartsfore- ninger omkring i Landet, om Resultatet af de Henvendelser, Foreningen efter deres Anmodning har foretaget til Re- gering og Rigsdag angaaende en forbedret Belysning af forskellige Dele af vore Farvande. Det frem- gaar af disse Skrivelser, at Foreningen i et Andragende til Folkethinget har ansøgt om at faa den aarlige Bevil- ling til Nybygninger under Fyrvæsenet forhøjet, saaledes at de mest nødvendige Foranstaltninger paa dette Omraade kunne blive paabegyndte, herunder navnlig Belysningen af Lille Bælt og tilstødende Farvande, som Foreningen allerede i Begyndelsen af 1897 androg Regeringen om at faa gennemført. Rigsdagen har derefter paa den nu gældende Finanslov forhøjet Bevillingen til Nybygninger med 85,800 Kr. Foreningen har frendeles i en Skrivelse til Marineministeriet fremsat og begrundet de Ønsker om Forbedringer i vore Farvandes Belysning, der ere fore- bragte for den, og Ministeriet har derefter i sin Besvarelse af denne Skrivelse fremstillet sin Stilling til disse Ønsker. Det fremgaar af denne Skrivelse, at Ministeriet stiller sig meget imødekommende; dets Svar gaar nemlig ud paa, at det paa Finanslovsforslaget til Efteraaret vil søge bevilget Midler til Paabegyndelse af Forbedringen af Lille Bælts Belysning, hvortil Midlerne, da denne Foranstaltning vil blive temmelig omfattende, vil blive foreslaaet delt paa 2 Finansaar. Paa samme Finanslov- forslag vil fremdeles blive optaget Bevilling til Belys- ning af Omø Sund; fremdeles til et mindre Fyr paa Lushage, Samsø S.O. Pynt, til Belysning af Indløbet til Bøgestrømmen; endelig til et Baa- kefyr paa Læsø N.V. Rev af samme Konstruktion som det paa Sjællands Rev. — Af Foranstaltninger, som Fyrvæsenet iøvrigt paatænker, nævnes et Fyr med Taagsignalapparat paa Rubjerg Knude, Syd for Hirtshals, hvor der paa Grund af, at Strømmen sætter mod Land, strander adskillige Skibe, samt et Fyr paa Fanø eller paa Skallingen.

Bugserforholdene paa Nakskov Fjord.

Vi have modtaget følgende:

Den største Del af Skipperne er maaske næppe bekendt med den ny Forandring, som er sket nu i Maj paa Nakskov Fjord. Medens hidtil et Skib, bestemt for Nakskov, naar det ankom paa Albu eller Slotø Red inden Kl. 1 à 2 Eftm., kunde være saa temmelig sikker paa under normale Vejrforhold at komme op med Damperen samme Dag, er nu ogsaa dette bortfaldet, hvad jeg meget maa beklage. Bugserbaaden, som tillige er Postbaad, slæber altsaa nu ikke mere paa Turen. Kommer nu et mindre Fartøj, alene bestemt for Nakskov, saa er der for vedkommende Skipper kun to kedelige Ting at vælge imellem: det ene at vise Dampbaaden sit Flag og spendere sine for Albu 15 Kr. og for Slotø 10 Kr., som er det billigste, den gaar ud og henter os ind for, hvilket er dyrt i disse Tider med de lave Fragter. Har han ikke Raad til dette, saa maa han væbne sig med Taalmodighed og af- vente Tiden, indtil flere Skibe kommer til, og da komme op for Taksten, som er 15 og 25 Øre pr. Ton. Naar tages i Betænkning, at Tid lige saa vel er Penge for en Skipper som for enhver anden Næringsdrivende, saa synes det mig, at dette er en kedelig Ordning; der er næppe en Provinsby, hvor vi er afhængig af Bugsering, hvor vi ikke for en billig Betaling kan blive hjulpen, medens det synes mig, at der her paa den 2 Mil lange Fjord

kun bliver gjort saa lidt; jeg vil haabe, at Forholdene her paa Fjorden snart maatte forandre sig til det bedre. Dersom en eller anden Kollega igennem vort Blad vilde tilkendegive sin Mening om samme Æmne, vilde jeg være glad derfor.

Nakskov Fjord, d. 11. Maj 1898.

P. Rasmussen.

Galease „Familien“ af Aarhus.

Fra Sø og Land.

Overretten i Viborg har d. 9. ds. stadfæstet den af Hassing-Refs Herreders Soret afsagte Dom, hvorved Skibsfører I. Hansen Christensen idømtes en Bøde paa 50 Kr. for som Fører af Skonnerten „Fylla“ at have undladt at lodde, hvorved Skibet den 17. November i Fjor strandede udfor Thyborøn.

Fra „Trinity House“ i London er der udgaaet følgende Bekendtgørelse: Da det ikke sjældent hænder, at Fyrskibe blive paasejlede af Sejlskibe, anser Trinity House det for nødvendigt at erindre de Søfarende om, at de, naar de passere et Fyrskib, anvender den største Forsigtighed og giver tilstrækkeligt Spillerum for Strømmens Indflydelse for ikke at støde sammen med Fyrskibet. Opmærksomheden henledes samtidig paa Section 666 af Merchant Shipping Act 1894, der bestemmer, at enhver, som med Forsæt eller af Forsømmelighed kolliderer med et Fyrskib eller en Bøje foruden at erstatte den tilføjede Skade skal betale en Bøde af 50 £.

Dødsfald. Skibsreder Ernst Philippsen i Antwerpen, Indehaver af det bekendte Firma de Leeuw & Philippsen, er afgaaet ved Døden. Den Afdøde var dansk af Fødsel og var en i den danske Søfartsverden vel kendt Mand, blandt andet som Repræsentant for „Det forenede Dampskibsselskab“.

Vi henlede Opmærksomheden paa omstaaende Bekendtgørelse fra Aalborg Havneudvalg.

Bogø Navigationsskole. I den nu afsluttede 1. Eksamenstermin af 1898 har Skolen indstillet 11 Elever til den almindelige Styrmandseksamen og 5 til Eksamens anden Afdeling i Fagene: Navigation, Geografi og Vejrlære, Engelsk, samt Soret og Handelsvidenskab. Af disse bestod en ikke Prøven i Soret og Handelsvidenskab. Desuden havde 2 Elever underkastet sig Fiskeskipperprøven og 11 Sætteskipperprøven; disse bestod alle. Skolen optager fremdeles Elever til enhver Tid i alle Afdelinger. Uformuende Styrmandselever 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 nærmere Oplysning.

Resultatet af Maskinisteksaminerne i Maj 1898: Til 1ste Afdeling indstillet 61 Eksaminander, hvoraf 52 bestode; til 2den Afdeling 14, hvoraf 10 bestode. Til Maskinpasserprøven indstillet 12 Eksaminander, hvoraf 11. bestode.

Fra Vejle Sømandsforening have vi modtaget Regnskab over det Beløb, der er indkommet ved Indsamlingen til de Efterladte efter Skonnert „Taikun“s Besætning. Der er ialt indkommet 2,812 Kr. 21 Øre, heraf fra Vejle 2,010 Kr. 75 Øre. Listen over Bidragyderne henligger til Eftersyn hos Sømandsforeningens Kasserer, Havnefoged Gylding i Vejle, over Bidragyderne udenfor Vejle tillige paa „Dansk Søfartstidende“s Kontor indtil 1. Juni. Sømandsforeningen bringer Giverne sin bedste Tak for de ydede Bidrag.

Fra Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri sattes i Lørdags en Inspektionsdamper til Fyrvæsenet i Vandet. Dette Skib, der er bygget helt af Staal, er 88' 0" langt i Hoveddækket, 19' 6" bredt og 9' 9" dybt i Rummet og bliver forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation af 200 ind. Hestes Kraft. Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Fragtdamper til Kjøbenhavn.

I forrige Uge løb følgende Dampere, der bygges for dansk Regning, af Stablen i England.

Fra Sir Raylton Dixon & Co.s Værft, Middlesbrough, Staaldamperen „Elna“, 250' × 35½' × 19', omtrent 2,000 d. w., til Hrr. Martin Carl.

Fra D'Hrr. Craig, Taylor & Co.s Værft, Thornaby-on-Tees, Staaldamperen „Wladimir Sawin“, 280' × 41' × 18¾', omtrent 3,100 Tons d. w., til „Det dansk-russiske Dampskibsselskab“.

Fra D'Hrr. Ramage & Fergusons Værft, Leith, Staaldamperen „Cathay“, omtrent 6,000 Tons d. w., til „Det Østasiatiske Kompagni“.

Hos „Swan & Hunter“ i Newcastle har Dampskibsselskabet „Urania“ til Dansk Stjerne Linie købt en ny Dampere af Spardeck Typen, der skal kunne laste 5,600 Tons d. w.

Hos Lloyds i London er der ifølge Fairplay for kort Tid siden tegnet Assurance til 5 og 7 pCt. i de første 6 Maaneder for den Risiko, der eventuelt vil kunne opstaa ved Udbruddet af en Krig mellem England og Frankrig. Senere er en lignende Forretning gjort til 10 pCt. for 12 Maaneder.

Natten mellem 29. og 30. April kolliderede Galeasen „Egen“ med Lappegrundens Fyrskib, hvorved den, foruden en Del andre Havarier, brækkede Agtermasten. Mandskabet, der efter Kollisionen var sprunget om Bord i Fyrskibet, forblev der, da „Egen“ kom klar af dette, saaledes at Skipperen befandt sig alene om Bord i det havareerede Skib til den paafølgende Morgen. I en Artikel i „Helsingørs Avis“ for d. 2. ds. bebrejdes det Lodserne, at de ikke den paagældende Nat bragte Skipperen i „Egen“ Hjælp eller i det mindste satte hans Mandskab om Bord efter Kollisionen, men roligt lod det blive i Fyrskibet til næste Dag, saa at Skipperen maatte klare sig som han bedst kunde og gaa til Ankers med Galeasen alene.

Den 5. ds. havde „Hels. Dagblad“ et Svar paa denne Artikel, undertegnet af Lodserne, der hin Nat vare i Fyrskibet; denne Artikel gaar i det væsentlige ud paa, at der, da „Egen“ drev væk fra Fyrskibet, blev raabt til Skipperen, at han skulde lade sit Anker falde, og for saa vidt han ønskede Hjælp skulde tilkendegive dette ved Blus; da han imidlertid kort efter ankrede og ikke blussede, fandt Lodserne ingen Anledning til at foretage sig yderligere. Vind og Strøm var tilføjede saaledes, at de ansaa det for umuligt at naa op til Fyrskibet, hvis de havde forladt det, og de kunde altsaa have risikeret, at der var kommet Skibe, som vilde have Lods, men ingen kunde faa.

Der har været optaget Søforhør i Sagen i Helsingør, og den er nu, ifølge „Hels. Avis“, Genstand for yderligere Undersøgelse i Marineministeriet.

Damperen „Edenmoor“, lastet med Petroleum i Kasser, brændte paa Rejsen til Karachi under følgende Omstændigheder i Røde-Havet. I Maskinrummet fandtes en 70 Gallons Tank til Petroleum, som man var i Færd med at tætte for en Lækage. da Aftapningshanen brækkede af, hvorved c. 40 Gallons Petroleum løb ud i Maskinrummet. Uheldigvis opholdt 1. Maskinmester sig tæt ved Stedet med et Lys, der antændte Petroleummen, saa at hele Maskinrummet et Øjeblik efter stod i Flamme. En engelsk Orlogsmand reddede Mandskabet og skød Skibet i Sænk. Retten fandt, at der ikke kunde gøres Ansvar gældende mod nogen bestemt Person for den indtrufne Ulykke, men den udtalte samtidig det ønskelige i, at det ved Lov forbødes at benytte ubeskyt-

tet Lys i Nærheden af Petroleumbeholdere, samt at i Skibe, lastede med Petroleum, Elektricitet udelukkende burde anvendes som Belysningsmiddel.

Engelsk Skib „Bothnia“, Kapt. Davies, paa Rejse fra Lobos d'Alfura til Falmouth med 1200 Tons Guano, mødte i Slutningen af Marts omtrent 50 Kml. fra Irland en stærk Storm. I en Byge gik Fore-Mærsestang over Bord, hvorved 2 Mand faldt ned paa Dækket og sloge sig ihjel paa Stedet, medens en tredje faldt uden Bords og druknede. Rejsningen gik over Bord, og i 3 Døgn drev Vraget omkring. Besætningen led meget, især af Tørst, da Beholdningen af fersk Vand var sluppen op; nogle blev halvt vanvittige ved at at drikke salt Vand. Den 27de kom den franske Postdamper „Bretagne“ til Stede og reddede de tiloversblevne 11 Mand. Om Bord paa „Bretagne“, der gik til New York, fik de en omhyggelig Pleje, og blandt Passagererne indsamledes et Beløb paa c. 2500 Kr. til de Skibbrudne.

Ugens Havarier.

Norrøna, Dpsk. af Porsgrund, er paa Rejsen fra England til Helsingfors med Kul bleven truffen i Nordsøen med brækket Skrueakse af Dpsk. Nauta. Nauta bragte Havaristen ind til Frederikshavn.

David Morris, engl. Skonnert, har været paa Grund paa Bunderdragene ved Gjedser. Flot med Assistance og fortsat Rejsen til Stettin.

Carl, Bark af Malmø, fra Grimsby til Finland med Kul, er d. 15. ds. sprunget læk og sunket i Nordsøen. Hele Besætningen optoges af Komet, Brig af Kalmar, som landsatte den i Helsingør.

Kasan, Dpsk. af Kjøbenhavn, ankom hertil d. 16. ds. efter i Kaiser Wilhelm Kanal at have været i Kollision med Bremer Dpsk. Diana. Kasan har en Del oven Bords Skade.

J. A. R. Thorp, Dpsk. af Kristiania, ankom d. 13. ds. hertil for Reparation. Skibet har været paa Grund ved Åhus.

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rolde, afgik fra Kbhvn. 20. April, bestemt til New-Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Königsberg 17. Maj, best. til Rotterdam. — Antwerpen, Holm, afgik fra Gibraltar 14. Maj, bestemt til Le Havre. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Kbhvn. 14. Maj, bestemt til St. Petersburg. — Dagmar, Gade, afgik fra Livorno 15. Maj, bestemt til Neapel og Messina. — Douro, Brabrand jun., ankom til St. Petersburg 9. Maj, bestemt til Hamburg. — Georgios I, Kihl, pass. Darthmouth 14. Maj, best. til Kbhvn. — I. C. Jacobsen, Bech, ankom til Tarragona 16. Maj, bestemt til Malaga og Cadiz. — Kiew, Rabe, afgik fra St. Petersburg 16. Maj, bestemt til Borgå. — Kursk, Staal, ankom til Stettin 15. Maj, best. til Danzig og Riga. — Leopold II, Kruse, afgik fra Kbhvn. 14. Maj, bestemt til St. Petersburg. — Louisiana, Jensen, afgik fra Kbhvn. 26. April, bestemt til New Orleans. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til St. Petersburg 15. Maj, bestemt til Danzig. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra New-Orleans 6. Maj, bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til St. Petersburg 8. Maj, bestemt til Antwerpen. — Omsk, Rasmussen, ankom til St. Petersburg 8. Maj, bestemt til Antwerpen. — Tejo, Borries, ankom til St. Petersburg 14. Maj. — Tomsk, Andersen, ankom til Rotterdam 16. Maj, bestemt til Antwerpen. — Vesuv, Norden, ankom til Bordeaux 11. Maj, bestemt til La Rochelle. — Viking, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 14. Maj, bestemt til St. Petersburg. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Newport-News 13. Maj, bestemt til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, ankom til St. Petersburg 11. Maj, bestemt til Kbhvn. — Ceres, Svensson, ankom til Lissabon 16. Maj, bestemt til Kbhvn. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Kbhvn. 5. Maj, bestemt til New Orleans. — Kentucky, Caroc, afgik fra Kbhvn. 5. Maj, bestemt til Philadelphia.

Anglo Dane, Olsen, afgik fra Aarhus 14. Maj, bestemt til Libau. — Axelhus, Sørensen, ankom til Kbhvn. 15. Maj, bestemt til Stettin. — Baron Stjernblad, Clausson Kaas, pass. Holtenau 16. Maj, bestemt til Antwerpen. — Charkow, Kromann, ankom til Hull 16. Maj, bestemt til Kbhvn. — Christian IX, Møllerup, afgik fra London 15. Maj, best. til Kbhvn. — Christianssund, Bay Schmidt, afgik fra Arendal 16. Maj, bestemt til Vestnorge. — Constantin, Bønnelykke, afgik fra London 14. Maj, bestemt til Libau. — Frederik, Harboe, afgik fra Kbhvn. 16. Maj, bestemt til Pillau. — Georg, Petersen, afgik fra Libau 14. Maj, bestemt til London. — Jolantha, Paaske, ankom til Antwerpen 2. Maj, bestemt til St. Petersburg. — Kasan, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 16. Maj, bestemt til Libau. — Louise, Gotsche, ankom til Hull 16. Maj, best. til Kbhvn. — Minsk, Jørgensen, ankom til Liverpool 15. Maj, bestemt til Kbhvn. — Moskov, Petersen, ankom til Riga 13. Maj, bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 14. Maj, bestemt til Riga. — Nordjylland, Hansen, ankom til Kbhvn. 16. Maj, bestemt til London. — Perm, Christensen, ankom til London 15. Maj, bestemt til Hamburg. — Pregel, Egidiussen, afgik fra Antwerpen 16. Maj, bestemt til Riga. — Valdemar, Kofoed, ankom til Libau 15. Maj, bestemt til Kbhvn. — Vesta, Corfitzon, afgik fra Kbhvn. 14. Maj, bestemt til Leith og Island. — Maja, Jacobæus, ankom til Kbhvn. 16. Maj, bestemt til Hamburg. — Ella, Erichsen, ankom til Hamburg 16. Maj, bestemt til Kbhvn.

Ficaria, F. Fenger, afgik fra Kbhvn. 19. Maj, best. til Newcastle. — Esbern Snare, M. Madsen, afgik fra Newcastle 17. Maj, bestemt til Frederikshavn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 18. Maj, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 18. Maj, bestemt til Newcastle via Svendborg. Horsens og Aalborg. — Kronen, C. Wiberg, afgik fra Odense 19. Maj, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 18. Maj, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, J. P. Bay, afgik fra Newcastle 17. Maj, bestemt til Nakskov. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 17. Maj, bestemt til Kbhvn.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Grimsby 2. Maj, ankom til Cronstadt 9. Maj. — Frode, Wrisberg, afgik fra Genua 12. Maj, bestemt til Hampton. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Libau 4. Maj, bestemt til Odessa. — Knud, Hansen, afgik fra Reval 15. Maj, bestemt til Rotterdam. — Svend, Holst, afgik fra Riga 7. Maj, ankom til Dunkerque 14. Maj. — Erik, Tofte, afgik fra Sunderland 4. Maj, ank. til Riga 10. Maj. — Skjold, Schmidt, afgik fra Newcastle 11. Maj, best. til Riga. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Riga 10. Maj, ank. til Ghent 16. Maj. — Ragnar, Hveysel, afgik fra Stettin 13. Maj, ank. til Stocka 15. Maj. — Volmer, Riber, afgik fra Riga 10. Maj, ankom til Dunkerque 16. Maj. — Dan, Kraemer, afgik fra Blyth 3. Maj, ankom til Libau 8. Maj. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Stettin 14. Maj, bestemt til St. Petersburg. — Harald, Risøe, afgik fra Sunderland 7. Maj, ankom til Cronstadt 15. Maj. — Olaf, Lorenzen, afg. fra Rouen 17. Maj, bestemt til Sunderland.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Jørgensen, ankom til Aarhus 15. Maj. — H. Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Rotterdam 12. Maj. — P. Andrejeff, Johnsen, ankom til South Shields 13. Maj. — A. Shukoff, Stoltenberg, ankom til Cronstadt 13. Maj. — J. Siem, Frantzen, afgik fra Hull 13. Maj.

Helmdal. Helga, Lagesen, afgik fra Kbhvn. 13. Maj. — Annine, Løffer, ankom til Kramfors 15. Maj. — Martha, Jørgensen, ankom til Lappvik 11. Maj.

Vesterhavet. Nautik, Meinerts, ankom til Antwerpen 16. Maj. — Nora, Degu, afgik fra Dundee 14. Maj, ankom til Methil 15. Maj. — Nerma, Jørgensen, afgik fra Esbjerg 15. Maj, bestemt til Borgå. — Neptun, Jessen, afgik fra Kbhvn. 16. Maj, bestemt til Söderhamn. — Nordsøen, Schmith, afgik fra Esbjerg 16. Maj, bestemt til Hamburg.

Østersøen. Yrsa, Larsen, afgik fra Antwerpen 15. Maj, bestemt til Kbhvn. — Rita, Skov, afgik fra Riga 12. Maj, ankom til Hamburg 15. Maj.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Kbhvn. 16. Maj, bestemt til St. Petersburg. — Frisia, Fisker, ankom til Kroun 15. Maj. — Gallia, Nielsen, ankom til Hamburg 16. Maj.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Pernau 16. Maj, bestemt til Dunkerque. — Fyeu, Hansen, afgik fra Rotterdam 12. Maj, ankom til Methil 14. Maj. — Russia, Rasmussen, afgik fra Grangemouth 15. Maj, bestemt til Kbhvn. — Carl Hecksher, Starck, ankom til Antwerpen 15. Maj.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, afgik fra Aarhus 14. Maj, bestemt til Lovisa. — Frederiksborg, Kühl, afg. fra Grimsby 10. Maj, best. til Cronstadt. — Fredensborg, Andersen, afgik fra Riga 14. Maj, best. til Calais. — Joms

borg, Schultz, ankom til Hull 16. Maj, bestemt til Cronstadt. — Rosenborg, Fischer, ank. til Nyborg 9. Maj. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Rotterdam 12. Maj.

Damskibsselskabet af 1896. Guldborg, Schmidt, afgik fra Rouen 14. Maj, best. til Methil-Cronstadt. — Jægersborg, Dømel, ankom til Grimsby 8. Maj, bestemt til Cronstadt. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Cronstadt 14. Maj. — Skodsborg, Jensen, afgik fra Glasgov 10. Maj, bestemt til Cronstadt. — Tuborg, Hveissel, ankom til Lübeck 16. Maj.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Aarhus 14. Maj, ankom til Kiel 15. Maj. — Agnete, Jensen, ankom til Methil 11. Maj, afgik fra Methil 17. Maj, besteut til Kiel. — Hermia, Sørensen, ankom til Kiel 8. Maj. — Alice, Kraemer, afgik fra Dunkirk 13. Maj, ankom til Methil 16. Maj. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Kiel 12. Maj, ankom til Reval 15. Maj. — Bornholm, Jensen, afgik fra Kbhvn. 14. Maj, ankom til Libau 15. Maj. — Ajax, Brorsen, afgik fra Rotterdam 13. Maj, ankom til Newcastle 15. Maj. — St. Alban, Jørgensen, repareres i Gøteborg. — Nauta, Steen, ankom til Fraserburgh 17. Maj. — Rønne, Hintse, afgik fra Stornoway 9. Maj, bestemt til Stromness. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Aarhus 12. Maj, ankom til Libau 14. Maj.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Riga 16. Maj. — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Libau 10. Maj, bestemt til Rouen. — Absalon, Predbjørn, afg. fra Rotterdam 16. Maj, bestemt til Newcastle. — Ansgar, Larsen, ankom til Newcastle 14. Maj, bestemt til Cronstadt. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Grimsby 11. Maj. — Hamlet, Sommer, afgik fra Rotterdam 16. Maj, best. til Newcastle. — Helge, Matthiessen, afg. fra Grimsby 12. Maj, bestemt til Cronstadt.

Thingvalla. Hekla, Thomsen, afgik fra Kristianssand 6. Maj, bestemt til New-York. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 17. Maj, bestemt til New-York. — Norge, Knudsen, afgik fra New-York 14. Maj, bestemt til Kbhvn. — Thingvalla, Laub, afgik fra New-York 30. April, ankom til Kristiania 17. Maj.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Lappvik 16. Maj, ankom til Helsingfors 17. Maj. — Clara, Petersen, afgik fra Kbhvn. 12. Maj, ankom til Sundswall 15. Maj.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Røhl, Nørby, ankom til Progresso 9. Maj fra Havanna. — Puck, Lybecker, prajet 17. April paa 1° S. 31° W. fra Equador til Hamburg. — Maracaibo, Svarrer, sejlet fra Maracaibo 11. April til Falmouth. — Dorane, Sigurdson, sejlet fra St. Annis Bay 13. April til London, ankom til London 14. Maj. — Dania, Nielsen, ankom til Esbjerg 14. Maj fra New York. — Thora, Thomsen, sejlet fra New York 29. April til Corinto. — Anna Agnete, Mathiasen, ankom til Plymouth 12. Maj fra Pisagua, sejlet 14. Maj til Hull. — Anna, Clausen, ankom til St. Nazaire 14. Maj fra Martinique. — Sixtus, Lassen, sejlet fra Swansea 12. Maj til San Francisco.

Fans. Sønderho. Ribe, Skov, afgik 9. Maj fra St. Valery til Hamburg. — Agnes, Riber, ankom 11. Maj til Hamburg fra St. Valery. — Else, Nielsen, ankom 5. Maj til Hamburg fra Cherbourg. — Mary, Lydom, ankom 10. Maj til Isefjorden fra Granton. — Helene, Kristiansen, afgik 10. Maj fra Hamburg til Port Natal; gik til Søs fra Cuxhaven 14. Maj. — Venner, Aarre, ankom 11. Maj til Falmouth f. O. fra Rosario; fik Ordre til Zaandam og afgik til Falmouth 12. Maj. — Eliza, Thomsen, ankom til Vasa 14. Maj fra Blyth.

Svendborg. Hanne, Rynitz, ankom til Swinemünde 10. Maj. — Agnete, Møller, ank. til Abo 10. Maj. — Estrup, Madsen, ankom til Leith 10. Maj. — Bellona, Petersen, ankom til Stettin 10. Maj. — Fædres Minde, Nielsen, ankom til Leith 11. Maj. — Laura, Fugelsang, ankom til Kotka 11. Maj. — Dannebrog, Borgesen, ankom til Rætse 11. Maj. — Guldborg, Rasmussen, ankom til Newcastle 11. Maj. — Petrine, Jensen, ankom til Drøbak 11. Maj. — Jørgen Ring, Fisker, ankom til Raumo 11. Maj. — Odin, Andersen, ankom til Swinemünde 11. Maj. — Urania, Pilegaard, ankom til Swinemünde 14. Maj. — Elise, Andresen, ankom til Wasa 14. Maj. — Haabet, Andreassen, ankom til Wasa 14. Maj. — Galathea, Bom, ank. til Wasa 14. Maj. — I. M. Nielsen, Nielsen, ankom til Wasa 14. Maj. — Elise Bay, Petersen, ankom til Wasa 14. Maj.

Rønne. Freja, Bech, ank. til Aarhus 9. Maj. — Nestved, Larsen, ankom til Rügenwalde 9. Maj. — Hans Andreas, Ødbergesen, ankom til Grimsby 13. Maj. — Anna, Henningsen, ankom til Gefle 13. Maj. — Emanuel, Dam, ankom til Gefle 13. Maj. — Freja, Beck, ankom til Mariager 14. Maj. — Erik, Sonne, ankom til Grimsby 14. Maj. — Odin, Møller, ankom til Kbhvn. 15. Maj. — Rolf, Jakobsen, ank. til Kbhvn. 15. Maj. — Ane Margrethe, Skov,

ankom til Kbhvn. 15. Maj. — Ansgar, Lerche, ankom til Westhartlepool 16. Maj.

Æra. Hebe, Clausen, ankom 10. Maj til Neufahrwasser. — Otto, Petersen, ankom 10. Maj til Stockholm. — Hansine, Clausen, ankom 7. Maj til Falmoth f. O. fra St. Croix, Skibet er beordret til at losse i Liverpool. — Stella, Rasmussen, ankom 9. Maj til Faaborg. — Henriette, Holm, er 18. April afgaaet fra La Guayra til Rio Hocka. — Anne Sophie, Hermansen, ankom 8. Maj til Trelleborg. — Freden, Eriksen, ankom 9. Maj til Mariager. — Anne, Catrine, Jørgensen, ankom 7. Maj til Rudkjøbing. — Enigheden, Nielsen, ankom 9. Maj til Kallunborg. — Karen, Hansen, ankom 9. Maj til Blyth. — Arken, Christensen, ankom 10. Maj til Hamburg. — Ceres, Bager, ankom 12. Maj til Pillau. — Christian IX, Knudsen, er ankommet til Kotka. — Aurora, Raahauge, ankom 12. Maj til Kings Lynn. — Svalen, Christensen, ankom 11. Maj til Pillau. — Agnes, Rasmussen, ankom 11. Maj til Bogense. — Jørgen, Friis, ankom 10. Maj til Heiligenhafen. — Immanuel, Hansen, ankom 14. Maj til Viborg (Finland.) — Elise Marie, Hermansen, ankom 15. Maj til Morrisons Havn. — Prøven, Schmidt, ankom 15. Maj til Nantes. — Alf, Rasmussen, ankom 15. Maj til Cherbourg.

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, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

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

Jyllands V.-Kyst, Limfjorden. I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Højvandstid:

Paa *Havrevlen* 13 Fod.

I *Kanalen* 12 Fod.

Paa *Fjordgrunden* 10½ Fod.

Sundet, Fyrskibet „Drogden“ SV. 50 Alen ØNØ. for Vraget af Skonnerten „*Jensine*“, der ligger sunket paa 55° 26' 56" N. Br. 12° 38' 18" Ø. Lgd., er midlertidig udlagt en Vragvager med Stage og Flag.

Dybden over Vraget er 27 Fod.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Hveen Ved *Kyrkbacken* er Renden, der fra Havnen gaar i V. t. S. ½ S. over Landgrunden, nu afmærket.

I *Kalmarsund* ere Sømærkerne ved *Nygrund, Norra Bengtsan* og *Norra Manngrund* nu udlagte.

Øregundsrepen. Den 7de Maj 1898 er Fyrskibet „*Grepén*“ udlagt paa Station.

Fyrskibet „*Finngrundet*“ er nu rødt, mærket „*Finngrundet*“ med hvidt paa begge Sider. Det har to Master med Topbetegnelse paa den forreste. Synsvidden er nu 11½ Kml.

Tyskland. Rügen. Arkona NV. Vraget af det 6 Kml. NV. for *Arkona* kæntrade Skib er forgæves eftersøgt.

Sprængninger i Kiel. I *Kiel* foretages Sprængninger under Anlægget af den nye Dok. Naar der sprænges, hejses sort Flag. Man skal holde sig saa langt fra Stedet som muligt.

Kieler Fjord. Bøjen, som var udlagt c. 2 Kbl. N. for Fort *Falkenstein*, er igen inddragen.

Kieler Fjord. Strander Bugt. Den 20de Maj 1898 afholdes Skydeøvelser i *Strander Bugt*. Farvandet i *Strander Bugt* er inden for en Linje mellem Tønderne B og D spærret for al Sejlsads.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Signaler paa Vinga. Fra Signalmasten paa *Vinga* gives nu følgende Signal: En Ballon, hvor under en Kegel med Spidsen opad, hejst under Raen tæt ved og N. for Masten betyder, at Fyrskibet „*Fladen*“ ikke er paa Station.

Norge. Ryvingen Fyr viser Fire-Lyn hver 20 Sekunder og ikke som i den norske Fyrliste angiven hver 10 Sekunder.

Asnes. I 1898 forandres *Asnes* Fyrlampe, der nu viser hvidt, fast Lys, til at vise Fyr med Formørkelser. 59° 5' 40" N. Br. 10° 14' 45" Ø. Lgd.

Norge. I 1898 tændes følgende Fyrlamper: *Glan, Herføl, Hvaler.* 58° 59' 35" N. Br. 11° 4' 35" Ø. Lgd.

Lynghør Ø.-lige Indløb, to Ledefyr: Bagfyret ved *Skibeving.* 58° 38' 0" N. Br. 9° 6' 25" Ø. Lgd.

Forfyret paa *Skibholmén.* 58° 38' 10" N. Br. 9° 7' 15" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Følgende Fyr skulle i 1898 forandres og forstærkes:

Obrestad Fyr. I Juni 1898 slukkes Fyret. Naar det igen tændes den 1ste Juli ere Blinkene kortere og krattigere. 59° 39' 25" N. Br. 5° 33' 35" Ø. Lgd.

Tungenes Fyr. Det skal lyse fra c. S. 44° V. gennem V., N. og Ø. til c. S. 63° Ø. Det skal vise Hurtigblink fra S. 44° V. til fri N. om *Snørgrundene*, rødt Lys fra fri S. om *Haaboeflua* til omtrent midt paa *Eima*, Hurtigblink derfra til fri Ø. om *Svendene*, forevrigt hvidt, fast Lys. 59° 2' 5" N. Br. 5° 35' 15" Ø. Lgd.

Fjeldøen Fyr. Det skal lyse fra c. N. 10° V. gennem V. og S. til c. S. 34° Ø. Det skal vise Hurtigblink fra fri V. om *Argrundten* til ind paa *Bokn*, rødt Lys fra fri N. om *Svendene* til Inderkaat af *Alstene*, Hurtigblink fra fri V. om *Tungeflua* og *Bøskindene* til ind paa *Vistnestangen*, rødt Lys fra fri V. om *Kalsboerne* til Lysgrænsen, forevrigt hvidt, fast Lys. 59° 5' 20" N. Br. 5° 34' 25" Ø. Lgd.

Børøholmen Fyr. Det skal lyse fra fri V. om *Reksfaldet* gennem Ø. og S. til ind paa *Land ved Sætre*. Det skal vise rødt Lys over *Brciflua* og *Flesa*, Hurtigblink over *Ugten-skjær* og *Sliskjær*, rødt Lys over *Leksene* med omliggende Boer og Skær, forevrigt hvidt, fast Lys. 63° 34' 20" N. Br. 9° 13' 55" Ø. Lgd.

Svinøen Fyr. Det skal lyse fra Ø.-Kant af *Kjeklubben* i *Buksnesfjorden*, gennem Ø., S. og V. til c. N. 75° Ø. Lyset er grønt fra den førstnævnte Lysgrænse til fri Ø. om *Fjord-bøen*, rødt fra fri V. om *Lervær* til fri S. om Skærene ved *Ure* og *Stamsund*, hurtigblinkende over *Brandsholmbæerne*, forevrigt hvidt, fast. 68° 2' 50" N. Br. 13° 34' 35" Ø. Lgd.

Norge. Følgende Fyrlamper, der vise hvidt, fast Lys, forandres i 1898 til at vise Fyr med Formærkelser:

Lindøsund. 59° 59' 30" N. Br. 5° 48' 55" Ø. Lgd.

Baltsernes. 63° 6' 5" N. Br. 7° 43' 30" Ø. Lgd.

Stegelholmen Fortyr. 64° 2' 25" N. Br. 10° 2' 0" Ø. Lgd.

Rekøraasa. 64° 36' 30" N. Br. 10° 52' 20" Ø. Lgd.

Melstenen. 65° 11' 10" N. Br. 11° 51' 30" Ø. Lgd.

Meløvær. 66° 49' 45" N. Br. 13° 20' 15" Ø. Lgd.

Laukvik. 68° 23' 20" N. Br. 14° 26' 45" Ø. Lgd.

Søndre Tønsnes. 69° 44' 0" N. Br. 19° 6' 0" Ø. Lgd.

Yatholmen. 70° 31' 30" N. Br. 22° 56' 30" Ø. Lgd.

Vagge. 70° 31' 45" N. Br. 28° 24' 20" Ø. Lgd.

Norge. I 1898 forandres *Strømmen* Fyrlampe, der nu viser vekslende Lys, til at vise Fyr med Formærkelser og til at vise rødt Lys over *Sjaaholmgrundten*. 70° 36' 15" N. Br. 23° 36' 25" Ø. Lgd.

Risvær Fyrlampe, der nu viser vekslende Lys, forandres til at vise Fyr med Formærkelser og til at vise rødt Lys over *Blikøgrundten*. 64° 58' 25" N. Br. 11° 32' 15" Ø. Lgd.

Norge. **Søndre Helgeland.** *Sjelva.* I 1898 tændes paa *Sjelva* et Fyr, der lyser Horisonten rundt undtagen i Retning mod *Mindland* og viser Hurtigblink over *Sjelstarren* og Skærene paa *Havnø* V.-Side. Synsvidden: 12, Kml. 65° 43' 15" N. Br. 12° 18' 60" Ø. Lgd.

Norge. I 1898 tændes følgende Fyrlamper:

Rasvaag. 58° 12' 15" N. Br. 6° 35' 10" Ø. Lgd.

Haatangen ved *Obrestad*, *Jæderen.* 58° 40' 5" N. Br. 5° 32' 50" Ø. Lgd.

Ystebø, Hvidingsø. 59° 3' 10" N. Br. 5° 24' 20" Ø. Lgd.

Helgøund, Stjernerøerne. 59° 13' 20" N. Br. 5° 50' 50" Ø. Lgd.

Bjergøen, Stjernerøerne. 59° 16' 5" N. Br. 5° 50' 50" Ø. Lgd.

Middagsnes, Fæen. 59° 22' 35" N. Br. 5° 9' 15" Ø. Lgd.

Torgernes, Røvær. 59° 26' 10" N. Br. 5° 5' 55" Ø. Lgd.

Stolmesund, paa *Vaageholmen.* 59° 59' 0" N. Br. 4° 5' 50" Ø. Lgd.

Fleslandskjær, Bergensleden. 60° 17' 35" N. Br. 5° 12' 15" Ø. Lgd.

Askønes ved *Bergen.* 60° 29' 20" N. Br. 5° 13' 20" Ø. Lgd.

Magerøen, Trondhjemsleden. 63° 27' 0" N. Br. 9° 0' 20" Ø. Lgd.

Svellingen, Knarlagsund. 63° 39' 30" N. Br. 9° 9' 15" Ø. Lgd.

Faareøen, Tarven. 63° 47' 45" N. Br. 9° 26' 35" Ø. Lgd.

Vordsund, Bjørøvær. 64° 36' 20" N. Br. 10° 57' 50" Ø. Lgd.

Øterholmsund, Folden. 64° 44' 40" N. Br. 11° 7' 10" Ø. Lgd.

Tjøtta, paa *Langholmen.* 65° 48' 45" N. Br. 12° 27' 0" Ø. Lgd.

Storstrandskjær ved *Rosøen.* 65° 51' 20" N. Br. 12° 21' 45" Ø. Lgd.

Herøund, Helgeland. 65° 57' 30" N. Br. 12° 19' 5" Ø. Lgd.

Alvenes, Saltensfjord. c. 67° 17' N. Br. c. 15° 8' Ø. Lgd.

Stensholmen, Leinesfjord, Salten, 2 Ledefyr. c. 67° 44' 5" N. Br. 14° 44' 50" Ø. Lgd.

Lundaskagen, Øksnes, Steigen. 68° 2' 20" N. Br. 15° 15' 30" Ø. Lgd.

Aa, Lofoten. 67° 52' 50" N. Br. 13° 1' 15" Ø. Lgd.

Moskenes, Lofoten. 67° 53' 55" N. Br. 13° 5' 30" Ø. Lgd.

Sporholmen, Vesteraalen. Ledefyr. c. 68° 57' 55" N. Br. c. 15° 18' 35" Ø. Lgd.

Gisselø, Vesteraalen. Ledefyr. c. 68° 57' 55" N. Br. c. 15° 18' 35" Ø. Lgd.

Dyrø, Solbergfjorden. 69° 2' 0" N. Br. 17° 22' 20" Ø. Lgd.

Røbergodden, Malangen. 69° 27' 10" N. Br. 18° 8' 20" Ø. Lgd.

Hekkingsund, Senjen. 69° 35' 20" N. Br. 17° 51' 20" Ø. Lgd.

Grøtnes. 69° 51' 20" N. Br. 19° 42' 25" Ø. Lgd.

Spokenes, Lyngen. 69° 45' 45" N. Br. 20° 26' 30" Ø. Lgd.

Røtsund, Lyngen. 69° 47' 0" N. Br. 20° 36' 10" Ø. Lgd.

Singlen, Kaagsund. 70° 3' 20" N. Br. 20° 48' 0" Ø. Lgd.

Loppelkalven. 70° 18' 15" N. Br. 21° 23' 40" Ø. Lgd.

Mjaanes, Alten. 70° 20' 0" N. Br. 22° 58' 0" Ø. Lgd.

Korsnes, Alten. 70° 13' 0" N. Br. 23° 11' 0" Ø. Lgd.

Langnesholmen, Alten. 70° 8' 35" N. Br. 23° 1' 0" Ø. Lgd.

Skarsvaag, Magerøen, Finnmarken. 71° 7' 25" N. Br. 25° 51' 0" Ø. Lgd.

Finkongkjøjele, Tana, Finnmarken. 70° 53' 10" N. Br. 28° 30' 40" Ø. Lgd.

Tyskland. Østfrisiske Øer. Harle. I Indløbet til *Harle*, mellem *Wangeroog* og *Spiekerroog*, er der N. for den første sorte Tønde udlagt en ny sort Tønde. Farvandet har flyttet sig betydeligt NV. hen.

Holland. Zeegat van Ameland. I *Westgat* ere følgende Tønder flyttede:

Stumptønde Nr. 1 med afkortet Kegle ligger nu i 27 Fod Vand. 53° 28' 24" N. Br. 5° 29' 51" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 2 i 23 Fod Vand. 53° 27' 58" N. Br. 5° 30' 49" Ø. Lgd.

Paa *Inderbarren* i *Westgat* er der nu igen 23 Fod Vand. Den mindste Dybde i *Westgat* er 15 Fod.

Zuiderzee. Et Fiskerfartøj er sunket i 13 Fod Vand. fra *Marken* Fyr i N. 53° Ø. og fra *Edam* store Kirketaarn i S. 81° Ø. 52° 29' 52" N. Br. 5° 13' 24" Ø. Lgd. Vraget er afmærket med en grøn Stumptønde, og om Natten vises de sædvanlige Signaler.

Zuiderzee. Oude Vlie. Ved *Oude Vlie* V.-Kant er mellem Stumptønde Nr. 8 og 9 udlagt Skydeskiver. I *Oude Vlie* ligger tæt ved Skiverne en rød og sort tærnet Tønde og i *Vlieter* tæt ved Skiverne en rød og sort tærnet Tønde. Skibet hvorfra der skydes, fører rødt Flag.

IJmuiden. I Indløbet til *IJmuiden* er Dybden ved Lavvande 25 Fod, som er Udgangspunkt for Vandstands-Signalerne.

Nieuwe Maas. I *Zuiden* er Fyret slukket paa den inderste Duc d'Albe, da den er bortrevet. Den er afmærket med et Fartøj, der viser de sædvanlige Signaler.

Zeegat var Zieriksee. Schouwen. I *Burysluis* hvide, faste Baakfyr er til Forsøg anbragt en rød Sektor, der lyser mod Ø. over *Stikken* og i Farvandet til over Stumptønde Nr. 1, tæt ved *Schelkook*. 51° 40' 36" N. Br. 3° 45' 28" Ø. Lgd.

Zeegat van Zieriksee. Roompot. I *Roompot* ere følgende Tønder flyttede:

Spidstønde Nr. 2 i 23 Fod Vand. 51° 36' 25" N. Br. 3° 37' 51" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 3 i 35 Fod Vand. 51° 36' 38" N. Br. 3° 34' 26" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 4 i 32 Fod Vand. 51° 36' 34" N. Br. 3° 36' 45" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 5 i 24 Fod Vand. 51° 36' 56" N. Br. 3° 38' 21" Ø. Lgd.

Følgende Tønder ere udlagte:

Spidstønde Nr. 2 a i 32 Fod Vand. 51° 36' 30" N. Br. 3° 38' 56" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 4 a i 27 Fod Vand. 51° 36' 44" N. Br. 3° 37' 28" Ø. Lgd.

Mellem Stumptønde Nr. 4 og 5 er Dybden nu kun 14 Fod, i det øvrige Farvand 19 Fod.

Frankrig. Fyrskibet „*Dyck*“ er midlertidig ombyttet med et sort og rødt vandret stribet Reserverfyrskib, der hver 1/2 Minut viser hvidt Blink. Flammens Højde: 32 Fod. Paa Toppen har det rød Ballon. 51° 3' N. Br. 2° 8' Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Skotland. Clyde. Paa *Garrison Beacon* lige over for *Dumbarton* er tændt et Fyr med Formærkelse hver 10 Sekunder, Lys 5 S., Mørke 5 S. 55° 55' 50" N. Br. 4° 34' 10" V. Lgd.

Irland Ø.-Kyst. Belfast Bay. I *Victoria Channel* er det hvide, faste Fyr *Belfast Bay* Nr. 4 slukket. Pælen skal snarest mulig borttages. 54° 38' 10" N. Br. 5° 52' 30" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Ile de Bannec Ø. Berlimou NØ. Et Vrag, sandsynlig af „*Gallia*“, ligger sunket c. 2 Kbl. N. 77° Ø. fra Klippen *Berlimou*. En Mast er ved Lavvande i Vandskorpen. 48° 26' 0" N. Br. 4° 59' 53" V. Lgd.

Ile aux Moutons. I *Ile aux Moutons* Fyr er indsat en grøn Sektor, der lyser fra S. 63 $\frac{1}{2}$ ° V. til S. 53 $\frac{1}{2}$ ° V. over Grunden *Rouge*. Det grønne Lys har en Synsvidde af 7 $\frac{1}{2}$ Kml.

Spanien. Udenrigsministeriet meddeler: Det er forbudt om Natten at løbe ind i Havnene *Cadiz* og *Ferrol*, hvor der er truffet Sikringsforanstaltninger.

Cadiz. Udenrigsministeriet meddeler:

Cadiz og *Puercas Fyr* ere slukkede.

Spaniens V.-Kyst. Vigo. Kap. Silleiro. En lille 7 Fv. Grund er rapporteret at ligge 4 $\frac{1}{2}$ Kml. S. 89° V. fra Kap *Silleiro*. 42° 6' 0" N. Br. 8° 53' 30" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Følgende Fyrskibe ere eller kunne blive inddragne uden Varsel:

Nantucket Shoals, *Massachusetts*. 40° 37' N. Br. 69° 37' V. Lgd. *Fire Island*, *New York*. 40° 28' N. Br. 73° 11' V. Lgd. *North East End*, *New Jersey*. 38° 58' N. Br. 74° 30' V. Lgd. *Five Fathom Bank*, *New Jersey*. 38° 47' N. Br. 74° 34' V. Lgd. *Fenwick Island Shoal*, *Virginia*. 38° 27' N. Br. 74° 51' V. Lgd. *Winter Quarter Shoal*, *Virginia*. 37° 57' N. Br. 75° 4' V. Lgd. *Cape Charles*, *Virginia*. 37° 5' N. Br. 75° 43' V. Lgd. *Diamond Shoal*, *North Carolina*. 35° 6' N. Br. 75° 17' V. Lgd. *Frying Pan Shoal*, *North Carolina*. 33° 34' N. Br. 77° 49' V. Lgd.

Massachusetts. Boston. Udenrigsministeriet meddeler:

Ved *Boston* er udlagt Søminer. Fra Kl. 8 Em. til Kl. 4 Fm. maa intet Skib løbe ind eller ud af Havnen, og man maa ikke komme inden for *Boston Fyr* eller neden for *Spectacle Island*.

Kun *Main Ship Channel* maa benyttes; de øvrige Løb ere spærrede med Miner.

Broad Sound og *Nahant Bay* inden for en Linje mellem *Great Pig Rock* og *Narrow Fyr* ere spærrede.

Det er forbudt at slæbe Ankre i Bunden.

Patrouillefortøjernes Anvisninger skulle ubetinget følges. Tilsidesættelse af Bestemmelserne medfører Fare for at blive ødelagt ved Søminer eller af Batterierne i Land.

New York. Søminer udlagte. Udenrigsministeriet meddeler:

I Anledning af Krigen er der udlagt Søminer ved *New York*. For Besejling af Havne gælde nu følgende Regler:

1. Intet Skib maa passere *Sandy Hook* eller *The Narrows* mellem Kl. 8 Em. og Kl. 4 Fm. I dette Tidsrum maa de ikke komme inden for 3 Kml. Afstand fra *Coney Island*, *Gedney Channel*, *Sandy Hook* eller *The Narrows*. *East Channel* og *Swash Channel* ere lukkede, og maa under intet Paaskud passerer af Skibe hverken ved Dag eller Nat.

Gennem Minefelterne er et Sejløb holdt aabent. Det er mærket paa begge Sider med hvide Bøjer. Skibene skulle nøje holde sig inden for dem, og Dampskibe skulle gaa med mindsket Fart.

Minefelterne ere i *The Narrows* og i *Gedney Channel*.

2. Patrouillebaade ville blive stationerede oven for og neden for Spærringerne. De have Ret til at stoppe Skibe, undersøge deres Beskaffenhed og instruere dem angaaende Passagen gennem Minefelterne. Patrouillebaadenes Ordre skal strengt adlydes.

3. Ved Tilsidesættelse af disse Regler udsætter Skibe sig sig for alvorlig Skade og risikere at blive beskudte fra Batterierne.

New York. Ved *New York* ere Fyrene slukkede og Lystønderne inddragne.

Rhode Island. Narragansett Bay. Plum Beach Shoal. Taagesignalet med Klokke ved *Plum Beach Shoal Fyr* gives atter uforandret.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Det er forbudt om Natten at løbe ind i Havnene *Cartagena* og *Mahon*, hvor der er truffet Sikringsforanstaltninger.

Baleariske Ær. Minorca. Uden for Havnene *Fornello* og *Ciudadela* paa *Minorca* er der udlagt Søminer.

Karantænebestemmelser m. m.

Krigskontrebandede. Udenrigsministeriet meddeler:

Under Begrebet Krigskontrebandede henregner den spanske Regering følgende Genstande: Kanoner, Geværer og overhovedet alle Ildvaaben samt blanke Vaaben; Kugler, Bomber, Granater, Raketter, Fængghetter, Lunter, Krudt, Svovl, Salpeter, Dynamit og alle Slags Sprængstoffer; Ekviperingsgenstande, saasom Uniformer, Lædertøj, Sabler og Seletøj til Artilleri og Kavaleri; Maskiner til Skibe med deres Tilbehør, Skrneakslar, Skruer, Kedler og andre Genstande, der benyttes til Bygning, Istandsættelse og Armering af Krigsskibe, og i det hele alle de Instrumenter, Redskaber, Forraad eller andre Genstande, der tjene til Krigsbrug.

Kjøbenhavns Børskurs d. 18. Maj 1898.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....	116 $\frac{1}{4}$	116	115 $\frac{3}{4}$ 116
Danmark.....	92	92 $\frac{1}{4}$	92 92 $\frac{1}{4}$
Norden.....	121	121 $\frac{1}{4}$	121 121 $\frac{1}{4}$
Kjøbenhavn.....	105		104 $\frac{3}{4}$ 105
Carl.....			61 $\frac{1}{2}$ 62
Dannebrog.....	108	107 $\frac{3}{4}$	107 $\frac{3}{4}$ 108
Skjold.....	77 $\frac{3}{4}$		77 $\frac{1}{2}$ 77 $\frac{3}{4}$
Helsingørs Dampsk.....	49	49 $\frac{1}{2}$	49 $\frac{1}{2}$ 51
Østersøen.....	94 $\frac{1}{2}$ 93	$\frac{1}{2}$, 94	94 95 $\frac{1}{2}$
Nordseen.....			77 $\frac{1}{2}$ 81
Torm.....			92 96
Foren. Bugser-Selsk.....			85 90
Dansk-russisk Dampsk.....			96 98
Urania.....	101	102	101 $\frac{3}{4}$ 102
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.....			103 106
5% — — — — —			— —
5% Thingvalla 1880.....			— —
5% — — — — — 1894.....			— —
5% Norden.....			— —
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.....			97 $\frac{1}{2}$ 99 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % uopsig Stats.....			99 $\frac{3}{4}$ 100 $\frac{1}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk.....			94 94 $\frac{1}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvns Kreditf.....			92 92 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....			95 $\frac{3}{4}$ 96 $\frac{1}{2}$
4% — — — — — 6 — — — —			96 $\frac{1}{2}$ 97 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk. 3 — — — —			94 95 $\frac{1}{2}$
Aktier.			
Nationalbank.....	151		150 $\frac{3}{4}$ 151
Privatbank.....	131 $\frac{3}{4}$		131 $\frac{1}{2}$ 131 $\frac{3}{4}$
Landmandsbank.....			128 129 $\frac{1}{2}$
Handelsbank.....			124 125
Burm. & Wain.....			95 $\frac{1}{2}$ 96
Helsingørs Jernsk.....			96 $\frac{3}{4}$ 98 $\frac{1}{4}$
Sukkerfabr.....	98 $\frac{3}{4}$	$\frac{1}{2}$	98 $\frac{1}{2}$ 98 $\frac{3}{4}$
Bryggeri Aktier.....	105 $\frac{1}{2}$	$\frac{3}{4}$	105 $\frac{1}{2}$ 105 $\frac{3}{4}$

Vekselkurs.

	åvista Sælger.	to d. d. Køber.
Hamburg.....	89.05	88.90
London.....	18.25	18.21
Paris.....	72.20	—
Amsterdam.....	150.85	—

Notering paa Berlins Børs d. 17. Maj 1898.

Russiske Noter.....	217.05
4% Russiske Consols.....	102 $\frac{3}{4}$
4 $\frac{1}{2}$ % — — — — — Boden Kredit.....	101.50
6% Mexikanske.....	97 $\frac{1}{2}$
5% Rumænske Stats.....	100.10
4% — — — — — 1890.....	93.10

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

Foren. Dampskibs. 340,000, „Danmark“ 42,000, „Norden“ 40,000, „Carl“ 30,000, „København“ 110,000, „Dannebrog“ 28,000, „Skjold“ 46,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden 16.

Nordisk Skibsrederforening.

Den ordinære Generalforsamling iaar afholdes i Christiania Torsdagen d. 26. Maj. Nærmere om Tid og Sted m. m. vil blive meddelt hvert enkelt Medlem.

Bestyrelsen.

Ved Ekspeditionen fra Frihavnen fradrages Tolden.

Før Henflytningen til „Højbrohus“

udsælges Varelageret. Havannacigarer fra 12 Kr. Manilla fra 6 Kr. Bremer- og hollandske Cigarer fra 5 Kr. Et stort Parti Cigarer fra Trichinopoli Syd India, lig med god Havanna fra 55—70 Kr. pro Mille.

En Del Tobak og Cigaretter til nedsat Pris. Engelske Shagpiber & Tobakspunge, Merskum & Rav.

Wilh. Jørgensen nu Østergade 37

Telefon 672. fra Oktober Østergade 61.

Alt leveres gratis om Bord.

Nienstædt & Co.

(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 Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.
Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.
I Kommission hos Tillges Boghandel.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malme“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“, „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn—Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellestationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellestationer.

Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

Opmærksomheden

henledes paa følgende Bestemmelser i de gældende Reglementer for Sejladsen i Farvandet ud for Hals og paa Limfjorden mellem Hals og Aalborg: Skibe, som ankre ud for Hals, skulle holde sig paa søndre Side af Midtstrømslinjen, og Opankring i Fyrlinjerne maa ikke finde Sted.

Overtredelse heraf straffes med Bøder fra 2 til 50 Kr.

Aalborg, den 11. Maj 1898.

Havneudvalget.

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde.
Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.
Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

„REVUEN“

er det ældste (20 Aar gammelt)

illustrerede Familjeblad,

der udgaar to Gange om Ugen.

Spændende Fortællinger,

Gode Illustrationer,

hyppige Præmier.

Prisen er 1 Kr. 21 Øre pr. Kvartal.

Abonnement modtages paa alle Postkontorer

samt i Bladets Hovedkontor, Gl. Mønt Nr. 13.

A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

3 Kabinettsbilleder
 ♦ gratis ♦
 ved Bestilling paa 12 holdbare Visitkort til 4 Kr. Kabinetts kun 6 Kr. pr. Dus. NB. Ogsaa efter ethvert indsendt Billede.

Monty.

St. Kongensgade 21.

Havnefyr & Lanterner.

Metalspejlapparater.

Skibslanterner med Certifikat
 Gl. Lanterner prøves og forandres.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9,

Kjøbenhavn.

Telefon Nr. 3681.

G. W. Frydenlund & Søn

LANDMANDSBANKEN

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

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.

Jh. Klokke & Co.,

Nyhavn 4.

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.

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.

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.

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.



Anti-magnetiske
 Ankergangs

Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
 Barometere.

Regulering og Repara-
 tion af Søuhre

udføres samvittighedsfuldt.

Palle Sørensen,

6, Sølvtorvet 6.

O. Larsen,

Kunstfyrværker & Illuminator,

Istedgade 72. Kjøbenhavn V.

Telefon Nr. 4006. 194.

Anbefaler sig med Skibs-Signal,

Lys, Raketter og Kanonlag,

Festfyrværkerier og

Illuminationer.

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.

„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.

AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitline à 45mm 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. 21.

Kjøbenhavn, Torsdag den 26. Maj 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: „Dronningen“ og Forliset ved Bolsaxen. — To Toplanterner. — Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874. — Den københavnske Voldgiftskommission i Kollisionssager. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

Anders Nielsen,
Fredericiagade 27.

Største Lager

af
 **Fedevarer.**

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

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

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. 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 Provinsbyer.

Alfred Christensen,

Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

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.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.

(Axel Herfurth Fleron.)

Herreekviperingsforretning

St. Annaplads 14.

Uniformer og civile Klædninger.

Hansa Composition.

Anerkendt bedste Skibsbundfarve.

ANDREAS HENNINGSEN, Ny Toldbodgade 5.

Telefon 165.

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.

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^d.

eneste Fabrikant af
 Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
 samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:
 Kleiner Grasbrook, Rethwisch 20. Telefon 3994.
 Conferencetid 12-1½. Admiralitætsstr. 59. Telefon 3999.
 Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN. Gittervej, Frihavnen. Ø. Telefon 35.

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.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
 KNÖHRHARD

HAMBURG.

Telephon
 237.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1833. Telegraphic address "SVITZERSALVAGE".
 Telefon Nr. 5195.

Agent for
 Great Britain.

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	.....	"SVITZERSALVAGE".
KASTRUP	.....	"HØYER".
ELSINORE	.....	"SVITZERGOTTLIEB".
KORSØR	.....	"JØRGENSEN".
ALBUEN (LAALAND)	.....	"GUNNERSEN".
FREDERIKSHAVN	.....	"SVITZERLUND".
GOTHENBURG (SWEDEN)	.....	"ELFVERSSON".
GREIFSWALD (GERMANY)	.....	"SPRUTH".

The company's boat **Danmark** — 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 Mediter-
 ranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea &
 Red-sea).

Fanø praktiske Sømandsskole.

Saa vel Begyndere som unge Sømand optages til enhver

Tid. Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,
 Nordby, Fanø.

Prima røgede Skinker.

Store Partier prima. letsaltede, nyrøgede Skinker
 anbefales til

lave Priser.

Højbroplads 12 ved Gammelstrand.

Prima Svinefætt.

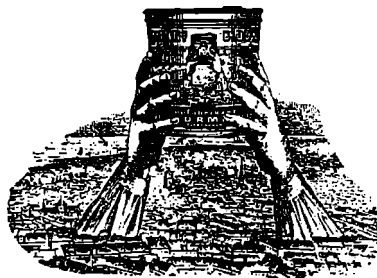
Fine Spegepølser.

Noget nyt og enestaende!

!! Forsøg !!

A. Formanns Blodbudding

(i hermetiske Daaser)



VARE-MERKE.

A. FORMANN.

KJØBENHAVN K.

TELEFON 5047.

Højeste Udmærkelse i Stockholm 1897.

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.

Enhver Kaptajn, spare Penge,

som vil

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon Nr. 6. **G. W. Møller, Grønnegade, Dragør.** Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Cypress og Greenheart.

Disse fortrinlige Træsorter anbefales Havneautoriteter til Forsøg.
 Bedste Vidnesbyrd foreligge.

Lager hos

EMIL HAMMELEY, St. Kongensgade 61. Telefon 3398.

„Dronningen“ og Forliset ved Bolsaxen.

Søforhøret.

Som vi tidligere have meddelt, er der paa Justitsministeriets Foranledning efter Andragende til dette fra „Dronningen“s Fører, Kaptajn Riise, ved Sø- og Handelsretten afholdt Forhør i denne Sag. Vi meddele nedenfor det under Forhøret oplyste, herunder det væsentlige af de mødte Vidners Forklaringer.

Vinden i den omtalte Del af Bæltet var den nævnte Dag omtrent N.O. t. O., Styrke mellem 9 à 10 efter Beauforts Skala, med Snebyger og Snetykning. Strømmens Sætning var nordlig, Fart antagelig 0,5 à 1 Kml. — I Retten fremstod som Vidner:

Dykker i Svitzers Bjærgningsdamper „Helsingør“ Niels Hansen, der forklarede, at han d. 31. Marts havde været nede for at borttage Rigningen af det i Sagen omtalte Skib, tysk Galease „Katarina“. Der er nu 8 Fv. Vand over Skibet; det forekom ham, at Stævnen vendte ind imod Kallundborg Fjord. Han saa ikke Spor af Mennesker paa eller ved Vraget; han bemærkede, at han med Dykkerdragt paa ikke kan komme ned i Kahytter og derfor ikke prøvede derpaa. Skibet var lastet med Brosten.

Jomfru i „Dronningen“ S. F. M. Seider afgav Forklaring om nogle af de Passagerer, der havde været om Bord. Hun véd ikke af at have været ude med „Dronningen“ i værre Vejr end den Dag.

Fyrbøder M. P. Mortensen havde det Indtryk, at Skibet ikke den nævnte Dag arbejdede haardere end ved andre Lejligheder.

Kok C. C. C. Schou havde paahørt en Samtale mellem en Passager, Øltapper Martens af Aarhus, og to af Matroserne, vistnok N. Hansen og Chr. Larsen; han hørte, at disse til Martens yttrede, at hvis Kaptajnen havde givet dem et Vink, havde de været villige til at gaa i Baaden, men Vidnet véd isvrigt ikke, om der havde været Tale om at sætte nogen Baad ud. Han har været ude med „Dronningen“ paa Ture, hvor Vejret var endnu værre.

Hovmester H. V. V. Güldner havde gennem et af Spisesalonens Vinduer set et Skib i ca. 3 à 4 Skibslængders Afstand; han saa det agten for tværs om Bagbord og at dets Storsejl var halvt hejst, men ikke om det havde Nøddflag. Han har været ude med „Dronningen“ paa Ture, hvor Vejret har været lige saa slemt, men det var saa slemt, at Frokosten maatte tages af Bordet, saa snart Asnæs var passeret. Da han saa Skibet, var det halv Tykning, men straks efter blev det fuldstændig tykt.

Første Maskinmester C. C. J. Støckel kunde ingen Oplysning give om det passerede.

Matros H. S. Hansen kom til Rors lidt før Refsnæs og stod til Rors indtil Vestborg. Der styredes sædvanlig Kurs N.V. t. V. $\frac{1}{4}$ V. Medens han stod til Rors, kom Baadsmand Lindegaard ind til ham i Styrehuset. Hansen havde da lige faaet Galeasen at se; de havde den vistnok $1\frac{1}{2}$ Streg om Styrbord. Baadsmanden havde da ogsaa set Galeasen. Straks efter kom Kaptajnen ind og beordrede Vidnet til at lægge Roret Bagbord; „Dronningen“ drejede da omtrent 1 Streg Styrbord over og fik herved Galeasen ret forude i en Afstand af vel 1 Kabellængde. Der forløb vel ca. 10 Minutter, fra han først fik Øje paa Galeasen og til den omtrent var tværs paa Bagbords Side af „Dronningen“. Derefter kunde han, hvor han stod, ikke se den mere. Den førte Klyver, havde Storsejl og Mesan halvt hejste, og gik med Vinden Bagbord ind. Da Galeasen var omtrent ret forud for dem, saa han, at den havde et tysk Flag bundet fast i Vantet, uden at han isvrigt bemærkede noget særligt ved det. Da Galeasen var omtrent tværs, saa de, at der stod 3 Mand agter i den, hvoraf den ene

syntes at vinke med et hvidt Tørklæde. Vidnet saa ikke Kosten paa Falske Bolsaxen, men hørte Baadsmanden sige, at han havde set et Glimt af den, vistnok et Par Minutter efter at de havde været tværs af Galeasen. Da de havde faaet Øje paa Flaget i Vantet, hørte han Baadsmanden til Kaptajnen sige noget om, at Galeasen havde Nøddflag, hvortil Kaptajnen sagde: „Nej, det var vistnok kun for at faa at vide, hvor Skibet var“, idet Kaptajnen fremhævede, at der intet mærkeligt var ved Flaget. Derefter kom Baadsmanden med et Spørgsmaal, om de ikke skulde holde hen til Skibet, hvortil Kaptajnen svarede noget saadant som, at der var ikke noget for dem at gøre. Det var den Gang nogenlunde sigtbart; en halv Snes Minutter efter blæste det stærkere op og blev mere tykt, men dog ikke saa tykt, at de ikke kunde se Vestborg. Vidnet var i Tvivl, om Flaget paa Galeasen var at betragte som Nøddflag, netop fordi der ikke var noget mærkeligt ved den Maade, hvorpaa det var anbragt; det hang frit ud, og der var heller ikke isvrigt noget, der lod ham antage, at Skibet var i Nød efter den Maade, hvorpaa det gik frem, idet Galeasen tilsyneladende „havde godt Søskib“. Først da Galeasen var tværs og han saa den ene Mand vinke med noget hvidt, kom han paa det rene med, at Skibet virkelig var i Nød, men uden at det faldt ham ind, at det var saa nær ved at synke, som det i Virkeligheden var.

Matros F. C. Frandsen var med to af de andre Matroser ved at spule Dæk agterude, da han fik Øje paa en Galease forude vel $\frac{1}{2}$ Streg om Styrbord. Hans Udsagn stemmer isvrigt overens med Matros Hansens. Efter hvad han troede at vide, skulde det, at Flaget var hejst i Fokkevantet, være et Tegn paa, at Skibet var i Nød, men isvrigt bemærkede han intet i saa Henseende, førend han saa den ene Mand vinke med noget hvidt; der var intet, der den Gang tydede paa, at Skibet var synkefærdigt, idet det navnlig ikke syntes at ligge dybere, end haardt lastede Fartøjer af den Art ofte ligge. Da han saa den ene Mand vinke, var Galeasen vistnok endnu ikke to Kabellængder borte.

Styrmand Georg Nielsen opholdt sig nede i Kontorlukafet, da han hørte, man udenfor talte om, at der var set et Skib med Nøddflag. Han gik straks op paa Overbygningen og fik lige et Glimt af Skibet at se agten for tværs, vel i en Afstand af ca. 1 Kabellængde, men det forsvandt derpaa ganske i Snetykningen. Han gik straks hen til Kaptajnen, der stod udenfor Bestiklukafet sammen med Bedstemanden; paa Styrmandens Spørgsmaal sagde Kaptajnen, at det var et Skib der havde Flaget paa halv Stang; han tror, at Ordene faldt saaledes, og han forstod det saaledes, at Skibet havde vist Nøddflag. Han spurgte Kaptajnen, om der ikke kunde gøres noget; Kaptajnen svarede, at de ikke havde turdet risikere at gøre noget, da de vare for nær ved Bolsaxen. Der var ikke Tale om at sætte Baadene ud, men efter Styrmandens Mening vilde det have været forbundet med stor Fare.

Matros N. Voller-Hansen havde været med til at spule Dæk agterude. Hans Forklaring stemmer i det væsentlige med Matros Frandsens. Han fik det Indtryk, at Storsejlet hang ud over Styrbords-Siden ned i Vandet. Han og hans Kammerater havde været enige om, at Flaget i Galeasen var anbragt som Nøddflag; de havde talt om, at der vel nok kunde sættes en Baad ud, hvormed han mente en af de agterste Baade. Han bemærkede, at i alt Fald nogle Minutter, efter at Galeasen var forsvunden, fik han et Glimt af Kosten paa Falske Bolsaxen at se. Han havde det Indtryk, at de tre Mand i Galeasen forholdt sig ganske rolige, indtil den ene viftede med noget hvidt. Han mente, at det vilde have været muligt, naar „Dronningen“ havde

stoppet, at sætte den agterste Baad ud uden Risiko, og han troede, at dette i Forbindelse med den Manøvre med Skibet, der var nødvendig, ikke vilde have taget længere Tid, end at de mulig nok kunde have naaet Galeasen, inden den forsvandt.

Matros P. L. C. Larsen havde ligeledes været med til at spule Dæk. Hans Forklaring er i det væsentlige overensstemmende med de øvrige Matrosers. Han kan ikke sige, om en Baad med Nytte kunde være sat ud.

Baadsmænd H. V. A. Lindegaard overtog Vagten, efter at Refsnæs var passeret. Han var paa Overbygningen, da han pludselig — Kaptajnen var maaske et Par Minutter forinden gaaet ind i Bestiklukafet — fik Øje paa Galeasen, vel 3 à 4 Streger om Styrbord, antagelig i 1 à 2 Kvartmils Afstand; den styrede, saa vidt han kunde se, omtrent S. S. O. Han underrettede straks Kaptajnen om, at han havde faaet Øje paa Galeasen, og denne lod saa Roret lægge saa meget Bagbord, som behøvedes for at gaa agten om Galeasen. Den førte fuld Klyver, Storsejl og Mesan vare halvt højste, saaledes at Storsejlet delvis hang i Vandet paa Styrbords-Side. Han saa, at den havde tysk Flag højt i Vantet omtrent i Mandshøjde fra Dækket, og han saa i alt Fald to Mand om Bord i den; den ene viftede med et Tørklæde, da Galeasen var ca. en 60 Fv. borte. Inden Galeasen var helt forsvunden, saa han et Glimt af Kosten paa Falske Bolsaxen, vistnok omtrent i sædvanlig Afstand eller lidt mindre, d. e. lidt under en Km. Da han havde faaet Øje paa Galeasens Flag, sagde han til Kaptajnen, om de ikke skulde gøre et Forsøg paa at holde ned imod Galeasen, da der var noget i Vejen med den. Hertil svarede Kaptajnen omtrent noget saadant som, at det turde han ikke for Grunden. Han havde ikke det Indtryk, da han saa Galeasen, at den var synkefærdig. De Yttringer, han vekslede med Kaptajnen, faldt, inden han fik Øje paa Kosten paa „Falske Bolsaxen“, som han fik i Sigte, inden Galeasen forsvandt, og hvorpaa han gjorde Kaptajnen opmærksom. Han vekslede ikke nogen Yttring med Kaptajnen om Galeasen, efter at han havde faaet Kosten i Sigte, og medens han endnu saa Galeasen. Han antog det ikke muligt at faa Forbindelse med Galeasen ved en Baad. Da han fik Øje paa Kosten, havde han den vel en 4 Streger om Bagbord; den forsvandt, lidt før den havdes tværs.

Kaptajn N. N. Riise, „Dronningen“s Fører, forklarede, at han var gaaet et Øjeblik ind i Bestiklukafet, da Baadsmændens varskoede ham om Galeasen. Han fik den da at se et Par Streger om Styrbord, efter hans Mening ikke i saa stor Afstand, som Baadsmændens har gisset. Han lod Roret lægge Bagbord, saa „Dronningen“ gik agten om Galeasen, hvorefter den igen styrede sin tidligere Kurs. Kaptajnens Forklaring om Galeasens Sejlføring stemmer med Baadsmændens. Først efter at han havde faaet Galeasen over paa „Dronningen“s Bagbords Side og havde den vel et Par Streger foran for tværs i vel 1 Kabellængdes Afstand, saa han et tysk Flag befæstet paa det ene Vant i lidt over Mandshøjde over Dækket, efter hans Mening i det agterste Vant. Han kunde kun i sin Kikkert se, at der var nogen ved Ruffet, men ikke hvor mange; bag efter saa han en Enkelt komme agter ud og vinke med et hvidt Tørklæde. Endnu medens han havde Galeasen i Sigte, men da lidt agten for tværs i vel henvend en Kml.s Afstand, gjorde Baadsmændens ham opmærksom paa, at han havde faaet Øje paa Trekosten paa Falske Bolsaxen, hvilken han (Kaptajnen) saa selv et Øjeblik efter saa i Kikkerten. Allerede forinden havde han, der betragtede Galeasens Flag som et Nødflag, sagt til Baadsmændens noget saadant som, at han ikke turde gøre noget. Da Baadsmændens yttrede, om de ikke skulde holde af til Galeasen, havde han svaret, at det turde han ikke af Hensyn til Grunden. Der kunde ikke være Tale om at sætte nogen Baad ud, da man maatte frygte, at den vilde blive slaet itu, og de Folk, der vare i den, miste Livet. Styrmanden

kom paa Overdækket, ligesom Galeasen var forsvunden; Trekosten kunde da heller ikke ses mere, da det var blevet endnu mere tykt. Styrmanden yttrede, om der ikke kunde gøres noget, hvortil Kaptajnen atter svarede, at det turde han ikke, uden at der ellers blev yttret noget. — Kaptajnen bekræftede denne Forklaring, efter at den var oplæst, men bemærkede, at han i Virkeligheden intet Øjeblik til samme Tid havde set Galeasen og Trekosten; da Galeasen var kommen agten for tværs af „Dronningen“, saa han ikke mere efter den, men henvendte sin Opmærksomhed paa at faa Trekosten at se, og da han fik den at se, var Galeasen forsvunden.

Baadsmænd Lindegaard gentog paa Forehold, at han et Øjeblik endnu havde set Galeasen, efter at have faaet et Glimt at se af Kosten paa Falske Bolsaxen.

Styrmand Nielsen, Baadsmænd Lindegaard og Matroserne H. S. Hansen, Frandsen, M. V. Hansen og Larsen blev taget i Ed paa deres Forklaringer, Kaptajn Riise derimod, som Sagen forelaa, ikke.

Flere af Passagererne ere afhørte, dels ved Birkeretten paa Samsø, dels ved Maribo Byfogedret, samt Erklæringer fra andre Passagerer indhentede ved Sø- og Handelsretten, uden at der derved er fremkommet noget af særlig Interesse.

To Toplanter.

Vi have modtaget følgende:

I Anledning af tidligere Udtalelser om 2 Toplanter beder jeg Dem, Hr. Redaktør, om Plads for nogle Bemærkninger.

For 9—10 Maaneder siden begyndte de hurtige Post- og Passagerdampere paa Atlanten at benytte disse; allerede nu blive de brugte af næsten alle de større Linjer i denne Fart. Jo oftere jeg ser dem, des mere overbevises jeg om deres Værd som Kursangiver, og jeg anser dem for uvurderlige paa de stærkt oplyste Passagerdampere, hvor Sidelanternernes Lys ere vanskelige at opdage mellem de mange andre Lys.

Fordele ved 2 Toplanter ere: 1) I samme Øjeblik, man ser dem, véd man meget nær, hvorledes den Damper, der fører dem, styrer. 2) Man opdager let selv en lille Kursforandring.

At en opmærksom vagthavende Officer, naar han én Gang har set dem og véd, at de benyttes, ret længe kan forveksle dem med en Ankerliggers Lanterner, kan jeg ikke tro, da deres Stilling og Bevægelse hurtigt maa overbevise ham om, at det er en Damper under Vejs, som fører dem.

Jeg vilde anse det for et stort Fremskridt, om de bleve obligatoriske.

S. Taub.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874.

Vi have modtaget følgende:

Ved at læse Referatet om sidste Generalforsamling og de derved foretagne Valg af Bestyrelsesmedlemmer, glædede det mig at se, at der blev valgt 2 tildels nye Medlemmer, nemlig Kaptajn, Skibsreder D. Torm og Kaptajn J. V. Fenger, da dette er en glædelig Afvigelse fra den hidtil fulgte Skik, altid at supplere Bestyrelsen fra den samme gamle Stok af ikke færende Medlemmer.

Der er dog endnu en Mangel, som jeg vil henlede den ærede Bestyrelses og Kollegaers Opmærksomhed paa, nemlig at der kun findes 2 færende Medlemmer i Be-

styrelsen, uden at disse have Suppleanter. Det forekommer mig kun at være et billigt Forlangende, at den halve Del af Bestyrelsen skulde bestaa af farende Medlemmer. Alle vi farende Medlemmer have vist med Glæde set, hvad Bestyrelsen og Formanden i den senere Tid have gjort for at værne om Standens Rettigheder, og ere den og ham taknemmelige derfor. Men det forekommer mig at være heldigt og tidssvarende, om der kom nogle flere yngre og farende Mænd ind i Bestyrelsen, som sammen med de ældre erfarne kunne virke endnu mere for det fælles Bedste.

De fleste af de ældre Bestyrelsesmedlemmer have vist alle været Medstiftere af Foreningen og have maaske paa enkelte Undtagelser nær ikke faret siden da. I disse 28 Aar er der foregaaet saa mange og store Forandringer i Sønæringen, fra Sejl til Damp, fra 1 Mands Rederi til store Selskaber og Sammenslutninger i forskellige Retninger, som de ældre ikke kendte i deres farende Dage.

Er det derfor ikke retfærdigt og billigt, om flere af dem, som sejle og vide, hvor der findes Mangler, blive Medlemmer af Bestyrelsen for at hjælpe til at afhjælpe disse og derved slutte Medlemmerne bedre sammen. I Norge f. Eks. bestaar Bestyrelsen for den største Del af farende Medlemmer med Suppleanter.

Jeg henstiller derfor til den ærede Bestyrelse og Formand at tænke over og forberede Sagen, saa at den til næste Generalforsamling kan fremkomme med Forslag desangaaende, hvilket vil glæde mange farende og ikke mindst

Deres færende Medlem.

Den københavnske Voldgiftskommission i Kollisionssager.

Tanken om at lade opstaaende Stridigheder afgøre ved Voldgift er i de senere Aar trængt stærkt igennem. I en Mængde Forhold ere Voldgiftsdomstole, permanente eller valgte for det enkelte Tilfældes Skyld, traadte i de ordinære Domstoles Sted. De Fordele, Parterne have opnaaet herved, ere nærmest Vinding af Tid og Penge, samt at den særlige praktiske Sagkundskab kommer til at spille en mere fremtrædende Rolle for Afgørelsen, end Tilfældet kan være ved de juridiske Domstole. Her i Danmark er man ogsaa i mange Forhold kommen ind paa at afgøre Stridigheder — baade saadanne, der ellers afgøres ved Proces, og andre — ved Voldgift. De hyppige Konflikter mellem Arbejdsgivere og Arbejdere afgøres saaledes nu i mange Tilfælde ved Voldgift; paa Børsen haves staaende Voldgiftsudvalg for Kornhandelen, Foderstofhandelen og Smørhandelen, og endvidere er der her i København af „Dansk Ingeniørforening“ oprettet en permanent Voldgiftskommission, for hvilken kan indannes Tvistigheder, der angaa Arbejdspræstationer, Materialleverancer el. lign.; endelig have vi jo paa Søværnets Omraade her i København en Voldgiftskommission til Bestemmelse af Bjærgelønnen for de Arbejder, som Svitzers Bjærgningsentreprise udfører.

I Udlandet har man en Tid lang haft sin Opmærksomhed henvendt paa Spørgsmaalet om, hvorvidt Voldgiftsprincippet ikke burde finde Anvendelse ved Kollisionssagers Afgørelse. Vi have tidligere meddelt*), hvorledes Lloyds har rejst dette Spørgsmaal, og hvorledes det derefter har været behandlet paa flere Konferencer af Søkyndige. Lloyds Tanke var den, at der i alle betydelige Havnebyer skulde oprettes permanente Voldgiftskommissioner til Kollisionssagers Afgørelse, og at man skulde tilvejebringe Overenskomster mellem Redere og Assnrandører om at lade de Kollisionssager,

i hvilke de vare implicerede, afgøre ved en af disse Kommissioner. Selvfølgelig er der adskillige Vanskeligheder at overvinde, inden denne Plan bliver gennemført, men de Mænd fra forskellige Lande, der have arbejdet for den, synes i Almindelighed at nære den Anskuelse, at den mest praktiske Maade at fremme den paa er, at man foreløbig søger Planen realiseret indenfor de enkelte Landes Omraade; i denne Retning gik Kommandør Jacobsens Udtalelser paa det nordiske Søfartsmøde i Fjor Sommer; paa et Møde i Brüssel i Juli Maaned i Fjor af Delegerede for forskellige Søstater vedtog man en Resolution i samme Retning, og paa det nys afholdte Møde i Paris vandt denne Fremgangsmaade ogsaa Anerkendelse.

Naar man nu her i København har oprettet en permanent Voldgiftskommission for Kollisionssager, saa er det dels et Udslag af den ovenfor omtalte Bevægelse, der gør, at Voldgiftstanken stadig vinder nye Omraader, dels i dette særlige Tilfælde under Paavirkning af den i Udlandet rejste Bevægelse for at faa Voldgiftsprincippet anvendt i Kollisionssager. I de Regler, som den københavnske Voldgiftskommission har vedtaget, og som nu foreligge oversatte i forskellige Sprog, anfører den de samme Grunde for sin Oprettelse, som have været bestemmende for de Mænd i Udlandet, der have arbejdet for denne Sag, nemlig de ofte meget kostbare og langvarige Processer, som jævnlig er en Følge af Kollisioner mellem Skibe, og Ønsket om at opnaa en ensartet Afgørelse af Sagerne. Kommissionen er konstitueret til Afgørelse af saadanne Sager saavel for danske Skibe som for fremmede, der maatte ønske at benytte den.

Kommissionen, der er oprettet af Dampskibsrederi-Foreningen og de københavnske Søforsikringsselskaber, har vedtaget følgende Regler:

1. Kommissionen bestaar af en Jurist som Formand og af fire søkyndige Medlemmer. Den vælges af ovennævnte Foreninger. Skulde disse ikke kunne enes indbyrdes om Valget, afgør de dette ved Lodtrækning mellem Forsikringsselskabernes og Rederiforeningernes Kandidater. Der vælges yderligere en Jurist som Suppleant for Formanden og fire søkyndige som Suppleanter for de søkyndige Medlemmer. Blandt Suppleanterne kan Kommissionen før eller under en Sags Behandling udvælge en eller flere til at indtræde i Kommissionen for denne Sags Vedkommende i Stedet for Medlemmer, som efter Kommissionens Skøn ikke kan eller bør deltage i Sagens Afgørelse, eller som fratræder Kommissionen eller dør.

Hvert andet Aar afgaar to af de søkyndige Medlemmer og to søkyndige Suppleanter. Det afgøres ved Lodtrækning, hvem af disse der skal afgaa første Gang. Hvert fjerde Aar afgaar Formanden og hans Suppleant — første Gang dog efter tre Aars Forløb. De afgaaende kan genvælges.

2. For at erholde en Voldgiftskendelse maa Rederne eller deres Befuldmægtigede indgive et skriftligt Andragende herom til Formanden, hos hvem trykte Formularer til et saadant Andragende kan faas. Parterne skal heri underkaste sig nærværende Regler, idet de udtrykkelig forpligter sig til:

- at anerkende Kommissionens Kendelse som endelig afgørende for deres i Kendelsen omhandlede indbyrdes Retsforhold, saaledes navnlig, at Spørgsmaalet ikke senere kan bringes for Domstolene hverken her i Landet eller i Udlandet;
- efter Kommissionens Begæring at stille en Sikkerhed af den Art og Størrelse, som Kommissionen skønner passende, saavel for alle Udgifter, Voldgiftssagen maatte foranledige, derunder Honorar til Kommissionen for dens Arbejde, som for de Ydelser, der ved Kendelsen maatte blive Parten paalagte overfor Modparten, saaledes at der i den stillede Sikkerhed — der ikke uden Kommissionens Samtykke kan tages tilbage, førend Kendelsen er opfyldt — kan søges direkte Fyldestgørelse, først af Kommissionen og dernæst af den berettigede Part; samt

*) Se „Dansk Søfartstidende“ Nr. 30, 37 og 49 i 1897.

c) at meddele Kommissionen alle Oplysninger, Sagen vedrørende, som de er eller maatte komme i Besiddelse af, og at gøre, hvad der staar i deres Magt for at skaffe saadanne Oplysninger, særlig ved, hvis Kommissionen ønsker det, at søge afholdt Søforhør og lade aflægge Søforklaring, saavel her i Landet som i Udlandet, og ved at give Kommissionen Lejlighed til selv at afhøre Vidnerne i Sagen.

3. Saa snart Formanden har modtaget Andragende om Voldgift, sammenkalder han Kommissionen. Denne giver Parterne Lejlighed til at udtale sig skriftlig eller mundtlig om Sagen samt til at tilvejebringe de nødvendige Oplysninger (jfr. § 2). Kommissionen kan selv indhente Oplysninger til Brug ved Sagens Afgørelse. Naar Kommissionen skønner, at Sagen er tilstrækkelig oplyst, eller at der i alt Fald er givet Parterne tilstrækkelig Tid og Lejlighed til at varetage deres Tarv, bliver Sagen at optage til Paakendelse.

4. Saafremt Kommissionen, efter at Sagen er optagen, kommer til det Resultat, at der mangler Oplysninger, som maatte anses for ønskelige ved Sagens Afgørelse, genoptages Sagen. Herom underrettes Parterne, og der gives dem Lejlighed til at tilvejebringe de manglende Oplysninger. Hvis Kommissionen selv skaffer Oplysninger til Veje, kan der, hvis det anses for hensigtsmæssigt, atter gives Parterne Lejlighed til at udtale sig om Sagen.

5. Saafremt en af Parterne ved at udeblive eller paa anden Maade skulde vise sig uvillig til at medvirke til Sagens Oplysning, maa han finde sig i, at Sagen afgøres paa Grundlag af de af den anden Part og af selve Kommissionen tilvejebragte Oplysninger.

6. Under Forhandlingerne for Kommissionen bliver der at føre en af Kommissionen autoriseret Protokol, der føres af en dertil af Kommissionen antagen Sekretær.

7. Kendelsen afsiges snarest muligt efter Sagens endelige Optagelse til Kendelse, og Kommissionen skal ved Optagelsen udtale sig om, indenfor hvilken Frist Kendelsen kan ventes afsagt. I Tilfælde af Uoverensstemmelse mellem Kommissionens Medlemmer afgøres Sagen efter simpelt Fler-tal mellem de afgivne Stemmer. I Tilfælde af Stemmelighed gør Formandens Stemme Udslaget. Kendelsen afsiges efter dansk Ret, medmindre Parterne vedtager et andet Retsgrundlag. Kendelsen skal indeholde en Afgørelse af de omtvistede Punkter, saaledes t. Eks. navnlig af Spørgsmaalene om, hvem Erstatningspligt paahviler og med hvor store Beløb. Kendelsen skal endvidere træffe Bestemmelse om, hvorledes de ved Voldgiften foranledigede Udgifter bør bæres af Parterne.

8. Kommissionen er berettiget til at nægte at afgøre et eller flere af de omtvistede Punkter. Medens Kendelsen (jfr. § 2) iøvrigt er endelig afgørende, skal Parterne dog være berettigede til at indanke Kommissionens Beregning af dens Medlemmers Honorarer for Rederiforeningen og Forsikrings-selskaberne, der, for saa vidt de bliver enige derom, kan ændre den trufne Afgørelse af Honorarspørgsmaalet.

De Fordele, der for Rederierne ville være forbundne med at indanke Kollisionssager for denne Voldgiftskommission, ere ret iøjnefaldende. Vi have allerede antydnet nogle af dem, nemlig at der uden Tvivl vil vindes Tid og Penge ved at benytte denne Domstol, og at dens Sammensætning afgiver en Garanti for, at Sagerne ville blive paadømte med fuld Hensyntagen til deres nautiske Enkeltheder; det er jo Redere og Assurandører, der vælge Kommissionen, og det er netop disses Interesser, der berøres af de Sager, den skal paadømme. Sikkert burde man ved Fastsættelsen af Reglerne for Kommissionens Sammensætning have taget Hensyn til de forskelligartede Rederiinteresser, der findes, men denne Mangel vil man formentlig, ogsaa i egen Interesse, afhjælpe, naar den viser sig i Praksis. Endelig vil denne Voldgiftsdomstol formentlig for Kollisionssagernes Vedkommende bøde paa den uheldige Omstændighed, at de Domme, der afsiges af Søretterne i Provinserne, i adskillige Tilfælde miste deres Værd derved, at de appelleres til en ganske usøkyndig Overinstans, nemlig ved-

kommende Overret. Det samme Forhold finder man jo iøvrigt, naar Sager, der ere paadømte af Sø- og Handelsretten, appelleres, idet de da gaa til Højesteret, i hvilken Søkyndigheden ikke findes repræsenteret. Det synes da klart, at Sandsynligheden for en Afgørelse, der er baseret paa Forstaaelse af den nautiske Side af Sagen, forøges betydeligt ved at benytte Voldgiftskommissionen.

Det bør fremhæves med megen Anerkendelse, at Danmark er et af de første Lande, i hvilket Voldgiftsprincipet saaledes er naaet til at omfatte Kollisionssager. De danske Redere ville sikkert vide retteligt at vurdere de Fordele, der ere forbundne hermed, ved i forefaldende Tilfælde at benytte den københavnske Voldgiftskommission.

Fragtmarkedet.

Ganske i Strid med Traditionen fra andre Aar staar Kulmarkedet overalt ualmindelig højt. Naar Vinteren er forbi og Sommer og Sol har indtaget Pladsen er intet naturligare, end at Kul daler i Værdi, og vi har ogsaa i de senere Aar haft talende Beviser herfor. Vinterraterne ere som oftest dalede mindst 1/ pr. Ton., og en Sommerfragt f. Eks. af 3/6 Tyne eller Blyth København har været anset for ret normal. I Aar er Forholdet vendt fuldstændig paa Hovedet. Overalt kappes man om Kuldampere og Raterne ere stigende til Østersøen, Middelhavet, River Plate og Østen, eller hvor man overhovedet anvender engelske eller skotske Kul — man staar overfor en Hausse, hvortil Stødet muligvis er givet af Wales Striken, men som alligevel ikke lader sig helt forklare, naar Hensyn tages til Returfragternes Fasthed. Var Returfragterne i gamle Dage slette, tog man en Del af Tabet ved høj Udfragt og søgte paa denne Maade at bringe Balance i Rundturen; nu faar man derimod baade i Pose og Sæk. Vore Bestræbelser for at analysere de egentlige Grunde til en Fragtkonjunktur have vi saa ofte maattet kapitulere paa Halvvejen, fordi alle Beregninger, baserede paa nok saa megen Fagkundskab, strandede paa saa mange lunefulde „tricks“ fra Fragtmarkedets Side, at man ikke fordristede sig til at opstille nogen Teori. Vi har kun saa ofte dokumenteret, at en Handelsvares stigende Værdi ogsaa trak Fragterne med sig, det lyder besynderligt; man skulde tro, at en billig indkøbt Vare havde Raad til at betale en god Fragt og omvendt, men i Virkeligheden har vi ved utallige Lejligheder kunnet konstatere det modsatte. Man maa da søge Haussen i Kulmarkedet i Kulprisernes kolossale Stigning. Dertil kommer, at Kulmarkedet fra i gamle Dage at være baseret paa Indkøb, nogenlunde svarende til Øjeblikkets Forbrug, og reguleret jævnt og roligt fra Uge til Uge, nu i en betænkelig Grad nærmer sig Spekulationsforretningerne. Man sælger Kul pr. Levering langt ind i Fremtiden, aldeles som paa Kornbørsen, og Opfyldelsen af ens Forpligtelser kan ogsaa have medvirket til at pussere Raten frem, naar det gjaldt for enhver Pris at møde op med rettidig Tonnage. Vore store Kulkontrakter ere Bevis nok for denne Forretningsmetode, men Markedets Stabilitet tager Skade derved, fordi man nu heller ikke længere i denne Branche kan opstille et sundt Grundlag for sine Dispositioner, fordi man nu her som i Korn og Foderstoffer maa give sig Spekulationen i Vold. Vi skulle derfor ikke udtale os om Forholdene ind i Fremtiden, men kun slaa fast, at Øjeblikkets Fragter ere fortrinlige; vi ville sammenfatte vore Kulnoteringer under et. Fra Newcastle betales til Alexandria 11/ for Baade op til 4000 Tons, Port Said 11/, Konstantinopel 10/9, Sulina 11/, Ergasteria 12/, Genua 10/6, Venedig 12/, Barcelona 12/. Til River Plate 17/6, Rio Janeiro 21/, — endelig Bombay 12/6, Madras

15/6. Til Østersøen: Kronstadt 5/3, Helsingfors 5/, Libau 5/6, Riga 5/, Fairwater 5/3, Pillau 5/3, Stettin 5/6, Rostock 6/, Colberg 6/, Kjøbenhavn 5/, dansk Provins 5/6. Fra Firth of Forth betales Methil Genua 11/6, Triest 12/6, Venedig 13/, Leith Alexandria 11/3. Til Østersøen: Kronstadt 5/9, Riga 5/6, Helsingfors 5/9 à 6/, Pillau 5/6, Kjøbenhavn 5/3. dansk Provins 5/6 à 5/9. Endelig er der fra Cardiff sluttet Dampere til River Plate 19/1, Rio Janeiro 21/, Genua 10/6, Alexandria 11/. Kjøbenhavn betaler 5/6 à 5/9 fra Swansea, andre Pladser i vanligt Forhold.

Returfragterne ere stadig gode, uagtet man i de sidste Dage sporer en roligere Tone; dette gælder saa vel Østersøen som Sortehavet etc.; den sidste Branche har dog været stærkt engageret og, som vi tidligere har udtalt, specielt for prompt Tonnage og navnlig for Baade til franske Havne. Uagtet Tolddifferencen er delvis konverteret ved Kornets betydelige Stigning, er der dog endnu saa meget at tage af, at man kan betale en acceptabel Rate, og sikkert vil Markedet holde sig lige til sidste Øjeblik. Imidlertid lokker naturligt de ovenfor citerede høje Kulfragter enenorm stor Tonnage nedefter, og vi forudsiger en Baisse i Sortehavet i Juli/August, man bør ikke her vente for længe med at dække Tilbæget, en Taktik, vi ellers som Regel fraraader. Vi noterer Azoff U. K. Cont. 3200 Tons 1/25 Juni 13/ any, 13/3 Hamburg, Azoff 13,500 quarters 30. Maj Annullering 13/6 N. C., Azoff Marseilles 15½ frcs., Taganrog Hamburg 13/9, Theodosia Marseille 14 frcs., Odessa 3000 Tons prompt 13/3 N. C. Odessa Weser 12/6 Byg. Endelig Donau 11,500 qrs. 13/6 N. C. Ertsfragterne fra Middelhavet ere omtrent uforandrede, og en stor Befragtning har fundet Sted.

Østen er stadig livlig, men Kulminationen synes alligevel at være naaet. Vi noterer Bombay U. K. Cont. 1540 Register 25/6 Nett, Bombay P. P. 25/, Rangoon Liverpool 3500 Tons Juni Lastning 37/6, Calcutta 1890 Tons N. R. flere Rejser i Kultraden 8 Rps. Bombay, 7½ Colombo/Singapore.

Østersøen har intet nyt at opvise, Baadene fragtede pr. f. o. w. begynder nu at trække ind efter til Lastepladserne for at opfylde deres Forpligtelser; men disse Befragtninger ere afsluttede for saa lang Tid siden, at Raterne ikke have Interesse i Øjeblikkets Marked; vi noterer af senest sluttede: Søderhamn og Hernøsand St. Nazaire 540 Std. 41 frcs. Reval Rotterdam giver 1/6, Petersborg 1/6 London. 1/7½ Amsterdam eller Rotterdam, 1/9 Hamburg. Libau 1/3 à 1/4½ Rotterdam; imidlertid kan man muligvis vente en mindre Tilbagegang for senere Baade, da disses Antal er større end Lasternes, og Varetilførslen for ringe. Forøvrigt noteres for Træ Libau Zaandam 16 Hfl., Gronningen 17 Hfl., samt Libau Leith 180 à 200 Std. 22/6 pr. Std.

Amerika er meget vanskelig at klassificere, fordi dette Marked fuldstændig er i Hænderne paa Spekulanterne for Øjeblikket, hvis Luner ingen kan gætte sig til i Forvejen, og som lader de mest modstridende Noteringer tilflyde Offentligheden, alt efter som det passer i deres eget Kram; imidlertid har man endnu Lov til at kalde Markedet fast, og i et hvert Fald er en mægtig Flaade i Aktivitet paa disse Farvande, hvilket selvfølgelig indirekte kommer andre Brancher til Gode. Krigen er stadig den store Gaade, og Løsningen heraf falder vel ikke for det første; dog synes nu Sindene blandt Rederne at være komne til Ro; efter at Assurandørerne have indgaaet paa for en Bagatel at dække Krigsfare. Fra Baltimore til Danmark søges Damper 4/ én Havn, 4/1½ to Lossehavne pr. Juni. Fra Philadelphia 4/ C. f. O. option Danmark samme Rate én Lossehavn. Fra New York til Middelhavet, østligst Vestitalien (Spanien eksklusive) er sluttet 16000 qrs. 4/3 pr. 1/15 Juni. New York Nantes 4/9. Fremdeles noteres New Orleans U. K. Cont. 18/6 Nett Charter, New Orleans Danmark 17/6 pr. Juni, 17/ pr. Juli Nett

Charter. Fernandina Dublin 21/6; der søges stadig Dampere til Hamburg og Stettin fra samme Plads. Savannah Genua betaler 47/6. Fra Canada har Befragtningen været yderst livlig. Vi noterer Montreal Liverpool op til 1800 Std. 47/6, Grimsby 1/1100 Std. 52/6 Juni, og for Korn Montreal C. f. O. 3/6 à 3/7½, 1/15 Juni. Pensacola Liverpool giver 130/, option anden Havn U. K. 135/. Pensacola West Hartlepool 900 Std. er fragtet pr. August 130/. Timecharter Befragtninger gaar stadig livlig, og vi tror, man bør holde igen i dette Marked for senere Tonnage; naar først Spekulanterne ere mættede, vil der komme en rolig Stabilitet i det transatlantiske Marked.

Vort hjemlige Marked er vedvarende flovt for Kjøbenhavns Vedkommende. Raten til Provinsen bør sættes til 12/13 Øre pr. Ctr. Korn, men der er sluttet til en saa ilde lidt Plads som Stege til 10 Øre, og til en lignende mindre afholdt Havn, Nysted, 12 Øre, dette er for lavt. En enkelt Sejler har opnaaet 25 Pf. til Königsberg for Majs, hvilket noteres som en sjælden lykkelig Begivenhed; man ser bedst deraf, hvor nøjsom man er i Øjeblikket. Fra Nyborg, hvor en større Damper losses, er betalt 20 Pf. til Colberg og 20 Pf. til Stolpe-münde; til Stettin søges herfra Sejler til 17½ Pf. Der er faa Laster fremme og Udsigterne ikke gode i de nærmeste Dage.

Fra Sø og Land.

Fra den herværende Gesandt for de forenede Stater af Amerika har Udenrigsministeriet den 21de Maj modtaget Meddelelse om de af Finansministeriet i Washington givne Regler angaaende Skibes Udklarering under Krigen. Deraf angaa følgende Bestemmelser den nevtrale Skibsfart:

1. Nevtralt Skib maa ikke udklareres, naar det er bestemt til Havne, blokerede af de Forbandede Stater, eller naar det medfører Krigskontrebande eller Kul, bestemt til spansk Havn;

2. Nevtralt Skib maa udklareres til nevtral Havn, uden Hensyn til Beskaffenheden af Ladningen, naar denne ogsaa er bestemt til nevtral Havn, men har Toldvæsenet Grund til at tro, at Kul eller Krigskontrebande i Virkeligheden er bestemt til Brug for Fjender af de Forenede Stater, stilles Udklareringen i Bero indtil Finansministeriets Ordre foreligger.

3. Lovrigt sker Udklareringen af nevtralt Skib i Henhold til de hidtil gældende Regler.

Der er i disse Dage stiftet et Aktieselskab paa Fanø, som har bestilt en ny Damper paa 400 Tons. Skibet, der skal gaa i Fragttfart paa Øster- og Nordsøen med danske Havne og Hamburg som Udgangspunkt, faar Kapt. Lorenz Holst til Fører.

Paa de jyske Handelsforeningers Møde i Aarhus i Mandags forhandlede Spørgsmaalet om Losning af Sækkegods fra Sejlskibe i danske Havne, hvilket Spørgsmaal ogsaa Dagen forinden var Genstand for en indgaaende Forhandling mellem Repræsentanter for Handelsforeningerne og Dansk Sejlskibsrederi-Forening, der var repræsenteret af d'Hrr. Konsul Rechnitzer og Mægler Albert E. Boye. Det foreløbige Resultat blev, at Handelsforeningerne besluttede at nedsætte et Udvalg med det Hverv at tilvejebringe ensartede Regler for Losning i danske Havne, og til at indtræde i dette valgte Grosserer Baune, Aarhus, Købmand Christiansen, Vejle, Konsul Chr. Cloos, Frederikshavn, Konsul Kaalund, Kolding, og Grosserer H. Larsen, Aalborg. Der vil nu blive rettet en Henvendelse til de interesserede Søfartsforeninger om at vælge et lignende Antal Medlemmer af dette Udvalg.

En gammel Islandsfarer. For kort Tid siden blev der i Reykjavik afholdt en Festmiddag til Ære for Kaptajn N. E. Bønnelykke, Fører af Skonnerten „Ragnhejdur“. Byens Konsuler og fornemste Forretningsfolk deltog i Festen.

Kaptajn Bønnelykke har faret paa Island i 33 Aar, ført Skib for d'Hrr. Muus & Comp. i 18 Aar og gjort 100 Rejser paa Island som Befalingsmand. Vi lykønske den gamle Sømand til hans mangeaarige Sejlads paa de vanskelige Farvande, hvor den af ham udviste Sømandsdygtighed og Udholdenhed ofte har gjort sig gældende.

Dampskibet „Blenheim“ af Whitby traf for nogen Tid siden Damperen „Drummond“, forladt af Mandskabet og drivende hjælpeløst omkring, omtrent paa 41° 22' N. Br. og 10° 53' V. Lgd. „Drummond“ var paa en Rejse til Bahia Blanca med 3,500 Tons Jærnbanseskiner, da den udfør Portugals Kyst i en haard Storm fik Slagside, mistede Roret og led flere andre Havarier, der tvang Mandskabet til at forlade den. Fra „Blenheim“ blev der sat Folk om Bord i „Drummond“, og den blev tagen paa Slæb ind til Lissabon. Skibets og Ladningens Værdi blev takseret til 25,875 £, og der blev betalt en Bjærgeløn af 9,500 £. Deraf fik Rederiet 6,500 £, Kaptajnen 1,000 £ og Mandskabet 2,000 £.

De Forhandlinger, der have fundet Sted mellem Dampskibsrederi-Foreningen og Søfyrbødernes Forbund angaaende disses Lønningsforhold, have nu ført til en Overenskomst mellem de to Foreninger, idet Søfyrbødernes Forbund har akcepteret Dampskibsrederi-Foreningens Forslag, der var saalydende:

1. Hyren fastsættes til Kr. 55 for Fart i europæiske Farvande, Middelhavet og Sortehavet inklusive, og Kr. 57,50 i anden Fart.
2. For Arbejde uden Kost betales Kr. 3 pr. Dag.
3. Naar Skibet ligger ved Land, betales Arbejdet paa Søn- og Hjemlandets Helligdage samt Overarbejde mellem Kl. 6 Aften og Kl. 6 Morgen — heri dog ikke medregnet almindeligt Skibsarbejde som Opfyrring etc. for at gjøre Skibet sejlklart — med 45 Øre pr. Time.
4. Naar Skibet ligger ved Land, have Fyrbøderne Vagt efter Tur, 1 à 2 Mand efter Skibets Størrelse.
5. Mønstring finder Sted efter Søloven.

Disse Forandringer træde i Kraft den 1. Juni d. A., og de komme til at omfatte ogsaa Matroserne.

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra New-Orleans 21. Maj, bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Königsberg 24. Maj, bestemt til Rotterdam. — Antwerpen, Holm, ankom til Le Havre 23. Maj, bestemt til Kbhvn. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Kbhvn. 21. Maj, bestemt til St. Petersburg. — Dagmar, Gade, afgik fra Messina 25. Maj, bestemt til Kbhvn. — Douro, Brabrand jun., afgik fra St. Petersburg 19. Maj, bestemt til Hamburg. — Georgios I, Kihl, afgik fra Kbhvn. 21. Maj, best. til St. Petersburg. — I. C. Jacobsen, Bech, ankom til Malaga 21. Maj, bestemt til Cadiz. — Kiew, Rabe, afgik fra Borgå 24. Maj, bestemt til Bordeaux. — Kursk, Staal, ankom til Riga 22. Maj, bestemt til Bordeaux. — Leopold II, Kruse, ankom til St. Petersburg, 18. Maj, bestemt til Antwerpen. — Louisiana, Jensen, ankom til New-Orleans 21. Maj, bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Danzig 25. Maj, bestemt til Philadelphia. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra New-Orleans 6. Maj, bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra St. Petersburg 24. Maj,

bestemt til Antwerpen. — Omsk, Rasmussen, afgik fra St. Petersburg 22. Maj, bestemt til Antwerpen. — Tejo, Borries, ankom til Memel 23. Maj, bestemt til Hartlepool og Oporto. — Tomsk, Andersen, ankom til Antwerpen 20. Maj, bestemt til St. Petersburg. — Vesuv, Norden, afgik fra Bordeaux 24. Maj, bestemt til La Rochelle. — Viking, Jørgensen, ankom til St. Petersburg 22. Maj. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Newport-News 12. Maj, best. til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, afgik fra Kbhvn. 5. Maj, bestemt til Philadelphia. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Kbhvn. 5. Maj, bestemt til New Orleans. — Morsø, Frisenette, ankom til St. Petersburg 12. Maj, bestemt til Kbhvn. — Ceres, Svensson, afgik fra Lissabon 22. Maj, bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Olsen, afgik fra Libau 21. Maj, bestemt til Hull. — Axelhus, Sørensen, ankom til Kbhvn. 22. Maj, bestemt til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clausson Kaas, ankom til Antwerpen 18. Maj, bestemt til Riga. — Charkow, Kromann, pass. Hirtshals 23. Maj, bestemt til Kbhvn. — Christian IX, Mollerup, ankom til Pillau 22. Maj, bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Bay Schmidt, afgik fra Thronhjem 20. Maj, bestemt til Kbhvn. — Constantin, Bønnelykke, pass. Holtenau 23. Maj, bestemt til London. — Frederik, Harboe, ankom til Pillau 17. Maj, bestemt til Hull. — Georg, Petersen, afgik fra London 22. Maj, bestemt til Libau. — Jolantha, Paaske, pass. Holtenau 22. Maj, bestemt til St. Petersburg. — K. a. s. n. Thomsen, ankom til Kbhvn. 23. Maj, bestemt til London. — Louise, Gøtsche, afgik fra Hull 22. Maj, best. til Kbhvn. — Minsk, Jørgensen, afgik fra Liverpool 21. Maj, best. til Kbhvn. — Moskovo, Petersen, pass. Holtenau 22. Maj, bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Antwerpen 22. Maj, bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Hansen, ankom til London 23. Maj, best. til Kbhvn. — Perm, Christensen, afgik fra London 21. Maj, bestemt til Hamburg. — Pregel, Egdiussen, ankom til Riga 22. Maj, bestemt til Antwerpen. — Thyra, Ryder, afgik fra Leith 30. April, bestemt til Island. — Valdemar, Kofod, ankom til Kbhvn. 23. Maj, bestemt til Antwerpen. — Vesta, Corfitzon, afgik fra Leith 18. Maj, bestemt til Færøerne og Island. — Maja, Blom, ankom til Khvn. 23. Maj, best. til Danzig. — Ella, Mikkelsen, afgik fra Kbhvn. 22. Maj, bestemt til Riga.

Ficaria, F. Fenger, afgik fra Newcastle 25. Maj, best. til Kbhvn. — Esbern Snare, M. Madsen, afgik fra Odense 26. Maj, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 26. Maj, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 24. Maj, bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, C. Wi-berg, afgik fra Newcastle 24. Maj, bestemt til Kbhvn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 24. Maj, bestemt til Odense. — Storebelt, J. P. Bay, afgik fra Nakskov 25. Maj, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 25. Maj, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Urania, Venus, Lund, ankom til New-York 22. Maj. — Sirius, Nielsen, afgik fra New-York 21. Maj. — Urania, Callesen, afgik fra Grangemouth 24. Maj, bestemt til Kbhvn. — Saturn, Lund, ankom til St. Petersburg 19. Maj. — Pallas, Degn, afgik fra Newcastle 22. Maj, best. til Kbhvn. — Mars, Nielsen, ankom til Stugsund 19. Maj.

Nordseen, Finland, Schmidt, ankom til Kbhvn. 22. Maj. — England, Petersen, ankom til Newcastle 19. Maj. — Holland, Jørgensen, afgik fra Libau 19. Maj. — Rusland, Møller, ankom til Hørningsholm 18. Maj. — Tyskland, Høgstadt, afgik fra Masnedund 23. Maj. — Skotland, Branth, ankom til Alvik 16. Maj.

Vesterhavet, Nora, Degn, afgik fra Esbjerg 23. Maj, bestemt til Hernøsand. — Neptun, Jørgensen, ankom til Söderhamn 19. Maj. — Nerma, Schmith, ankom til Borgo 19. Maj. — Nordsøen, Jessen, afgik fra Hamburg 21. Maj, bestemt til St. Petersburg.

Østersøen, Yrsa, Hansen, afgik fra Kbhvn. 22. Maj, bestemt til Libau. — Rita, Larsen, afgik fra Hamburg 20. Maj, bestemt til Riga.

Union, Anglia, Erichsen, ankom til St. Petersburg 20. Maj. — Frisia, Fisker, afgik fra Kronstadt 18. Maj, ankom til Riga 20. Maj.

Kjøbenhavn, Jylland, Jensen, ankom til Dunkerque 22. Maj. — Fyen, Hansen, afgik fra Methil 18. Maj, bestemt til Kronstadt. — Hafnia, Neergaard, ankom til Antwerpen 22. Maj. — Russia, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 23. Maj, bestemt til Riga. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Antwerpen 23. Maj, bestemt til Sunderland. — Dania, Troensegaard, afgik fra Philadelphia 22. Maj, bestemt til Aarhus.

Dannebrog, Amalienborg, Schultz, ankom til Lovisa 18. Maj. — Frederiksborg, Kühl, ankom til Sundswall 21. Maj. — Fredensborg, Andersen, ankom til Calais 20. Maj. — Rosenborg, Fischer, ankom til Sundswall 20. Maj. — Uranienborg, Olsen, ankom til Råfse 21. Maj. — Joms-

borg, Schultz, afgik fra Hull 22. Maj, bestemt til Cronstadt. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til West Hartlepool 21. Maj.

Damskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Dømel, afgik fra Grimsby 17. Maj, bestemt til Cronstadt. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Wyborg 17. Maj. — Skodsborg, Jensen, ankom til Cronstadt 22. Maj. — Guldberg, Schmidt, afgik fra Methil 23. Maj, bestemt til Cronstadt. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Lübeck 21. Maj, bestemt til Wyborg.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Kiel 19. Maj, ankom til Frederikshavn 23. Maj. — Agnete, Jensen, ankom til Kiel 20. Maj. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kiel 21. Maj, ankom til Riga 24. Maj. — Alice, Kraemer, afgik fra Methil 18. Maj, ankom til Kiel 24. Maj. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Reval 19. Maj, bestemt til Rotterdam. — Bornholm, Petersen, afgik fra Libau 18. Maj, ankom til Rotterdam 23. Maj. — Ajax, Brorsen, afgik fra Newcastle 19. Maj, ankom til Apenrade 24. Maj. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Gøteborg 20. Maj, ankom til Boness 23. Maj. — Nauta, Steen, ankom til Fraserburgh 17. Maj. — Rønne, Hintse, afgik fra Stornoway 9. Maj, bestemt til Fraserburgh. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Skien 23. Maj, bestemt til Libau.

Thingvalla. Hekla, Thomsen, afgik fra Kristianssand 6. Maj, ankom til New-York 20. Maj. — Island, Skjødt, afgik fra Kristianssand 20. Maj, bestemt til New-York. — Norge, Knudsen, afgik fra New-York 14. Maj, bestemt til Kbhvn.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. H. Grohmann, Nielsen, ankom til Bjerneborg 13. Maj fra Landskrona. — Johanne, Nielsen, prajet ved Æquator 28. April, bestemt til Hamburg. — Lenita, Clausen, prajet 17. April paa 34° S. B. 53° V. Lgd. fra Newcastle til Falklands Øerne. — Mathilde, Strømberg, sejlet fra Corinto 2. April til Havre. — Hans, Jensen, sejlet fra Corinto 19. April til Estero Real. — Amete, Nielsen, sejlet fra Valparaiso 4. April til Marquesa's Øerne. — Nanna, Warrer, ank. til Altona 17. Maj fra Rotterdam. — Aalborg, Clausen, ankom til Rio Janeiro 18. Maj fra Cadix.

Fans. Sønderho. Venner, Aarre, ankom 20. Maj til Zaandam fra Rosario. — Mary, Lydom, afgik 21. Maj fra Isefjorden til Halmstad.

Rønne. Kristiane Marie, Hansen, ankom til Ørnskølvik 17. Maj. — Prøven, Bidstrup, ankom til Stockholm 16. Maj. — Veset, Marcher, ankom til Middelsborough 20. Maj. Hermann Olsen, Jensen, ankom til Stolpemünde 18. Maj.

Ærs. Marie, Bøye, passerede Drogden 21. Maj paa Rejse fra St. Davids til Königsberg. — Frederik og Ane, Andersen, var 16. Maj paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Helsingborg til St. Petersborg. — Amor, Rasmussen, ankom 17. Maj til Ørnskølvik. — Skjold, Mygind, ankom 18. Maj til Svendborg. — Sirius, Rasmussen, ankom 20. Maj til Kramfors. — Familien, Bager, ankom 20. Maj til Borgå. — Zephyr, Hansen, ankom 12. Maj til Jakobstad. — Theo, Friis, ankom 19. Maj til Sundsvall. — Hansigne, Clausen, ankom 20. Maj til Liverpool. — Karen, Hansen, ankom 20. Maj til Holbæk. — Haabet, Christensen, ankom 20. Maj til Sundsvall. — Mathæus Rickert, Lauritzen, ankom 17. Maj til Roskilde. — Søstrene, Clausen, ankom 17. Maj til Brest. — Enigheden, Nielsen, ankom 17. Maj til Trangsund.

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, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

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

Kattegat, Jyllands Ø.-Kyst, Limfjorden. I den gravede Rende over Hals Barre findes nu i Linien *Egense* Bagfyrd midt imellem *Egense* Fortyr 16 $\frac{1}{4}$ Fod med daglig Lavvande og 17 $\frac{1}{4}$ Fod med daglig Højvande.

Østersøen, Sjælland Ø. Faxe-Bugt. Ved Eftersøgning af det formodede Vrag NV. for Vageren paa *Hollænder-Grund* er der tæt inden for 3 Fv. Grænsen i 17 Fod Vand fundet to Stenpuller med henholdsvis 9 $\frac{1}{2}$ og 11 Fod Vand. De ligge henholdsvis paa 55° 7' 14" N. Br. 12° 17' 5" Ø. Lgd. og 55° 6' 56" N. Br. 12° 17' 40" Ø. Lgd.

Da Pullerne ligge nær ved den for Vraget opgivne Plads, og intet Spor af Vrag er fundet, maa det antages, at det er en af Pullerne, Skibet har stødt paa.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Skaane. Åhus. En Damper med 12 Fods Dybgaende er stødt paa en Grund $\frac{1}{4}$ Kml. SØ. t. Ø. $\frac{1}{4}$ Ø. fra den ydre Lystønde ved Åhus. En Stage er foreløbig udsat NNØ. for Grunden. 55° 55' — N. Br. 14° 25' 15" Ø. Lgd.

Smålands Skærgaard. Idö. I *Bjursundet* er Forandringen i Afmærkningen nu foretagen.

Bottniske Bugt. Fyrskibet „Vestra Banken“. Ifølge Telegram af 21de Maj 1898 fra Lodsstyrelsen i *Stockholm* er Fyrskibet „Vestra Banken“ igen udlagt paa Station.

Fyrskibet „Relandersgrund“. Den 15de Maj 1898 er Fyrskibet „Relandersgrund“ atter udlagt paa Station.

Tyskland. Kurisches Haff. Kuwertshof. Den 1ste Juli 1898 ophører Taagesignalet ved *Kuwertshof* paa den S.-lige Bred af *Atmath Ström*.

Swinemünde. Udenrigsministeriet meddeler:

I *Swinemünde* har der mellem den nye Mole og *Möwenhaken* dannet sig en Sandbanke. Dybgaende Skibe maa holde sig nærmest til Molen. Uddybning begyndes snart.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. I Göteborg Skærgaard ere *Eckskärsflack*, *Buskärsbådan*, 16 Fods Grunden N. for *Böttö Fyr* og *Landgrunden* ved N.-Siden af *Kånsö* Havn nu afmærkede.

Stagen med *Kost* ved *Buskärsbådan* staar i 6 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand paa 57° 38' 53" N. Br. 11° 40' 37" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Et Vrag ligger sunket paa *Doggersbanke* i 9 Fv. Vand. Masterne ere 8 Fod over Vandet. 55° 7' N. Br. 20° 40' Ø. Lgd.

Tyskland. Weser. Rother Sand. Natten mellem 25de og 26de Juni 1898 formærkes *Rother Sand* Fyrs mod Seen vendende Lysvinkler, som vise To-Blink og fast Lys, helt, og Lysvinklen, der nærmest det faste Lys viser Et-Blink, tildels lade.

I *Wangeroog Farvand* er Lystønde Nr. 3 flyttet noget V. hen i 27 Fod Vand. 53° 49' 11" N. Br. 7° 56' 5" Ø. Lgd.

Holland. Zeegat van Terschelling. I *Oost Meep* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Spidstønde Nr. 1 med Kors ligger nu i 23 Fod Vand. 53° 19' 3" N. Br. 5° 23' 17" Ø. Lgd.

En Spidstønde Nr. 4 a med Ballon er i 8 Fod Vand udlagt ved *Oost Meep* S.-lige Munding. 53° 17' 13" N. Br. 5° 25' 49" Ø. Lgd.

Den røde Vager med Kors paa *Flakte van Oosterbierum* er flyttet, saa at den sammen med Spidstønde Nr. 4 a med Ballon angiver det dybeste Vand over Flakket. 53° 16' 17" N. Br. 5° 25' 50" Ø. Lgd.

Paa den saakaldte *Middeltryg* i *Oost Meep*, lige over for Spidstønderne, er Dybden, især ved S.-Pynten, aftagen kendelig.

I *Schuitengat* paa Barren er den mindste Dybde nu 12 Fod, i *Vliesloot* paa Barren 9 $\frac{1}{2}$ Fod og i *Molenrak* 6 Fod.

Zuiderzee. I *Wierbalg* og *Gaatje* ere Prikkerne ombyttede med Vagere med to Balloner, der ligge saaledes:

I *Wierbalg*:

Rød Vager Nr. 2 i 13 Fod Vand. 52° 57' 30" N. Br. 4° 57' 18" Ø. Lgd.

Rød Vager Nr. 3 i 9 $\frac{1}{2}$ Fod Vand. 52° 57' 4" N. Br. 4° 58' 20" Ø. Lgd.

Rød Vager Nr. 4 i 9 $\frac{1}{2}$ Fod Vand. 52° 56' 57" N. Br. 4° 58' 50" Ø. Lgd.

Rød Vager Nr. 5 i 12 Fod Vand. 52° 56' 54" N. Br. 4° 59' 15" Ø. Lgd.

Rød Vager Nr. 6 i 12 $\frac{1}{2}$ Fod Vand. 52° 56' 52" N. Br. 5° 0' 4" Ø. Lgd.

Den tidligere røde Vager Nr. 2 med Balloner har nu Nr. 7.

I *Gaatje*:

Rød Vager Nr. 6 i 9 $\frac{1}{2}$ Fod Vand. 52° 55' 48" N. Br. 5° 3' 49" Ø. Lgd.

Rød Vager Nr. 7 i 14 Fod Vand. 52° 55' 36" N. Br. 5° 3' 46" Ø. Lgd.

Rød Vager Nr. 8 i 11 Fod Vand. 52° 55' 19" N. Br. 5° 3' 27" Ø. Lgd.

Helder. I Juni—September afholdes Skydeøvelser ved *Helder*. Paa Fortet, hvorfra der skydes, hejses rødt Flag en Time før Skydningen begynder og andre Flag, der angive Retningen, hvori der skydes, saaledes: Rødt og hvidt Flag betyder N., sort Flag Ø., hvidt og rødt Flag S., hvidt Flag V., hvidt og sort Flag NØ., rødt og sort Flag SØ., sort og hvidt Flag SV., sort og rødt Flag NV.

Naar der om Natten skydes fra Fort *Kijkduin*, viser det to røde Lanterner lodret for hinanden, og Fartøjer ligge ude for at give Vejledning.

Zeegat van Goeree. I *Aardappelengat* ligger Stumptønde Nr. 4 nu i 17 Fod Vand. 51° 47' 28" N. Br. 4° 10' 38" Ø. Lgd.

Zeegat van Zieriksee. Paa *Plaatsdijk*, c. 2 Kbl. Ø for *Zieriksee* Havn, er i 11 Fod Vand rejst en Pæl med Ballon paa Toppen. Den inddrages om Vinteren. 51° 37' 50" N. Br. 3° 53' 53" Ø. Lgd.

Fankrig. I *Passe de Zuidcoote* er Dybden ved Lavvande 13 Fod.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. *Essarts de Langrune*. Den røde Klokketønde ved *Essarts de Langrune* ligger $\frac{1}{2}$ Kml. Ø. for Grundene. 49° 21' 55" N. Br. 0° 21' 10" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. *Brest. Basse de l'Iroise*. Grunden, som antoges at ligge mellem *Basse de Lis* og *Basse l'Iroise*, findes ikke.

Spanien Cadix Udenrigsministeriet meddeler: Ved *Cadix* er udlagt Søminer. Intet Skib maa løbe ind i eller forandre Plads i Havnen uden Lods. Byen er erklæret i Belejringstilstand.

I Provinsen *Cadix* ere alle Havnefyre slukkede.

Canariske Øer. Paa de *Canariske Øer* ere alle Fyr slukkede.

Canariske Øer. Gran Canaria. *Lloyds* Signal-Station paa *Gran Canaria* er ikke ved *Las Palmas*, men tæt Ø. for Taarnet paa Højen omtrent paa Midten af *Isleta Peninsula*, N. for *La Luz*. 28° 10' 10" N. Br. 15° 25' 5" V. Lgd.

Nordamerika. Havne delvis spærrede. Paa Grund af Krigen med *Spanien* ere følgende Foranstaltninger truffet:

Portland Harbor, Maine. Kun det afmærkede Løb mellem *Portland Head* og *Cushings Island* er aabent fra Kl. 4 Fm. til Kl. 8 Em. Fra Kl. 8 Em. til Kl. 8 Fm. maa man ikke komme inden for 3 Kml. fra Batterierne paa *Portland Head*.

Portsmouth Harbor, New Hampshire. Kun fra Kl. 4 Fm. til Kl. 8 Em. er Løbet ved *Fort Constitution* aabent. Fra Kl. 8 Em. til Kl. 8 Fm. maa man ikke komme inden for 3 Kml. fra Batterierne.

Narragansett Bay, Rhode Island. Kun *Eastern Passage* ved *Fort Adams* er aabent fra Kl. 4 Fm. til Kl. 8 Em. Fra Kl. 8 Em. til Kl. 8 Fm. maa man ikke komme inden for 3 Kml. fra Fortet.

Delaware River. Kun fra Solopgang til Solnedgang maa Løbene paa begge Sider af *Fort Delaware* passeres. Om Natten maa man ikke komme inden for 3 Kml. fra Fortet.

Hampton Roads, Virginia. Kun fra Kl. 4 Fm. til Kl. 8 Em. ere Løbene paa begge Sider af *Fort Wool* aabne. Fra Kl. 8 Em. til Kl. 8 Fm. maa man ikke komme inden for 3 Kml. fra Fortet.

Chesapeake Bay. Kun fra Kl. 4 Fm. til Kl. 8 Em. maa Løbene paa begge Sider af *Fort Carroll* passeres. Fra Kl. 8 Em. til Kl. 8 Fm. maa man ikke komme inden for 3 Kml. fra Fortet.

Potomac River. Kun fra Kl. 4 Fm. til Kl. 8 Em. maa Løbet mellem *Fort Washington* og *Sheridan Point* passeres. Fra Kl. 8 Em. til Kl. 8 Fm. maa man ikke komme inden for 2 Kml. fra Forterne.

Cape Fear River, North Carolina. Kun fra Solopgang til Solnedgang maa Løbet fra Anduvnings-Tønden til *Battery Island* passeres. Om Natten maa man ikke komme inden for 3 Kml. fra Fortet.

Charleston Harbor, South Carolina. Kun fra Kl. 5 Fm. til Kl. 8 Em. maa Indløbet passeres. Fra Kl. 8 Em. til Kl. 5 Fm. maa man ikke komme inden for 3 Kml. fra Fortet.

Savannah River, Georgia. Kun ved fuldt Dagslys maa Løbene paa begge Sider af *Fort Pulaski* passeres.

Ved alle Minespæringer ligge *Patrouillebaade*, hvis Ordre ubetinget skulle følges. Dampere skulle gaa langsomt. Overtrædelser kunne foraarsage alvorlig Skade og udsætte Skibene for Beskydning.

Maine. Portland Harbor. Søminer udlagte. I Farvandet til *Portland Harbor* er udlagt Søminer. Det er forbudt at staa ind om Natten. *Portland Head* hvide, faste Fyr, *Spring Point Ledge* røde og hvide Blinkfyr og *Portland* Bølgebryder røde, faste Fyr med Blus ere slukkede.

New York. New York Harbor. Eastern Entrance. Løbet fra *Long Island Sound* til *New York Harbor*, mellem *Throg Neck* og *Willetts Point*, er spærret med Søminer, undtagen i en smal Rende. Denne er om Styrbord for Indgaaende afmærket med hvide Spidstønder, om Bagbord med hvide Stumpstønder.

New York. New York Lower Bay. Main Channel og The Narrows ere spærrede med Søminer, undtagen i en smal Rende. Disse ere om Styrbord for Indgaaende afmærkede med hvide Spidstønder, om Bagbord med hvide Stumpstønder. I *New York Lower Bay* ere Fyrene slukkede, og Taagesignaler gives ikke fra Kl. 8 Em. til Kl. 4 Fm.

Maryland. Baltimore. I Farvandet til *Baltimore Harbor* er udlagt Søminer. Det er forbudt at løbe ind om Natten. Følgende Fyr ere slukkede i *Chesapeake Bay*: De hvide,

faste Ledefyr for *Craighill Channel*; *Seven Feet Knoll* røde, faste Fyr; *Carroll* Fort hvide, faste Fyr; de hvide, faste Ledefyr for *Brewerton Channel*.

North Carolina. Diamond Shoal Fyrskib er nu mærket Nr. 71.

Florida. Cape Florida V. Vraget af en firmastet Skonnert ligger sunket ca. $\frac{1}{4}$ Kml. S. 89° V. fra N.-Enden af *Florida Reef's (Cape Florida)* Tønde. Vraget ligger med Forenden i NV. og er over Vandet.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Tarifa. Udenrigsministeriet meddeler: Det er forbudt om Natten at løbe ind i *Tarifa* Havn. Havnefyret er slukket.

Malaga. Udenrigsministeriet meddeler: I *Malaga* ere Havnefyrene slukkede paa Grund af Krigen.

Provindsen Granada. I Provindsen *Granada* ere alle Havnefyre slukkede.

Italien. Genua. I Tilfælde af at Kanonskuddet, som i *Genua* gives Kl. 12 Middag, evropæisk Middeltid, ikke falder nøjagtig, gives et Kanonskud Kl. 1 Eftermiddag, altsaa Kl. 12 Middag efter *Greenwich* Tid.

Italiens V.-Kyst. Øen Giglio. Signal-Stationen paa *Øen Giglio* ligger paa Fæstningen i 1,300 Fods Højde over Vandet. 42° 21' 58" N. Br. 10° 54' 7" Ø. Lgd.

Zannone. Fra 17de Maj til 17de Juni 1898 viser *Zannone* Fyr fast Lys. Lyset er stærkest fra NV. gennem N. til NØ.

Manfredonia. Ved *Manfredonia* er i 16 Fod Vand udlagt en rød Tønde 1 Kbl. N. 75° V. fra Molehovedet.

Sicilien. Ved *Siracusa* skal tændes to Ledefyr, der vises fra rød og hvid tærnedes Fyrtaarne. Det forreste staaer ved Kysten paa 37° 2' 46" N. Br. 15° 16' 35" Ø. Lgd., det bageste c. 1,000 Alen S. 87° V. fra det forreste. Holdte overet lede de i dybt Vand til Ankerpladsen i 7 Fv.

Nærmere Meddelelse senere.

Rusland. Bug. Vraget, der er sunket i *Bug*, SV. for *Konstantin* Fyr, er afmærket med en sort og hvid Vager, hvorfra om Natten, naar Vejret tillader det, vises en hvid Lanterne. Fyrene paa Flodbreden ud for Vraget brænde fremdeles.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Nordamerika. Havne delvis spærrede. Paa Grund af Krigen med *Spanien* ere følgende Foranstaltninger truffet:

Pensacola Bay, Florida. Kun fra $\frac{1}{2}$ Time før Solopgang til $\frac{1}{2}$ Time efter Solnedgang maa Bugten passeres. Om Natten maa man ikke komme inden for 3 Kml. fra Forterne.

Mobile Bay og Harbor. Kun fra Solopgang til Solnedgang maa Løbene mellem *Fort Morgan* og *Fort Gaines* og i *Grants Pass* passeres. Om Natten maa man ikke komme til *Fort Morgan*, *Pelican Pass* og *Grants Pass* nærmere end 3 Kml.

Mississippi. Kun fra Kl. 4 Fm. til Kl. 8 Em. maa Løbet mellem Forterne passeres. Fra Kl. 8 Em. til Kl. 4 Fm. maa man ikke komme inden for 3 Kml. fra Forterne.

Ved alle Minespæringer ligge *Patrouillebaade*, hvis Ordre ubetinget skulle følges. Dampere skulle gaa langsomt. Overtrædelser kunne foraarsage alvorlig Skade og udsætte Skibene for Beskydning.

Louisiana. Mississippi. Udenrigsministeriet meddeler:

I *Mississippi* er udlagt Søminer. Fra Kl. 8 Em. til Kl. 4 Fm. er det forbudt at komme inden for 3 Kml. fra *Fort Jackson* og *Fort St. Philip*, og det er forbudt at ankre inden for denne Afstand fra Forterne. Ved Minespæringerne ligge *Patrouillebaade*. Et Løb er afmærket gennem Minespæringerne. Disse skulle passeres langsomt.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Rio Grande do Sul. I Marts 1898 kunde Barren ved *Rio Grande do Sul* i 28 Dage passeres med et Dylgaaende af 12 Fod.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Kjøbenhavns Børskurs d. 25. Maj 1898.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.....	116	116 ¹ / ₄	116	116 ¹ / ₄
Danmark.....			91	92
Norden.....			120 ¹ / ₂	120 ³ / ₄
Kjøbenhavn.....	103 ³ / ₄	104	103 ³ / ₄	104
Carl.....	60 ³ / ₄		60 ³ / ₄	61
Dannebrog.....	76 ³ / ₄		76 ¹ / ₂	76 ³ / ₄
Skjold.....			—	—
Helsingørs Dampsk.....			—	—
Østersøen.....	94 ¹ / ₂		94	95
Nordsøen.....	75		74	79
Torm.....			92 ¹ / ₂	95
Foren. Bugser-Selsk.....			85	90
Dansk-russisk Dampsk.....			102 ¹ / ₂	103
Urania.....			—	—
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.....			—	—
5% — —.....			—	—
5% Thingvalla 1880.....			—	—
5% — 1894.....			—	—
5% Norden.....			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.....			—	—
3 ¹ / ₂ % uopsig Stats.....			99 ³ / ₄	100 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....			93 ¹ / ₂	94
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....			91 ³ / ₄	92 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....			95 ³ / ₄	96 ¹ / ₂
4% — — 6 —.....			96 ¹ / ₂	97
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —.....			93 ³ / ₄	94 ¹ / ₂
Aktier.				
Nationalbank.....			150 ³ / ₄	151 ¹ / ₂
Privatbank.....	131 ¹ / ₂		131 ¹ / ₄	131 ³ / ₄
Landmandsbank.....			127 ³ / ₄	129
Handelsbank.....			123 ³ / ₄	125
Burm. & Wain.....	95		95	95 ¹ / ₄
Helsingørs Jernsk.....			96	98
Sukkerfabr.....	100 ¹ / ₂	100	100	100 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier.....	105 ¹ / ₂	1 ¹ / ₄ , 3 ³ / ₄	105 ¹ / ₂	105 ³ / ₄

Vekselkurser.

	åvsta Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	89.05	88.90
London.....	18.24	18.20
Paris.....	72.15	—
Amsterdam.....	151.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 24. Maj 1898.

Russiske Noter.....	217.30
4% Russiske Consols.....	102.40
4 ¹ / ₂ % — Boden Kredit.....	101.40
6% Mexikanske.....	98.40
5% Rumænske Stats.....	100.00
4% — — 1890.....	93.00

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

Foren. Dampskibs. 120,000, „Danmark“ 12,000, „Norden“ 20,000, „København“ 14,000, „Dannebrog“ 16,000, „Carl“ 8,000, „Skjold“ 20,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden 16

Lørdag den 4de Juni d. A. Kl. 11 Form. bliver ved offentlig Auktion, der afholdes paa Orlogsværftet, bortsolgt: 9,700 Pd. Tovværk, 4,800 Pd. Spild af Tov, 250 Pd. Klude, 32,870 Pd. gl. Jærn, 19,600 Pd. Jærnsaaner, 17,800 Pd. Staalaffald, 6 Fartøjsejl. 18 Køjer, 12 Par Vandstøvler, 1 Dagle af Jærn, 1 Dækshus, 2 Kabelspil, 833 Pd. Metal, 15,815 Pd. Zinkaske m. m.

og fra strandede Skibe en Del Vraggods som 4 Master, en Del Rundholter, 3 Sejl, et Jærn Anker med 55 Fvn. Kæde, 1 Fartøj m. m.

Sagerne ere til Eftersyn fra Onsdag den 1ste Juni d. A. og følgende Søgnedage fra Kl. 10—2 i Magasinet for kasseret Gods, hvor Kataloger til samme Tid udleveres.

Orlogsværftets Centralkontor, den 24de Maj 1898.

Opmærksomheden

henledes paa følgende Bestemmelser i de gældende Reglementer for Sejladsen i Farvandet ud for Hals og paa Limfjorden mellem Hals og Aalborg: Skibe, som ankre ud for Hals, skulle holde sig paa søndre Side af Midtstrømslinjen, og Opankring i Fyrlinjerne maa ikke finde Sted.

Overtrædelse heraf straffes med Bøder fra 2 til 50 Kr.

Aalborg, den 11. Maj 1898.

Havneudvalget.



Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.
Produktets naturlige Holdbarhed gør det særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.
Depôt: Toldbodgade 14.

REVUEN

er det ældste (20 Aar gammelt)

illustrerede Familjeblad,

der udgaar to Gange om Ugen.

Spændende Fortællinger,

Gode Illustrationer,

hyppige Præmier.

Prisen er 1 Kr. 21 Øre pr. Kvartal.

Abonnement modtages paa alle Postkontorer samt i Bladets Hovedkontor, Gl. Mønt Nr. 13.

Agentur
for udenlandske
Søassurance-
Selskaber.

Bjerre & Rømer,
Skibsmæglere.
Agenter for
Kullens Enskilda Assurans
Förening.

P. Otzen & Thorstenson.
Manometre, Vacummetre, Tællemaskiner.
Solvmedaille Stockholm 1897.



Solvmedaille Stockholm 1897.
Eneforhandler af Vulcaniseret Fiber
til Pumpeklapper etc.
Lager af Materiel og elektriske Artikler.
Gøthersgade 24.

E. Husted & Co.
Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.
Telegrams: H U S T E D.

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

Margarine.

En fortrinlig velsmagende og holdbar Margarine,
særlig tilvirket for Skibsbrug, leveres saavel i Træ- som
Blikemballage til Dagens billigste Notering.

Jh. Klokke & Co.,
Nyhavn 4.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson.

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Overretssagfører J. WESTENGAARD,

Vestervoldgade 2, Kjøbenhavn V. Telefon 3424.

HÄNSCHELL & Co.

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 assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra
Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Skibslanterner med Certifikat, gældende overalt. Gamle
Lanterner prøves og forandres, naar de
have den lovbefalede Størrelse. Certifikat følger med hver Lanterne fra os.

Havnefy, Lanterner, Metalspejlapparater

samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

G. W. FRYDENLUND & SØN, Løderstræde 9.

Telefon 3681. * Kjøbenhavn K. * Telefon 3681.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1872.

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“.

3 Kabinetsbilleder
♦ gratis ♦
ved Bestilling paa 12 hold-
bare Visitskort til 4 Kr.
Kabinets kun 6 Kr. pr. Dus.
NB. Ugsaa efter ethvert
indsendt Billede.

Monty.

St. Kongensgade 21.

**DANCHELLS
FABRIKER.
LINOLEUM.
VOXDUG**



Anker-Marke

Eneudsalg i Danmark for
**DELMENHORSTER
LINOLEUMFABRIK.**
Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:
Pilestræde 13 Matthæusg. 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 billige Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Einhorn-Apotheket
Hamburg (St. Pauli.)
Langereihe 83.
Dansk Betjening.
Lægehjælp (ogsaa Specialister)
anvises.

Marius Hoffgaard
(forhen kld. Brodersen).
Anbefaler sig med alt til
Fotografien henhørende.
Atelier St. Strandstræde 6. 3.
Fotografier af forskellige danske
Skibe have altid paa Lager.
Hurtig Ekspedition.

Læge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6. 1. S. Opg.
gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9
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.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitline à 45 mm Bredder 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. 22.

Kjøbenhavn, Torsdag den 2. Juni 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: De ny Træløst-Certepartier. — Losning af Sækkegods i danske Havne. — Nordisk Skibsrederforening. — Fragtmarkedet. — „Dronningen“ og Forliset ved Bolsaxen. — Nordtyske Lloyds Damper „Kaiser Wilhelm der Grosse“. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

TH. SIMONSEN,

NYHAVN 57.

SØLVMEDAILLE I MALMØ

OG STOCKHOLM.

FOR LANTERNER.

Pumper,

udmærket egnede til Lastpumper.

Maskinfabrikken Rannje,

Mathæusgade 6.

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
1^{ma} 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 **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 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.

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson.

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malmö“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“, „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn—Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

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.

Telefon 5560.

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^d.

eneste Fabrikanten af
Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:

Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.

Conferencetid 12—1½. Admiralitætsstr. 59, 1. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

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.

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.



EM. Z. SVITZER'S



SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1838. Telegraphic address "SVITZERSALVAGE".
Telefon Nr. 5195.

Agent for
Great Britain.

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	.....	"SVITZERSALVAGE".
KASTRUP	.....	"HØYER".
ELSNØRE	.....	"SVITZERGOTTLIEB".
KORSØR	.....	"JØRGENSEN".
ALBUEN (LAALAND)	.....	"GUNNERSEN".
FREDERIKSHAVN	.....	"SVITZERLUND".
GOTHENBURG (SWEDEN)	.....	"ELFVERSSON".
GREIFSWALD (GERMANY)	.....	"SPRUTH".

The company's boat **Danmark** — 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).

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon Nr. 6. G. W. Møller, Grønnegade, Dragør. Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af
Damp- & Sejlskibe,
Havarikommissionærer, Agenter for Lloyd's, London,
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

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.

Fanø praktiske Sømandsskole.

Saavel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver

Tid. Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,

Nordby, Fanø.

De ny Trælast-Certepartier.

Der er ingen Tvivl om, at de ny Træ-Certepartier, som „the Documentary Committee of the Chamber of Shipping“ har formuleret, og som traadte i Kraft 1. Maj d. A., ere blevne alt andet end venlig modtagne af Folk, der ere knyttede til Træhandelen. Men trods de forskellige Meninger om de meget omdisputerede Klausuler i de nye Certepartier, er det en Kendsgerning, at der er gjort Forretninger paa Basis af disse, samt at Rederiet er gaaet af med Sejren i en af de første Disputer, de nye Certepartier har givet Anledning til, og i hvilken de nærmere Omstændigheder vare følgende:

S./S. Robert Thorman var gennem et Pariser-firma befragtet til at gaa med en Ladning Træ fra Riga til Rouen; Certepartiet med tilhørende Konnossement var overensstemmende med Chamber of Shippings nye Formular. Da Skibet var tillastet, modtog Rederen følgende Telegram fra Kaptajnen i Riga: *Steamer loaded, shippers*

refuse bill of lading as per charter, won't clear ship, first ship on new charter“. I Virkeligheden nægtede Afaderne at modtage Konnossementerne, der vare udfærdigede i den Form, som Certepartiet angav, men vilde paatvinge Kaptajnen deres egne Konnossementer. Rederne vare enige om, at det var umuligt at give efter paa dette Punkt, da derved hele den Fordel, der skulde indvindes ved Benyttelsen af de nye Certepartier, gik tabt. Kaptajnen fik derfor telegrafisk Ordre til, i Overensstemmelse Klausul 6 i Certepartiet, kun at tegne Konnossementer, der vare affattede som det i Certepartiet aftrykte, og skulde Skibet blive stoppet, da at raadføre sig med en Sagfører i Forening med den britiske Konsul, samt derefter sejle, med mindre han med Magt blev forhindret deri. Resultatet af denne Optræden blev, at Rederiet Dagen efter modtog Afsejlingstelegram fra Damperen i Riga, der tillige meddelte, at alt var ordnet tilfredsstillende og en Overliggedag paaført Konnossementet.

Sh. Gaz.

Losning af Sækkegods i danske Havne.

I Tilslutning til vor Meddelelse i sidste Nummer om Forhandlingerne om denne Sag ved Handelsmødet i Aarhus, bringe vi her et kort Referat af disse.

Grosserer Hans Larsen, Aalborg: Spørgsmaalet er rejst af „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“, der har paavist de uheldige Følger af de uensartede Bestemmelser, der findes paa dette Omraade. I nogle Havne var man meget imødekommende overfor Skipperne, men i andre forlangte man alt for meget. Sølovens Bestemmelse om, at Godset skal leveres ved Skibets Side, er meget ubestemt, saa det var ønskeligt, at Skipperne og Modtagere enedes om en bestemt Opfattelse af den. Ligeledes burde man enes om Regler for Ifyldningen i Sække af løst Gods i Lasten; Taleren oplæste her et af Grosserer-Societetet afgivet Responsum, der gik ud paa, at Kaptajnen skal losse i Sække mod at Modtageren stiller Mandskab i Lasten til at holde Sækkene op og binde for dem. Taleren anbefalede, at man i Forening med Søfartsforeningerne nedsatte et Udvalg, der kunde udarbejde ensartede Regler om disse Spørgsmaal.

Konsul Rechnitzer, Aalborg, bragte Mødet en Tak, fordi man havde givet „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“ Lejlighed til at deltage i denne Forhandling. Skipperne ønskede ikke i nogen Henseende at gaa Modtagernes Interesser for nær, men mange af dem, og sær-

lig de mindre Skipperne, følte sig brøstholdne ved de Kutymmer, der fandtes i flere Havne, og som ere i høj Grad skadelige for Skipperne; tilmed ere de i Modstrid med Sølovens § 136. Taleren fandt ikke Grund til at komme ind paa Sagens Enkeltheder, da den nu forhaabentlig vilde blive nøje drøftet i et Udvalg, hvis Nedsættelse han anbefalede.

Konsul Michaelsen, Randers, fremhævede Skipperens Forpligtelser paa dette Omraade, navnlig med Hensyn til at svinge Godset paa Vogn. Han kunde ønske at vide, hvorledes man tænkte sig Sagen ordnet.

Konsul Chr. Cloos, Frederikshavn, og Konsul Rechnitzer paaviste, at disse Forpligtelser ingenlunde opfattedes ens i de forskellige Havne.

Grosserer Baune, Aarhus: Det er nærmest de smaa Skipperne, der lide under de nu gældende Regler. Jeg anbefaler at nedsætte et Udvalg, der særlig bør søge at faa indført Lettelser for de smaa Skipperne.

Direktør Jensen, Horsens: Jeg anbefaler ligeledes Udvalg, og dette bør ogsaa søge at faa fastsat bestemte Regler med Hensyn til Ifyldningen i Sække i Lasten.

Efter at Grosserer Hans Larsen havde fremsat nogle afsluttende Bemærkninger, vedtoges det enstemmigt at nedsætte et Udvalg, hvortil Mødet valgte de i vort sidste Nummer nævnte Medlemmer.

Nordisk Skibsreder-Forening

har udsendt Beretning og Regnskab for 1897, udarbejdet af den kst. Bestyrer, Johs. Jantzen. Den 31. December 1897 var der indmeldt i Foreningen ialt 748,703 Tons, hvoraf 392,407 Tons tillige var indmeldt i Procesafdelingen; der udtales i Beretningen Ønsket om en forøget Tilslutning til denne Afdeling, til hvilken Merudgiften kun er 2 Øre pr. Ton aarlig, foruden en Indtegningsafgift af 2 Øre pr. Ton. Antallet af personlige Medlemmer er ialt 140. Bestyrelsen har vedtaget Love for den nye Forsvars- og Erstatningsafdeling, men der er endnu langt fra indtegnet de 100,000 Tons i den, der ere fornødne, for at den kan træde i Kraft. Paa det nordiske Søfartsmøde i Stockholm blev det overdraget

Foreningen at virke for forskellige Sager; af disse har man indtil nu særlig behandlet det om Panteret i Skib, idet man har anmodet den norske Regering om i Norge at faa indført offentlig Registrering af Skibe; et lignende Andragende vil blive indgivet til den svenske Regering; her i Danmark indførtes, som bekendt, denne Reform allerede i 1892. Foreningen har deltaget i de forskellige Forhandlinger, der have været førte om Afgørelse af Kollisionssager ved Voldgift, og den har behandlet Spørgsmaalet om en international ensartet Kommando ved Roret.

Beretningen omtaler fremdeles de Forhandlinger, der have været førte i Anledning af Chamber of Shippings

Udkast til et Østersø-Certeparti for Træløst. Den minder om, at Chamber of Shippings Former for Kulcertepartierne allerede nu have vundet almindelig Udbredelse og at Rederne derved have opnaaet Fritagelse for mange tyngende Klausuler; de ere f. Eks. efter de nye Former stillede frit med Hensyn til Indkøb af Bunkerkul, med Hensyn til Valg af Agent baade paa Laste- og Lossepladsen, der er ikke længere Tale om at tegne for Vægten uden Forbehold o. s. v. Hvad der har gjort det muligt for Englænderne at opnaa saa gode Resultater, er navnlig den Omstændighed, at man har været i Stand til at tilvejebringe et praktisk Tvangsmiddel, saaledes at Brud paa Sammenholdet kan medføre alvorlige Konsekvenser for den paagældende Reder. De mange Forsvars- og Erstatningsklubber (Protecting and Indemnity Associations), som alle ere indtegnede i Chamber of Shipping, kan nemlig fra Tid til anden bestemme, at de Befragtningskontrakter, som Medlemmerne slutter, enten for visse Havne eller visse Farter, skal være overensstemmende med fastsatte Former eller skal indeholde bestemte Klausuler eller Betingelser; holder et Medlem sig ikke dette efterretteligt, mister han sine Rettigheder overfor sin Klub saa længe Certepartiet, som han mod Reglerne har accepteret, er i Kraft. Efter Kulcertepartierne er Turen kommet til Træløstcertepartierne, for hvilke der nu foreligger 3 Former, nemlig: Chamber of Shipping Wood Charter (Schandinavia and Finland) 1898, Chamber of Shipping White Sea Wood Charter 1898 og Chamber of Shipping Cronstadt, Riga and Memel Wood Charter 1898, som alle traadte i Kraft d. 1. Maj 1898. Udkastene til disse Certepartier have været forelagte Bestyrelsen, og den har udtalt, at den vel gerne vil støtte Arbejdet for at forbedre de benyttede Former for Certepartier og Konnossementer, men at den ikke kan tvinge Foreningens Medlemmer til at benytte bestemte Former. Man har derefter udsendt de nye Certepartiformer til skandinaviske Dampskibsredere med Opfordring til dem om kun at slutte paa disse Former. Træløstcertepartiernes heldige Gennemførelse er i særlig Grad afhængig af, at de engelske Dampskibsredere støttes af deres fremmede Konkurrenter, fordi disses Deltagelse i Træløstfarten fra Østersøen etc. spiller en meget fremtrædende Rolle.

Beretningen gengiver endelig en Korrespondance, der er ført i Anledning af en Klage fra Skibsførere over den Maade, hvorpaa Sejlskibe toldklareres i Cronstadt; det fremgaar af denne Korrespondance, at de paaklagede Forhold næppe lade sig ændre. Sluttelig gives en kort Fremstilling af enkelte af de Sager, der har været forelagt Foreningen i 1897. Den 1. April 1898 verserede der ialt 5 Processer, som føres helt eller delvist for Foreningens Regning, samt 12 Processer for Procesafdelingens Regning.

Foreningens Regnskab balancerer med Kr. 77,579.68, Procesafdelingens med Kr. 20,626.81.

Fragtmarkedet.

Helligdagene har som sædvanlig gjort deres Indflydelse gældende, og Fragtmarkedet har været stille de sidste Dage med vigende Rater paa mange Felter. Vi tillægge ikke dette stor Betydning for Fremtidens Marked, da vi kun staar overfor en traditionel Gentagelse af samme Situation hver Gang Handelsverdenen for et Par Dage har foretrukket Hjemmets Hygge fremfor Kontorlivets rastløse Virksomhed. Der vil paany blive taget fat paa Arbejdet, og der ligger saamange Opgaver aabenlyst for, at Rederierne ikke behøve at frygte for Knaphed paa Laster, hvad egentlig i sidste Instans er det vigtigste for Fragtmarkedets Soliditet. Maatte man nu blot snart høre nyt, som man kan stole paa, ovre fra „De Forenede Stater“. Evropas Interesse

slappes ved daglig kun at blive opvartet med tomme, ligegyldige Telegrammer, som en Time efter Publiceringen redningsløst drukner i et kraftigt Dementi. Foreløbig tvinges vi paany til at gøre Brug af den forpiskede Sætning: „vi maa indtage en afventende Holdning“. I Kraft heraf kan vi i Dag fatte os i Korthed, idet vi forøvrigt konstaterer den ret kuriøse Situation, at medens Portugiserne jubilerer, fordi de i sin Tid fandt Vej til Østen, demonstrerer Spanierne, fordi det nu en Gang faldt i deres Lod at lukke op for Vesten. Disse to betydningsfulde Handlinger blev jo dog Grundpillerne for de efterfølgende Aarhundreders Forretningsliv og Skibsfart Verden over lige til vore Dage, hvor man til en Forandring alene gaar paa Opdagelser mod Nord og Syd.

Hædrende „Vasco da Gamas“ Minde skulle vi i Dag begynde med Østen, som stadig har en betydelig Forretning. Talrige tramps ere engagerede, og Udsigterne forblive stadig gode, selv om Raterne ere noget mere beskedne end for ca. 14 Dage siden. Vi noterer Java U. K. Cont. 4400 Tons 33/9 August Lastning. Java samme option 4200 Tons 32/6 August/Septbr. Ilo Ilo 5000 Tons pr. 15/30 Juni 35/U. K.; 36/6 United states, 38/9 Montreal, Lasten er tør Sukker. Af udgaende Fragter noterer vi Antwerpen Wladivostock 3000 Tons 37/6 à 38/9; Thomsen Wladivostock 37/6 pr. Ton. Cement; Barrow-Taku 32/6 Juni Lastning. Selve Risfragterne ere i disse Dage kun nominelle, men man venter i en nær Fremtid Stigning i denne Branche og begrunder dette paa Hvedepriserne.

Vesten ligger inde med en Række Befragtningsordrer, men Afslutningerne have været af ringere Antal end i den foregaaende Uge. Staterne giver: Baltimore Danmark 3/9 én Havn, 3/10¹/₂ to Havne. Northern range C. f. O. 3/6 à 3/7¹/₂ a. s. Juni. Golfen U. K. Cont. giver 17/ à 17/6 nett. Charter. New Orleans—Danmark 18/, Fernandina Hamburg, Rotterdam, Stettin byder 17/ à 18/ Phosphate. Fernandina Stockholm er sluttet 20/ 2500 Tons Juni Juli. Canada har været meget livlig, vi noterer Montreal P. P. U. K. 51/3, Hull 52/6 for 1200 Stdrs. Baade, Honfleur 55/, St. John N. B. Havre eller Dieppe 55/, Miramichi—Rouen 72 frcs., Bordeaux 70 frcs. River Plate har været skuffende de sidste Dage og faa ere Afslutningerne, til ca. 2/ lavere Rater end sidst noteret. Kulfragterne ud ere stadig høje, varierende mellem 19/ og 20/ pr. Ton. efter de forskellige Lastepladser.

Kulfragterne i alle Retninger ere stadig rigelige, om end en mindre Reaktion kan spores; denne have vi forudset og allerede begrundet tidligere; Maj er jo nu forbi og hele Juni ligger for os, der er altsaa en Maaned til Inddækning af tidligere kontraherede Laster, og derfor holder Købmændene noget igen i Begyndelsen, for om muligt at faa Raterne trykkede, men om kort Tid venter vi en fornyet Fashed, der paany vil kulminere ved Maanedens Slutning, naar Rederne blot holder igen. Vi noterer: Tyne Barcelona 12/, Cete 10/3, Alexandria 11/, Port Said 10/6, Genua 10/3, Neapel 10/6, Messina 11/, Palermo 11/, Venedig 11/9, Smyrna 10/9, Konstantinopel 10/9, Odessa 10/; til Østersøen bydes: Aarhus 4/9, dansk Provinshavn (14 Fod) 5/3 à 5/4¹/₂, Kjøbenhavn 4/6 à 4/7¹/₂, Stettin 5/3, Pillau 5/, Riga 4/9 à 5/, Kronstadt 5/3, Helsingfors 5/3. Fra Firth of Forth til Kronstadt 5/6 à 5/9, Stockholm 4/9 à 5/, Riga 5/3. Udfragterne fra Østersøen ere omtrent uforandrede. Petersborg noterer endnu 1/6 til London med sædvanligt Paalæg til Kontinentet. Libau giver 1/1¹/₂. En ikke ubetydelig Række mindre Damprelaster ere aabne fra Botten til dansk Havn, og det synes vanskeligt at finde prompt Tonnage. Der er betalt 26 Mark Umeå dansk Provinshavn, hvilket maa kaldes acceptabelt. Eksperimentet vil let kunne gentages til lignende Rate, naar Baadene ere nogenlunde disponible.

Sortehavshavnene ere ligeledes matte, hvorimod Afskibningerne fra Middelhavet (Ertslaste) har gaaet livligt, og i Reglen har Rederne erholdt „clean terms“, enkelte slutter endnu paa „full terms“, som vi ikke kan advare tilstrækkeligt imod; det er jo meningsløst at modtage Certepartier med forholdsvis høj Rate, naar man ved Opgørelsen i Virkeligheden bliver berøvet ca. 3/ pr. Ton.; saa hellere i Forvejen vide, hvad man gaar ind til og beregne Overskudet efter de virkelige Tal. Vi noterer: Azoff Marseille 3750 Tons 14½ frs., Odessa Weser 10/6 Byg, Odessa Hull 10/6, Sulina 3000 Tons 11/ N. C. Juni Lastning, Azoff Dunkerque 11/9, Nicolaieff L. H. A. R. 11/6, endelig Eupatoria Riga eller Reval 14/ Salt. Alexandria Hull giver 10/, 1/10½ Korn, Elba Rotterdam 9/ full terms, Elba Middlesbro 9/6.

Vort hjemlige Marked lider ogsaa af Pintsens Tryk. Kornraten til Provinsen er omtrent uforandret, men Befragtningen er gaaet slet. Der har været et Par Omladninger af amerikansk Fyrretræ herfra til Aarhus, og der er betalt 7 Øre pr. Kubikfod, hvilket ikke synes saa helt daarligt, naar man erindrer den korte Sejlads i indenrigs Fart og bemærker sig Noteringerne fra Sverrick til danske Havne. Forøvrigt noterer vi 1400 Ctr. Ammoniak i Sække Kjøbenhavn Memel 4 Mark, Kul-tjære til Stolpemünde 90 Pf., Itzehoe 1 Mark; let Jærn til Hamburg 8 Mark pr. Ton., samt Kalksten fra Fakse til Libau 22 Mark, Königsberg 24 Mark, Flensborg 17 Kr., alt pr. Kubikfavn; fra Klagstorp Havn ved Malmø og fra Limhamn findes ligeledes en lang Række Ordre i Markedet til lignende Rater.

„Dronningen“ og Forliset ved Bolsaxen.

Den i vort sidste Nummer gengivne Udskrift af Forhøret ved Sø- og Handelsretten over Kaptajn Riise og „Dronningens“ Besætning er nu af Retten indsendt til Justitsministeriet, ledsaget af en Skrivelse, i hvilken der gives en Oversigt over Forhørene, og som derefter slutter saaledes:

Selve Vejrliget den paagældende Dag findes ikke efter det fremkomne at kunne siges at have været saa haardt, at det, i og for sig og alene, med Føje kunde medføre, at der ikke fra „Dronningen“s Side blev gjort Skridt til, efterat man havde faaet Øje paa Galeasens Flag og den omtalte Viften med et Tørklæde, at holde ned til og søge at komme i Forbindelse med dette Skib. Derimod kan den Omstændighed, at man paa det Tidspunkt endnu ikke fra „Dronningen“ havde faaet Trekosten ved „Falske Bolsaxen“ at se, og at man altsaa da endnu ikke vidste, hvor nær man var ved den nævnte farlige Grund, vel gøre det forklarligt, at Kaptajn Riise følte nogen Betænkelighed ved, saaledes som Vejret da var, med sit Skib med Passagerer at foretage et saadant Skridt. Men, hvilken Betydning man nu end maatte ville tillægge denne Betænkelighed, faldt den i alt Fald bort, da den nævnte Trekost faa Minutter efter kom til Syne. Vel forsvandt Galeasen saa omtrent i samme Øjeblik — ligesom ogsaa Trekosten kort efter forsvandt igen, — og det kunde vel derefter siges at være tvivlsomt, om det vilde kunne lykkes for „Dronningen“, trods dette Skibs langt større Fart, atter at faa Galeasen i Sigte, og at være end mere tvivlsomt, om det derefter vilde kunne naas at faa Forbindelse med denne. Men Retten finder, at det dog ikke desto mindre maa misbilliges, at der ikke blev gjort noget Forsøg fra „Dronningen“s Side paa om muligt at tilvejebringe saadan Forbindelse. Det bør imidlertid endnu nævnes som et

i saa Henseende i ikke ringe Grad undskyldende Moment, at det i det Par Minutter, hvorom der var Tale, endnu ikke syntes givet og i alt Fald ikke for Kaptajn Riise og andre om Bord i „Dronningen“ stod som givet, at Galeasen virkelig da var i alt Fald i nogen overhængende Fare, og at de viste Signaler skulde betyde dette.

Efter det saaledes anførte finder Retten ikke, at der er Anledning til at foretage videre.

Nordtyske Lloyds Damper „Kaiser Wilhelm der Grosse“.

For alle Søfarende har det sikkert stor Interesse at høre noget nærmere om denne store Toskrue-Damper, Nutidens hurtigste „Liner“, som bygget og udrustet i Tyskland gør dette Land stor Ære, en Ære, der i første Række kan indkasseres af Skibsværftet Vulcan i Stettin og af det fremadstræbende Bremer-Røderi, som ejer Skibet.

Inden vi gaar over til at omtale selve Damperen, ville vi give en kort Oversigt over Nordtyske Lloyds Udvikling for bedre at forstaa det høje Standpunkt, som Selskabet og dets flydende Materiel for Tiden indtager.

Selskabet stiftedes for 50 Aar siden, og samme Aar, 1848, dampede dets første Skib over Atlanterhavet. Southampton blev valgt til Anløbshavn i Kanalen, og skønt megen Modgang og mange Vanskeligheder skulde overvindes i Begyndelsen, førte Lederne ikke alene Bedriften lykkelig gennem de første besværlige Aar, men begyndte endogsaa snart paa at udvide Virksomheden og forsatte i dette Spor, hvorfor Selskabet nu rangerer mellem de største Rederier i Verden og har udvidet sin Trafik til næsten alle Verdenshave.

Ved at nævne nogle af Skibene og ved hertil i tabellarisk Form at føje forskellige Data om Tonnage, gennemløbne Mil, Kulforbrug, Passagerantal o. s. v. falder baade Fremgangen og Udviklingens Retning bedre i Øjnene. Se Tabellerne 1 og 2.

Tabel 1.

Nogle Typer af Nordtyske Lloyds-Dampere. 1863—1898.

Aar	Navn	Længde	Antal af		Deplacement i Tons	Ind. H. K.	Kulforbrug i 24 T. i Tons	Fart i Knob
			Passagerer	Mandskab				
1863	America	318	842	86	5000	2000	45,5	12,5
1868	Main	332	774	91	4917	3000	61	14
1873	Braunschweig	351	667	102	5800	2200	55	13
1883	Fulda	430	1269	184	8451	6300	118	16
1886	Trave	438	974	193	8964	8000	154	17,75
1886	Stettin*)	260	106	42	3390	1600	30	12,5
1887	Lahn	448	938	204	14439	9000	170	18,5
1889	Kaiser Wilhelm II	449	1150	190	10000	6500	120	15,5
1889	Karlsruhe	415	2035	115	10070	3200	58	13
1890	Spree	463	803	248	10475	12500	242	18
1890	Printz Regent Luitpold**)	455	1254	152	11550	5300	94	13,5
1896	Königin Louise	525	2400	185	18000	7000	125	14,5
1897	Kaiser Wilhelm der Grosse	625	1500	450	20000	27000	500	22,5
1898	Kaiser Friedrich	580	1400	400	17000	—	—	22,5

*) Stettin var den første Nordtyske Lloyds-Damper, der blev bygget paa Vulcan-Værftet i Stettin.

***) Printz Regent Luitpold var den første Nordtyske Lloyds-Damper, der blev bygget hos Schichau.

Tabel 2.
Selskabets Virksomhed. 1858—97.

Aar	Skibenes Tonnage i Br. Reg. Tons	Udløbne Distancer i Kml.	Antal medbragte Passagerer	Kulforbrug i Tons
1858	15255	28520	1833	—
1863	21118	149730	9714	—
1868	44096	385020	41926	—
1873	75949	1063568	71041	229512
1878	93077	1087226	36209	208191
1880	89484	1318272	95714	229969
1885	117839	1691342	124614	315697
1890	201313	2630476	201559	675773
1892	230567	2840824	203408	760066
1895	233156	2627263	148525	719666
1896	229956	3253331	160146	796968
1897	298311	—	150000	—

I 1866 ejede Selskabet 14 Dampere, som næsten alle vare byggede i England, og i Aarene 1868—71 udvidedes Farten til Baltimore, New-Orleans, Vestindien og Brasilien. I Begyndelsen af Firserne blev 13 à 14 Knobs Fart endnu anset for særdeles tilfredsstillende, men nu begyndte de engelske Selskaber Cunard og White Star at bygge hurtigere Dampere, hvorfor Nordtyske Lloyd, der vilde tage Del i Konkurrencen, ogsaa maatte bygge Dampere med tilsvarende Fart. Saaledes fremkom 9 Dampere, hvoraf Elbe fra 1881 løb 16 Knob, og Lahn sluttede Perioden med 19.5 Knob og 12500 indic. H. K., medens Kulforbruget steg fra 118 til 170 Tons pr. Ætmaal. Samtidig forøgedes Skibenes Størrelse, som vist paa Tabel 1.

Fra 1885 begyndte Farten paa Østen — Indien, Kina, Japan og Australien — med Understøttelse fra Regeringens Side, hvorfor man fordrede, at de 6 ny Dampere, der krævedes til denne Fart, alle skulde bygges i Tyskland. Dette gennemførtes med saa stort Held, at man fra nu af kun byggede paa tyske Værfter og hovedsagelig hos Vulcan i Stettin.

Det næste Trin i Udviklingen blev Adskillelsen af Passager- og Fragtfarten, saaledes at Damperne alene brugtes i den ene af de to Brancher. Skønt Antallet af Rejsende til Amerika siden 1891 er aftagen med 54 % medens Passagertrafikken for Nordtyske Lloyds Dampere kun er gaaet 25 % ned, maa Udsigterne for de to ny Passagerdampere Kaiser Wilhelm d. G. og Kaiser Friedrich regnes for gode.

I Marts Maaned i Aar har Direktionen endvidere vedtaget at aabne en Fragtdamper-Linje Bremen via Hamburg, Rotterdam, Antwerpen til Østasien. Ruten skal besørgeres af 6 store Fragtdampere, saaledes at der afgaar Skib hver 4de Uge fra Bremen. Foruden disse 6 bygges endvidere 2 store Dampere til den alt eksisterende Postdamperlinje.

Ved dette Aars Begyndelse ejede Selskabet efter Germanischer Lloyd 46 Dampere paa over 1500 Tons Netto, 15 mindre Dampere paa under 500 Tons Netto samt 58 Sejlskibe og andre Fartøjer fra 120 til 600 Tons Netto.

Efter saaledes at have givet en Oversigt over Selskabets Historie, gaa vi over til at beskrive den ny, mægtige Toskrue-Damper, „Kaiser Wilhelm“.

De vigtigste Dimensioner ere:

Længde overalt	648	Fod.*)
Længde mellem Perpendikulærene . . .	625	—
Bredde	66	—
Dybde	43	—
Dybgaende	26	—

*) Alle Maal ere engelske.

Brutto Register Tons	14.349	Tons.
Netto Register Tons	5.521	—
Deplacement med 26 Fods Dybgaende .	19.100	—
Deplacement med 28 Fods Dybgaende .	20.880	—
Kulbeholdning	4.600	—

For yderligere at give et Begreb om Skibets Størrelse kan det anføres, at Roret vejer 16,8 Tons, og at hver af Skrueerne vejer 28 Tons (Bronce). Skrueerne ere trebladede og have en Diameter paa 22,3 Fod; Skorstenenes Diameter er 11 Fod og Overkanten er 106 Fod over Kølen; Skruerakslens Længde er 195 Fod, og hver Aksel vejer c. 40 Tons.

Vægten af alle Staaldele i Skibet, Plader, Vinkeljærn etc. er 7,800 Tons; endvidere er der medgaaet 116,545 Kubikfod Træ; alle disse Materialer blev sat paa Plads i Løbet af 14 Maaneder paa Vulcan-Værftet i Stettin. Kølen blev lagt den 16. Marts 1896, og Skibet løb af Stablen den 4. Maj 1897. Selve Afløbningen var i og for sig en Begivenhed, naar man tager Hensyn til de Vægte og Størrelser, der er Tale om her. Fire Maaneder efter Afløbningen forlod Skibet Værftet, holdt Prøver under Vejs til Bremerhafen og afsejlede derefter straks til New-York paa sin første Rejse.

„Kaiser Wilhelm“, der er forsynet med 2 Master og 4 Skorstene, har ialt 6 Dæk, nemlig: Baade-, Promenade-, Øverste-, Hoved-, Underste- og Orlopdækket samt endelig Lastrummene.

Paa Baadedækket henstaa Skibets 18 Redningsbaade. Her findes kun Kaptajnens og Officerernes Lukafer, Badrum og Rygeværelse. Paa dette Dæk er Kommandobroerne bygget, den forreste er 43 Fod, den agterste 33 Fod over Vandlinjen. Under forreste Bro ligger Kaptajnens Lukafer.

Promenadedækket har forude en overbygget Bak og er mest helliget Passagererne. Forrest, under Kommandobroen, findes Læseværelset, udstyret i Rokokostil med Bogskabe, Skriveborde etc.; derpaa kommer Nedgangen til Salonen og paa hver Side af de to forreste Skorstene findes en Række isolerede Lukafer; derefter kommer Forsamlingsalonen, der atter ved lukkede Gange paa begge Sider af Optrækket til de to agterste Skorstene er i Forbindelse med Rygesalonen, hvorigennem Brønden til Kabysrøret gaar op, skærmet og beklædt med malet Læder. Agtenfor Maskinlugen er endnu flere Lukafer, og helt agter findes Rygesalon for 2den Klasses Passagerer og Nedgang til 2den Klasses Saloner.

Alle disse Rum ere udstyrede med den yderste Grad af Komfort og Elegance. Forsamlingsalonen, som er ypperlig ventileret, er et Samlingssted for den almindelige Underholdning; paa Væggene findes Billeder af berømte Digttere og Komponister samt et legemsstort Billede af Wilhelm den 1ste. Kun Fortepianoet og nogle enkelte Stole ere fastskruede til Dækket, medens Resten kan flyttes omkring efter Passagerernes Behag. Dagslyset kommer ind gennem store Vinduer i Siden og gennem den store Glaskuppel i Midten, dannet over Skylightsbrønden ned til Salonerne paa Hoveddækket.

Øverste Dæk er helt optaget af Lukafer; midtskibs til 1ste Kl. Passagerer og agterude til 2den Kl. Tillige findes fire Sygelukafer, Postkontor, Bageri, Barbersalon o. s. v. I Lukaferne, der ere indrettede fra en til fire Personer, findes mange Forbedringer; de ere saaledes paa Grund af Skibets Størrelse rummeligere end man i Almindelighed gør Lukafer. Bade- og Vaskerum for Herrer ligge om Styrbord og ere røde, for at skælne dem fra Damernes, der ere grønne og ligge om Bagbord.

Paa Hoveddækket findes de store Spisesaloner for 1ste og 2den Kl. Passagerer. For 1ste Kl. findes den midt i Skibet, for saa lidt som muligt at paavirkes af Skibets Bevægelser. Loftet og Siderne ere lysmalede og prydede med Malerier. Paa hver Side findes store Vinduer og i Midten det store Skylight op til Promenadedækket. Nedgangen til Salonen samt Balustrader ere af

Teak og Valnøddetræ. Trappetrinene ere beklædte med Gummimaatter og Tæppeløbere.

Spisesalen er 59 Fod lang, 19½ Fod bred og 9½ Fod høj, med Plads til 300 Passagerer; den er udstyret i gammel italiensk Renaissancestil med elektrisk Belysning. Lysbrønden er omgivet af Søjler og Buer, saaledes bygget, at der dannes Bokser paa øverste Dæk, hvorfra Spisesalonen kan overses; her findes ogsaa Plads til Musikkorpset, der spiller under Maaltiderne.

I Hjørnerne af Salonen findes mindre Spiserum, der ved vandtætte Døre staa i Forbindelse med den store Salon. De ere opkaldte efter Louise, Kejserens Moder, Augusta, Kejserinden, samt Bismarck og Moltke. I hver af disse pragtfuldt udstyrede Saloner er der Plads til 28 Personer.

Foran for Hovedspisesalonen ligger endvidere Børnenes Spisesal for 1ste Kl. Passagerer.

Paa samme Dæk findes lige agten for den store Salon, 1ste Kl. Køkken med Spisekammer; denne Kabys optager hele Skibets Bredde og har mange nyttige Indretninger; saaledes renses Fade og Tallerkener mekanisk, ligesom der findes Æggekogere, der automatisk levere Æggene fra sig, naar de have kogt i saa mange Minutter, som man ønsker, og har indstillet Apparatet til. Kabysen faar frisk Luft ved Hjælp af elektriske Ventilatorer, medens Elevatorer gaa ned til Fryserum nedenunder.

Agterude paa samme Dæk findes Køkken for 2den Kl. samt Spisesale for Voksne og Børn til 2den Kl. Passagerer.

Paa Hoveddækket, men hovedsagelig paa underste Dæk, findes forude Plads til 3die Kl. Passagerer, paa det første Dæk 284 Køjpladser og paa det sidste 516 Køjpladser. Her findes desuden et stort Dampkøkken med Bageri etc.

Ialt er der i Skibet Plads til 602 1ste Kl., 324 2den Kl. og 800 3die Klases Passagerer, tilsammen 1726, medens Skibets egen Besætning løber op til 458 Personer, heraf til Navigeringen 60; Forvalter, Læge, Barber og Postfolk 9; i Maskinen 45; paa Fyrpladsen 174; Opvarter- og Tjenerpersonale 133 og i Kabysen etc. 37. I Alt lever saaledes over et Par Tusind Mennesker paa denne store Damper. Skibets Besætning er ogsaa omhyggelig logeret, Skibsofficererne som omtalt paa Baadedækket, Maskinofficererne paa øverste Dæk, Overfyrbøderne paa Hoveddækket. Paa underste Dæk bo alle Fyrbøderne i tre store Rum, saaledes at hver Vagt bor for sig og har alting fælles.

I Lastrummene findes blandt andet Maskiner og Kedler, der tilsammen optage 344 Fod af Skibets Længde. De to Triple Ekspansions-Maskiner indicerer tilsammen 27000 H. K. Endvidere findes 47 Hjælpemaskiner og Pumper, deri indbefattet 4 Dynamoer, men et bedre Begreb faar man om Maskinens Størrelse og om det Arbejde, Maskinbesætningen har at udføre, ved at erfare at der i alt findes 68 Maskiner med 124 Dampcylindre i Skibet. I selve Hovedmaskinen findes 8 Cylindre samt 10 Luft- og Fødepumper. Diametrene af Cylindrene ere: Højtrykscylindrene 52", Mellemptrykscylindrene 89¾" og Lavtrykscylindrene 96½".

Dampen frembringes af 14 Kedler, der ere anbragte i fire fra hinanden adskilte, vandtætte Rum. Paa hver af de 8 Fyrpladser findes to elektriske Ventilatorer. Man mener altid at kunne faa god Træk, da Højden fra Risten i Fyret til Skorstenens Overkant er over 100 Fod. Kulforbruget i 24 Timer er 500 Tons.

Skibet har dobbelt Bund over næsten hele Længden; Rummet mellem Bundene deles af en vertikal Plade igennem hele Skibets Længde og af 11 tværskibs Skodder i 22 vandtætte Rum. Selve Skibet har 17 vandtætte, tværskibs Skodder, hvoraf 15 gaa op til øverste og 2 til det underste Dæk. Maskinrummet er atter delt ved et vandtæt, langskibs Skod. Rummenes Størrelse er saaledes afpasset, at 2 til hinanden stødende Rum skal kunne fyldes med Vand, uden at Skibet synker.

Skibet oplyses helt igennem ved Elektricitet ved Hjælp af 4 Dynamoer. For at forhindre den stadige Rysten, som de hurtigløbende Dynamoer frembringe i et Skib, er Motorerne anbragte paa et Underlag af 25 m/m haardt presset Filt, hvilket har givet meget tilfredsstillende Resultater.

Til en Slags Sammenligning kan anføres, at Great Eastern, der løb af Stablen i 1857, var 65 Fod længere, 19 Fod bredere og 17 Fod dybere; der er saaledes endnu et Stykke igen, inden man naar op til Great Easterns Størrelse. Kulbeholdningen i Gr. E. var 7400 Tons større, men det daglige Forbrug var kun 180 Tons, altsaa 320 Tons mindre end i Kaiser Wilhelm, der ogsaa indicerer 15,500 Hestekræfter mere end Great Eastern. Til yderligere Sammenligning kan anføres, at Gr. E. førte 400 Mands Besætning og havde Plads til 4000 Passagerer; Drægtigheden var 22,500 Tons, Roret vejede 22 Tons, Skruerakslen 60 Tons, Skruen 36 Tons, medens dens Diameter var 25 Fod. Den store Salon i Great Eastern var 103 × 37 × 13½ Fod.

Kaiser Wilhelm forlod paa sin første Rejse Southampton den 21de September og ankom til Sandy Hook Fyrskib den 26. September Kl. 8 Eftmd.; den fuldendte saaledes Rejsen paa 5 Dage 22 Timer og 30 Minutter, hvilket giver en Middelhastighed af 21,39 Knob, der maa anses for overordentlig god for den første Rejse. Tilbagerejsen gik dog endnu hurtigere, thi den tilendebragtes paa 5 Dage, 15 Timer og 25 Minutter, hvad der giver en Middelhastighed af 21,87 Knob.

De bedste Dagsrejser fra Middag til Middag var 564 Kml. paa Udrejsen og 519 Kml. paa Hjemturen, og tages Medium heraf, var Middelhastigheden i disse to Etmaal c. 22½ Knob.

Efterfølgende Tabel gør yderligere Rede for de udløbne Distancer de tre første Rejser:

	Timer	Minutter	Sekunder	Daglige Distancer	Totale Distancer	Middelhastighed
1. Rejse						
vestpaa	5	22	30	208-531-495-512-554-561-186	3050	21.39
østpaa	5	15	25	367-504-500-507-510-519- 55	2962	21.87
2. Rejse						
vestpaa	6	0	0	488-532-545-542-436-512	3055	21.21
østpaa	6	10	45	385-457-451-456-463-462-388	3062	19.78
3. Rejse						
vestpaa	6	1	3	436-513-433-531-541-567- 26	3055	21.07
østpaa	5	17	8	401-520-513-528-525-507- 71	3065	22.35

Paa 3die Rejses Hjemtur tabtes 25 M. i det Ætmaal, hvor 513 Kml. blev udløbet, idet man stoppede op ved et brændende Skib, og dog blev det med denne Rejse, at Selskabet fik Æren af at have sat Rekorden for det hurtigste Løb over Atlanten, indtil Cunard Linjens Paketbaad „Lucania“ for nylig har gjort en endnu hurtigere Rejse paa 5 Dage, 11 Timer og 54 Minutter. For at hævde Pladsen som den hurtigste Paket vil Kaiser Wilhelm naturligvis bestræbe sig for atter at sætte Rekorden op, saaledes at det synes at trække op til en Kamp mellem disse to „greyhounds“, en Kamp, hvor Kaiser Wilhelm som det nyeste Skib burde gaa af med Sejren, især da man har været nødt til at forsyne „Lucania“ med Slingrekøle, hvilket vel næppe har bidraget til at forøge Farten.

Paa Grund af Kaiser Wilhelms store Fart er det den tyske Regerings Hensigt at bruge den som Hjælpekrydser i Krigstid, thi da den til daglig kan holde 21 á 22 Knob, er det kun meget faa Krigsskibe, der er i Stand til at opjage den.

Fra Sø og Land.

Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening har, som Svar paa en af den til Generaldirektoratet for Skattevæsenet rettet Henvendelse, modtaget Meddelelse om, at Toldvæsenets Overopsyn i Kjøbenhavns Frihavn, naar et Skib paa Grund af Vind- og Strømforhold ikke kan anløbe Forseglingssposten ved Frihavnens Udpassage, kan tillade paa i saa Henseende fremsat Anmodning, at Inkvireringen og Forseglingen af Skibet foregaar, medens Skibet henligger ved Frihavnens Bolværk, dog paa Betingelse af, at Skibet uopholdelig herefter afgaar fra Havnen. Bestyrelsen henstiller derfor til Sejlskibsførerne, naar de paa Grund af Vind- og Strømforhold maa ønske at blive forseglede ved Bolværk, da at rette Anmodning herom til Overopsynet.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening afholder sin aarlige Generalforsamling Lørdagen d. 2. Juli i Aalborg, hvorom vi henvise til omstaaende Bekendtgørelse. Dagen forinden afholder Bestyrelsen Møde, ligeledes i Aalborg.

Paa de jyske Handelsforeningers Møde i Aarhus vedtoges det at andrage om, at den diætfri Tid for Toldopsyn ved Losning og Ladning saa vel i Havn som paa Jærnbane fremtidig over hele Landet maa fastsættes saaledes: fra 1. April—30. September fra 6 Fm. til 6 Eftm., fra 1. Oktober—31. Marts fra 7 Fm. til 6 Eftm.

Paa samme Møde vedtoges det at optage til ny Forhandling Spørgsmaalet om Strike- og Lock-out-Klausuler i alle Certepartier til danske Havne.

Fra Flensburger Schiffsbau-Gesellschafts Vært afholdtes d. 25. Maj Prøvetur med den til Hr. H. C. Christensen i Marstal byggede Damper „Energi“. Skibets Dimensioner ere 230' x 34' 10" x 15' 2". Prøveturen faldt i alle Henseender heldig ud, og efter sammes Afholdelse afsejlede Damperen, ført af Kapt. Hansen, til sit Hjemsted, Marstal.

Ugens Havarier.

Skandinavien, Dpsk. af Kristiania, fra Hartlepool til Memel med Kul, indkom d. 25. Maj til Helsingør, svært beskadiget efter Kollision med Dpsk. Elisabeth af Helsingborg udfor Svinebodernes Fyrskib. Elisabeth blev sat paa Grund ved Helsingborg.

Rapid, Dpsk. af Kopervik, har været paa Grund syd for Dragør. Flot ved egen Hjælp.

Bürgermeister Massmann, Dpsk. af Rostock, grundstødt i Flinterenden, er bragt flot af Svitzers og har fortsat Rejsen.

Concordia, Skonnert af Marstal, er paa Rejsen til England med Granit sprunget læk i Kattegat og er indbragt til Warberg i synkefærdig Tilstand.

Veset, 3/m. Skonnert af Rønne, kom d. 30. Maj paa Rejsen fra Middlesbro til Hjemstedet med Jærn paa Grund syd for Kastrup. Flot med Assistance af Svitzers og fortsat Rejsen, da den ingen Skade havde taget.

Lauritz, Skonnert af Næstved, Mortensen, er i Følge Telegr. d. 31. Maj totalt forlist ved Hudiksvall.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra New-Orleans 21. Maj, best. til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Rotterdam 29. Maj, bestemt til Cardiff. — Antwerpen, Holm, ankom til Kbhvn. 30. Maj, bestemt til St. Petersburg. — Chr. Broberg, Harder, ankom til St. Petersburg 25. Maj, bestemt til Antwerpen. — Dagmar, Gade, afgik fra Messina 30. Maj, bestemt til Gibraltar.

— Douro, Brabrand jun., afgik fra Hamburg 28. Maj, bestemt til Newcastle. — Georgios I, Kihl, ankom til St. Petersburg 25. Maj. — I. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Cadiz 29. Maj, bestemt til Lissabon. — Kiew, Rabe, afgik fra Kbhvn. 28. Maj, bestemt til Bordeaux. — Kursk, Staal, afgik fra Riga 29. Maj, bestemt til La Rochelle og Bordeaux. — Leopold II, Kruse, ankom til St. Petersburg. 18. Maj, bestemt til Antwerpen. — Louisiana, Jensen, afgik fra New-Orleans 28. Maj, bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Kbhvn. 28. Maj, bestemt til Philadelphia. — Nicolai II, Michelsen, ankom til Kbhvn. 30. Maj, bestemt til New-Orleans. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Kbhvn. 29. Maj, bestemt til Antwerpen. — Omsk, Rasmussen, ankom til Antwerpen 30. Maj, bestemt til St. Petersburg. — Tejo, Borries, afgik fra Memel 28. Maj, bestemt til West Hartlepool. — Tomsk, Andersen, afgik fra Antwerpen 29. Maj, bestemt til St. Petersburg. — Vesuv, Norden, afgik fra Dartmouth 27. Maj, bestemt til Kbhvn. — Xenia, Ingerslev, ankom til Kbhvn. 30. Maj, best. til New-Orleans. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Kbhvn. 5. Maj, bestemt til New Orleans. — Kentucky, Caroc, ankom til Philadelphia 27. Maj, bestemt til Newport-News. — Morsø, Frisenette, ankom til Kbhvn. 29. Maj. — Ceres, Svensson, ankom til Kbhvn. 30. Maj. — Jolantha, Paaske, ankom til St. Petersburg 27. Maj.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Hull 27. Maj, bestemt til Kbhvn. — Axelhus, Sørensen, ankom til Arendal 26. Maj, bestemt til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clauson Kaas, afgik fra Antwerpen 29. Maj, bestemt til Kbhvn. — Christian IX, Møllerup, ankom til Kbhvn. 30. Maj, bestemt til London. — Christianssund, Bay Schmidt, ankom til Stettin 29. Maj, bestemt til Kbhvn. — Constantin, Bønnelykke, ankom til Hamburg 31. Maj, bestemt til Kbhvn. — Frederik, Harboe, ankom til Hull 29. Maj, bestemt til Kbhvn. — Georg, Petersen, afgik fra Kbhvn. 30. Maj, bestemt til London. — Kasan, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 26. Maj, bestemt til London. — Laura, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 29. Maj, best. til Leith. — Louise, Gøtsche, afg. fra Kbhvn. 30. Maj, best. til Pillau. — Minsk, Jørgensen, afg. fra Kbhvn. 30. Maj, bestemt til Stettin. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 24. Maj, bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Riga 31. Maj, bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, afgik fra London 29. Maj, best. til Kbhvn. — Perm, Christensen, afg. fra Kbhvn. 30. Maj, bestemt til Libau. — Pregel, Egidiussen, afgik fra Riga 29. Maj, bestemt til Antwerpen. — Thyra, Ryder, ankom til Leith 28. Maj, bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Kofoed, ankom til Antwerpen 28. Maj, bestemt til Kbhvn. — Vesta, Corfitzon, afgik fra Leith 18. Maj, bestemt til Island. — Maja, Blom, afgik fra Danzig 27. Maj, best. til Kbhvn. — Ella, Mikkelsen, ankom til Riga 25. Maj, bestemt til Kbhvn.

Ficaria, F. Fenger, afgik fra Kbhvn. 2. Juni, best. til Newcastle. — Esbern Snare, M. Madsen, afgik fra Newcastle 31. Maj, best. til Odense. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 1. Juni, best. til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 1. Juni, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, C. Wiberg, afgik fra Odense 2. Maj, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgaaet fra Odense, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, J. P. Bay, afgik fra Newcastle 31. Maj, bestemt til Kbhvn. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 31. Maj, bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, ankom til Rotterdam 30. Maj. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Libau 4. Maj, bestemt til Odessa. — Knud, Hansen, afgik fra Rotterdam 25. Maj, ankom til Blyth 27. Maj. — Svend, Holst, afg. fra Boness 25. Maj, bestemt til Libau. — Erik, Tofte, afgik fra Methil 28. Maj, bestemt til Cronstadt. — Ragnar, Hveysel, afgik fra Sunderland 26. Maj, best. til Rouen. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Blyth 27. Maj, ankom til Kbhvn. 30. Maj. — Volmer, Riber, afgik fra Dunkerque 21. Maj, ankom til Blyth 23. Maj. — Dan, Kraemer, afg. fra Rotterdam 28. Maj, ankom til Blyth 30. Maj. — Magnus, Jørgensen, afgik fra St. Petersburg 23. Maj, ankom til Rotterdam 30. Maj. — Olaf, Lorenzen, afgik fra Sunderland 27. Maj, bestemt til Cronstadt.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Jørgensen, ankom til Reval 28. Maj. — Alex Shukoff, Stoltenberg, ankom til Stettin 26. Maj. — J. Siem, Frantzen, ankom til Cronstadt 27. Maj. — H. Klitgaard, Rasmussen, ankom til Cronstadt 20. Maj. — P. Andrejeff, Johnsen, ankom til Cronstadt 28. Maj. — Russ, Knudsen, ankom til Stettin 29. Maj.

Heimdal. Annine, Møller, ankom til Rouen 31. Maj. — Kamma, Risøe, ankom til Rouen 25. Maj. — Helga, Lageisen, afgik fra Sundsvall 25. Maj. — Martha, Jørgensen, ankom til Lübeck 29. Maj.

Urania. Ekliptika, Klasborg, afgik fra Philadelphia 31. Maj. — Venus, Lund, afgik fra New-York 28. Maj. — Urania, Callesen, ankom til Kbhvn. 27. Maj. — Saturn, Lund, afgik fra St. Petersburg 26. Maj.

Nordsøen. Finland, Schmidt, ankom til Riga 30. Maj. England, Petersen, ankom til Kbhvn. 28. Maj. — Holland, Jørgensen, ankom til Antwerpen 31. Maj.

Vesterhavet. Nautik, Meinertz, afgik fra Antwerpen 27. Maj, bestemt til Kronstadt. — Nora, Degn, ank. til Kramfors 29. Maj, bestemt til Tréport. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Söderhamn 25. Maj, bestemt til West Hartlepool. — Nerma, Schmith, afgik fra Borgå 26. Maj, bestemt til Tréport. — Nordsøen, Jessen, ankom til St. Petersborg 27. Maj.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Libau 30. Maj, bestemt til Hull. — Rita, Larsen, afgik fra Riga 28. Maj, bestemt til Hamburg. — Cimbria, Storm Hansen, ankom til Philadelphia 27. Maj.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra St. Petersborg 29. Maj, bestemt til Hamburg. — Frisia, Fisker, afgik fra Riga 28. Maj, bestemt til Brake. — Gallia, Nielsen, afgik fra Hamburg 24. Maj, ankom til West-Hartlepool 26. Maj.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Sunderland 28. Maj, bestemt til Kronstadt. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Antwerpen 28. Maj, ankom til Boness 30. Maj. — Russia, Rasmussen, ankom til Riga 26. Maj. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Sunderland 26. Maj, ankom til Kbhvn. 29. Maj. — Normannia, Rasmussen, afgik fra Buenos Ayres 29. Maj, bestemt til Dunkerque via Deptford.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, afgik fra Frederikshavn 27. Maj, bestemt til Rotterdam. — Frederiksborg, Kühl, ankom til Sundswall 21. Maj. — Fredensborg, Andersen, ank. til Sunderland 27. Maj. — Rosenborg, Fischer, ankom til Sundswall 20. Maj. — Uranienborg, Olsen, ankom til Himango 26. Maj. — Jomsborg, Schultz, ankom til Cronstadt 30. Maj. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Kbhvn. 28. Maj.

Damaskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Bjarkø 28. Maj, bestemt til Hull. — Skodsborg, Jensen, ankom til Wiborg 26. Maj. — Guldborg, Schmidt, ankom til Cronstadt 30. Maj. — Tuborg, Hveissel, ankom til Wiborg 24. Maj.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Frederikshavn 23. Maj. — Agnete, Jensen, afgik fra Kiel 28. Maj, ankom til Riga 31. Maj. — Hermia, Sørensen, afgik fra Riga 28. Maj, bestemt til Ghent. — Alice, Kraemer, afgik fra Kiel 28. Maj, ank. til Riga 31. Maj. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Rotterdam 27. Maj, ankom til Methil 29. Maj. — Bornholm, Petersen, afgik fra Rotterdam 25. Maj, ankom til Methil 27. Maj. — Ajax, Brorsen, afgik fra Apenrade 27. Maj, ank. til Windan 30. Maj. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Fraserburgh 30. Maj. — Nauta, Steen, ankom til Fraserburgh 17. Maj. — Rønne, Hintse, afgik fra Stornoway 30. Maj, bestemt til Reval. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Randers 30. Maj.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Burntisland 31. Maj. — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Boness 27. Maj, bestemt til Libau. — Absalon, Predbjørn, ankom til Newcastle 18. Maj. — Ansgar, Larsen, ankom til Cronstadt 20. Maj. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Cronstadt 27. Maj. — Hamlet, Sommer, ankom til Libau 28. Maj. — Helge, Matthiessen, afg. fra Cronstadt 31. Maj, best. til Rotterdam.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Helsingfors 21. Maj, ankom til Antwerpen 29. Maj. — Clara, Petersen, afgik fra Sundswall 24. Maj, bestemt til Grangemouth.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Franz, Pedersen, sejlet fra Mioka 7. Decbr. f. A. til Samoa. — Verdande, Nielsen, sejlet fra Macassar 7. April til Amsterdam, passeret Anjer 23. April. — Paul, Svarrer, sejlet fra Santos til Progresso. — Neiros, Sonnicksen, sejlet fra Port Madoc 19. Maj til Esbjerg. — Anna Agnete, Mathiasen, ankom til Hull 23. Maj fra Pisagua via Falmouth. — Maracaibo, Svarrer, ankom til Falmouth 22. Maj fra Maracaibo, beordret til Amsterdam. — Aalborg, Clausen, sejlet fra Rio Janeiro 24. Maj til Buenos Aires. — Erna, Thomsen, ankom til Cardiff 26. Maj fra Drammen. — Elisabeth, Harreby, afgaar i Juni fra Sydhavserne til Azorerne for Ordre. — Røhl, Nørby, sejlet fra Progresso 10. Maj til Isle Pinos. — Tercera, Pedersen, pass. Helsingør 28. Maj fra London til Sundsvall. — Franz Schwalbe, Poulsen, ankom til Samarang 28. Maj.

Fans. Sønderho. Merida, Pedersen, afgik 21. April fra Paysando til Falmouth f. O. — Mary, Lydom, ankom 23. Maj fra Isefjord til Halmstad. — Helene, Christiansen, prajet 20. Maj ud for Lizard paa Rejse Port Natal til Hamburg. — Hans, Brinch, afgik 20. Maj fra Liverpool til Åbo.

Svendborg. Athene, Hansen, ankom til Vasa 20. Maj. — Kruse, Larsen, ankom til Bretonferry 20. Maj. — Urda, Nielsen, ankom til Folkestone 20. Maj. — Samson, Hansen, ankom til St. Petersborg 25. Maj. — Petrine, Jensen, ankom til Stettin 27. Maj. — Lilly, Rasmussen, ankom til Kjøbenhavn 27. Maj.

Rønne. Odin, Møller, ankom til Kjøbenhavn 23. Maj. — Hermod, Grønvald, ankom til Stralsund 24. Maj. — Courer, Holm, ankom til Roskilde 26. Maj. — Ane Catrine, Hermansen, ankom til Karrebæksmunde 27. Maj. — Prøven, Bidstrup, ankom til Gottland 27. Maj. — Valdemar, Jensen, ankom til Oskarshamn 28. Maj.

Efterretninger for Søfærende.

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, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

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

Nordsøen og Skagerak. Jyllands V.-Kyst. De 24 Baaker paa Jyllands V.-Kyst mellem Skagen og Ringebjerg ville i de nærmeste Aar blive fornyede uden Forandring af deres Topbetegnelse.

I Sommeren 1898 jville saaledes Baakerne *Husby-Klit*, *Bjergehuse*, *Blokkhusene*, *Kjetterup* og *Kandesteder* blive ombyggede.

Der vil for hver Baake udgaa Bekendtgørelse, naar Ombygningen paabegyndes, og naar den afsluttes.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Småland. I Farvandet til *Oskarshamn* ere de fundne Grunde nu afmærkede.

Finland. Bottniske Bugt. Den 18de Maj 1898 er Fyrskibet „*Storkallegrund*“ uden for *Kaskö* atter udlagt paa Station.

Den 21de Maj 1898 er Fyrskibet „*Qvarcken*“ (*Snipan*) atter udlagt paa Station.

Finske Bugt. Den 20de Maj 1898 er Fyrskibet „*Verkomatala*“ i *Björkö Sund* atter udlagt paa Station.

Tyskland. Pillau. Den røde Anduvnings-Tønde ved *Pillau* ligger paa 54° 39' 14" N. Br. 19° 51' 8" Ø. Lgd.

Kurhuset i *Neuhäuser*, N. for *Pillau*, ligger paa 54° 41' 7" N. Br. 19° 55' 41" Ø. Lgd.

De sorte Tønder Nr. 5 til 10, V. for *Der Heerd*, inden for *Pillau*, have nu Nr. 3 til 8.

Den hvide Tønde med Ø.-lig Topbetegnelse Ø. for *Möwenhaken* er flyttet og ligger nu paa 54° 35' 9" N. Br. 19° 53' 11" Ø. Lgd.

Neptun Grund. Greifswalder Boddén. Mellem *Schumacher Grund* og *Fresendorfer Haken* er funden en 15 Fods Grund, *Neptun Grund*. Den skal afmærkes med en hvid Spirtønde med S.-lig Topbetegnelse. 54° 12' N. Br. 13° 41' Ø. Lgd.

Kieler Havn. I *Kieler Havn* er der lige over for *Ellerbeck* udlagt fire smaa røde Tønder.

Haderslev Fjord. I Farvandet mellem *Aars-Sund* og *Haderslev Fjord* er mellem Anduvnings-Tønden og *Ørby-Hage* udlagt:

Om Styrbord for Indgaaende:

En rød Spirtønde med Ballon. 55° 16' 51" N. Br. 9° 42' 0" Ø. Lgd.

En rød Spirtønde med Stage. 55° 16' 47" N. Br. 9° 40' 45" Ø. Lgd.

En rød Spirtønde med Ballon. 55° 16' 57" N. Br. 9° 40' 28" Ø. Lgd.

Om Bagbord for Indgaaende:

En sort Spirtønde. 55° 16' 56" N. Br. 9° 41' 39" Ø. Lgd.

En sort Spirtønde. 55° 16' 45" N. Br. 9° 40' 57" Ø. Lgd.

I Løbet mellem Tønderne er der ikke under 12½ Fod Vand.

Den røde Stage med Ballon i *Haderslev Fjord* er inddragen.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 16de Maj. 53° 54' N. Br. 5° 45' Ø. Lgd. Et drivende Vrag.

Tyskland Stesvig. Baaken paa *Seesand* er ødelagt. 54° 54' N. Br. 8° 22' Ø. Lgd.

Weser. Hohe Weg—Borkum. Telegrafkablet mellem *Hohe Weg* og *Borkum* er for Sommeren afmærket med Telegraf-Tønder ialt ni. Om Vinteren ombyttes de med Vagere.

Norderneyer Seegat. Norddeich. Ved Indløbet til *Norddeich* skal en ny Rende uddybes. Den V.-lige Lededæmning er paabegyndt. Paa dens Yderender er anbragt Pæle, hvorfra vises hvide Lanterner. Desuden er Dæmningen afmærket med nogle Pæle.

Holland. Zuiderzee. Harderwijk. En Tjalk er sunken i 10 Fod Vand N. for *Harderwijk*. En grøn Stumptønde er udlagt ved Vraget, og om Natten vises Lanterner. 52° 30' 15" N. Br. 5° 36' 44" Ø. Lgd.

Hoek van Holland. I Juni 1898 afholdes Skydeøvelser fra Portet ved *Hoek van Holland*.

Den 3dje, 7de og 8de Juni skydes der over *Nieuwe Rotterdamsche Waterweg* i c. 2 Kbl. Bredde, der er afmærket med røde Flag paa begge Sider.

Den 15de, 16de og mulig nogle Dage derefter skydes der fra Fortet inden for to Linjer fra dette til et rødt Flag paa *Voorne* og til et Skib med rødt Flag, begge c. 14,000 Alen fra Fortet. Linjerne angives yderligere ved et rødt Flag paa *Hoek van Holland* og et Skib med rødt Flag, der ligger c. 83,000 Alen fra Fortet. Dampere ligge ude for at give Anvisning og Assistance, og rødt Flag hejses paa Fortet en Time før Skvningen begynder.

Zeeget van Goeree. I *Noordergat* er der nu 9½ Fod og i *Aardappelengat* 16½ Fod Vand.

I *Haringvliet* er Stumptønde Nr. 1 flyttet og ligger nu i 18 Fod Vand. 51° 47' 18" N. Br. 4° 11' 58" Ø. Lgd.

Ooster Schelde. I *Engelsche Vaarwater* er en Tjalk sunken tæt ved Stumptønde Nr. 1 a. En grøn Stumptønde er i 7 Fod Vand udlagt ved Vraget. 51° 34' 57" N. Br. 3° 54' 52" Ø. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Atlanterhavet. Banken *Echo*, som af det hollandske Skib „*Echo*“ i 1837 blev rapporteret at ligge paa 21° 12' N. Br. 58° 42' V. Lgd., og hvorpaa der skulde være 34 Fv. Vand, er gentagende Gange eftersøgt, men der er fundet Dybder paa c. 3.000 Fv. tæt ved den angivne Plads. Banken er derfor udtaget af det engelske Admiralitets Kaart.

Spanien. Udenrigsministeriet meddeler:

I *Ferrol*, *Cadiz* og *Vigo* samt i Nærheden af disse Havne ere Fyrene slukkede.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Connecticut. New London. Paa Grund af Krigen med *Spanien* ere følgende Foranstaltninger truffet:

New London Harbor. Det tillades kun Skibe til *New London* og oven for liggende Steder at passere oven for *Pequot Dock*. Kun om Dagen maa Løbet gennem Minespærringerne passerer.

Ved Minespærringerne ligge Patrouillebaade, hvis Ordre ubetinget skulle følges. Dampere skulle gaa langsomt. Overtrædelser kunne foraarsage alvorlig Skade og udsætte Skibene for Beskydning.

Rhode Island. Narragansett Bay. Eastern Entrance. Gennem Minespærringerne i *Eastern Entrance* til *Narragansett Bay* fører et Løb, der er afmærket for Indgaaende med hvide Spidstønder om Styrbord, og hvide Stumptønder om Bagbord.

Delaware Bay. Overfalls eller South Shoal. Udlægningen af Fyrskib Nr. 40 ved *Overfalls* eller *South Shoal* er udsat. Samtidig med Udlægningen vil et nyt Fyrskib blive udlagt ved SØ-Enden af *Five Fathom Bank*.

Delaware. I *Delaware River* er *New Castle* Ledefyr midlertidig slukkede.

Maryland. Fyrskibet „*Fenwick Island Shoal*“ er igjen udlagt paa Station. Det kan blive inddraget uden Varsel.

Virginia. Fyrskibet „*Cape Charles*“ er igjen udlagt paa Station. Det kan blive inddraget uden Varsel.

Maryland. Baltimore. *Cut Off Channell* Ledefyr ere slukkede.

Florida. St. Augustine Ø. Et Vrag ligger sunket i 14 Fv. Vand, 25¼ Kml. S. 87° Ø. fra *St. Augustine* Fyr. En Mast er 8 Fod over Vandet. 29° 52' N. Br. 80° 48' V. Lgd.

Florida. Rebecca Shoal Fyr SØ. Den 5te Maj 1898. 6 Kml. S. 25° Ø. fra *Rebecca Shoal* Fyr. Et Vrag, sandsynlig af italiensk Bark „*Cadice*“, som havde været paa Grund tæt ved Fyret.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Cartagena. Udenrigsministeriet meddeler:

Cartagena er spærret om Natten. Skibe skulle tage Lods.

Spanien. Udenrigsministeriet meddeler: I *Cartagena* og *Mahon* samt i Nærheden af disse Havne ere Fyrene slukkede.

Østerrig-Ungarn. Triest. For Indgaaende i *Triest* Havn skal man fra tværs af Fyret *Santa Teresa* gaa med mindsket Fart.

For Udgaende skal man gaa mindst 1½ Kbl. fri uden om Fyret *Sante Teresa*.

Saa vel Rotartøjer som Sejlartøjer skulle holde klar af Skibe, hvad enten disse ere for Udgaende eller for Indgaaende.

Spalato. For Indgaaende i *Spalato* Havn skal man fra Linjen mellem Fyret paa Yderenden af Molen og Pynt *San Stefano* gaa med mindsket Fart, og inden for samme Linje skal man gaa langsomt.

Saa vel Rotartøjer som Sejlartøjer skulle holde klar af Skibe, hvad enten disse ere for Udgaende eller for Indgaaende.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Key West. Om

Natten er det forbudt at staa ind til *Key West Harbor* og at komme inden for 2 Kml. fra *Fort Taylor*.

Ved Minespærringen ligge Patrouillebaade, hvis Ordre ubetinget skulle følges. Dampere skulle gaa langsomt. Overtrædelser kunne foraarsage alvorlig Skade og udsætte Skibene for Beskydning.

Texas. Galveston. Om Natten er det forbudt at staa ind til *Galveston* og at komme inden for 3 Kml. fra Fortet. I Bugten er udlagt Søminer, og Skibsførere advares mod at komme inden for 3 Kml. fra Kysten fra S.-Dæmningen til mindst 6 Kml. V. for *Beach Hotel*.

Ved Minespærringerne ligge Patrouillebaade, hvis Ordre ubetinget skulle følges. Dampere skulle gaa langsomt. Overtrædelser kunne foraarsage alvorlig Skade og udsætte Skibene for Beskydning.

Karantænebestemmelser m. m.

Malta. — Skibe med urent Sundhedspas, og som have Læge om Bord, maa udholde 10 Dages Karantæne ved *Comino*, regnet fra Afrejsen, før der gives dem Praktika. De ere endvidere udsatte for at maatte underkaste sig en fuld- stændig Desinfektion.

Skib til Salg.

Skonnert Martin af Arnis (Slesvig), ca. 44 Register- tons (ved Ommaaling utvivlsomt under 40 Registertons), har endnu i tre Aar Klasse 3/3 1. 1. Veritas, kobber- fast, udmærket Inventar, laster godt og er velsejlende. Nærmere Oplysninger faas hos

Købmand H. J. Wehle
i Aarhus.

Opmærksomheden

henledes paa følgende Be- stemmelser i de gældende Reglementer for Sejladsen i Farvandet ud

for Hals og paa Limfjorden mellem Hals og Aalborg:

Skibe, som ankre ud for Hals, skulle holde sig paa søndre Side af Midtstrøms- linjen, og

Opankring i Fyrilinjerne maa ikke finde Sted.

Overtrædelse heraf straffes med Bøder fra 2 til 50 Kr.

Aalborg, den 11. Maj 1898.

Havneudvalget.

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
Marinekikkertøjer.
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**

(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**

Kjøbenhavns Børskurs d. 1. Juni 1898.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.....	116	116 ^{1/4}	116	116 ^{1/4}
Danmark.....			90 ^{1/2}	91 ^{1/4}
Norden.....			119	119 ^{1/2}
Kjøbenhavn.....			102	103
Carl.....	59 ^{3/4}	60	59 ^{3/4}	60
Dannebrog.....	106	1 ^{1/4}	106	106 ^{1/2}
Skjold.....			75 ^{3/4}	76
Helsingørs Dampsk.....			—	—
Østersøen.....			93	95
Nordøen.....	78 ^{1/2}	79 ^{1/2}	79 ^{1/2}	80
Torm.....			—	—
Foren. Bugser-Selsk.....			85	90
Dansk-russisk Dampsk.....			96	98
Dampsk. Selsk. 1896.....			102	103
Urania.....			—	—
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.....			103	—
5% — —.....			—	—
5% Thingvalla 1880.....			—	—
5% — 1894.....			—	—
5% Norden.....			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.....			97 ^{1/2}	99 ^{1/2}
3 ^{1/2} % uopsig Stats.....			—	—
3 ^{1/2} % Husejer Kreditk.....			93 ^{1/4}	94
3 ^{1/2} % Kbhvns Kreditf.....			91 ^{3/4}	92 ^{1/4}
3 ^{1/2} % Østift. Kreditf. 6 Ser.....			95 ^{3/4}	96 ^{1/4}
4% — — 6 —.....			96 ^{1/2}	97 ^{1/2}
3 ^{1/2} % Landkreditk. 3 —.....			93 ^{3/4}	95
Aktier.				
Nationalbank.....			150 ^{1/2}	151 ^{1/4}
Privatbank.....	130 ^{3/4}		130 ^{1/2}	131 ^{1/2}
Landmandsbank.....	128		127 ^{3/4}	128 ^{1/2}
Handelsbank.....			123 ^{1/2}	124
Burm. & Wain.....	94 ^{1/2}	3 ^{1/4}	94 ^{3/4}	95 ^{1/2}
Helsingørs Jernsk.....			99 ^{1/4}	100
Sukkerfabr.....	100	99 ^{3/4}	99 ^{3/4}	100
Bryggeri Aktier.....			105 ^{1/2}	106

Vekselkurser.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	89.05	88.90
London.....	18.22	18.15
Paris.....	72.15	—
Amsterdam.....	151.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 31. Maj 1898.

Russiske Noter.....	217.30
4% Russiske Consols.....	—
4 ^{1/2} % — Boden Kredit.....	101.40
6% Mexikanske.....	98.60
5% Rumænske Stats.....	100.00
4% — — 1890.....	93.00

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

Foren. Dampskibs. 104,000, „Danmark“ 16,000, „Norden“ 6,000, „Carl“ 30,000, „Dannebrog“ 2,000, „Skjold“ 18,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden 16.

3 Kabinettbilleder
 ♦ gratis ♦
 ved Bestilling paa 12 holdbare Visitskort til 4 Kr. Kabinetts kun 6 Kr. pr. Dus. NB. Ugsaa efter ethvert indsendt Billede.

Monty.

St. Kongensgade 21.

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.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Foreningens Ordinære Generalforsamling afholdes Lørdag den 2. Juli d. A. Kl. 10 Form. i Handelsforeningens Lokale i Aalborg med følgende Dagsorden:

1. Regnskab og Aarsberetning fremlægges.
2. Valg af 3 Medlemmer af Bestyrelsen i Stedet for Konsul Hintze, der er afgaaet ved Døden, samt de to ved Lodtrækning fratrædende.
3. Valg af to Revisorer for Kalenderaaret 1898.
4. Forslag fra Bestyrelsen om Stedet for Generalforsamlingens Afholdelse i 1899.
5. Forslag fra Bestyrelsen om Godkendelse af dens Valg af Skibsreder D. Torm til Foreningens Delegerede i „Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart“.
6. Meddelelse fra Bestyrelsen om Forhandlingerne angaaende ensartede Regler for Losning i danske Havne.

Paa denne Dagsorden vil eventuelt i senere Bekendtgørelser eller ved Generalforsamlingens Begyndelse blive opført flere Punkter.

Forslag, der maatte ønskes fremførte paa Generalforsamlingen, maa være indsendte til Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K, inden den 26de Juni d. A.

Bestyrelsen.

Posten som Bestyrer

i Nordisk Skibsrederforening

er ledig, og skal i Følge Lovene besættes med en praktisk dannet, i Skibs- og Skibsfartsforhold kyndig Mand. Den aarlige Aflønning er Kr. 8,000, og Ansættelsen finder iøvrigt Sted paa de Betingelser, som indeholdes i Bestyrelsens Instruks for Bestyreren, hvoraf Eksemplarer kan erholdes ved Henvendelse til Central-Bureauet.

Ansøgninger om denne Post, som tiltrædes 1ste November i Aar, stiles til Formanden i Bestyrelsen, Hr. Konsul M. Oppen, og indsendes til Foreningens Central-Bureau i Christiania.

Ansøgningsfristen udløber førstkommande 15. Juli.

Bestyrelsen.

N. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

C. W. Obel's
 Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

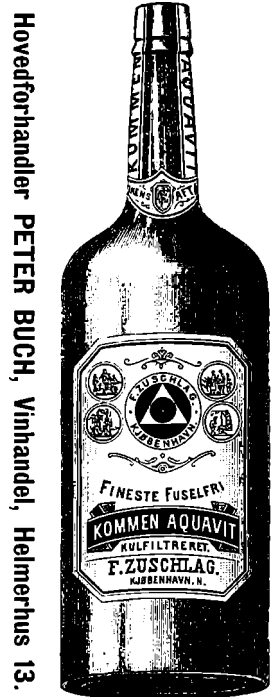
Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Agentur
for udenlandske
Seassurance-
Selskaber.

Bjerre & Rømer,
Skibsmæglere.

Agenter for
Kullens Enskilda Assurans
Förening.



Hovedforhandler PETER BUCH, Vinhandel, Helmerhus 13.

F. ZUSCHLAG, Aquavit, København N.

Havnefyr & Lanterner.

Metalspejlapparater.

Skibslanterner med Certifikat
Gl. Lanterner prøves og forandres.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9,

Kjøbenhavn.

Telefon Nr. 3681.

G. W. Frydenlund & Søn

Einhorn-Apotheket

Hamburg (St. Pauli.)

Langereihe 85.

Dansk Betjening.

Lægehjælp (ogsaa Specialister)
anvises.

LANDMANDSBANKEN

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

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.

Jh. Klokke & Co.,
Nyhavn 4.

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.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

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.

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.



Anti-magnetiske
Ankergangs

Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Regulering og Repara-
tion af Søuhre

udføres samvittighedsfuldt.

Palle Sørensen,

6, Sølvtorvet 6.

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. 10-12, 6-9

Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

EMIL KLÜNDER,

Skibsmægler.

KIEL.

Holtenu-Brunsbüttel.

„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

1/2 Side eller derover	20 %	10 Gange	30 %	25 Gange	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. 23.

Kjøbenhavn, Torsdag den 9. Juni 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Svenske Højesteretsdomme i 1897. — Den alm. danske Skibsførerforening af 1874. — Vægtgaranti for mindre Skibe fra Tyskland. — Fragtnarkedet. — Fra Island. — Tysk Skibsfart og Skibsbygning. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

Anders Nielsen,
Fredericiagade 27.

Største Lager

af
Fedevarer.

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

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Efft.,

Sr. Annæ Plads 19 & 21.

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 Nisson.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Telefon 120.

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. Jøpsen, Nyhavn 23.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15

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.

Hansa Composition.

Anerkendt bedste Skibsbundfarve.

ANDREAS HENNINGSEN, Ny Toldbodgade 5.

Telefon 165.

Forlang altid

Otto Mønstedts

Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

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

SOUTHALL

near LONDON.

M. Christiansen,

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsprovantering henhørende.

Transit og Kreditoplagsvarer.

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

M. Christiansen

John Hintze

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^d.

eneste Fabrikant af
Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
 samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:
 Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telephon 3994.
 Conferencetid 12—1½. Admiralitætsstr. 59, 1. Telephon 3999.
 Telegr.-Adr.: **Dicotto.**

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen. Ø. Telephon 35.

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.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
 KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
 267.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon **G. W. Møller, Grønnegade, Dragør.** Telefon
 Nr. 6. Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Cypress og Greenheart.

Disse fortrinlige Træsorter anbefales Havneautoriteter til Forsøg.
 Bedste Vidnesbyrd foreligge.

Lager hos
EMIL HAMMELEV, St. Kongensgade 61. Telephon 3338.

Prima røgede Skinker.

Store Partier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker
 anbefales til

lave Priser.

Højbroplads 12 ved Gammelstrand.

Prima Svinefedt.

Fine Spegepøser.

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“.

EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1838. Telegraphic address „SVITZERSALVAGE“.
 Telefon Nr. 5195.

Agent for
 Great Britain.

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	„SVITZERSALVAGE“.
KASTRUP	„HØYER“.
ELSNØRE	„SVITZERGOTTLIEB“.
KORSØR	„JØRGENSEN“.
ALBUEN (LAALAND)	„GUNNERSEN“.
FREDERIKSHAVN	„SVITZERLUND“.
GOthenBURG (SWEDEN)	„ELFVERSSON“.
GREIFSWALD (GERMANY)	„SPRUTH“.

The company's boat **Danmark** — in conjunction
 with the boats belonging to the Northern Salvage
 Company of Hamburg, vis s/s „Berthilde“, s/s „Berge
 Wilhelm“ and s/s „Neva“ — operates in the Mediter-
 ranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea &
 Red-sea).

Fanø praktiske Sømmandsskole.

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

P. H. Clausen,
 Nordby, Fanø.

Svenske Højesteretsdomme i 1897.

Nedenstaaende Domme i Sager af søretligt Indhold, hvilke alle ere afgjorte i 1897, synes at være af Interesse for danske Læsere.

I.

Søfolks Hjemsendelsesret. Under Storm i Nordsøen d. 15. Juni 1894 blev den svenske Brig „Competitor“ fra Kalmar, paa Rejse fra W. Hartlepool til Hjemstedet, stærkt ramponeret. Stormasten knækkedes, Mersstangen med tilhørende Ræer faldt over paa Styrbordssiden, Storbaaden knustes, Pumpen blev ubrugbar og Vandet steg hæftigt i Skibet. Da man var nær ved Jyllands Kyst, ansaas en Stranding uundgaelig, hvis Skibet ikke sank forinden. Man hejsede Nødsignal, og et engelsk Dampskib „Isabel“ holdt over imod Briggen. Efter afholdt Skibsraad besluttede man sig enstemmigt til at forlade Skibet; Kaptajn og Besætning optoges derpaa af „Isabel“ og førtes af dette Skib til England, hvorfra de ved konsular Foranstaltning sendtes hjem til Sverig. „Competitor“ strandede imidlertid mod Formodning ikke, men bjærgedes senere af et andet engelsk Dampskib, der førte Briggen til Kiel; her blev den repareret og omtaket.

Som Følge heraf fordrede det svenske Kommercekollegium (paa Statens Vegne) hos Briggens Rederi Erstatning for Omkostningerne ved Førerens og Besætningens Hjemsendelse m. m. Efter Kollegiets Mening kunde her nemlig ikke tales om, at Skibet var „forulykket“; efter Sølovens §§ 66 og 98 tilkom det følgende ikke Statskassen, men Rederiet at bekoste Hjemsendelsen; Rejsen maatte tvertimod betragtes som „opgiven“ af en af de i § 63, 2. St. og § 91, 1ste St. anførte Aarsager. Rederiet gjorde gældende, at Briggen var forlist og bleven Vrag, samt at det skyldtes en ren Tilfældighed, at den var bleven bjerget. I Svea Hofret (der paadømte Sagen som første Instans i Henhold til en Forordning af 1828 om Refusion af slige Konsulatudgifter) fik Sagen et for Rederiet gunstigt Udfald; Retten fandt det ikke godtgjort, at der forelaa et af de Tilfælde, i hvilke et Rederi efter Søloven bør bære Hjemsendelsesomkostningerne. Men Højesteret kendte d. 16. Marts 1897 enstemmigt Rederiet erstatningspligtigt i Henhold til de af Kollegiet citerede Bestemmelser i Søloven.

Derimod blev Rederiet for Skonnerten „Unionen“ frifundet for Statens Søgsmaal i en noget lignende Sag. Ved et Sammenstød mellem dette Skib og en østerrigsk Bark i Østersøen reddede tre Mand af Skonnertens Besætning sig om Bord i Barken og fulgte med den til Finland, hvorfra de hjemsendtes. Men Skonnerten, som havde faaet store Beskadigelser, fortsatte ikke destomindre sin Rejse og førtes til Stockholm. I dette Tilfælde fandt baade Hofret og Højesteret, at de Omstændigheder, hvorunder Søfolkene forlod Skibet, ikke kunde forpligte Rederiet til at betale Hjemrejsen.

II.

Misligholdelse af Certeparti. Et Transportselskab i Stockholm havde ved et i Juni 1893 sluttet Certeparti forpligtet sig til at befordre 1000 Fade Petroleum fra Stockholm til Örnsköldsvik med Pram, bugseret af Damper; Partiet skulde afskibes i Avgust, dog ikke før d. 10., og „uden Ophold afsejle“ til Bestemmelsesstedet. Den 29. Avgust afgik Partiet paa den aftalte Maade fra Stockholm, men først den 21. Septb. ankom det til Örnsköldsvik. Grunden til Forsinkelsen var følgende. Bugserdamperen havde vist sig for svag til i det stormfulde Vejr at gennemføre Transporten; den

forlod derfor d. 6. Sept. Prammen ved Singö i Alands Havet. Der afhentedes Prammen d. 13. Sept. af en anden Damper, som i Mellemtiden af Selskabet var dirigeret derhen fra Skellefteå Distrikt og som paa Vejen til Singö dels var bleven opholdt af Storm, dels bugserede først en, senere to Pramme, ligesom den fra Singö gjorde en Afstikker til Grisslehamn for at losse 14 Tønder Tjære, inden den tog den her omhandlede Pram paa Slæb; den havde endvidere haft en Pram til med sig paa den største Del af Rejsen til Örnsköldsvik. Da Transportselskabet i Anledning af Afladernes Vægning ved at betale Fragten sagsøgte disse, indvendtes der imod Søgsmaalet, at Certepartiet var misligholdt og at der ifølge dets Affattelse var fastsat Forbrydelse af hele Fragten som Erstatning for dets Ikke-Opfyldelse. Selskabet gjorde derimod gældende, at Certepartiet var opfyldt, da selve Afrejsen var sket til den fastsatte Tid uden Ophold, medens Forsinkelsen under Vejs hidrørte fra Storm, for hvilken det ikke kunde bære Ansvar; forøvrigt stred selv et unødvendigt Ophold under Vejs ikke mod Certepartiet, der intet indeholdt herom. Stockholms Raaadstueret afgjorde Sagen til Fordel for Afladerne, da Selskabet under de foreliggende Omstændigheder ikke kunde anses for at have opfyldt Certepartiet paa tilbørlig Maade. Svea Hofret kom til det modsatte Resultat (dog med 3 Stemmer mod 2) og dømte Afladerne til at betale Fragten. Men i Højesteret stadfæstedes enstemmigt Raadstuerettens Dom den 5. Oktober 1897.

III.

Bjærgningskontraktens Gyldighed. Paa Anmodning af Kapt. O., Fører af Briggen „Oceanide“ af Vestervik, der laa for Anker med kappet Fokkemast ved Grepens Fyrskib, udenfor Öregrund, paa Grund af Storm, paatog en anden Kaptajn, L., der førte det forbi-passerende Bugserdampskib „Norden“, sig om Morgenen d. 3. Oktb. 1893 at føre „Oceanide“ til Kullboda ved Öregrund. imod en Bjærgeløn af 2500 Kr. Efterat Bjærgningen var fuldført, kondemneredes Briggen imidlertid og solgtes senere med Inventarier og Ladning for ialt 4745 Kr. Om Eftermiddagen d. 3. Oktober, medens Briggen laa i Kullboda Havn, oprettede begge Kaptajner i Forening et skriftligt Dokument, som gentog den trufne Aftale i alle Maader; det dateredes „Öregrund d. 3. Oktb. 1893“, blev underskrevet af Kaptajnerne og til Vitterlighed desuden af to Mand fra hver af de to Skibsbesætninger. Underskriften foregik, at dømme efter flere Vidneudsagn, ganske frivilligt fra begge Sider om Bord i Briggens Kahyt efterat Parterne først i Forening havde ladet en Mand i Öregrund opsætte Dokumentet.

Briggens Rederi bestred imidlertid den afsluttede Bjærgningskontrakts Gyldighed. Den skriftlige Kontrakt var nemlig efter dets Opfattelse ingen selvstændig Overenskomst, men kun en Optegnelse af den mundtlige Kontrakt, og da denne mundtlige Kontrakt var sluttet „medens Nød stod paa“, paastod Rederiet dens Tilsidesættelse i Henhold til Sølovens § 227 og fordrede Bjærgelønnen nedsat til et passende Beløb, højst 500 Kr. Under den i Anledning heraf mod Rederiet rejste Sag, henviste Bjærgers Selskab bl. a. til Søforklaringen, der fra Kapt. O.s Side indeholdt en ubetinget Henvisning til den oprettede Kontrakt, hvis Bestemmelse om Bjærgelønnens Størrelse motiveredes ved, at O. havde anset det for risikabelt at blive liggende paa den aabne Plads, da han og Besætningen vilde have været udsatte for at miste ikke blot Skib og Ladning, men ogsaa Livet, hvis Vinden kom ind fra den botniske Bugt. For at komme til Klarhed om, hvorvidt

Øjemedet med den skriftlige Kontrakt havde været en blot Nedskrivning af den mundtlige eller en selvstændig Forpligtelsesvilje, førtes der flere Vidner; men disses Udsagn vare paa dette Punkt indbyrdes uoverensstemmende.

Raadstueretten i Vestervik, der paadømte Sagen i første Instans, udtalte sig ikke umiddelbart om Kontraktens bindende Karakter, men henviste til Bestemmelsen i Sølovens § 226 om, at Bjærgelønnen i Almindelighed ikke maa overstige $\frac{1}{3}$ af det Bjærgedes Værdi, og fandt, at der ikke i Sagen forelaa særlige Omstændigheder, der kunde føre til en højere eller lavere Ansættelse; den nedsatte følgelig Bjærgelønnen til 1581 Kr. 67 Øre. I Göta Hofret stod tre Medlemmer mod to; Majoriteten afgjorde Sagen derhen, at der efter de foreliggende Bevisligheder ikke af Parterne kunde antages at være tilsigtet andet med det oprettede Dokument end en skriftlig Bekræftelse paa den mundtlige Aftale, hvorfor Retten var frit stillet i Henseende til Erstatningens Bestemmelse; denne bestemtes til $\frac{1}{6}$ af det bjærgede eller 770 Kr. 84 Øre. Og denne Dom stadfæstedes d. 1. Oktober 1897 af Højesteret.

Det bør imidlertid fremhæves, at foruden de to Medlemmer af Hofretten, ogsaa Nedre Justitie Revisionens samtlige tre Medlemmer og tre af de i Sagen voterende syv Højesteretsdommere stemte for det modsatte Resultat; de fandt i Oprettelsen af det skriftlige Dokument en for Rederiet bindende Erklæring, afgiven efter Nødstilstandens Ophør.

IV.

Søforsikringens Omfang. Herom foreligger der flere lærerige Domme.

1. Den første angaar Spørgsmaalet om Forsikrerens Ansvar i Tilfælde af Svig fra Skibsførerens Side. Ifølge en Police af 1893 havde Søforsikringsselskabet „Ocean“ i Göteborg forsikret Fragten for Skibet „Dorothy“ paa Rejse fra Mobile til Hull og med Ansvar „ifølge Søloven, svensk Søforsikringsplan og gældende Selskabsstatuter“. Skibet led paa denne Rejse Havari, hidrørende fra, at Føreren lod det bore og, da det var synkefærdigt, landsatte det paa Cuba, hvor det kondemneredes. Da Policens Indehaver derefter fordrerede Opgørelse af Forsikringen, bestred „Ocean“ denne Fordring og henviste navnlig til den almindelige svenske Søforsikringsplans § 46, hvor det bestemmes, at Forsikrerens bl. a. er uansvarlig for Skade, forarsaget af Uredelighed hos Skibsfører og Besætning. (Se til Sammenligning Konvention for det kbh.'ske Søass. Komp. af 2. April 1850 § 65). Herimod beraabte Modparten sig paa Sølovens § 248, hvis Bestemmelse om, at Forsikrerens Ansvar ikke bortfalder, fordi Skaden kan tilregnes Skipper eller Mandskab, efter hans Formening ikke kunde ophæves ved Søforsikringsplanens § 46, der stred imod den i nævnte Lovbestemmelse indeholdte Regel. „Ocean“ fik imidlertid Medhold saavel af Dispachøren som af Raadstueretten i Göteborg og tilsidst af Højesteret, hvis enstemmige Dom af 11. Januar 1897 fritog Selskabet for Erstatningsansvar ifølge Policen.

2. I en anden Sag forelaa atter Spørgsmaalet om Forsikrerens Ansvar i Kondemnationstilfælde, denne Gang var Talen om Forholdet mellem Søforsikringsplanen og Sølovens Bestemmelser om Totalskade (§ 256). Der forelaa atter her en Fragtforsikring fra Selskabet „Ocean“, nemlig for Skonnerten „Ida Sofia“ paa Rejse fra Boness til Åhus med Kul. Forsikringen var tegnet med Forbeholdet „fri for partikulær (enskild) Skade undtagen i Strandingstilfælde“, og Ansvar bestemt, ligesom i den forrige Sag, efter Søloven, Forsikringsplanen og Statutterne. Skibet sprang læk i Nordsøen, forlodes af Besætningen og blev senere bjærget og ført til Hull, hvor det erklæredes for ikke værd at istandsætte og solgtes paa Auktion. I Henhold til Policen gjorde nu det Skibsmæglerfirma, som var dens Ihændehaver, Krav paa Er-

statning efter Dispache; men Dispachøren forkastede Firmaets Krav og støttede dette Resultat paa Søforikringsplanens § 56. I desne § fortolkes Klausulen „fri for partikulær Skade undtagen i Strandingstilfælde“ derhen, at Forsikrerens Ansvar kun omfatter saadan „enskild“ Skade, som opstaar ved Skibets Stranding, dets Stød imod faste eller flydende Genstande, dets Synkning, Udeblivelse, Beskadigelse ved Brand eller Eksplosion samt Omkostninger ved eller Bidrag til almindeligt Havari; men intet af de her opregnede Tilfælde forelaa i denne Sag. Firmaet formentede imidlertid, at denne Afgørelse stred dels imod Sølovens § 256, dels imod Planens § 64. Efter sidstnævnte § i Planen skal nemlig, naar Totalskade paa Skib foreligger, ogsaa Totalskade for Fragtens Vedkommende statuere; og at ifølge Sølovens § 256 Totalskade paa Skibet her forelaa, var utvivlsomt. Det syntes da ganske urimeligt, at Forsikringen ikke skulde omfatte Totalskade, især da denne sidste Risiko omfattes af den formentligt mindre strænge Klausul, „fri for partikulært (enskildt) Havari.“ De i Raadstueretten tilkaldte sagkyndige Medlemmer delte Firmaets Opfattelse; de ansaa ethvert Tilfælde af Totalskade for indbefattet under nævnte Klausul, hvad enten Skaden skyldtes Kondemnation eller anden Omstændighed, som medførte, at ingen Fragt kunde fordras. Men saavel Raadstueretten som (d. 5. Juli 1897) Højesteret forkastede denne Forstaaelse og stadfæstede Dispachen; Resultatet var i Højesteret enstemmigt. I Lighed med denne Sag afgjorde Højesteret samme Dag en ganske lignende vedrørende Briggen „Lucie“, der paa Grund af Storm maatte vende tilbage til Gøteborg paa Rejse til Southampton og kondemneredes.

Disse Domme have vakt en Del Opsigt i Forretningsverdenen, hvor man — ligesom Tilfældet vistnok er i Danmark — hidtil var gaaet ud fra, at i Tilfælde af Totalskade ingen Befrielse for Forsikrerens kunde støttes paa Klausulen, fri for partikulær Skade, uden i Strandings-tilfælde. Ikke desto mindre er den for Forsikrerens gunstige Forstaaelse yderligere befæstet ved Søforsikringsplanens § 56 i dens nye Affattelse, saaledes som Planen omredigeredes i November 1896 og traadte i Kraft d. 1. Januar 1898. I denne Redaktion fastsætter Planen udtrykkeligt, at den her omhandlede Klausul kun i de ovenfor opregnede Tilfælde medfører Ansvar, men at der ikke ansvares „for saadan partikulær Skade, hvad enten den er total eller partiel, som hidrører fra anden Aarsag“. Samtidigt er den i denne Forbindelse ganske vist vildledende Klausul „fri for partikulært Havari“ mere korrekt omdøbt til „fri for partielt Havari“. Herved er det tydeligere betonet, at de tvende Modsætningsforhold — Almindeligt-partikulært Havari paa den ene Side og Totalskade-partiel Skade paa den anden Side — ikke dække hinanden, men at der i det mindste ifølge svensk Opfattelse lige saa vel kan tænkes en partikulær Totalskade som et partielt Groshavari.

3. Forsikrerens Ansvar for Skade som Følge af Tab af Menneskeliv berøres af følgende Dom: Dampskibet „Alexander Keiler“ af Gøteborg var hos en svensk Forsikringsforening assureret for $\frac{30}{100}$ „imod al Fare i Sø og Havn“, og kolliderede, paa Rejse fra Antwerpen til Göteborg, den 11. Oktober 1891 med en Jagt, „le Chocolat“, ved hvilken Lejlighed to Personer af Jagtens Besætning druknede. Sammenstødet skete paa belgisk Søterritorium og Ansvar for det derfor paalagdes af en Domstol i Antwerpen Dampskibsføreren, som forpligtede ham til at erstatte $\frac{3}{4}$ af Jagtens Skader. Desuden fordrerede Dødsboerne efter de omkomne Personer Skadeserstatning hos Dampskibet; i Henhold til et derom indgaaet Forlig udbetalte Rederiet disse Boer ca. 10,000 Kr. Forsikringsforeningen havde i Henhold til Policen straks betalt, hvad Rederiet havde maattet udrede som Erstatning for Skade paa Jagten, og desuden var der mellem den og Rederiet truffet Aftale om, at Forliget med Dødsboerne ligeledes skulde betragtes som forpligtende

for Foreningen, saafremt det kunde godtgøres, at Policen havde omfattet ogsaa den sidstnævnte Risiko. Parterne vare enige om, at Rederiet efter belgisk Ret havde været pligtigt til at udrede Erstatning til de Omkomnes Efterladte; men medens Rederiet paastod, at Forsikringen omfattede al Skade, der var en Følge af Sammenstød, selv om dette maatte tilregnes Skibsføreren, og at Erstatningens Omfang maatte bestemmes efter det Lands Lov, Skibet i det enkelte Tilfælde var pligtigt til at lyde, hævdedes det fra Forsikrerens Side, at Paastanden ikke havde Hjemmel i svensk Sørret, der ikke kendte nogen Forpligtelse for Forsikreren til at erstatte Tab af Menneskeliv, ligesom der i det hele ikke, hvad dette Erstatningskrav angik, kunde siges at foreligge nogen Skade paa det forsikrede Skib, men meget mere en Rederiet af Føreren paadrægen, ganske selvstændig Forpligtelse. Sagen paadømtes efter den ældre Sølov af 1864. Rederiet støttede sit Krav paa dens §§ 223 Mom. 7 og 224 Mom. 1 (jfr. nugældende Sølvs §§ 248 og 249 Mom. 1), der i Tilfælde af Sammenstød paalægger Forsikreren at godtgøre den af det forsikrede Skibs Reder udbetalte Erstatning til skadelidende Tredjemand. Foreningen henviste derimod til samme Lovs §§ 172 og 187 (jfr. env. Sølven af 1891 §§ 220 og 230), i hvilke der ikke findes nogen Antydning af, at Forsikringen kan omfatte Skade ved Tab af Menneskeliv. Ved den i Gøteborg opgjorte Dispache fik Rederiet imidlertid fuldt Medhold, og denne Dispache stadfæstedes uden Meningsforskel af Raadhusretten samme Steds og d. 19. Oktober 1897 af Højesteret. Forsikringsforeningen tilpligtedes efter Paastanden til at udrede $\frac{4}{5}$ af det paa Skibet faldende Erstatningsbeløb. Dommen støtter Resultatet paa Sølvens § 49 (nu gældende Sølvs § 8) om Rederiets Hæftelse med Søformuen for den ved Skibsføreren Fejl forvoldte Skade, i Forening med den ovennævnte Bestemmelse i § 223 Mom. 7.

I. H.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874.

Som Svar paa den i Bladets sidste Nr. fremkomne Artikel med ovenstaaende Overskrift, skulle vi bemærke, at Bestyrelsen skal tage det deri fremsatte Forslag under Overvejelse.

Samtidig undlade vi ikke at tilføje, at naar ærede Medlemmer ønske at gøre Henstillinger til Bestyrelsen eller at fremkomme med Forslag, saa er det den naturligste Maade at henvende sig skriftligt med disse Henstillinger eller Forslag direkte til Bestyrelsen selv, da de paa en saadan Maade sikrest kommer den i Hænde.

P. B. V.
Jacob Holm,
Formand.

Vægtgaranti for mindre Skibe fra Tyskland.

Vi have modtaget følgende:

I Anledning af de nye Automatvægte, der ere komne i Brug i Tyskland, og som næppe andre end Fagmænd kunne kontrollere, er det blevet endnu sværere for Skibsførerne i de mindre Sejlskibe at garantere for Vægt, end tidligere. De fleste Steder staar Vægten enten i Pakhus eller paa Damper, hvor vi med vort lille Mandskab daarlgt kunne undvære en Mand til at kon-

trolere Vægten, hvilket egentlig heller ikke hjælper noget, da Vejerne i Fyskland ere altfor flotte Folk til at tage Hensyn til Skipperens Indsigelser, hvorimod de lige overfor Købmanden, der betaler dem, ere meget høflige. Da Toldvæsenet jo ingen Ansvar bærer for den Kontrol de udøver ved Ladringsens Indtagelse, kan man ikke stole meget paa den, men derfor synes jeg, at det er rimeligt, at den der vejer Ladningen ogsaa garanterer for Vægten. Det forekommer mig, at Sagen maatte kunne ordnes paa den Maade, at Afladeren fik Lov til at plombere Lastrummet, saaledes at det ikke kunde være Tvivl underkastet, at det modtagne Kvantum igen afleveres, og vi burde saa kun kunde drages til Ansvar for Vægten, naar vi mødte paa Lossestedet med brækkede Plomber. En saadan Ordning vil muligvis ogsaa have sin Interesse for Modtageren, da han derved kan spare en Del Vejning.

Jeg har tænkt mig, at Bestyrelsen for „Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe“ kan tage Sagen i sin Haand, og at man f. Eks. kan begynde med at fremlægge Lister til Underskrift paa de forskellige Mæglerkontorer, for at se hvilken Stemning, der er for Forslaget. Listerne kunne lyde omtrent saaledes:

„Vi Undertegnede forpligte os til ikke at tegne for Vægtgaranti efter 1ste Januar 1899; hvorimod vi garantere at holde enhver Indgang til vore Lastrum i den Orden, at de uden stor Ulejlighed for Købmanden kan plomberes, og ligeledes give vi Aflaster som Modtager Ret til at undersøge Skibet overalt, saavel før Lastningen som efter Løsningen“.

Det bemærkes, at jeg har omtalt Sagen for flere af Foreningens Medlemmer, hos hvem jeg har fundet Sympati for samme, og haaber jeg, at vi gennem en Diskussion maa komme til det forønskede Resultat.

J. H.

Fragtmarkedet.

Den sidste Uge har intet af Interesse at opvise. Stilhed og Ro hviler over alle Brancher og faa Forretninger har fundet Sted. Man tvinges til at konstatere en mindre Tilbagegang overalt, uden at man dog har Lov til at kalde Situationen uheldig, tværtimod, men vi ere nu i Aar meget forkælede af den fortrinlige Konjunktur og vi glemmer saa let, at vi for Øjeblikket befinder os i den mest døde Periode som tænkes kan, nemlig Juni-Juli, og til Trods herfor arbejdes der endnu med Gevinst saa godt som overalt, hvor man i gamle Dage kun regnede med det sikre Tab.

Vi skulle som Illustration til „Fragtmarkedet“ denne Gang nøjes med et beskedent Antal Noteringer, da vi ellers løber Fare for at gentage os selv.

Baltimore Danmark giver $\frac{3}{3}$ à $\frac{3}{6}$ for prompte Baade; til C. f. O. betaales $\frac{3}{1\frac{1}{2}}$ à $\frac{3}{3}$, dermed være Northern-range Notering givet. New-Orleans Danmark $\frac{15}{3}$ à $\frac{15}{6}$ nett charter. Fernandina Stettin $\frac{17}{1}$. Fra River Plate circa 20/, men alt ligger forøvrigt her stille hen, og Noteringerne ere nærmest nominelle. En Grund til at Amerika som Helhed skuffer for Øjeblikket er, at man i Europa begynder at sælge indkøbte Kornlaster tilbage til Amerikanerne, der efter den kolossale Spekulation i Korn nu befinder sig i den ejendommelige Stilling at maatte købe egne Varer for at opfylde Forpligtelserne, men derved berøves disse Laster det positive Marked, man misforstaa os ikke, det drejer sig selvfølgelig kun om endnu ikke afskibede Varer, men Lasternes Mængde er derved formindsket mange Gange, kun Prisdifferencen gaar i et anbefalet Brev til Evropa.

Sortehavet er slet. Vi noterer Odessa P. P. 9/6 à 10/. Azoff U. K. Cont. 11/. Eupatoria Reval 12/. Salt; Donau U. K. Cont. 10/. Kulfragterne ned ere omtrent som sidst, kun som omtalt en Smule mattere, man kan gennemgaaende trække 3 à 4 $\frac{1}{2}$ pence fra pr. Ton paa seneste Notering. Kulstriken i Wales vedvarer lige hidsigt og Befragtingen der har været ringe.

Østersøen er uden Forandring. Petersborg giver 1/4 $\frac{1}{2}$ London, andre Pladser i sædvanligt Forhold. Paa Træmarkedet er intet indtruffet af Interesse. Kulfragterne ind efter ere dalede, naar enkelte prompte Laster undtages. Firth of Forth Kjøbenhavn giver 4/7 $\frac{1}{2}$ à 4/9 for 2000 Tons Baade. Provinsen 5/1 $\frac{1}{2}$ à 5/3 for Baade op til 14 Fod lastet.

Vort hjemlige Marked er mat. Færre Laster end Skibe. Raten 11 à 12 Øre pr. Ctr. Korn til Provinsen. Faa ere Befragtingerne. Til Stralsund er fragtet til 17 $\frac{1}{2}$ Pf. pr. Ctr. Mais. Til Elbing 5 Mark pr. 1000 Kilos. Herfra er endelig sluttet Sejler til Malmø 8 Øre pr. Ctr. Hvede, dette er selvfølgelig meget beskedent, men i Kombination hermed er samme Skib fragtet fra den ny Klagstorp Havn ved Malmø til Rudkjøbing 21 Kroner pr. Cbfavn. Kalksten, saaledes vil hele Turen blive acceptabel, og vore Eksportører til Malmø og Distriktet har uventet faaet en Forbundsfaelle i denne ny Kalkstensindustriovre hos vor Genbo. Fra Trelleborg til Aalborg er betalt 30 Øre pr. 100 Ø Teglst. Fra Sakskjøbing til Kjøbenhavn er betalt 11 Øre pr. Ctr. Hvede. Fakse Eckernførde giver 18 Kroner pr. Kubikfavn Kalksten. Hasle Esbjerg endelig 5 $\frac{1}{2}$ Krone pr. Ton Stenware.

Fra Island.

Korrespondance til Dansk Søfartstidende.

Seydisfjord, den 23. Maj 1898.

Fiskeriet er endnu uden videre Betydning, særlig forhindret af ugunstige Vejrforhold. En Del Strandinger har fundet Sted i den franske Fiskerflaade heroppe, men ingen Menneskeliv vides at være gaaet tabt.

Skonnerten „Marie“ fra Dunkerque solgtes 29. April paa Faskrudsford ved Auktion for 1,300 Kr. Derefter skiftede Skibet Ejer to Gange til, for en Købesum af henholdsvis 2,400 Kr. og 4,000 Kr., og Skibet er nu afsejlet til Norge. „Marie“ anses for at være et godt Skib og Kondemnationen er sikkert noget overfladisk afgivet; men heldigvis blev Skibets Skæbne afgjort af franske Søofficerer, saa at enhver Mistanke, der ellers mere eller mindre befojet rettes mod de franske Kaptajner af Fiskemarinens, maa udelukkes i dette Tilfælde. Telegrafens Anlæggelse til Island vil imidlertid nok sætte en Stopper for slige Kondemnationer. Det danske Stationsskib „Heimdal“ har givet flere Travlere Advarsler for at have været inde paa ulovligt Søterritorium. Det danske Postdampskib „Vesta“ ventes her til Seydisfjord i Dag.

Tysk Skibsfart og Skibsbygning.

Det vil sikkert være af Interesse for mange af vore Læsere at læse om de Fremskridt, som tysk Skibsfart og Skibsbygning har gjort i de senere Aar.

Det bedste Bevis paa denne Fremgang er, at Antallet af Dampere, siden det tyske Kejserrige blev grund-

lagt i 1871, er bleven 6 Gange større, medens Tonnagen er bleven henvend 10 Gange større.

Dette er i og for sig ikke saa forbavsende, naar man tager i Betragtning, at Landet paa saa mange Maader er gaaet frem, og Befolkningen i samme Tidsrum er steget med 30 %, medens Omsætningen med Udlandet er forøget med 60 %. De industrielle Forandringer, der have fundet Sted, har omdannet Tyskland fra et eksporterende til et importerende Hvedeland. Den forøgede Indførsel af Raamaterialer og den tiltagende Udførsel af fabrikerede Sager viser den tyske Industris hurtige Udvikling. Ogsaa Statistiken over Forbruget af Nødvendighedsartikler pr. Individ udviser en kendelig Forbedring af Livsforholdene for de store Lag af Befolkningen.

Den 1ste Januar 1898 kunde det antages, at den tyske Handelsflaade bestod af 4 Millioner lastbærende Tons. I 1871 havde den Hamburg-Amerikanske Linje 13 Dampere, mod 62 Dampere i 1896. Nordtyske Lloyd havde den Gang 28 Skibe mod 48 nu. I 1897 kunde hele den tyske Dampskibsflaade anslaaes til en Værdi af 270 Millioner Kroner; Sejlskibsflaaden til c. 50 Millioner Kr.

Ved Siden heraf har ogsaa Skibsbygningen i de senere Aar taget et stort Opsving. For Øjeblikket har saaledes Nordtyske Lloyd flere Paketter under Bygning til de statsunderstøttede Linjer paa Østasien. Hamburg-Amerika Linjen har bestilt en stor Damper, c. 690 Fod lang, medens en anden Damper „Assyria“ er løben af Stabelen i Geestemünde. Begge disse to Selskaber have i Forening hos Vulcan i Stettin bestilt 4 ny Dobbelt-skruer-Dampere, 520 Fod lange og 60 Fod brede. Til Linjen „Hamburg-Sydamerika“ er Damperen „Bahia“ paa 6000 Tons lige løben af Stabelen; medens „Hansa“ i Bremen i 1897 forøgede sin Flaade med 2 Dampere, og i 1898 skal have to andre leverede færdige.

Den ny transatlantiske Damper, der, som omtalt, bygges paa Vulcanværftet i Stettin til det Hamburg-Amerikanske Dampskibsselskab fortjener lidt nærmere Omtale. Den anskaffes i Stedet for de to Dampere, Columbia og Normania, som Selskabet nylig solgte, og bliver en Toskruedamper. I Hastighed skal den overgaa alle hidtidige Paketter, idet man har garanteret 23 $\frac{1}{2}$ Knob paa den maalte Mil og 23 Knob over Oceanet. Skibets største Længde bliver mellem 680 og 690 Fod, altsaa ikke saa lang som White Star Linjens ny Damper „Oceanic“, der bliver 704 Fod lang. Nordtyske Lloyds Damper „Kaiser Wilhelm der Grosse“ er 625 Fod, medens „Campania“ og „Lucania“ ere 622 Fod lange. Den ny Damper bliver 66 $\frac{1}{2}$ Fod bred, altsaa overordentlig lang i Forhold til Bredden, thi Kaiser Wilhelm, der er c. 60 Fod kortere, er kun $\frac{1}{2}$ Fod smallere. Maskinerne, der samlede skulde udvikle 36,000 Hestekraft, ere af Quadruple Expansions Typen.

I Tyskland findes nu store Skibsværfter, der kunne tilfredsstille alle Nutidens Krav. Der findes saaledes Værfter i Elbing, Danzig, Stettin, Kiel, Flensborg, Hamburg og Bremen. I 1896 byggedes i Hamburg en Flydedok med en Bæreevne af 17,500 Tons, hvorfor selv de største Skibe nu ikke længer behøve at gaa til England for at blive dokkede. I Bremen bygges en Dok, der skal kunne bære 20,000 Register Tons. I Hamburg, Bremen, Altona og i andre Byer ere enorme Kapitaler anvendte paa at forbedre og forstørre Havnene. Hamburg har saaledes bevilliget 270 Millioner Kroner til sin Havn, og hele Landet har i de senere Aar anvendt c. 675 Millioner Kroner paa Havnebygninger, som man ser dobbelt saa stor en Sum, som hele Handelsflaadens Værdi. I 1897 løb 79 Skibe paa over 100 Register Tons af Bedingen paa 28 tyske Værfter. Skibene repræsenterede 185,000 Tons, og bestod hovedsagelig af Passagerdampere; kun en ringe Procentdel, 1 %, vare Sejlskibe. Endvidere findes blandt Skibene en Isbryder til Rusland, Tankdampere og Dampfartøjer til Havfiskeri.

Tyskland kan nu ikke alene tilfredsstille Landets egne Krav i Retning af Skibsbygning, men begynder ogsaa i større Maalestok at trægte efter at bygge for andre Lande, og i Særdeleshed for Rusland. Efter Fuldendelsen af den sibiriske Jærnbane, skal der bruges mange Dampere paa de sibiriske Floder og paa Bajkalsøen; Jærnbanen til Archangel vil foraarsage en Udvikling af Farten paa det hvide Hav, og den ny Forbindelse med Kina og Korea vil ogsaa fordre en Del Tonnage, hvis Anskaffelse tyske Skibsværfter ville anstrænge sig for at faa deres Part af.

Paa Grund af Befolkningens Tilvækst kommer Tyskland til mere og mere at gribe ind i Verdenshandelen. Et Bevis herpaa giver de tyske Skibes tiltagende Trafik gennem Suezkanalen; i 1895 var Trafiken $8\frac{1}{4}\%$ af den samlede Tonnage mod $10\frac{3}{4}\%$ i 1897. Den engelske Trafik var i de samme to Aar $71\frac{3}{4}\%$ og $67\frac{1}{4}\%$, altsaa aftagende.

Tyske Købmænd og Agenter findes nu snart paa alle Steder af Jorden, hvor der findes eller kan blive et Marked for tyske Varer.

Engineering.

Fra Sø og Land.

Chefen for Jyllands Redningsvæsen, Visekonsul Andersen, har udgivet et Uddrag af Redningsvæsenets Historie fra dets Grundlæggelse for 50 Aar siden. Det danske Redningsvæsen koster Statskassen ca. 130,000 Kr. om Aaret. Der findes i Jylland, herunder regnes Fanø, Læsø og Anholt. 57 Redningsstationer, hvoraf 33 har saavel Baad som Raketapparater, 15 Baad alene og 9 Raketapparater alene, 7 af Baadene findes paa de ovennævnte Øer.

De danske Redningsbaade, der er synkefrie og selvvlæsende, har Ry for at være udmærkede Baade. Deældste blev konstruerede af Skibsbygmester Bonnesen. de nyere ere konstruerede og byggede af Baadbygmester Frørup i Marinen.

I det forløbne Tidsrum har man Oplysninger om 2,710 Strandinger, hvorved 1,750 Skibe gik totalt til Grunde, medens 960 atter kom flot. Af Besætningerne reddedes 21,249 Mand medens 1,069 omkom i Brændingerne.

Tabet var saaledes 4,78 pCt. En stor Del af de Reddede klarede sig selv eller ved privat Hjælp; men ikke mindre end 6,130 Personer er ved Redningsvæsenets Hjælp bragte i Land og kunde rimeligvis takke den Institution for Livet.

Ifølge Beretning til Udenrigsministeriet fra Generalkonsulatet i Rio de Janeiro indtraf der i denne By i April Maaned 287 Dødsfald af Gul Feber, 152 af andre Febre, 71 af ondartede Bylder og 61 af Beri-Beri. De Dødes Antal var ialt 1724, hvoraf 701 fremmede. Ifølge Beretning af 5te f. M. fra Generalkonsulatet i Buenos Aires grasserede der ikke mere gul Feber i denne Havn.

Skibskompasser kunne nu blive undersøgte paa Orlogsværftet, naar Begæring herom tilstilles Bestyreren af Flaadens Kompassvæsen og de paagældende Instrumenter indleveres paa eller sendes til Orlogsværftets Kompassmagasin.

For Kompasser, der tilfredsstille de af Kew Observatoriet i England fastsatte Prøver for Styrestregens Anbringelse, Rosens Nøjagtighed og Indstillingsøve m. m., vil blive udstedt Certifikat af Flaadens Kompassvæsen. Ere Kompasserne forsynede med Azimuthapparater, ville disse blive undersøgte og Bemærkning om deres Godhed tilføjet Certifikatet. De Instrumenter, som erholde Certifikat, ville blive forsynede med Mærket F. K. med Krone over.

For Undersøgelsen af Kompasser erlægges foruden de Udgifter, som eventuelle Reparationer eller Forsendelser maatte paaføre Orlogsværftet, følgende Afgift:

Et Tørkompas 6 Kr.
Et Vædskekompas 4 —

For Instrumenter, der ikke tilfredsstille Prøven og derfor ikke erholde Certifikat, erlægges den halve Afgift.

Vi hilse med Glæde disse Foranstaltninger, da saavel gode Lanterner, som særligt gode Kompasser, have saa overmaade stor Betydning for et Skibs Sikkerhed. Samtidig udtale vi Haabet om, at saavel Skibsførere som Redere ville gøre Brug af disse Undersøgelser i vid Udstrækning, og navnlig, at de ved Nyanskaffelser under ingen Omstændigheder ville modtage Lanterner eller Kompasser, som ikke ere forsynede med Certifikat, da man uden et saadant ingen Garanti har for deres Paalidelighed.

Paa „Chamber of Shipping“s sidste Aarsmøde vedtoges enstemmigt følgende Resolution:

„Udenrigsministeriets Opmærksomhed henledes derved paa de Ophold og Forsinkelser, der af og til paaføres britiske Skibe i fremmede Havne, ved at Konsulatkontorene lukkes saa tidligt, at Udklarering den Dag er umuligt; det anses derfor ønskeligt, at Kontortiden bliver forlænget til Kl. 5. Eftermiddag i tempererede Klimater.“

Efter at Udenrigsministeriet havde faaet Resolutionen tilsendt, modtog „Chamber of Shipping“ et Svar med Oplysning om, at de engelske Konsular-Instruktioner lyde paa, at Konsulerne skulle holde Kontorene aabne i den almindelige Forretningstid paa de respektive Pladser, hvor de ere ansatte. Instruktionerne fastsætte yderligere, at Konsulerne paa Forlangende skulle yde deres Tjeneste fra Kl. 6 Formiddag til Kl. 9 Eftermiddag, mod at erholde et fastsat Gebyr for den Del af dette Tidsrum, der ligger udenfor den gængse Forretningstid. Lord Salisbury anmodede endvidere „Chamber of Shipping“ om at blive gjort bekendt med de Tilfælde, hvor Konsulernes tidlige Lukning af Kontorene havde været til Skade for Skibsfarten, for om muligt at forhindre den Slags Forsinkelser i Fremtiden.

Sh. Gaz.

Med Bjærgningsdampskibet „Danmark“ bygget af Helsingers Jærnskibs- og Maskinbyggeri, for Regning Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise i Kjøbenhavn, foretoges den 4. ds. officiel Prøvetur i Sundet.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse, har følgende Dimensioner 154' 0" × 25' 10 $\frac{1}{2}$ " × 13' 3", og er forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation.

Prøveturen, der overværedes af Entreprisens Bestyrelse og Forretningsfører, forløb i enhver Henseende til disses Tilfredshed.

S. S. „Danmark“, der skal have Station i Middelhavet, er udrustet med alle Nutidens Forbedringer for Bjærgnings- og Dykkerbrug, ligesom elektrisk Belysning findes overalt om Bord.

Fra A. Rogder & Cos. Værft i Port Glasgow blev i Mandags sat en ny Staaldamper i Vandet, bygget for Regning Dampskibsselskabet „Inga“ (Heckscher & Søn). Det ny Skib, der blev døbt „Livadia“, er af single deck Typen, indrettet med alle Forbedringer for en moderne Fragtdamper og vil laste circa 4400 Tons paa et Dybgaende af 19' 5".

D'Hrr. Swan & Hunter, Wallsend, satte i Slutningen af forrige Maaned en Flydedok i Vandet, der bygges til „Vulcan“ Skibsværft i Stettin. Dokkens Dimensioner ere 510' × 110' × 42 $\frac{1}{2}$ ', og dens Bæreevne er c. 11.000 Tons; den forventes at blive færdig i Løbet af indeværende Maaned, og der skal allerede være engageret 3 kraftige Slæbdampere i Holland til at bugsere Dokken til Stettin, nemlig „Zwarte Zee“, „Roodo Zee“ og „Ocean“, alle fra Ablasserdam; den sidst nævnte Damper har tidligere udført et lignende Arbejde, idet den har bugseret en stor Flydedok fra Rotterdam til St. Paul de Loanda.

Af Selskaber, der eje Skibe, hvis samlede Tonnage er mere end 100,000 Register Tons findes der kun 15 i hele

Verden. Heraf 6 i England, 3 i Tyskland, 2 i Frankrig, medens Italien, Japan, Østrig-Ungarn og Spanien hver maa nøjes med 1.

Følgende Liste viser Skibenes Antal, Tonnage samt Navnene paa Selskaberne.

Nationalitet	Selskabets Navn	Antal Skibe	Register	
			Tons	
England	P. and O. Co.	60	283,140	2
—	British India Co.	97	251,430	4
—	Wilson Linjen	82	159,800	2
—	Pacific Steam Co.	41	128,400	1
—	Cunard Linjen	27	119,500	1
—	White Star Linjen	21	114,290	1
Tyskland	Hamburg-Amerika Linjen	69	286,950	1
—	Nordtyske Lloyd	67	265,600	3
—	Hamburg-Sydamerika Linjen	42	100,650	5
Frankrig	Messageries Maritimes	63	229,850	5
—	Compagnie générale transatlantique	64	166,700	7
Italien	Et Selskab	96	171,050	6
Japan	—	68	161,700	8
Østrig-Ungarn	—	72	146,550	3
Spanien	—	36	121,150	2

Suez. 2,986 Skibe passerede gennem Kanalen i 1897. Passagens Middelvarighed med forskellige Ophold iberegnet var ca. 17³/₄ Time. Sammenlignet med tidligere Aar er der Fremgang at spore:

I 1893 var Middelvarigheden for Passagen	20 ³ / ₄ Timer
- 1894	—
- 1895	—
- 1896	—
- 1898	—

Almindelig dansk Vare- og Industrilotteris 3. Trækning begynder Onsdag den 15. Juni. 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 faa 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.

I Henhold til Planens § 6 kunne Gevinsterne eventuelt tillades ombyttede efter de Vindendes Ønsker med andre Genstande af indenlandsk Tilvirkning og af lige Værdi.

Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra New-Orleans 21. Maj, best. til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Cardiff 6. Juni, bestemt til Marseille. — Antwerpen, Holm, ankom til St. Petersburg 8. Juni, bestemt til Antwerpen. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Kbhvn. 8. Juni, bestemt til Antwerpen. — Dagmar, Gade, afgik fra Messina 30. Maj, bestemt til Kbhvn. — Douro. Brabrand jun., afgik fra Newcastle 1. Juni, bestemt til Oporto. — Georgios I, Kihl, ankom til St. Petersburg 26. Maj, bestemt til Rotterdam. — I. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Dartmouth 5. Juni, bestemt til Kbhvn. — Kiev, Rabe, ankom til Bordeaux 4. Juni, bestemt til Tarragona, Valencia og Malaga. — Kursk, Staal, afgik fra Kbhvn. 31. Maj, best. til La Rochelle. — Leopold II, Kruse, afgik fra St. Petersburg 5. Juni, bestemt til Antwerpen. — Louisiana, Jensen, afgik fra New-Orleans 22. Maj, bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Kbhvn. 28. Maj, bestemt til Philadelphia. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra Kbhvn. 7. Juni, bestemt til Danzig. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Antwerpen 2. Juni, bestemt til St. Petersburg. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Antwerpen 8. Juni, bestemt til St.

Petersborg. — Tejo, Borries, ankom til Newcastle 7. Juni, bestemt til Oporto. — Tomsk, Andersen, afgik fra Kbhvn. 7. Juni, bestemt til St. Petersburg. — Vesuv, Norden, afgik fra Kbhvn. 7. Juni, bestemt til St. Petersburg. — Xenia, Ingerslev, ankom til Kbhvn. 30. Maj, bestemt til Danzig. — Arkansas, Jespersen, ankom til New Orleans 1. Juni, bestemt til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, afgik fra Philadelphia 8. Juni, bestemt til Newport-News.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Kbhvn. 7. Juni, bestemt til Libau. — Axelhus, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 6. Juni, bestemt til Stettin. — Baron Stjernblad, Clausson Kaas, ankom til Riga 6. Juni, bestemt til Antwerpen. — Ceres, Svensson, ankom til Hamburg 4. Juni, bestemt til Kbhvn. — Christian IX, Mollerup, ankom til London 5. Juni, bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Bay Schmidt, afgik fra Kbhvn. 5. Juni, bestemt til Vestnorge. — Constantin, Bloch, afgik fra Kbhvn. 6. Juni, bestemt til Libau. — Frederik, Harboe, pass. Hirtshals 7. Juni, bestemt til Kbhvn. — Georg, Petersen, ank. til London 2. Juni. — Jolantha, Paaske, ankom til Riga 5. Juni, bestemt til Antwerpen. — Kasan, Thomsen, ankom til Hull 5. Juni, bestemt til Kbhvn. — Laura, Nielsen, afgik fra Leith 2. Juni, best. til Island. — Louise, Gøtsche, ankom til Pillau 31. Maj, bestemt til Kbhvn. — Minsk, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 6. Juni, bestemt til Manchester. — Morsø, Frisenette, ankom til Libau 4. Juni, bestemt til Kbhvn. — Moskov, Petersen, afgik fra Kbhvn. 6. Juni, bestemt til Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Riga 5. Juni, bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, ankom til Pillau 6. Juni, bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 6. Juni, bestemt til London. — Pregel, Egidiussen, ankom til Antwerpen 3. Juni, bestemt til Kbhvn. — Thyra, Ryder, ankom til Kbhvn. 3. Juni, bestemt til Island. — Valdemar, Kofoed, afgik fra Antwerpen 5. Juni, bestemt til Kbhvn. — Vesta, Corfitzon, afgik fra Leith 18. Maj, bestemt til Island. — Maja, Blom, afgik fra Kbhvn. 6. Juni, best. til Hamburg. — Ella, Kromann, ankom til Riga 6. Juni, bestemt til Kbhvn. — Viking, Jørgensen, ankom til Antwerpen 5. Juni, best. til Kbhvn.

Ficaria, F. Fenger, afgik fra Newcastle 8. Juni, best. til Kbhvn. — Esbern Snare, M. Madsen, afgik fra Odense 9. Juni, best. til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 9. Juni, best. til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, ligger i Newcastle. — Kronen, C. Wiberg, afgik fra Newcastle 7. Juni, bestemt til Nykjøbing F. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 7. Juni, bestemt til Odense. — Storebelt, J. P. Bay, afgik fra Nakskov 8. Juni, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 8. Juni, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Rotterdam 3. Juni, ankom til Blyth 4. Juni. — Frode, Wrisberg, afgik fra Filadelfia 7. Juni, bestemt til Frederikshavn f. O. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Libau 4. Maj, ankom til Odessa 28. Maj. — Knud, Hansen, afgik fra Blyth 7. Juni, bestemt til Kronstadt. — Svend, Holst, afg. fra Boness 25. Maj, ankom til Libau 4. Juni. — Erik, Tofte, afgik fra Methil 28. Maj, ankom til Kronstadt 4. Juni. — Skjold, Schmidt, afgik fra Riga 31. Maj, ankom til London 7. Juni. — Ragnar, Hveysel, afgik fra Sunderland 26. Maj, ankom til Rouen 4. Juni. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Kbhvn. 4. Juni, ankom til Riga 6. Juni. — Volmer, Riber, afgik fra Blyth 1. Juni, ankom til Libau 6. Juni. — Dan, Kraemer, afg. fra Blyth 2. Juni, ankom til Kbhvn. 5. Juni. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Rotterdam 4. Juni, ankom til Grimsby 5. Juni. — Harald, Risøe, afgik fra Kramfors 2. Juni, bestemt til Rouen. — Olaf, Lorenzen, afgik fra Sunderland 27. Maj, ankom til Kronstadt 3. Juni.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Jørgensen, afgik fra Reval 2. Juni. — J. Siem, Frantzen, ankom til Kronstadt 27. Maj. — Alex. Shukoff, Stoltenberg, ankom til Hull 7. Juni. — P. Andrejeff, Johnsen, afgik fra Kronstadt 5. Juni. — H. Klitgaard, Rasmussen, ankom til Kronstadt 20. Maj. — Russ, Jensen, ankom til Stettin 29. Maj.

Helmdal. Annine, Löffler, afgik fra Rouen 5. Juni. — Kamma, Risøe, afgik fra Sunderland 7. Juni. — Helga, Lagesen, ankom til Rouen 2. Juni. — Martha, Jørgensen, ankom til Riga 6. Juni.

Urania. Urania, Callesen, afgik fra Kbhvn. 4. Juni. — Saturn, Lund, ankom til Rotterdam 4. Juni.

Nordøen. Nordland, Pii, afgik fra Baltimore 4. Juni. — England, Petersen, afgik fra Kbhvn. 4. Juni. — Holland, Jørgensen, afgik fra Antwerpen 5. Juni. — Rusland, Møller, ankom til Grangemouth 3. Juni. — Tyskland, Høgstadt, ankom til Carlsvik 7. Juni. — Skotland, Branth, ankom til Fécamp 4. Juni.

Vesterhavet. Nancy, Jessen, afgik fra Triest 2. Juni, ankom til Fiume 3. Juni. — Nautik, Meinertz, ankom til

Kronstadt 4. Juni. — Nora, Degn, afgik fra Kramfors 4. Juni, bestemt til Tréport. — Neptun, Jørgensen, afgik fra West Hartlepool 5. Juni, ank. til Horsens 8. Juni. — Nerma, Schmith, afgik fra Tréport 7. Juni, bestemt til Methil. — Nordsoen, Jessen, afgik fra St. Petersburg 4. Juni, bestemt til Kbhvn.

Østersøen. Yrsa, Hansen, ankom til Hull 5. Juni. — Rita, Larsen, afgik fra Hamburg 4. Juni, bestemt til Newcastle. — Patria, Andersen, afgik fra Antwerpen 4. Juni, ankom til Sunderland 5. Juni. — Cimbria, Storm Hansen, afgik fra Philadelphia 31. Maj, bestemt til Frederikshavn f. O.

Union. Anglia, Erichsen, ankom til Hamburg 4. Juni. — Frisia, Fisker, ankom til Brake 2. Juni. — Gallia, Nielsen, afgik fra West-Hartlepool 3. Juni, ankom til Kjøbenhavn 5. Juni. Britannia, Nielsen, afgik fra St. Nazaire 5. Juni, bestemt til Cardiff.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, Kronstadt 4. Juni. — Fyen, Hansen, afgik fra St. Petersburg 4. Juni, bestemt til Rotterdam. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Boness 2. Juni, ankom til Kjøbenhavn 5. Juni. — Russia, Rasmussen, afgik fra Riga 1. Juni, bestemt til Amsterdam. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Kbhvn. 6. Juni, bestemt til Riga.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, ankom til Rotterdam 3. Juni. — Frederiksborg, Kühl, afgik fra Sundsvall 3. Juni, bestemt til Amsterdam. — Fredensborg, Andersen, afgik fra Sunderland 4. Juni, bestemt til Kronstadt. — Rosenborg, Fischer, afgik fra Wifstavarf 2. Juni, bestemt til Dordrecht. — Uranienborg, Olsen, afgik fra Rätse 6. Juni, bestemt til Rouen. — Jomsborg, Schultz, ankom til Asbacka 4. Juni. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Kbhvn. 7. Juni, bestemt til Nislase.

Damskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Dømel, afgik fra Kronstadt 2. Juni, bestemt til Hamburg. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Hull 4. Juni. — Skodsborg, Jensen, afgik fra Trangsund 5. Juni, bestemt til Rouen. — Guldborg, Schmidt, ankom til Urpala 3. Juni. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Frederikshavn 7. Juni, bestemt til Dunkerque.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Kotka 3. Juni, bestemt til Calais. — Agnete, Jensen, afgik fra Riga 4. Juni, bestemt til Ghent. — Hermia, Sørensen, ankom til Ghent 4. Juni. — Alice, Kraemer, afgik fra Riga 3. Juni, bestemt til Ghent. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Methil 2. Juni, bestemt til Kronstadt. — Bornholm, Petersen, ankom til Kiel 4. Juni. — Ajax, Brorsen, ankom til Windan 30. Maj. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Fraserburgh 2. Juni. — Nauta, Steen, afgik fra Baltasound 4. Juni, bestemt til Fraserburgh. — Rønne, Hintse, afgik fra Stornoway 30. Maj, bestemt til Reval. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Randers 3. Juni, ankom til Libau 5. Juni.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Malmø 5. Juni. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Libau 1. Juni. — Absalon, Predbjørn, afgik fra Newcastle 4. Juni, bestemt til Kronstadt. — Ansgar, Larsen, ankom til Brake 7. Juni. — J. N. Madvig, Olsen, ank. til Kronstadt 27. Maj. — Hamlet, Sommer, afgik fra Libau 2. Juni, bestemt til Rouen. — Helge, Matthiessen, afgik fra Cronstadt 31. Maj, bestemt til Rotterdam.

Myren. Clara, Petersen, afgik fra Grangemouth 6. Juni, bestemt til Kbhvn.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Peruvian, Nørholm, ankom til Guayaquil 30. Maj fra Havre. — Prins Valdemar, Winther, ankom til Singapore 30. Maj fra Java. — Maracaibo, Svarrer, ankom til Amsterdam 31. Maj fra Maracaibo. — Medor, Svarrer, ankom til Bristol 1. Juni fra Paysandu. — Prinsesse Marie, Winther, prajet 28. Maj paa 49° N. Br. 29° V. Lgd. fra Taltal til Rotterdam. — Laura, Kallesen, prajet 25. Maj paa 46° N. Br. 33° W. Lgd. — Anna & Emmy, Svarrer, sejlet fra Rio Grande 18. April til Paysandu. — Tercera, Pederson, ankom til Sundsvall 4. Juni fra London. — Havila, Thøgersen, ankom til London 5. Juni fra Taltal.

Fans. Sønderho. Hans, Brinch, passerede Dungeness 24. Maj paa Rejse fra Liverpool til Åbo. — Anne Jenssine, Petersen, afgik 15. April fra Ichaboe Island til Falmouth f. O. — Clara, Carstensen, ankom til Kønigsberg 2. Juni. — Mary, Lydom, afgik fra Halmstad 23. Maj til Firth of Forth. — Martha, Nissen, ankom 4. Juni til Preston fra Rosario. — Anna, Mortensen, afgik 3. Juni fra Stugsund til London.

Rønne. Castor, Clausen, ankom til Rendsburg 30. Maj. — Herman Olsen, Jensen, ankom til Strandmøllen 30. Maj. — Kristine, Pedersen, ankom til Kristianssand 30. Maj. — Hans Peter, Westh, ankom til Stettin 2. Juni. — Odin, Møller, ankom til Kbhvn. 2. Juni. — Rolf, Jakobsen, ankom til Kbhvn. 2. Juni. — Emanuel, Dam, afgik fra

Gefle 3. Juni. — Anna, Henningsen, afgik fra Gefle 3. Juni. — Ella, Folkmann, ankom til Stocka (Sverrig) 3. Juni. — Freja, Bech, ankom til Danzig 4. Juni.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjebejde 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, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

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

Kattegat. Aarhus-Bugt. Tunø N. Vrag. En stenlastet Jagt, „Caroline“, er sunken i 7½ Fv. Vand c. 1½ Kml. NV. for Vageren paa Tunø-Knob. Masten er c. 4 Fod over Vandet. Vraget, der afmærkes med en Vragvager, vil blive uskadeliggjort.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Bottniske Bugt. Sundsvall. I Rödöhamnen, NNV. for 10 Fods Grunden, er Stagen med Kost nu udsat. Ø. for Alnön ere de to Stager nu udsatte.

Fyrskibet „Sydostbrotten“. Ifølge Telegram fra Overlodsens i Sundsvall er Fyrskibet „Sydostbrotten“ den 29de Maj 1898 udlagt paa Station.

Bottniske Bugt. Rödökallen S. Fyrskibet „Norströmsgrund“ bliver, naar det udlægges iaar V. for Grunden, et rødt Fartøj, mærket „Norströmsgrund“ med hvidt paa begge Sider, med een Mast og hvidt Fyrtaarn. Det viser hvidt, fast Fyr. Synsviddens: 9½ Kml. Taagesignal gives med Dampsirene, Et-Stød hver 1 Minut. Varselskud affyres, naar det opdages, at noget Skib styrer mod Fare.

Fra 1ste Juni til 10de Juli brænder Fyret ikke, men Fyrskibet forbliver paa Station.

Luleå. I Tjufholmssundet fortsættes Uddybningen til Sommer. 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 hejse to Flag paa Stortoppen, og Dampere skulle desuden give to lange, hurtig paa hinanden følgende Stød i Dampfløjen.

Tyskland. Danzig Bugt. Neufähr. I Weichsel ved Neufähr har der dannet sig en Sandryg med 3 à 9 Fod Vand i Retningen Bonhsack Kirke overet med Baaken paa Neufähr Ø.-Mole og 1½ Kbl. uden for denne, hvorved det indre, ikke afmærkede Farvand indsnævres.

Warnemünde. Elektriske Lamper tændte. Den 21de Maj 1898 er paa N.-Siden af det ny Fyrtaarn ved Warnemünde midlertidig tændt to elektriske Buelamper tæt ved Siden af hinanden. Flammens Højde: 75 Fod. 54° 10' 59" N. Br. 12° 5' 29" Ø. Lgd.

Nordsoen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsoen. Den 22de Maj. 54° 28' N. Br. 5° 5' Ø. Lgd. Et drivende Vrag. En Mast og en Raa vare ca. 15 Fod over Vandet.

Den 27de Maj. 54° 30' N. Br. 1° 55' Ø. Lgd. **Doggers Banke SV.-Ende.** Et sunket Vrag. Tre Master vare over Vandet.

Den 16de Maj. 15 Kml. VSV. for **Bovbjerg.** En Mast, 6 Fod over Vandet. Tilsyneladende fast i et Vrag.

Den 31te Maj. 6 Kml. V. ½ S. for Fyrskibet „Borkum Riff“. Et Vrag kun lidt over Vandet.

Den 28de Maj. Paa **South West Patch** af **Doggers Banke.** Et drivende Vrag. En Mast 6 Fod over Vandet.

Tyskland. Jade. Sømineøvelser. I Juli 1898 afholdes i c. 6 Dage i den anden Halvdel af Maanedens Sømineøvelser i **Jade.** Øvelsespladsen, der er spærret for al Sejlsads, ligger mellem Tønde V og Z og er afmærket med gule Tønder med rødt Flag.

I en eller to Dage vil Farvandet være fuldstændig spærret mellem to Linjer i Ø. og V. gennem Tønderne V og Z. Fartøjer med sort Flag ligge ude for at give Anvisning. Signaler fra Land og Anvisninger skulle ubetinget følges.

Holland. Zeegat van Terschelling. Schuitengat. Ved **Noordvaarder, Schuitengat,** ere Prikkerne ombyttede med Vagere med samme Topbetegnelse som Prikkerne. De ligge saaledes:

Den 1ste, SV.-lige, i 11½ Fod Vand. 53° 20' 25" N. Br. 5° 11' 24" Ø. Lgd.

Den 2den i 20 Fod Vand. 53° 20' 37" N. Br. 5° 11' 46" Ø. Lgd.

Den 3die i 6 Fod Vand. 53° 20' 48" N. Br. 5° 12' 9" Ø. Lgd.

Den 4de i 9 $\frac{1}{2}$ Fod Vand. 53° 20' 59" N. Br. 5° 12' 28" Ø. Lgd.

Den 5te, NØ.-lige, i 7 $\frac{1}{2}$ Fod Vand. 53° 21' 9" N. Br. 5° 12' 48" Ø. Lgd.

Zeegat van Terschelling. I *Vlie* eller *Monnikensloot* er Bredden aftagen betydeligt, og der er nu midt i det afmærkede Farvand kun 11 $\frac{1}{2}$ Fod Vand.

Dybde i Zeegat Hoek van Holland. I *Zeegat Hoek van Holland* er Dybden nu ved daglig Lavvande 26 $\frac{1}{2}$ Fod, hvilket er Udgangspunkt for Vandstand-Signalerne.

Zeegat van Brouwershaven. Hollandsch Diep. Mellem *Hollandsch Diep* og *Dordsche Kil* er afmærket et Løb med en mindste Dybde af 7 Fod.

Stumptønde Nr. 11 i *Hollandsch Diep* er derfor ombyttet med en rød og sort vandret sribet Kugletønde D K Nr. 11 med Kors.

I Løbet er paa S.-Siden udlagt to Spidstønder og en rød og sort vandret sribet Kugletønde med Kegle, V. fra mærkede D K Nr. 1, 2 og 3, og paa N.-Siden to Stumptønder, mærkede D K Nr. 1 og 2.

Schelde. I *Pas van Terneuzen* er Stumptønde Nr. 7 a flyttet og ligger nu i 6 Fv. Vand. 51° 20' 57" N. Br. 3° 50' 21" Ø. Lgd. Den er nu uden Topbetegnelse.

Stumptønde Nr. 7 ligger nu i 21 Fod Vand og har afkortet Kegle paa Toppen. 51° 20' 59" N. Br. 3° 49' 3" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 6 a ligger paa 51° 21' 7" N. Br. 3° 48' 14" Ø. Lgd.

Frankrig. Dunkerque NV. Det *franske* firmastede Skib „*Marthe*“ er sunket 7 $\frac{3}{4}$ Kml. N. 41° V. fra *Dunkerque* Semafor. 51° 8' 5" N. Br. 2° 12' 35" Ø. Lgd.

Cap Gris-Nez. I 1898 forandres *Cap Gris-Nez* elektriske Fyr til at vise hvidt Et-Lyn hver 5 Sekunder. Flammens Højde bliver uforandret. Lysevnen: 48 Kml.

Under Arbejderne kan det nye Fyr brænde til Forsøg. **England. Themsen. Southend Pier** er forlænget. Det røde, faste Fyr er flyttet til dens Yderende og det midlertidige røde Fyr slukket. Flammens Højde: 45 Fod. Taagesignal gives tæt ved Fyret ved Gongong. 51° 30' 50" N. Br. 0° 43' 25" Ø. Lgd.

Skotland. Firth of Forth. Beamer Beacon. Den 1ste Juni 1898 er *Beamer Beacon* hvide, faste Fyr ud for *Queensferry* forandret til et hvidt Blinkfyr, der hver 14 Sekunder viser To-Blink.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Havre. Den 16de Juni 1898 foretages følgende Forandringer i Belysningen af det SV.-lige Løb til *Havre*.

Det grønne Fyr paa *Grand Quai* flyttes til *Quai de l'Île*, saa at det holdt overet med det røde Blinkfyr paa S.-Molen leder midt igennem den over *Haut-de-Quarante* gravede Rende. Flammens Højde bliver uforandret.

Den sorte Spidstønde med Cylinder ved *Grand Placard* vil senere blive inddragen, og en sortmalet Lystønde, der viser rødt, fast Fyr, udlagt N. for Indløbet til den gravede Rende.

Frankrig. Oyestreham hvide, faste Fyr er atter tændt.

England. Southampton Water. Tænding af Fyrene paa Duc d'Alberne og Værkerne ved Indløbet til *Southampton Water* er udsat til sidst i Juli eller først i August.

Skotlands V.-Kyst. Ardrossan. Fyret paa *Ardrossan* S.-lige Bølgebryder er nu et rødt og hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 2 S., Mørke 2 S. Det viser rødt Lys fra S. 75° Ø. gennem S. til S. 33° V., iøvrigt hvidt Lys, forsaavidt Landet ikke skjuler det. 55° 38' 30" N. Br. 4° 49' 30" V. Lgd.

Fyret paa den N.-lige Bølgebryder, *Grinan Rock*, er et fast Fyr, der viser rødt Lys fra S. 54° V. gennem V. til N. 31° V., iøvrigt hvidt Lys.

Irlands V.-Kyst. Westport Bay. Rettelse til Kaart. I det *engelske* Admiralitets Kaart Nr. 2057 over *Westport Bay* er det angivet, at Dybderne ere i Favne, det skal være Fod.

Irland. I 1898 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen:

Governor Rock røde Stumptønde ombyttes med en sort Stumptønde. 54° 39' 30" N. Br. 5° 32' 0" V. Lgd.

North Gubnadough, Gola Roads, sorte Spidstønde ombyttes med en rød Spidstønde. 55° 5' 5" N. Br. 8° 20' 10" V. Lgd.

South Gubnadough, Gola Roads, sorte Spidstønde ombyttes med en rød Spidstønde.

Bullockmore, Donegal Bay, sorte Spidstønde ombyttes med en rød Spidstønde. 54° 34' 0" N. Br. 8° 29' 50" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Spanien. Ved *Huelva* ere Fyrene midlertidig slukkede og Afmærkningen inddragen.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Cabrera. Udenrigsministeriet meddeler: Havnen paa Øen *Cabrera* er spærret med Søminer, der ligge i 10 Fod Vand.

Frankrig. Orb. Den 12te Juni 1898 tændes ved *Orb* Munding, paa Kysten ved *Sérignan*, et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 22 Fod. Synsvidden: 5 Kml. Det vises fra en hvid Pæl ved et Fyrhus. 43° 15' 0" N. Br. 3° 17' 45" Ø. Lgd.

Cap de Cette SV. En stort Spidstønde med Cylinder er i 19 Fod Vand udlagt SV. for *Cap de Cette*. 43° 23' 19" N. Br. 3° 41' 5" Ø. Lgd.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Pernambuco. Picao Fyr Ø. En Grund med 17 $\frac{1}{2}$ Fod ved Lavvande ligger 4 $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 86° Ø. fra *Picao* Fyr og S. 20° V. fra *Olanda* Fyr. 8° 3' 25" S. Br. 34° 51' 30" V. Lgd.

Paa Undertegnedes Forlag er udkommet Uddrag af

Danske Søfartslove

samt andre offentlige Kundgørelser Søfarten vedkommende, udgivne med Indenrigsministeriets Understøttelse af J. A. D. Jensen, Navigationsdirektør. Med Tillæg indtil 30. April 1898. Indb. 3,75 Øre. Tillæget særskilt 75 Øre.

G. E. C. Gad.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.

(Axel Herfurth Fleron.)

Herreekviperingsforretning

St. Annaplads 14.

Uniformer og civile Klædninger.

Skibslanterner med Certifikat, gældende overalt. Gamle Lanterner prøves og forandres, naar de have den lovbefalede Størrelse. Certifikat følger med hver Lanterne fra os.

Havnefyr, Lanterner, Metalspejllapparater

samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

G. W. FRYDENLUND & SØN, Læderstræde 9.

Telefon 3681. * Kjøbenhavn K. * Telefon 3681.

HÄNSCHELL & Co.

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 Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.....	116 ³ / ₄	1/2	116 ³ / ₄	116 ¹ / ₂
Danmark.....			90 ¹ / ₂	91
Norden.....	119		119	119 ³ / ₄
Kjøbenhavn.....	102 ¹ / ₂		102 ¹ / ₂	103
Carl.....			60	60 ¹ / ₄
Dannebrog.....	106 ³ / ₄		106	106 ¹ / ₂
Skjold.....	76	75 ³ / ₄	75 ¹ / ₂	75 ³ / ₄
Helsingørs Dampsk.....			48 ¹ / ₂	53
Østersøen.....	94		93 ¹ / ₂	95
Nordsøen.....			79 ¹ / ₂	80 ¹ / ₂
Torm.....			—	—
Foren. Bugser-Selsk.....			85	90
Dansk-russisk Dampsk.....			96 ¹ / ₂	98
Dampsk. Selsk. 1896.....			—	—
Urania.....	101	101 ¹ / ₄	101 ¹ / ₄	101 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.....			103	104 ¹ / ₂
5% — —.....			—	—
5% Thingvalla 1880.....			—	—
5% — — 1894.....			—	—
5% Norden.....			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.....			97 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % uopsig Stats.....			100	100 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....			93 ¹ / ₄	93 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....			91 ³ / ₄	92
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....			95 ³ / ₄	96 ³ / ₄
4% — — 6 —.....			96 ³ / ₄	97
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —.....			93 ¹ / ₂	95
Aktier.				
Nationalbank.....			150 ³ / ₄	151
Privatbank.....	130 ³ / ₄		130 ³ / ₄	131
Landmandsbank.....			127 ³ / ₄	128 ¹ / ₂
Handelsbank.....			123 ¹ / ₂	125
Burm. & Wain.....			94 ¹ / ₄	95 ¹ / ₂
Helsingørs Jernsk.....			—	—
Sukkerfabr.....	102	102 ³ / ₄	102 ¹ / ₂	102 ³ / ₄
Bryggeri Aktier.....	104	103 ¹ / ₄	103 ³ / ₄	104

Vekselkurser.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	89.00	88.85
London.....	18.17	18.14
Paris.....	72.00	—
Amsterdam.....	150.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 7. Juni 1898.

Russiske Noter.....	216.75
4% Russiske Consols.....	—
4 ¹ / ₂ % — Boden Kredit.....	101.20
6% Mexikanske.....	98.30
5% Rumænske Stats.....	100.20
4% — — 1890.....	93 ¹ / ₄

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

Foren. Dampskibs. 64,000. „Danmark“ 8,000, „Norden“ 6,000, „Kjøbenhavn“ 6000, „Carl“ 16,000, „Dannebrog“ 2,000, „Skjold“ 6,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden 16.

Opmærksomheden

henledes paa følgende Bestemmelser i de gældende Reglementer for Sejladsen i Farvandet ud for Hals og paa Limfjorden mellem Hals og Aalborg: Skibe, som ankre ud for Hals, skulle holde sig paa søndre Side af Midtstrømslinjen, og Opankring i Fyrlinjerne maa ikke finde Sted.

Overtrædelse heraf straffes med Bøder fra 2 til 50 Kr.

Aalborg, den 11. Maj 1898.

Havneudvalget.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Foreningens Ordinære Generalforsamling afholdes Lørdag den 2. Juli d. A. Kl. 10 Form. i Handelsforeningens Lokale i Aalborg med følgende Dagsorden:

1. Regnskab og Aarsberetning fremlægges.
2. Valg af 3 Medlemmer af Bestyrelsen i Stedet for Konsul Hintze, der er afgaaet ved Døden, samt de to ved Lodtrækning fratrædende.
3. Valg af to Revisorer for Kalenderaaret 1898.
4. Forslag fra Bestyrelsen om Stedet for Generalforsamlingens Afholdelse i 1899.
5. Forslag fra Bestyrelsen om Godkendelse af dens Valg af Skibsreder D. Torm til Foreningens Delegerede i „Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart“.
6. Meddelelse fra Bestyrelsen om Forhandlingerne angaaende ensartede Regler for Losning i danske Havne.

Paa denne Dagsorden vil eventuelt i senere Bekendtgørelser eller ved Generalforsamlingens Begyndelse blive opført flere Punkter.

Forslag, der maatte ønskes fremførte paa Generalforsamlingen, maa være indsendte til Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K, inden den 26de Juni d. A.

Bestyrelsen.

Posten som Bestyrer

i Nordisk Skibsrederforening

er ledig, og skal i Følge Lovene besættes med en praktisk dannet, i Skibs- og Skibsfartsforhold kyndig Mand. Den aarlige Aflønning er Kr. 8,000, og Ansættelsen finder iøvrigt Sted paa de Betingelser, som indeholdes i Bestyrelsens Instruks for Bestyreren, hvoraf Eksemplarer kan erholdes ved Henvendelse til Central-Bureauet.

Ansøgninger om denne Post, som tiltrædes 1ste November i Aar, stiles til Formanden i Bestyrelsen, Hr. Konsul M. Oppen, og indsendes til Foreningens Central-Bureau i Christiania.

Ansøgningsfristen udløber førstkommande 15. Juli.

Bestyrelsen.

Agentur
for udenlandske
Søassurance-
Selskaber.

Bjerre & Rømer,
Skibsmæglere.

Agenter for
Kullens Enskilda Assurans
Förening.

P. Otzen & Thorstenson.
Manometre, Vacuummetre, Tællemaskiner
Reparationer udføres.
Sølvmedaille Stockholm 1897.



Sølvmedaille Stockholm 1897.
Eneforhandler af Vulcaniseret Fiber
til Pumpeklapper etc.
Lager af Materiel og elektriske Artikler.
Gothersgade 24.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: H U S T E D.

Læge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg.
gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9
Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

Marius Hoffgaard
(forhen kld. Brodersen).
Anbefaler sig med alt til
Fotografien henhørende.
Atelier St. Strandstræde 6.
Fotografier af forskellige danske
Skibe have altid paa Lager.
Hurtig Ekspedition.

LANDMANDSBANKEN

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

Margarine.

En fortrinlig velsmagende og holdbar Margarine,
særlig tilvirket for Skibsbrug, leveres saavel i Træ- som
Blikemballage til Dagens billigste Notering.

Jh. Klokke & Co.,
Nyhavn 4.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.
Produktets naturlige Holdbarhed gør det
særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.
Depôt: Toldbodgade 14.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

23. Series

3die Trækning begynder Onsdag den 15de Juni 1898.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinststrække.		Hovedgevinststrække.		2. Præmiegevinststrække.	
1	Gevinst paa	1	Gevinst paa	1	Gevinst paa
1	460 -	1	1500 Kr.	1	450 -
1	300 -	1	900 -	1	300 -
5	150 -	5	600 -	5	150 -
40	100 -	40	200 -	40	10 -
65	50 -	65	100 -	65	50 -
86	25 -	86	50 -	86	25 -
100	10 -	100	20 -	100	10 -
1702	9 -	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 fornys overalt à 2 Kr.
Stykket hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i Hoved-
kollektionen, Nørrevoldgade 19, hvor Planen paa Forlangende ud-
leveres gratis.

3 Kabinetsbilleder
♦ gratis ♦
ved Bestilling paa 12 hold-
bare Visitekort til 4 Kr.
Kabinets kun 6 Kr. pr. Dns.
NB. Ogsaa efter ethvert
indsendt Billede.

Monty.

St. Kongensgade 21.

**DANCHELLS
FABRIKER.
LINOLEUM.
VOXDUG**



Anker-Mærke

Eneudsalg i Danmark for
**DELMEHORSTER
LINOLEUMFABRIK.**
Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:
Pilestræde 13. Matthæusg. 5.
Telefon 545. Telefon 2880.
Kjøbenhavn.

Einhorn-Apotheket

Hamburg (St. Pauli.)

Langereihe 83.

Dansk Betjening.

Lægehjælp (ogsaa Specialister)
anvises.

Lange & Møllers

Bødkerværksted

Kjøbenhavns Frihavn

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

TH. SIMONSEN,

NYHAVN 57.

SØLVMEDAILLE I MALMØ

OG STOCKHOLM.

FOR LANTERNER.

„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. 24.

Kjøbenhavn, Torsdag den 16. Juni 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Svenske Højesteretsdomme i 1897. — Nattevagt i D. F. D. S. Skibe. — Engelsk Søretsdom. — Fragtmarkedet. — Det indkaldte befarne Mandskabs Søfart. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

3 Kabinetsbilleder
♦ gratis ♦
ved Bestilling paa 12 holdbare Visitskort til 4 Kr. Kabinets kun 6 Kr. pr. Dus. NB. Ogsaa efter ethvert indsendt Billede.

Monty.

St. Kongensgade 21.

EMIL KLÜNDER,

Skibsmægler.
KIEL.

Holtenu-Brunsbüttel.

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.

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

Alfred Christensen,

Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

Søassurance af Søfarendes Ejendele, Tøj, Proviant, Restavrationseffekter m. m. overtage vi til billige, faste Præmier. Subagenter antages.

Mannheimer Forsikringsselskab.
General-Agentur for Danmark.
Amaliegade 29.

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 jævnforligt med det bedste smedede Staal af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Eft.

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.

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, Københavnen.

Posten som Bestyrer

i Nordisk Skibsrederforening

er ledig, og skal i Følge Lovene besættes med en praktisk dannet, i Skibs- og Skibsfartsforhold kyndig Mand. Den aarlige Aflønning er Kr. 8,000, og Ansættelsen finder iøvrigt Sted paa de Betingelser, som indeholdes i Bestyrelsens Instruks for Bestyreren, hvoraf Eksemplarer kan erholdes ved Henvendelse til Central-Bureauet.

Ansøgninger om denne Post, som tiltrædes 1ste November i Aar, stiles til Formanden i Bestyrelsen, Hr. Konsul M. Oppen, og indsendes til Foreningens Central-Bureau i Christiania.

Ansøgningsfristen udløber førstkommande 15. Juli.

Bestyrelsen.

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^d.

eneste Fabrikanten af
Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
 samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:
 Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.
 Conferencetid 12—1½. Admiralitætsstr. 39, 1. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen. Ø. Telefon 35.

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 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.

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.

EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1833. Telegraphic address „SVITZERSALVAGE“.
 Telefon Nr. 5195.

Agent for
 Great Britain.

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	„SVITZERSALVAGE“.
KASTRUP	„HØYER“.
ELSNORE	„SVITZERGOTTLIEB“.
KORSØR	„JØRGENSEN“.
ALBUEN (LAALAND)	„GUNNERSEN“.
FREDERIKSHAVN	„SVITZERLUND“.
GOTHENBURG (SWEDEN)	„ELFVERSSON“.
GREIFSWALD (GERMANY)	„SPRUTH“.

The company's boat **Danmark** — 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 Mediter-
 ranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea &
 Red-sea).

Fanø praktiske Sømmandsskole.

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

P. H. Clausen,
 Nordby. Fanø.

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon **G. W. Møller, Grønnegade, Dragør.** Telefon
 Nr. 6. Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Direkte Import en gros af amerikanske Træsorter.

Nød, Whitewood samt Eg ogsaa i spejlskaaren Vare,
 Mahogni i alle Dimensioner anbefales Forbrugere. Værnerne
 ere prima og damptrøede og Priserne de billigste.

Telefon 3338.

EMIL HAMMELEV, Store Kongensgade 81, Bagb.

Skibslanterner med Certifikat, gældende overalt. Gamle
 Lanterner prøves og forandres, naar de
 have den lovbefalede Størrelse. Certifikat følger med hver Lanterne fra os.

Havnefy, Lanterner, Metalspejllapparater

samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

G. W. FRYDENLUND & SØN, Læderstræde 9.

Telefon 3681. * Kjøbenhavn K. * Telefon 3681.

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.

Svenske Højesteretsdomme i 1897.

(Sluttet.)

V.

Dispatchespørgsmaal. Adskillige tvivlsomme Spørgsmaal forelaa i følgende Sag: En engelsk Damper „Manningham“, som var lastet med Jærnmalm fra Luleå til Amsterdam, stødte paa Grund i „Norra Kvarken“ og førtes til Stockholm, efterat en Del af Ladningen var kastet over Bord. Efterat Resten var losset og Skibet bragt i Dok, befandtes Skaderne saa store, at en Reparation vilde koste c. 62,800 Kr., medens Skibet i beskadiget Tilstand kun vurderedes til c. 58,200 Kr. Det solgtes derfor uden forudgaaende Kondemnation paa Auktion i Stockholm, men indbragte kun c. 36,000 Kr. Ladningen førtes med et andet Dampskib videre til Rotterdam paa Rederiets Foranledning. Efterat Sagen var overgivet Dispatchøren i Stockholm til Beregning af Havarifordelingen, rejste det tyske Assuranceselskab, der havde tegnet Søforsikring for Ladningen, Indsigelse mod den af Rederiet fulgte Fremgangsmaade. Selskabet beklagede sig først hos Dispatchøren og senere, da Dispatchen var opgjort, ved Retten, navnlig over tre Punkter, med Hensyn til hvilke det forlangte sin Opfattelse lagt til Grund. Først bestred det i Henhold til Sølovens § 213 Dispatchørens Competence i Sagen. Det vidste ikke, med hvilken Ret Rederiet, tilsyneladende i Strid med Sølovens § 113, havde forsendt Ladningen videre til Bestemmelsesstedet med et andet Skib; men da dette nu var sket, maatte Rejsen anses som fortsat, hvorfor Skib og Ladning ikke med Rette kunde anses for at være skilte ad i Stockholm. Men selv om Dispatchen iøvrigt skulde blive opretholdt, fordrer Selskabet den rettet i to Henseender. Ifølge Certepartiet skulde York-Antwerpen-Reglerne lægges til Grund for Skadens Fordeling, og deraf maatte efter Selskabets Mening blive Følgen, dels, at Fragtens Andel i Havariet beregnedes i Forhold til den ved Rejsens Slutning i Rotterdam fortjente Sum plus den Erstatning, som i Dispatchen godtgjordes Rederiet for mistet Fragt (jfr. Sølovens § 209), dels at den Værdi, der i Havariberegningen skulde lægges til Grund for Skibets Andel, ifølge York-Antwerpen-Reglerne Nr. 17

burde være den ved den afholdte Taksationsforretning over Skibet i beskadiget Tilstand udfundne, ikke den senere ved Auktionen erholdte mindre Værdi. Rederiet bestred alle disse Paastande som uhjemlede; Rejsen var efter dets Opfattelse fra Stockholm fortsat med et andet Skib ifølge Ladningsejerens stiltiende Samtykke, uagtet det første Skib og Lasten skiltes ad i Stockholm; og deraf blev atter Følgen, at Ladningsejeren maatte finde sig i, at Fragtens Andel beregnedes efter den paa Dispatchens Sted faktisk indtjente Fragt. Det henviste endvidere til Nr. 16 i York-Antwerpen-Reglerne, hvorefter de i Havari opofrede Varer beregnedes efter Markedsprisen.

Indsigelsen mod Dispatchørens Competence forkastedes først af Raadstueretten og senere af Højesteret, og i Overensstemmelse hermed afgjordes ogsaa til Selskabets Skade Spørgsmaalet om Grundlaget for Fragtens Andel i Havariet. Med Hensyn til Bestemmelsen af Skibets Andel i Havariberegningen gik Dommen oprindeligt ogsaa Selskabet imod, uagtet Raadstuerettens sagkyndige Bidsidere vare af den Mening, at Selskabets Paastand paa dette Punkt burde tages til Følge som stemmende med den i Udlandet fulgte Fortolkning af York-Antwerpen-Reglerne. I denne sidste Del fik Selskabet ogsaa Medhold hos Højesteret ved Dom af 10. Decbr. 1897, saa at Dispatchen for saa vidt vilde være at forandre.

I Forbindelse med denne Sag bør noteres en anden, hvori Højesteret ved Dom af 28. Oktbr. f. A. forkastede et svensk Søforsikringsselskabs Paastand om Forandring i en Dispatch med den Motivering, at Selskabet ikke havde givet anden Grund for sin Beføjelse til at paatale Sagen end sin Egenskab af Forsikrer for Ladningen. Denne Afgørelse formenes at ville forvolde Assurance-selskaberne en Del Vanskeligheder, da disse ifølge Reglen i Sølovens § 251 ikke ere i Besiddelse af Midler til at forskaffe sig Ladningsejernes Transport paa Havarigodtgørelsen, førend Forsikringssummen er betalt, medens de paa den anden Side selvfølgelig dog helst ikke ville godtgøre Tabet, saa længe dette ikke er endeligt opgjort, og ofte end ikke vide, hvem der har Policen i Hænde.

I. H.

Nattevagt i D. F. D. S. Skibe.

Vi have modtaget følgende:

I „Dansk Navigator Tidende“s Nr. 2 har en 1ste Styrmand omtalt Vagtforholdene i Det Forenede Dampskibs Selskabs Skibe under Opholdet i Kjøbenhavn; og da dette mægtige Rederi kan betragtes som toneangivende i mange af de Forhold, der vedrører Søfarten her hjemme, saa kan vist Spørgsmaalet betragtes som havende almindelig Interesse.

1ste Styrmanden oplyser, at den nuværende Vagtfordeling med en Styrmand og en Matros for hele Natten ikke byder nogen betryggende Garanti for, at Hensigten med Vagten sker Fyldest; og han har uden Tvivl Ret i, at den Matros, der enten har staaet ved et Dampskib hele Dagen eller kørt med en Trækvoan mellem Skibet og Selskabets Lager, forbi en Mængde Værtshuse, ikke kan betragtes som en paalidelig Vagt for hele Natten; og der maa ubetinget gives ham Ret i, at der er en Sandsynlighed for, at Vagten blev passet bedre, naar Rederiet satte deres egne Vagtsmænd (gamle Matros) om Bord, ligesom det er Skik og Brug i England.

Den nævnte Sag er paa en tiltalende Maade fremstillet af Styrmanden, og det maa derfor beklages, at den ikke fuldt ud oplyser det Spørgsmaal, der omhandles.

I Følge Selskabets Instruks bestaar Nattevagten ikke af en Styrmand og en Matros i de Skibe (Sortehavs og Middelhavs), der omtales; men derimod af en Styrmand og to Matros (Vagt og Fritørn) samt af en Maskin-officer og en Fyrbøder. I Ildebrandstilfælde e. l. vil der altsaa til Stadighed være mindst 5 Mand om Bord, foruden en Rorsbetjent (udenfor Frihavnen), hvis Vagt betales af Rederiet.

Af Styrmandens Fremstilling fremgaar det ikke, om det er hans Hensigt at anbefale Vagtsmanden som Stedfortræder for samtlige 5 Personer; det ser nærmest ud, som om han kun tænker paa Dækkets Vagt; men derved vil Maskinpersonalet lide Uret, og det gaar Selskabet vist ikke ind paa.

Hensigten med den nævnte Artikel er selvfølgelig ikke saa meget Hensynet til Rederiets Tarv, som en Henstilling om lidt mere Frihed fra den daglige Gerning, naar Skibene er i Kjøbenhavn, og som saadan kan den uden Tvivl gøre Regning paa udelt Sympati hos alle, der er kendt med Forholdene, og vistnok ikke mindst hos Selskabets Direktion; men det er vanskeligt at overføre Sympatien til det nævnte Forslag; thi man bør dog vist gaa ud fra, at det ikke kan være i

Standens Interesse, at Rederiet giver Tilladelse til, at den Autoritet eller det Ansvar, der i Kaptajnsens Fraværelse altid er overdraget den vagthavende Styrmand, af denne igen kan overgives til en Person, der hverken er kendt med Skibet eller dets Indretning. At Forholdet i England er almindeligt, forandrer ikke Sagen; thi det kan enten være en Følge af, at disse Rederier ikke har særlig Tillid til Officerernes Paalidelighed eller ogsaa at deres Risikoer er fuldt ud assurede.

Med D. F. D. S. er det en anden Sag, thi det bærer selv hele Risikoen for saa godt som alle Skibene og for alle de Uheld, der kan tilstøde dem, og der kan formentlig ikke være Tale om andet, end at Rederiet nøje har overvejet, hvilke Forholdsregler der tjene dets specielle Interesser bedst. Paa den anden Side er der heller ingen Anledning til at tro andet, end at Rederiet véd god Besked om og paaskønner den Andel, Officerene har i Skibenes mange heldige Rejser.

Styrmandens Bemærkning om den ringe Tid, en 1ste Styrmand kan tilbringe i sit Hjem, er desværre altfor sand, uagtet det ifølge Rederiets Instruks er Kaptajnsens Pligt at sørge for, at der paa Skibets Hjemsted indrømmes Officererne paa Skibe i Langvejs Fart saa megen Frihed, som der er foreneligt med Tjenestens Tarv og Skibets Sikkerhed. At der desuagtet saa godt som ingen Frihed er for Styr mændene om Dagen, kan nærmest tilskrives den Slendrian, der Tid efter anden er bleven fremherskende paa Selskabets Værksteder. 2den Styrmands Tid har i Almindelighed været helt optaget af Lagerforretninger men da nu Værkstederne nedlægges, vil forhaabentlig dette Arbejde spares ved, at Haandværkerne og Leverandørerne hente og bringe deres Arbejde ligesom andre Steder, saa 2den Styr mændene (og Mandskabet) kan være til Disposition i Skibet og skiftes til at tage Tørn med 1ste Styrmand, saavel om Dagen som om Natten. Paa den Maade kan uden ekstra Udgifter ganske sikkert blive Tid til at begge Styr mændene kan faa Lejlighed til ogsaa at se Børnene i Hjemmet ved Dagslyset.

At 1ste Styrmanden passer Losning og Ladning, er ikke noget nyt; men i Kjøbenhavn, hvor Selskabet har en Mængde Forvaltere og Formænd, maa der være en god Lejlighed til at uddanne 2den Styr mændene til selvstændig at lede den Slags Forretninger. *Navigatør.*

Engelsk Søretsdom.

Dampskibet „Vortigern“ var paa en Rejse fra Filipinerne til Liverpool med en Ladning Kopro i Sække; den anløb Colombo for at indtage Bunkerkul, og ved Afsejlingen var det Meningen, at den havde Kul nok til Port Said. Paa Rejsen dertil slap imidlertid Kullene op, saa at der blev brugt 828 Sække Kopro som Brændsel. Det blev paastaet, at der, efter at Skibet havde forladt Colombo, havde fundet et mindre Havari Sted i Maskinen, som havde haft et forøget Kulforbrug til Følge. Efter Ankomsten til Liverpool maatte Ejerne af Kopraen deponere 559 £ som Havaribidrag, førend den tilbageblevne Del af Ladningen blev dem udleveret. De fradrog nu Værdien af den brændte Kopro fra den „lump sum“ Fragt, de skulde betale Rederiet, og da dette derfor anlagde Sag mod Modtagerne af Ladningen, gjorde disse gældende, at de vare berettigede til at fordre det nævnte Beløb fradraget Fragten, fordi „Vortigern“ paa Grund af mangelfuld Kulbeholdning havde været usdygtig og derfor havde set sig nødt til at brænde Kopraen. Sagsørgernes Svar herpaa var, at Tabet var en Følge af Forsømmelse (negligence) dels fra Besætningens Side, idet denne ikke havde opdaget Havariet, dels fra Maskinmesterens, idet han havde kalkuleret Kulbeholdningen forkert, da Skibet var ud for Perim, hvor

det kunde have indtaget Kul, og endelig hos Kaptajnen, idet han ikke havde taget Kul i Perim for at sikre sig imod det paastaede større Forbrug, og de henviste derfor til negligence-Klausulen som beskyttende ligeoverfor Modtagernes Fordringer.

Det første Spørgsmaal, der blev afgjort af Retten, var, hvorvidt „Vortigern“, da den forlod Colombo, havde Kul nok om Bord til, under almindelige Omstændigheder, at naa Port Said. Efter at Dommeren havde frakendt det omtalte Havari nogen Indflydelse paa Kulforbruget, erklærede han, at „Vortigern“ havde en tilstrækkelig Kulbeholdning, da den afsejlede fra Colombo, hvilket for en Del hidrørte fra, at Maskinmesteren havde kalkuleret Forbruget efter Wales-Kul, medens de indiske Kul, de havde faaet om Bord, vare lettere.

Det næste Spørgsmaal drejede sig om, hvorvidt Skibet ved Afgang fra Colombo var tvunget til at have Kul nok om Bord for at naa Port Said; skulde det have et saa stort Kvantum, maatte det i det foreliggende Tilfælde erklæres for usdygtigt og negligence-Klausulen fik ingen Betydning. Rederiet gjorde imidlertid gældende, at Skibet havde været sødygtigt, da det havde Kul nok til at naa Perim med, som absolut maatte passeres paa Vejen til Port Said; at der ikke blev taget Kul i Perim var en Forsømmelse fra de Befalendes Side og burde som saadan dækkes af negligence-Klausulen.

Idet Dommeren henviste til en tidligere Dom i en lignende Sag udtalte han, at Kendelsen var afhængig af, om der i Forvejen var paatænkt et eller flere Anløbssteder paa den forestaaende Rejse. „Vortigerns“ Kaptajn havde ikke tænkt sig noget saadant imellem Colombo og Port Said, og selv om Perim antoges for et saadant Anløbssted og det sidste Led af Rejsen, Colombo-Port Said, saaledes var bleven Perim-Port-Said, maatte Skibet alligevel erklæres for ikke at have været sødygtigt i det Øjeblik Perim passeres, uden at der indtages Kul, og negligence-Klausulen kan derfor ikke bringes i Anvendelse. Dommen blev overensstemmende hermed afsagt til Fordel for Indstævnte (Modtageren af Ladningen). *Sh. Gaz.*

Fragtmarkedet.

Vi have tidligere omtalt, at det amerikanske Marked fuldstændig var underkastet Spekulanternes Luner, og vi har i den sidste Tid haft utallige Beviser herfor. Selve Krigen blev stillet i Skyggen og viste sig, i ethvert Fald hidtil, ikke at være mægtig nok til at rejse eller knuse en Konjunktur. Damperne løber ind og ud af amerikanske Havne som i de fredeligste Tider, og alle de paa Papiret afmalede Risikoer og Farer: Kapring, Minespæringer, store Tillæg i Tonnageafgiften etc., viste sig heldigvis kun at høre hjemme paa Papiret. Nevtraliteten blev hævdet fuldt ud af begge de kæmpende Magter. Under disse Forhold var det altsaa, at Spekulanternes Konge, Leiter i Chikago, tog Ledelsen af det amerikanske Kornmarked og samtidig ved sine „tricks“ bestemte Fragternes Stigen eller Dalen. De sidste Tider har vist en ikke ubetydelig Tilbagegang i Raten til Evropa; vi har i sidste Nummer begrundet denne Kalamitet. I dette Øjeblik ser vi os imidlertid i Stand til — ved et paalideligt Telegram fra Amerika — at konstatere, at omtalte Leiter endnu skal modtage ikke mindre end 10 Millioner Bushels Varer inden 1. Juli, Varer, der altsaa for en stor Del vil blive afskibede til Evropa. Dette Faktum vil sikkert faa Betydning for Raterne, og den øjeblikkelige døde Periode vil paany blive kaldet til Liv henimod Maanedens Slutning; der maa komme stærk Efterspørgsel efter Tonnage, i Fald da ikke Leiter ønsker for anden Gang at imponere Verden ved f. Eks.

at brænde hele Beholdningen af for Næsen af sine Klienter; men han synes at være saa smart, at han sikkert vil foretrække en kolossal Inkassation for de store Værdier, Beholdningerne repræsentere, og skride til Eksport. Vi tilraade derfor prompte Baade at holde igen blot en kort Tid; efter alt at dømme staar vi overfor en ny Stigning i det amerikanske Marked. Samtidig tegner den amerikanske Høst aldeles glimrende. Betydningen heraf behøver vi ikke at fremhæve; paany vil vi da gaa ind i et godt Efteraar, og vi tror at turde profetere, at et saadant vil komme over hele Verdensmarkedet. Lad os saa kun blive skuffede i vor øjeblikkelige Opfattelse af Leiter med Konsorter. Af Ugens Noteringer fremfører vi følgende: Northern-range C. f. O. 15000 qrs. prompt 3/6, Baltimore Danmark 3/3 & 3/4 1/2 en Havn, 3/4 1/2 & 3/6 to Havne. Galveston eller New-Orleans U. K. Cont. 3400 Tons 25. Juli 25. August 14/, option Sundet 15/ Nett charter, prompte Baade koster 15/6 nett charter samme Option. De kanadiske Fragter ere stadig gode; fra Montreal til direkte engelsk Havn betaales 45/ & 47/6 for Brædder, og Korn giver 3/1 1/2 & 3/3 pr. quarter til U. K. Cont. River Plate er død; senest er sluttet fra Øvrefloden til 22/. Kornprisernes Dalen har den væsentligste Skyld heri; samtidig har de gode Kulfragter ud — cirka 19/ pr. Ton — lokket flere Dampere end strengt nødvendigt; Markedet tør endnu kun faa Bedømmelsen ubestemmeligt. Østen er stadig i fuld Aktivitet, om end en ret naturlig Slappelse spores ogsaa her. Vi noterer Kurrachee P. P. 3400 Tons 1/15 Juli 19/6, Calcutta til Bombay giver 6 1/2 Rs.

Kulfragterne i alle Retninger lider endnu under Striken, der ikke synes at ville faa nogen Ende. Til løbet til de arbejdende Eksportpladser er saa stort, at Rederierne stadig har Ulemper med Tørnen. Alligevel gaar Befragtningen strygende, og naar Hensyn tages til Aarstiden til ualmindelig faste Rater. Vi noterer i Flæng: Newcastle Alexandria 9/6 & 9/9, Port Said 10/, Constantinopel 9/, Malta 8/, Genua 9/3, Savona 9/6, Neapel 9/, Marseille 8/9, Messina 9/9, Venedig 10/3, Tarragona 11/.

Til Østersøen falder Noteringerne saaledes: Newcastle-Kronstadt 4/3, Helsingfors 4/7 1/2, Riga 4/6, Libau 4/9, Pillau 4/3, Stettin 4/9, Rostock 5/, Kjøbenhavn 4/1 1/2 & 4/3 for Baade paa c. 1500 Tons, til dansk Provins 5/1 1/2 & 5/3; fra Firth of Forth følger sædvanligt Tillæg. Raten til Kjøbenhavn kan i dette Øjeblik sættes til 4/7 1/2 for 2000 Tons Baade. Man tvinges imidlertid til at fragte i god Tid for at sikre sig Tørnen; dette er i Rederiernes Disfavør, da vi sikkert tror, at en prompt Baad, specielt op imod Maanedens Slutning, vil være mere værd, i Fald den blot kunde placeres; nu maa man melde sig lang Tid i Forvejen, hvor Kniven endnu ikke rigtig er paa Struben af Købmændene, og derved faar man kun „strøget Maal“ i Skæppen.

Sortehavet med sine forskellige Naboer, Azoff og Donau, har fulgt vort Profeti fuldt ud; vi behøver blot at minde vore Læsere om en, for mindst en Maaned siden udtalt Opfattelse, at disse Felter maatte falde, naar man ikke længere havde Haab om at naa franske Havne i Juni, inden Korntolden paany traadte i Kraft. Det var ganske vist let at profetere denne Slutning, men saa fuldt ud hævdet i de mindste Detailler havde vi imidlertid ikke tænkt os Situationen. Det kolossale Tilløb af Kulbaade ned efter har yderligere trykket Raterne, og vi notere: Sulina Hamburg 8/6, Azoff Rotterdam 9/, Odessa Weser 8/; yderligere Noteringer vil være overflødige. Ertsfragterne fra Middelhavet holder sig endnu, men vi beklager at matte konstatere, at Hovedparten af Redere, pressede af den uheldige Konjunktur fra Sortehavet, indgaa paa „full terms“.

Østersøen er stille og passende afdæmpet efter den Rolle, det ved Tidernes Ugunst blev givet den at spille. Petersborg giver 1/4 1/2 London, andre Pladser i Forhold; vore Læsere kender Noteringerne: Riga 1/3, Libau 1/1 1/2 o. s. v.

Vort hjemlige Marked. Der ligger i Kjøbenhavn flere store „tramps“, alle lossende Majs, men Lasterne til Provinsen udebliver; den mindre Skipper maa tro, at vore Købmænd allerede har begyndt Sommerferien eller ogsaa paany vil fylde Pakhusene til Hanebjælken. Noteringen er c. 12 Øre pr. Ctr. Majs, men Befragtningerne ere faa; forøvrigt er sluttet 16 Øre pr. Ctr. Bomuldsfrøkager herfra til Samsø, til Nakskov er betalt 15 Øre for samme Vare. Til Elbing noteres 5 Mark pr. 1000 Kilos Majs. Fra Klagstorp Havn er sluttet 20 Kr. pr. Kubikfavn Kalksten til Bandholm. Mange Laster ere i Markedet derfra. Fra Aarhus skrives til os: Fragtmarkedet for Smaaskibe har i den forløbne Uge været yderst flovt. Af skete Befragtninger kan nævnes: Majs Danzig Königsberg 20 Pf., Øhavn 13 Øre, Randers 13 Øre. Rug Nykjøbing F. 12 Øre. Brædder Warburg Vejle 2 Skibe 7 Øre pr. Cbf. Lerfabrikater Helsingborg Flensborg 3 1/2 Mk. Brosten Lysekil Holtenau 4 1/2 Mk. Majs Aarhus Stralsund 18 Pf. Lerfabrikater Höganäs Königsberg Danzig 4 Mk.

I det Øjeblik Bladet gaar i Trykken, ser vi, at Dagspressen har modtaget et Telegram fra Amerika, der fuldt ud bekræfter vor i Lørdags modtagne Meddelelse om, at Spekulanten Leiter skal modtage 10 Millioner Bushels Varer inden 1. Juli. Der meddeles samtidigt, at Mr. Leiter næppe ser sig i Stand til at opfylde sine Forpligtelser og allerede akkorderer; dette bliver for saa vidt ligegyldigt. Varerne er der og Boets Kuratorer vil da blive tvungne til at tage fat.

Det indkaldte, befarne Mandskabs Søfart.

Vi have faaet tilsendt et Særtryk af „Tidsskrift for Søvæsen“, i hvilket Navigationsdirektør J. A. D. Jensen har meddelt Resultaterne af en Række Undersøgelser af det indkaldte befarne Mandskabs Søfart. Vi gengive Artiklens Hovedpunkter:

Dampskibsflaadernes enorme Udvikling paa Sejlskibenes Bekostning har, som man kunde vente, affødt mange nye Former for Skibsfarten og fremkaldt adskillige ny Synspunkter, saaledes ogsaa med Hensyn til Personellet. Brydninger mellem ældre og nyere Anskuelse ere derved opstaaede, og indgaaende Diskussioner have været førte og føres endnu i Søfartskredse, særlig i Udlandets Fagpresse, om den Indflydelse, som de forandrede Forhold udøve paa Sømandenes Kvalifikation, om de formaalstjenligste Midler til at bevare og udvikle Sømandsstændens Dygtighed, om de Krav, der nu bør stilles for Opnaaelsen af Beviser som Befalingsmænd o. m. m. I denne Diskussion ser man to Partier staa ret skarp imod hinanden, det ene, der hævder, at Grundlaget for al Sømandsskab, selv om dette skal udøves i Dampskib, bør være erhvervet tildels i Sejlskib, særlig naar det gælder Befalingsmænd, det andet, der mener, at dette er overflødig. Noget Indlæg i denne Diskussion skal ikke gives her; blot saa meget være sagt, at den første Anskuelse vistnok endnu har Flertal for sig, i alt Fald i Handelsmarinen. Herpaa tyder i det mindste den Omstændighed, at der i de fleste Landes Lovgivninger lægges Vægt paa et vist Maal af Sejlskibsuddannelse, der endog i mange Tilfælde opstilles som Fordring for Opnaaelsen af Sønæringsbeviser. Saaledes ogsaa hos os.

Bestemmelserne i Lov om Sønærings m. m. af 25. Marts 1892, sammenholdt med Lov om Styrmands-eksamen m. m. af 30. s. M., medfører saaledes, at den private Sømand, der har erhvervet Betingelserne for at blive Skibsfører i hvilken som helst Fart, i Reglen vil

have opnaaet en Søfart af mindst 6 Aar, hvoraf i Reglen 2 Aar i søgaaende Sejlskib*). Nu paatrænger sig imidlertid det Spørgsmaal: vil det under Hensyn til Sejlskibenes stadige Aftagen være muligt at opretholde saadanne Krav i Fremtiden, og have Forholdene ikke allerede udviklet sig saaledes, at Sømanden kun med Vanskelighed kan opfylde dem? Disse Spørgsmaal ere jo af ikke ringe Interesse, men Besvarelsen af dem ligger ikke lige for Haanden, og jeg har intet Sted set anført Undersøgelser, der tage direkte Sigte herpaa. Vel hører man ofte udtalt, at „de fleste Søfolk nu til Dags tilbringe deres meste Tid i Dampskibe“ e. l., hvoraf man kunde slutte, at al Opdragelse i Sejlskibe nu var af ganske underordnet Betydning; dog ere saadanne Udtalelser ikke baserede paa tilforlidelige Undersøgelser, men bero kun paa løst Skøn. I de senere Aar har nu hver indkaldt, befarende Mand ved Mødet i Kasernes Skibet afgivet en Meddelelse om den Søfart, som han har opnaaet efter

fremkommen et saa fyldigt Materiale, at ret paalidelige Slutninger maa kunne uddrages deraf, og jeg har derfor anset Tidspunktet for kommet til at offentliggøre Resultaterne.

I Tab. I a gives en samlet Oversigt over den gennemsnitlige Søfart pr. Mand for hvert Aar samt endvidere for hele Tidsrummet, i hvilket brugelige Skemaer fra i alt 2222 Mand have været til Disposition. Farten er indordnet i Rubriker til Fart med Sejlskibe og med Dampskibe samt med danske og med fremmede Skibe, hvorved atter er udskilt Fart med de hyppigst forekommende Nationers Skibe.

Den opgivne Alder refererer sig til det fyldte Aar. Der har været afgivet Skemaer fra Folk i Alder fra det fyldte 18. til det fyldte 36. Aar, men kun forholdsvis faa vare over 30 Aar gamle. Strengt taget burde Materialet have været indordnet under visse Aldersklasser, men dette Arbejde vilde have været meget vidtløftigt og

Tabel I. Gennemsnitlig Søfart.

a) for indkaldte, befarne Folk.

Aar for Indkaldelsen	Antal Indkaldte	Gennemsnitsalder	Med Sejlskibe under neden nævnte Flag							Med Dampskibe under neden nævnte Flag							I alt
			Dansk	Norsk	Tysk	Britisk**	Nordamerikansk	Andre	Sum	Dansk	Norsk	Tysk	Britisk**	Nordamerikansk	Andre	Sum	
1893	164	21.7	36.4	1.9	4.0	3.3	0.8	0.6	47.0	4.8	0.1	0.7	0.9	0.0	0.5	7.0	54.0 Mdr.
			67.4	3.4	7.4	6.1	1.5	1.1	86.9	8.9	0.1	1.4	1.7	0.0	1.0	13.1	100 %
1894	534	22.1	35.5	1.7	3.3	4.0	1.5	0.9	46.9	4.8	0.1	0.6	1.2	0.5	0.2	7.4	54.3 Mdr.
			65.3	3.1	6.2	7.3	2.8	1.7	86.4	8.9	0.1	1.2	2.2	0.9	3.3	13.6	100 %
1895	625	21.6	32.6	1.8	1.8	3.8	1.5	0.7	42.2	4.8	0.1	0.6	0.8	0.3	0.1	6.7	48.9 Mdr.
			67.5	3.8	3.7	6.6	3.1	1.4	86.1	10.1	0.2	1.2	1.7	0.5	0.2	13.9	100 %
1896	516	21.8	33.1	2.5	2.7	3.2	1.0	1.0	43.5	4.4	0.2	0.7	0.9	0.4	0.1	6.7	50.2 Mdr.
			66.0	4.9	5.3	6.4	2.0	2.0	86.6	8.9	0.5	1.4	1.7	0.7	0.2	13.4	100 %
1897	383	21.8	34.0	2.2	1.8	2.5	1.5	0.6	42.6	5.0	0.2	0.7	1.4	0.4	0.1	7.8	50.4 Mdr.
			67.5	4.4	3.5	4.9	3.0	1.3	84.6	10.0	0.4	1.3	2.8	0.7	0.2	15.4	100 %
1893—97	2222	21.8	33.9	2.0	2.5	3.3	1.4	0.8	43.9	4.8	0.1	0.7	1.0	0.3	0.2	7.1	51.0 Mdr.
			66.6	3.9	4.9	6.4	2.6	1.6	86.0	9.4	0.3	1.3	2.0	0.7	0.3	14.0	100 %

b) for Styrmandselever.

1893—97	637	22.0	40.9	1.7	3.3	2.9	0.5	0.6	49.9	4.4	0.1	0.7	0.3	0.1	0.1	5.7	55.6 Mdr.
			73.5	3.0	5.9	5.3	1.0	1.1	89.8	7.9	0.1	1.3	0.6	0.1	0.2	10.2	100 %

sit fyldte 14. Aar, den Alder, som er Udgangspunktet i vor Sønæringslov. Meddelelserne afgives paa trykte Blanketter, der indeholde Rubriker til Mandens Navn og Alder m. m., til Navn, Art og Nationalitet for de forskellige Skibe, hvormed Vedkommende har faret, samt til de respektive Tidsforløb, angivet i nærmeste fulde Maaned.

Disse Undersøgelser ere nu foretagne i henvend 5 Aar, nemlig fra Foraaret 1893, hvorved der allerede er

næppe have lønnet sig. Man vilde dog utvivlsomt have gjort den Erfaring, at Fart med Dampskib tiltager med Alderen. Et Middel for alle Aldere tør dog sikkert betragtes som meget vejledende med Hensyn til Bedømmelsen af de virkelige Forhold, og det giver utvivlsomt korrekt Oplysning om den Fart, en ung Sømand i Gennemsnitsalderen, ca. 22 Aar, i Almindelighed har erhvervet, og denne Alder er af Hensyn til den første Uddannelse til Sølivet netop af størst Interesse.

I Tabellen betyder det øverste Tal for hvert Aar Gennemsnitsfart i Maaneder, det nederste det tilsvarende Procenttal af den samlede Gennemsnitsfart. Som Middeltal for hele Perioden har Søfarten været 51 Maaneder, hvoraf omtrent 44 Maaneder eller 86 % i Sejlskib og kun omtrent 7 Maaneder eller 14 % i Dampskib, et Resultat, der ikke kan andet end glæde Tilhængerne af den Anskuelse, at Sejlskibsfart er en nødvendig Betingelse for Sømandenes forsvarlige Uddannelse. Det maa jo imidlertid ikke lades ude af Betragtning, at Søfarten er af højst forskellig Værdi med Hensyn til Uddannelsen, særlig tør vel i Reglen den første Tids Søfart som Dreng i Kahyt eller Lukaf nærmest kun anses som en Forberedelse, hvorved den paagældende blot opnaar at blive skibs- og søvant. Det største Kontingent til Sejlskibsfarten leverer Skonnerterne og de andre Smaaskibe fra Provinserne samt dernæst fremmede Sejlskibe, dog bidrage ogsaa vore større Fiskefartøjer i den senere Tid en ikke ringe Andel.

*) I en i Efteraaret 1897 til Regeringen og Rigsdagen indgiven Adresse angaaende Søofficerers Berettigelse til at føre Handelsskib samt i den derved foranledigede Diskussion have disse Bestemmelser været ganske misforstaaede, selv i Rigsdagen (se Rigsdagstidende, Saml. 1897—98, Folketingsforhandlinger Sp. 4538 og 4556), idet man er gaaet ud fra den fejle Forudsætning, at der til Opnaaelse af Skibsførerbevis kræves 2 Aars Søfart, efter at Vedkommende har erhvervet Bevis som Styrmand. Dette fordres ikke. I Sønæringslovens § 9, Ltr. a, kræves 2 Aars Søfart efter bestaaet Styrmandseksamen. Ved at sammenholde de forskellige Bestemmelser vil man se, at der ikke, som andet Sted forudsat, kræves 7 Aars Søfart, men at Minimumsfart for Opnaaelse af Skibsførerbevis for de flestes Vedkommende vil være som ovenfor anført. Dog kan den private Sømand, naar han i Stedet for at have været Styrmand har faret som Sætteskipper, nøjes med en Søfart af 5 Aar, ja i visse Tilfælde, nemlig naar han har begyndt sin Søfart efter det fyldte 17. Aar, endog af kun 4 Aar, hvoraf da blot 1 Aars Fart behøver at være foregaaet i Sejlskib.

***) Inklusive Kolonierne.

I Tab. I b findes opført de tilsvarende Middeltal for de i samme Tidsrum til Eksamen indstillede Styrmandselever, i alt 637 Mand. Som man kunde vente, ere Forholdene for disse endnu gunstigere, idet den samlede Gennemsnitsfart omtrent er $55\frac{1}{2}$ Maaneder, hvoraf omtrent 50 eller omtr. 90 % i Sejlskibe og kun omtr. $5\frac{1}{2}$ Maaneder eller omtr. 10 % i Dampskibe.

Tabel II. Gennemsnitlig Søfart.

1893—97	Med danske Skibe			Med fremmede Skibe			I alt
	Sejlskib	Dampskib	Sum	Sejlskib	Dampskib	Sum	
Indk. befarne	33.9	4.8	38.7	10.0	2.3	12.3	51.0 Mdr.
Søfolk (2222)	66.6	9.4	76.0	19.4	4.6	24.0	100 %
Styrmandselever (637)	40.9	4.4	45.3	9.0	1.3	10.3	55.4 Mdr.
	73.5	7.9	81.4	16.3	2.3	18.6	100 %

Da Tabellerne formentlig ikke kræve yderligere Kommentar, skal til Slutning blot henvises til Tab. II, hvori Gennemsnitsfarten findes sondret i Fart med danske og med fremmede Skibe. Det ses deraf, at 76 % (for Styrmandselever $81\frac{1}{2}$ %) er foregaaet i danske Skibe, Resten eller 24 % ($18\frac{1}{2}$ %) i fremmede, og deraf den langt overvejende Del i Sejlskibe.

Fra Sø og Land.

Med Sandpumpedampskibet „Rolf“, bygget af Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft, foretoges d. 9. ds. en vellykket officiel Prøvetur i Sundet; den opnaaede Fart var betydelig større og Kulforbruget mindre end kontraheret.

Sandpumpedamperen er den første, der er bygget her i Landet, og er indrettet til saavel at indsuge Sandet som at udpumpe det fra Skib direkte.

At Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft allerede nu har set sig i Stand til at kunne aflevere den første Nybygning skyldes dens Filial paa Ny Kalkbrænderi. Det ny Værft paa Krøyers Plads er imidlertid nu i fuld Virksomhed og alle dets Maskiner etc. installerede, saaledes at alle fremtidige Nybygninger ville udgaa fra Værftet paa Christianshavn.

Dødsfald. Strømbetjent ved Kjøbenhavns Havnevæsen J. V. Jeppesen Agerup er i Tirsdags Morges afgaaet ved Døden af et Hjerteslag i en Alder af 48 Aar. Den Afdøde har i 5 Aar sejlet som Skibsfører paa Island og har været ansat i Havnevæsenet siden 1885. Hans bramtri og frejdige Væsen skaffede ham mange Venner.

Ugens Havarier.

La France, Dpsk. af Hernesand, grundstødt paa Rødbysand, er d. 9. ds. bragt flot af Svitzers og indbragt til Malmø.

Catharina, Skonnert af Riga, kom d. 9. ds. paa Grund ved Aalsgaarde. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Helsingør for at undersøges.

Laurentius, Skonnert af Faxe, er d. 12. ds. paa Rejsen fra Vordingborg til Kbhvn. med Trælast grundstødt lidt nord for Dragør. Flot med Assistance af Svitzers, der indbragte Skibet hertil. Ingen Skade.

Celurca, Barkskib af Holmestrand, kom d. 12. ds. paa Rejsen fra Spanien til Ørnsköldsvik med Salt paa Grund ved Saltholmen. Flot med Assistance af Svitzers. Skibet har fortsat Rejsen ubeskadiget.

Esbern Snare, Dpsk. af Aarhus, er d. 12. ds. indbragt paa Tynen med Maskinen i Uorden.

Barossa, Barkskib af London, fra Hjemstedet til Gefle i Ballast har været paa Grund ved Søndre Røse. Flot med Assistance af Svitzers.

Guldborg, Dpsk. af Kbhvn., er d. 13. ds. indbragt til Helsingør efter Grundstødning.

Valparaiso, Bark, Kapt. Lorenzen, af Fanø, er d. 14. Maj grundstødt ved Parana. Skibet, som var paa Rejse fra Rosario til Rio Janeiro, fik lidt Skade og maatte undersøges af en Dykker.

Opmærksomheden henledes paa Bladets *Announce-Afdeling*.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Dartmouth 12. Juni, best. til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Cardiff 10. Juni, bestemt til Marseille. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Antwerpen 13. Juni, bestemt til Newcastle. — Douro, Brabrand jun., ank. til Lissabon 12. Juni, bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Kihl, afgik fra St. Petersburg 12. Juni, bestemt til Rotterdam. — I. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Kbhvn. 15. Juni, bestemt til St. Petersburg. — Kiew, Rabe, afgik fra Bordeaux 10. Juni, bestemt til Tarragona, Valencia, Malaga og Cadiz. — Kursk, Staal, ankom til Bordeaux 11. Juni, best. til La Rochelle og Kbhvn. — Leopold II, Kruse, ank. til Antwerpen 11. Juni, bestemt til St. Petersburg. — Louisiana, Jensen, afgik fra New-Orleans 28. Maj, best. til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Kbhvn. 28. Maj, best. til Philadelphia. — Nicolai II, Michelsen, ankom til Danzig 9. Juni, bestemt til Philadelphia. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Antwerpen 2. Juni, bestemt til St. Petersburg. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 13. Juni, bestemt til St. Petersburg. — Tejo, Borries, afgik fra Newcastle 10. Juni, bestemt til Oporto og Lissabon. — Tomsk, Andersen, ankom til St. Petersburg 10. Juni, bestemt til Antwerpen. — Vesuv, Norden, afgik fra St. Petersburg 14. Juni, bestemt til Asbacka og Lerwick. — Xenia, Ingerslev, ankom til Danzig 9. Juni, bestemt til Philadelphia. — Arkansas, Jespersen, afgik fra New Orleans 9. Juni, bestemt til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, ankom til Philadelphia 9. Juni, bestemt til Newport-News.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Libau 10. Juni, bestemt til Hull. — Axelhus, Sørensen ankom til Kbhvn. 11. Juni, bestemt til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clausson Kaas, ankom til Riga 6. Juni, bestemt til Antwerpen. — Ceres, Svensson, afgik fra Kbhvn. 13. Juni, bestemt til Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom til London 5. Juni, bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Bay Schmidt, afgik fra Stavanger 14. Juni, bestemt til Arendal. — Constantin, Bloch, pass. Skagen 13. Juni, bestemt til London. — Frederik, Harboe, ankom til Pillau 12. Juni, bestemt til Hull. — Georg, Petersen, afgik fra London 2. Juni. — Jolantia, Paaske, afgik fra Riga 11. Juni, bestemt til Antwerpen. — Kasan, Thomsen, ank. til Kbhvn. 13. Juni, bestemt til Libau. — Laura, Nielsen, afgik fra Leith 2. Juni, best. til Island. — Louise, Gøtsche, ankom til Hull 13. Juni, best. til Kbhvn. — Minsk, Jørgensen, ankom til Manchester 12. Juni, bestemt til Liverpool. — Morsø, Frisenette, afgik fra Kbhvn. 11. Juni, bestemt til Antwerpen. — Moskø, Petersen, ankom til Riga 9. Juni, best. til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 9. Juni, bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Pillau 13. Juni, bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til London 12. Juni, bestemt til Hamburg. — Pregel, Egidiussen, ankom til Antwerpen 5. Juni, bestemt til Kbhvn. — Thyra, Ryder, afgik fra Kbhvn. 12. Juni, bestemt til Island. — Valdemar, Kofoed, ankom til Libau 12. Juni, bestemt til Riga. — Vesta, Corfitzon, afgik fra Leith 18. Maj, best. til Island. — Maja, Blom, ankom til Kbhvn. 13. Juni, best. til Danzig.

Ficaria, F. Fenger, afgik fra Kbhvn. 16. Juni, best. til Newcastle. — Esbern Snare, M. Madsen, i Newcastle. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 15. Juni, best. til Kbhvn. — Kronen, C. Wiberg, afgik fra Nykjøbing F. 15. Juni, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Odense 16. Juni, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankeren, afgik fra Odense 15. Juni, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, J. P. Bay, af-

gik fra Newcastle 14. Juni, bestemt til Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 14. Juni, best. til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm. Schmidt, afgik fra Blyth 10. Juni, bestemt til Kronstadt. — Frode, Wrisberg, afgik fra Filadelfia 7. Juni, best. til Frederikshavn f. O. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Odessa 11. Juni, bestemt til St. Petersborg. — Knud, Hansen, afgik fra Blyth 7. Juni, bestemt til Kronstadt. — Svend, Holst, afg. fra Libau 7. Juni, ankom til Rotterdam 13. Juni. — Erik, Tofte, afgik fra Reval 11. Juni, bestemt til Rotterdam. — Skjold, Schmidt, afgik fra Riga 31. Maj, ankom til London 7. Juni. — Ragnar, Hveysel, afgik fra Rouen 11. Juni, ankom til Sunderland 14. Juni. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Riga 14. Juni, best. til Rouen. — Volmer, Riber, afgik fra Blyth 1. Juni, ank. til Libau 6. Juni. — Dan, Kraemer, afg. fra Kbhvn. 11. Juni, ankom til Riga 13. Juni. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Grimsby 10. Juni, brstemt til Kronstadt. — Harald, Risøe, afgik fra Kramfors 2. Juni, ankom til Rouen 9. Juni. — Olaf, Lorentsen, afgik fra Kronstadt 6. Juni, ankom til St. Petersborg 6. Juni.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Thorsøe, ankom til Grimsby 14. Juni. — Alex. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Hull 9. Juni. — J. Siem, Frantzen, afgik fra Kronstadt 10. Juni. — H. Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Kronstadt 8. Juni. — P. Andrejeff, Johnsen, ankom til Rotterdam 11. Juni. — Russ, Jensen, ankom til Kronstadt 14. Juni.

Heimdal. Annine, Løffler, afg. fra Burntisland 13. Juni. — Kamma, Risøe, ankom til Stettin 12. Juni. — Helga, Lagesen, ankom til Newcastle 12. Juni. — Martha, Jørgensen, afgik fra Riga 11. Juni.

Urania. Venus, Lund, ankom til Kbhvn. 13. Juni. — Sirius, Nielsen, ankom til Stettin 12. Juni. — Urania, Callesen, ankom til Raume 13. Juni. — Saturn, Lund, afg. fra Grangemout 14. Juni, bestemt til Kbhvn. — Pallas, Degn, ankom til Riga 9. Juni. — Mars, Nielsen, ankom til St. Brieux 11. Juni.

Nordsøen. Finland, Schmidt, ankom til Rotterdam 14. Juni. — England, Petersen, afgik fra Furnogrund 14. Juni. — Rusland, Møller, afgik fra Grangemouth 11. Juni. — Tyskland, Høgstadt, afgik fra Carlsvik 11. Juni. — Skotland, Branth, afgik fra Warkworth 14. Juni.

Vesterhavet. Nancy, Jessen, afgik fra Fiume 10. Juni, bestemt til Cette. — Nautik, Meinertz, afgik fra Kronstadt 13. Juni, bestemt til London. — Nora, Degn, ankom til Tréport 11. Juni. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Horsens 11. Juni, bestemt til Riga. — Nerma, Schmith, afgik fra Methil 12. Juni, bestemt til Esbjerg. — Nordsøen, Jessen, afgik fra Kbhvn. 11. Juni, bestemt til Kotka.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Hull 10. Juni, ankom til Aarhus 14. Juni. — Rita, Larsen, afgik fra Newcastle 10. Juni, bestemt til Archangelsk. — Patria, Andersen, afgik fra Sunderland 8. Juni, ankom til Kbhvn. 11. Juni.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Hamburg 10. Juni, ankom til Bremerhafen 11. Juni. — Frisia, Fisker, afg. fra Brake 11. Juni, ank. til Blyth 13. Juni. — Gallia, Nielsen, afgik fra Kjøbenhavn 11. Juni, ankom til Riga 13. Juni. — Britannia, Nielsen, afgik fra Barry 8. Juni, bestemt til Mortreal.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Reval 11. Juni, bestemt til Montrose. — Fyen, Hansen, ankom til Rotterdam 11. Juni. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Kjøbenhavn 11. Juni, bestemt til Riga. — Russia, Rasmussen, afg. fra Amsterdam 11. Juni, best. til Boness. — Carl Hecksher, Starck, ankom til Riga 9. Juni. — Dania, Troensgaard, ankom til Aarhus 10. Juni.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, ankom til Burntisland 11. Juni. — Christiansborg, Petersen, afgik fra Helsingør 12. Juni, bestemt til Skellefteå. — Frederiksborg, Kühl, ankom til Amsterdam 9. Juni. — Fredensborg, Andersen, ankom til Wiborg 12. Juni. — Rosenborg, Fischer, ank. til Dordrecht 8. Juni. — Uranienborg, Olsen, afgik fra Himango 6. Juni, best. til Rouen. — Jomsborg, Schultz, ankom til Asbacka 4. Juni. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Trangsund 10. Juni.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Dømel, ankom til Hamburg 9. Juni. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Hull 11. Juni, bestemt til Kronstadt. — Skodsborg, Jensen, ankom til Rouen 13. Juni. — Guldborg, Schmidt, ankom til Helsingfors 13. Juni. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Frederikshavn 7. Juni, bestemt til Dunkerque.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Calais 10. Juni. — Agnete, Jensen, afg. fra Ghent 14. Juni, bestemt til Newcastle. — Hermia, Sørensen, afg. fra Ghent 8. Juni, ankom til Burntisland 11. Juni. — Alice, Kraemer, afgik fra Ghent 11. Juni, ankom til Grangemouth 13. Juni.

— Sjælland, Sonnichsen, ankom til Kronstadt 8. Juni. — Bornholm, Petersen, afgik fra Kiel 10. Juni, ankom til Libau 12. Juni. — Ajax, Brorsen, ankom til Windan 30. Maj. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Baltasound 10. Juni. — Nauta, Steen, afgik fra Stornoway 9. Juni, bestemt til St. Petersborg. — Rønne, Hintze, ankom til St. Petersborg 10. Juni. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Svendborg 11. Juni.

Danmark. Rolf, Hahn, afgik fra Libau 14. Juni, bestemt til Rouen. — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Libau 10. Juni, bestemt til Rotterdam. — Absalon, Predbjørn, ankom til Kronstadt 10. Juni. — Ansgar, Larsen, ankom til Sunderland 13. Juni. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Hamburg 13. Juni. — Hamlet, Sommer, afgik fra Rouen 14. Juni, bestemt til Newcastle. — Helge, Matthiessen, ankom til Blyth 13. Juni.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Methil 13. Juni, best. til Kronstadt. — Clara, Petersen, ank. til Kbhvn. 10. Juni.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Serapis, Winther, ankom til East London 5. Juni fra Valpareiso. — Prinsesse Marie, Winther, prajet 1. Juni paa 50° N. Br. 24° W. Lgd. — Ines, Røhl, Jesseu, sejlet fra Antwerpen 31. Maj til Rio Grande. — Dorane, Rødgaard, sejlet fra Gravesend 3 Juni til Helsingfors. — Vega, Pedersen, sejlet fra Callao 5. Juni til Corinto. — Doris Brodersen, Hansen, sejlet fra Port Natal 15. Maj til Sidney. — Sophie, Svarrer, sejlet fra London 4. Juni til Rio Janeiro. — Lenita, Clausen, ankom til Port Stanley (Falklandsøerne) 6. Maj fra Newcastle. — Embla, Kallesen, sejlet fra Rio Janeiro 7. Juni til Falmouth. — Casma, Jørgensen, sejlet fra Hamburg 8. Juni til Sundsvall. — Sørine, Andersen, ankom til Anjer 9. Juni fra Capetown, beordret til Batavia. — H. Grohmann, Nielsen, passerede Drogden 10. Juni fra Bjerneborg til London.

Fanø, Sønderho. Mary, Lydom, ankom 11. Juni til Charlestown fra Halmstad. — Merida, Pedersen, passerede 9. Maj Montevideo, paa Rejse fra Paysander til Falmouth. — Hans, Brinch, ankom 10. Juni paa Kbhvns Red, paa Rejse fra Liverpool til Abo. — Anna, Mortensen, ankom 12. Juni Kbhvns Red paa Rejse fra Stugsund til Rochester.

Svendborg. Doris, Hansen, ankom til Waser 6. Juni. — Hansigne, Hansen, ankom til Ørnskjoldsvig 7. Juni. — Bellona, Petersen, ankom til Jacobstad 7. Juni. — Saga, Clausen, ankom paa Kbhvns Red 9. Juni. — Pomona, Nielsen, ankom til Wyborg 7. Juni. — Maren Kirstine, Jensen, ankom til Kbhvn. 8. Juni. — Fulvia, Nielsen, ankom til Nederkalix 8. Juni. — Urda, Nielsen, ankom til Drebak 10. Juni. — Brage, Jørgensen, ankom til London 10. Juni. — Phoenix, Hansen, ankom til Aarhus 9. Juni. — Vega, Rasmussen, ankom til Stettin 8. Juni. — Martha, Christiansen, ankom til Portsmouth 10. Juni. — Jørgen Ring, Fisker, ankom til Shoreham 11. Juni. — Lyø, Nielsen, ankom til St. Petersborg 10. Juni. — Jens, Eriksen, ankom til Stettin 23. Juni. — Astræa, Rasmussen, ankom til Reval 11. Juni. — Fortuna, Christiansen, ankom til Trelleborg 12. Juni.

Rønne. Venus, Westh, bestemt til Horsens. — Karen, Jørgensen, bestemt til St. Petersborg. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 7. Juni. — Ane Catrine, Hermansen, ankom til Kbhvn. 7. Juni. — M. Christiansen, Bager, ankom til Tromsø 8. Juni. — Prøven, Bidsstrup, ankom til Lübeck 8. Juni. — Nestved, Larsen, ankom til Rügenwalde 8. Juni. — Kastor, Klausen, ankom til Rendsborg 9. Juni. — Hermod, Grønwald, ankom til Rendsborg 9. Juni. — Peter, Exsten, ankom til Kbhvn. 9. Juni. — Thetis, ankommen til Ivigtut. — Amarant, Kyhn, ankom til Vadse 11. Juni. — Erik, Sonne, ankom til Kjølefjord 10. Juni. — Bornholm, Grønegaard, ankom til Kronstadt 11. Juni. — Ane Margrete, Schou, ankom til Kbhvn. 12. Juni. — Odin, Møller, ankom til Kbhvn. 12. Juni. — Rønne, Hintze, ankom til St. Petersborg 12. Juni.

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, Afstanden i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

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

Nordsøen. Graadyb. En Lægter er sunken i 20 Fod Vand i Graadyb paa SV.-Siden af Farvandet, 400 Alen NV. t. N.

fra Spidstønde Nr. XII. Over Vraget er der 14 Fod ved daglig Lavvande. Masten er 14 Fod over Vandet. Paa Masten er anbragt et grønt Flag og om Natten en hvid Lanterne.

Kattegat. Lysegrund. I Juli Maaned 1898 forandres *Lysegrund* Fyr til at vise hvidt Fyr med En-Formørkelse hver 5 Sekunder, Lys c. 3 S., Mørke c. 2 S. Synsviddens: 8 Kml. Lysevnen: 8 Kml. Forøvrigt bliver Fyret uforandret.

Sundet. Sjællands N.-Kyst. Nakke-Hoved. I Efteraaret 1898 tændes *Nakke-Hoved* nye Fyr. Det viser hvidt. Tre-Lyn hver 20 Sekunder, Lyn c. 1/3 S., Mørke c. 3/3 S., Lyn c. 1/3 S., Mørke c. 3/3 S., Lyn c. 1/3 S., Mørke c. 11/3 S. Flammens Højde: 172 Fod. Synsviddens: 19 Kml. Lysevnen: 31 Kml. Linseapparat af 1ste Orden. Fyret vises fra det V.-lige Fyrtaarn, der er forhøjet til 66 Fods Højde. Taarnet er hvidt med små, røde Striber over og under Vinduerne. Taget er graat.

Forinden Tændingen kan Fyret brænde til Forsøg. Samtidig slukkes det midlertidige Fyr.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Tyskland. Haderslev Fjord. De to Sømærker, som i Farvandet mellem *Aarø-Sund* og *Haderslev Fjord* haves om Bagbord for Indgaaende, ere Spidstønder og ikke Spirtønder.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Kråksundsgap ydre Fyr skal forandres. Arbejdet begynder omtrent midt i Juni og varer c. 3 Maaneder. I den Tid vises et midlertidigt hvidt, fast Fyr.

Naar Fyret igen tændes, bliver den hvide Indsejlingsvinkel mellem *Alnebåde* og *Hakusebåde* c. 8°.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. „Det forenede Dampskibs-Selskab“ meddeler:

Den 2den Juni. 54° 58' N. Br. 8° 4' Ø. Lgd., c. 10 Kml. V. 2/3 N. fra *Røde-Klif* Fyr. Et sunket Vrag. To Master vare 4 & 5 Fod over Vandet.

Holland. Schiermonnikoog N. En lille Damper er N. for *Schiermonnikoog* stødt paa et Vrag, hvorved den sank i 12 Fv. Vand, c. 8 Kml. N. 25° V. fra *Schiermonnikoog* N.-lige Fyr.

Friesche Zeegat. I Noordwestgat er Stumpstønde Nr. 7 flyttet c. 700 Alen S. hen i 6 1/2 Fv. Vand. 53° 26' 58" N. Br. 6° 4' 25" Ø. Lgd.

I *Zoutkamperlaag* har Spidstønde Nr. 3 nu Nr. 2, og den rød og sort vandret sribede Kugletønde med Kors, Nr. 4, har nu Nr. 3.

I *Noordwestgat* er den mindste Dybde 9 Fod mellem Stumpstønde Nr. 3 med afkortet Kegle og Spidstønde Nr. 4 med Ballon.

Zuiderzee. Diemerdam. Fra 28de Juni 1898 og følgende Dage afholdes Skydeøvelser fra et Batteri ved *Diemerdam* mellem Linjer til Fort *Pampus* og N.-Enden af *Muiden* Havnedæmning. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fort *Pampus*, Batteriet, hvorfra der skydes og fra det V.-lige Batteri ved *Muiden*.

Zuiderzee. Krabbersgat og Pampus. I *Krabbersgat*, ved *Enkhuisen*, er der i Fyrlinien N. for Lededæmningerne, ikke under 9 Fod Vand, og i *Pampus* i den gravede Rønde ikke under 7 Fod.

Imuiden. Fra 25de—28de Juni, fra 6te—7de Juli og følgende Dage samt den 9de og 16de Juli 1898 afholdes Skydeøvelser fra Fort *Imuiden*.

Fra 25de—28de Juni skydes mod N. En Strækning c. 2 Kbl. bred og 3 Kbl. lang er afmærket med røde Flag og spærret.

Den 6te—7de Juli og følgende Dage er Strækningen N. for den S.-lige Pier til 5,000 Alens Afstand spærret.

Den 9de og 16de Juli skydes mellem to Linier fra Fortet til to Skibe med rødt Flag, der ligge c. 13,000 Alen fra Fortet og c. 11,000 Alen fra hinanden. I hver Linie ligger c. 6,400 Alen fra Fortet et Skib med rødt Flag. Damper ligger ude for at advare.

Naar det skydes, hejses rødt Flag paa Fortet.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. I *Zuiden* er Spidstønde Nr. 10 flyttet og ligger i 20 Fod Vand. 51° 56' 32" N. Br. 4° 11' 39" Ø. Lgd.

I *Hoorn* er Stumpstønde Nr. 12 med afkortet Kegle flyttet og ligger i 20 1/2 Fod Vand. 51° 55' 13" N. Br. 4° 14' 8" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 11 ligger paa 51° 55' 21" N. Br. 4° 13' 50" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 13 er inddragen.

Zeegat van Goeres. I *Nieuwe-* eller *Noordergat* er Spidstønde Nr. 1 med Ballon flyttet og ligger nu i 18 Fod Vand.

51° 56' 27" N. Br. 3° 58' 33" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 2 ligger nu i 10 Fod Vand. 51° 56' 3" N. Br. 3° 58' 54" Ø. Lgd.

Volkerak og Haringvliet. Fra 4de Juli til 13de August 1898 afholdes Sømneøvelser i *Volkerak* ud for Fort *de Ruyster* og i *Haringvliet* c. 2 Kbl. neden for *Hellevoetsluis*. I *Volkerak* afmærkes Øvelsespladsen med Tønder og i *Haringvliet* med Stumpstønder eller Spidstønder.

Zeegat van Brouwershaven. I *Grevelingen* ere Prikkerne paa V.-Siden af Farvandet borttagne og følgende Tønder udlagte:

En Spidstønde Nr. 7 a i 27 Fod Vand. 51° 40' 30" N. Br. 4° 4' 56" Ø. Lgd.

En Stumpstønde Nr. 9 a i 22 Fod Vand. 51° 40' 50" N. Br. 4° 4' 39" Ø. Lgd.

Ooster Scheide. I *Zeegat van Zieriksee* ere følgende Tønder udlagte:

I *Veregat* Spidstønde Nr. 6 i 14 Fod Vand. 51° 32' 41" N. Br. 3° 41' 4" Ø. Lgd.

I *Brabantsche Vaarwater en Vlize* Spidstønde Nr. 5 b i 14 Fod Vand. 51° 33' 14" N. Br. 3° 57' 52" Ø. Lgd.

I Farvandet fra *Gorishoek* til *Bergen op Zoom* Spidstønde Nr. 10 a i 12 Fod Vand. 51° 30' 58" N. Br. 4° 5' 8" Ø. Lgd.

Fyrskib „Noord Hinder“ midlertidig inddraget. I sidste Halvdelen af Juni 1898 inddrages Fyrskibet „*Noord Hinder*“ i kort Tid.

England. Fyrskibet South Sand Head. Omtrent den 1ste Juli 1898 forandres Navnet paa *South Sand Head* Fyrskib til *South Goodwin*. Samtidig flyttes Fyrskibet 5 Kbl. N. 78° Ø. hen i c. 14 Fv. Vand og ligesom nu i Linien *South Foreland* Fyr overet.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Englands V.-Kyst. Milford Haven. St. Ann's Fyr Omtrent den 1ste September 1898 forandres Taagesignalet ved *St. Ann's* Fyr til at give to Stød hver 2 Minutter saaledes: Stød 2 S., Pause 2 S., Stød 4 S., Pause 112 S. Det første Stød har en dyb, det sidste Stød en høj Tone.

Nærmere Meddelelse senere.

Irlands NV.-Kyst. I Killybegs Harbour er paa Posthuset tændt et grønt, fast Fyr. Det røde Fyr paa Inderenden af Pieren er forandret til et grønt Fyr.

Holdte overet i N. 30° V. og S. 30° Ø. Iede Fyrene mellem *Harbour Shoal* og *Rough Point*.

Posthuset ligger paa 54° 38' 10" N. Br. 8° 26' 30" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Baie de Quiberon. I Indløbet til *Baie de Quiberon* er mellem *Basse du Chenal* og Klippen *Goué-Vas* funden en 20 og en 20 1/2 Fods Grund. Den første ligger paa 47° 26' 9" N. Br. 3° 5' 43" V. Lgd., og den anden 1/2 Kbl. N.-ligere. De ere begge meget smaa og ligge i 6 & 8 Fv. Vand.

Rochebonne. Fire hvide Spidstønder ere midlertidig udlagte som Fortejtønder ved Klipperne *La Congréc* i Anledning af Arbejderne, som skulle foretages paa *Rochebonne*.

Frankrig. Ben Groix. I 1898 slukkes det hvide, faste Fyr med rødt Blus hver 3 Minutter paa Fort *Croix* og et nyt Fyr tændes paa *Point de Croix*. Det bliver et fast Fyr, der viser hvidt Lys fra N. 14° V. gennem N. og Ø. til S. 24° Ø., rødt Lys fra S. 24° Ø. til S. 15° Ø. over *Basse des Chats* og hvidt Lys fra S. 15° Ø. til S. 7° Ø. Flammens Højde: 48 Fod. Synsviddens: 8 Kml. for det hvide, 3/2 Kml. for det røde Lys. Det vises fra en Pæl. 47° 38' 3" N. Br. 3° 25' 4" V. Lgd.

Paa *Pointe des Chats* tændes et Lynfyr, der hver 5 Sekunder viser rødt Et-Lyn. Flammens Højde: 48 Fod. Lysevnen: 18 Kml.

Fyret vises fra et firkantet Taarn med Fyrpasserbolig. 47° 37' 14" N. Br. 3° 25' 19" V. Lgd.

Under Arbejdet kunne de nye Fyr brænde til Forsøg.

Nærmere Meddelelse senere.

Spanien. Aviles. Et Vrag ligger sunket ved Indløbet til *Aviles*, c. 2 1/2 Kbl. V. for Yderenden af den S.-lige Bøgebryder. Masterne ere over Vandet. 43° 37' 55" N. Br. 5° 56' 10" V. Lgd.

Nova Scotia. Halifax Harbor. Paa *Mc. Nabs Island* afholdes Skydeøvelser. Mellem *Thrum Cap Shoal* og *Eastern Passage* er udlagt fire Tønder med hvide Stager og rødt og hvidt Kors c. 1 1/2 Kml. fra Skydebakkerne. Naar der paa S.-Enden af *Mc. Nabs Island* er hejst rødt Flag, er det forbudt at komme inden for Tønderne.

Forenede Stater i Nordamerika. Havne delvis spærrede. Kennebec River. Maine. Om Natten er det forbudt at staa ind forbi Fort *Popham* eller komme inden for 3 Kml. fra det.

Ved Minespærringerne ligger *Patrouillebaade*, hvis Ordre ubetinget skulle følges. Overtrædelser kunne forårsage alvorlig Skade og udsætte Skibene for Beskydning.

Penobscot River. Maine. Om Natten er det forbudt at staa ind forbi Fort *Knox* eller komme inden for 3 Kml. fra det.

Ved Minespæringerne ligge Patrouillebaade, hvis Ordre ubetinget skulle følges. Overtrædelser kunne foraarsage alvorlig Skade og udsætte Skibene for Beskydning.

St. Johns River. Florida. Om Natten er det forbudt at staa ind gennem Løbet inden for *Mayport*.

Med Minespæringerne ligge Patrouillebaade, hvis Ordre ubetinget skulle følges. Dampere skulle gaa langsomt. Overtrædelser kunne foraarsage alvorlig Skade og udsætte Skibene for Beskydning.

New Hampshire. Ved *Portsmouth Harbor* ere *New Castle Fyr* og *Seaveys Island* Ledefyr midlertidig slukkede, og Taagesignaler gives ikke om Natten.

Gloucester Harbor. Massachusetts. En rødmalet Lystønde, som viser hvidt, fast Fyr, er i 5 Fv. Vand udlagt ved Yderenden af Bølgebryderen, der strækker sig V. efter fra *Eastern Point*, ved Indløbet til *Gloucester Harbor*, fra *Tenpound Island Fyr* i S. 11° V. og fra *Eastern Point Fyr* i N. 81° V.

Vineyard Sound. Fyrskibet „Cross Rip“ V. En Skonnert, sandsynlig „*Angola*“ er sunken i 10 Fv. Vand c. 1/2 Kml. N. 79° V. for Fyrskibet „*Cross Rip*“. Vraget er afmærket med en rød og sort vandret stribet Lystønde, der viser Fyr med Formærkelser.

Boston Harbor. *Boston Fyr* er slukket.

I *Natasket Roads* ere følgende Tønder inddragne: Den røde Tønde Nr. 2 *South End of Centurion*, den røde Tønde Nr. 4 *Fifteen Foot Shoal*, den røde Tønde Nr. 6 *Thirteen Foot Shoal*.

I *President Roads* udlægges *Deer Island* sorte Lystønde, som viser hvidt, fast Lys S. 46° Ø. fra *Deer Island Fyr* og 1. Kbl. fra 4 Fv. Grænsen, samt *Deer Island* sorte Stump-tønde, S. 47° V. fra *Deer Island Fyr* og 1 Kbl. fra 4 Fv. Grænsen.

Rhode Island. Narragansett Bay. Det V.-lige Indløb til *Narragansett Bay* er spærret med Søminer. Over Spærringen fører et Løb, der er afmærket om Styrbord for Indgaaende med hvide Spidstønder og om Bagbord med hvide Stump-tønder.

Connecticut. New Haven Harbor. Southwest Ledge. Taagesignal med Taagetrompet paa *Southwest Ledge Reef* gives foreløbig ikke, men det gives med Klokke, hvorpaa med Maskinkraft slaas Et-Slag hver 15 Sekunder.

Long Island Sound. Fyrskibet „Cornfield Point“ Nr. 48 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 20. Det viser et hvidt, fast Fyr fra Fortoppen og et rødt, fast Fyr fra Stortoppen. Skroget er graat, mærket Nr. 20 paa begge Sider. Paa hver Top føres en sort Ballon. Taagesignal gives med Klokke.

Bridgeport Harbor. Ved Ø.-Siden af den gravede Rende til *Bridgeport Harbor* er i 15 Fod, Middelvande, udlagt en rød Spirtønde Nr. 4, fra *Bridgport Harbor Fyr* i N. 35° Ø. og fra *Outer Beacon* i S. 16° Ø., samt en rød Spirtønde Nr. 6, fra *Bridgeport Harbor Fyr* i N. 21° Ø. og fra *Outer Beacon* i N. 81° Ø.

Den røde Spirtønde Nr. 4, *Southwest*, er inddragen.

New York. Rockaway Inlet Sea Stump-tønde er ombyttet med en sort og hvid lodret stribet Lystønde, der hver 10 Sekunder viser Lys i 3 S., Mørke i 7 S.

Rockaway Inlet First Channel Stump-tønde er ombyttet med en sort og hvid lodret stribet Lystønde, der viser hvidt fast Fyr.

Tønderne flyttes efter Løbet.

Delaware River. Goose Island Flat. Fyret paa *Goose Island Flat* Lystønde Nr. 26 er midlertidig slukket.

Delaware River. Delaware. Schooner Ledge. Maskinen, som arbejdede paa *Schooner Ledge*, er sunken i *Schooner Ledge* Ledefyrlinje. Vraget er om Natten afmærket med fire Lanterner, en i hvert Hjørne, og vil snarest mulig blive borttaget.

Maryland. Patapsco River. Seven Foot Knoll. Fyret paa *Seven Foot Knoll*, mellem *Craighill* og *Cutoff Channel*, er igen tændt, og Taagesignal gives igen.

North Carolina. I *Cape Fear River* ere følgende Fyr midlertidig slukkede: *New Channel* Ledefyr og *Smith Island* Ledefyr.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. S. Gibraltar. Et rødt Fyr er tændt paa en Opyldning c. 2 Kbl. fra N.-Enden af den ikke landfaste Bølgebryder ved *Gibrallar*. 36° 8' N. Br. 5° 22' V. Lgd.

Man skal ankre uden for de nye Havnearbejder, der ere afmærkede med tre Fyrskibe, som vise to røde eller grønne Fyr lodret for hinanden.

Rusland. Dnieper. Zburiew. Følgende Signaler vises nu fra Masten ved Lodshuset ved *Zburiew* Munding og fra et Fartøj i Mundingen:

En sekskantet Stjerne betyder 7 Fod.

Et Kors betyder 1 Fod.

En Ballon betyder 1/4 Fod.

I *Zburiew* er der 10 røde Fyr paa højre Side og 8 hvide paa venstre Side; deraf vises de to røde vandret for hinanden fra et Fartøj paa højre Side og de to grønne fra et Fartøj paa venstre Side ved den indre Ende af Indløbet.

Algier. Benisaf. Det grønne Fyr paa Ydermolen ved *Benisaf* tændes ikke i haardt Vejr.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Key West Harbor. Følgende røde, faste Ledefyr for *Main Ship Channel* ere tændte:

Fortfyret ved SV.-Siden af *Key West Island*. Flammens Højde: 16 Fod. Bagfyret c. 1/2 Kml. N. 3° V. fra Fortfyret, paa Taget af et Skur. Flammens Højde: 25 Fod.

Fyrinjen gaar over *Main Ship Channel* Barre Tønde og omtrent midt imellem *Western Triangle* Tønde Nr. 3 og *Eastern Triangle* Tønde Nr. 4.

Alabama. I *Mobile Bay* ere følgende Fyr midlertidig slukkede: *Sand Island* bageste Ledefyr og *Mobile Point* Fyr.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Rio Grande do Sul. I April 1898 kunde Barren ved *Rio Grande do Sul* i 28 Dage passeres med et Dybgaaende af 12 Fod.

Karantænebestemmelser m. m.

Grækenland. — Ved *St. Georg* paa *Salamis* Red er oprettet en midlertidig Karantæneanstalt, hvor mistænkte Skibe udstaa Observationskarantæne.

Paa Undertegnedes Forlag er udkommet Uddrag af

Danske Søfartslove

samt andre offentlige Kundgørelser Søfarten vedkommende, udgivne med Indenrigsministeriets Understøttelse af J. A. D. Jensen, Navigationsdirektør. Med Tillæg indtil 30 April. 1898. Indb. 3,75 Øre. Tillæget særskilt 75 Øre.

G. E. C. Gad.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af
Damp- & Sejlskibe,
Havarikommissionærer, Agenter for Lloyd's, London,
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: *Heckshers.*

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 Knudsen's nautiske Etablissement.*

I Kommission hos *Tillges Boghandel.*

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde.

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

Kjøbenhavns Børskurs d. 15. Juni 1898.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....	117 ³ / ₄	117 ¹ / ₂	117 ³ / ₄
Danmark.....		90	91
Norden.....		118	119
Kjøbenhavn.....	102 ¹ / ₄	102 ¹ / ₂	102 ³ / ₄
Carl.....		59 ¹ / ₂	59 ³ / ₄
Dannebrog.....		105 ¹ / ₂	106
Skjold.....		75 ¹ / ₄	76
Helsingørs Dampsk.....		44	—
Østersøen.....	93	92 ¹ / ₂	93
Nordsøen.....	79	78 ¹ / ₂	79 ¹ / ₂
Torm.....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		85	90
Dansk-russisk Dampsk.....		96	98
Dampsk. Selsk. 1896.....		—	—
Urania.....		101	102 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.....	104	103 ¹ / ₂	104
5% — —.....		—	—
5% Thingvalla 1880.....		—	—
5% — 1894.....		—	—
5% Norden.....		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.....		97 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % uopsig Stats.....		100 ³ / ₄	101 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		93 ¹ / ₄	94
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....	92 ³ / ₄	92 ¹ / ₂	93
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....		96	96 ³ / ₄
4% — — 6 —.....		97	97 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —.....		94 ¹ / ₄	95
Aktier.			
Nationalbank.....		150 ³ / ₄	151 ¹ / ₂
Privatbank.....	131 ³ / ₄	132	132 ¹ / ₄
Landmandsbank.....		128 ¹ / ₂	129
Handelsbank.....		123 ¹ / ₂	124 ¹ / ₄
Burm. & Wain.....		94 ¹ / ₂	95
Helsingørs Jernsk.....		—	—
Sukkerfabr.....		101 ¹ / ₂	101 ³ / ₄
Bryggeri Aktier.....	102 ¹ / ₄	103 ³ / ₄	103

Væxelkurser.

	åvista Sælger.	to d. d. Køber.
Hamburg.....	88.95	88.80
London.....	18.14	18.11
Paris.....	71.95	—
Amsterdam.....	150.35	—

Notering paa Berlins Børs d. 14. Juni 1898.

Russiske Noter.....	216.10
4% Russiske Consols.....	—
4 ¹ / ₂ % — Boden Kredit.....	101.20
6% Mexikanske.....	98.70
5% Rumønske Stats.....	100.10
4% — — 1890.....	93.50

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

Foren. Dampskibs. 116,000, „Norden“ 23,000, „Kjøbenhavn“ 60,000, „Carl“ 10,000, „Dannebrog“ 2,000, „Skjold“ 32,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden 16.

DENTIN

er en Tand-plombe; nogle faa Draaber i den hule Tand hinders Luften Adgang og stiller derved de heftigste

Tandsmærter.

9, Kronprinsensgades nye Materialhandel.

CHR. V. MENDE, cand. pharm.

Pumper,

udmærket egnede til Lastpumper.

Maskinfabrikken Rannje,

Mathæusgade 6.

Opmærksomheden

henledes paa følgende Bestemmelser i de gældende Reglementer for Sejladsen i Farvandet ud for Hals og paa Limfjorden mellem Hals og Aalborg: Skibe, som ankre ud for Hals, skulle holde sig paa søndre Side af Midtstrømslinjen, og Opankring i Fyrlinjerne maa ikke finde Sted.

Overtrædelse heraf straffes med Bøder fra 2 til 50 Kr.

Aalborg, den 11. Maj 1898.

Havneudvalget.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Foreningens Ordinære Generalforsamling afholdes Lørdag den 2. Juli d. A. Kl. 10 Form. i Handelsforeningens Lokale i Aalborg med følgende Dagsorden:

1. Regnskab og Aarsberetning fremlægges.
2. Valg af 3 Medlemmer af Bestyrelsen i Stedet for Konsul Hintze, der er afgaaet ved Døden, samt de to ved Lodtrækning fratrædende.
3. Valg af to Revisorer for Kalenderaaret 1898.
4. Forslag fra Bestyrelsen om Stedet for Generalforsamlingens Afholdelse i 1899.
5. Forslag fra Bestyrelsen om Godkendelse af dens Valg af Skibsreder D. Torm til Foreningens Delegerede i „Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart“.
6. Meddelelse fra Bestyrelsen om Forhandlingerne angaaende ensartede Regler for Losning i danske Havne.

Paa denne Dagsorden vil eventuelt i senere Bekendtgørelser eller ved Generalforsamlingens Begyndelse blive opført flere Punkter.

Forslag, der maatte ønskes fremførte paa Generalforsamlingen, maa være indsendte til Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K, inden den 26de Juni d. A.

Bestyrelsen.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Nienstædt & Co.

(Kunstindustri-Museum):

Lager af amerik., engelske, franske og tyske Værktøjmaskiner. Værktøj, File, engl., svensk og tysk Staal. File ophugges.

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.

Bjerre & Rømer,
Skibsmæglere.

Agenter for
Kullens Enskilda Assurans
Förening.

Hovedforhandler PETER BUCH, Vinhandel, Helmerhus 13.



F. ZUSCHLAG. Aquavit, København N.

Einhorn-Apotheket
Hamburg (St. Pauli.)
Langereihe 85.
Dansk Betjening.
Lægehjælp (ogsaa Specialister)
anvises.

Læge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg.
gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9
Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

LANDMANDSBANKEN

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

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.

Jh. Klokke & Co.,
Nyhavn 4.

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.

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.

Telefon 5560.

**DANCHELLS
FABRIKER.
LINOLEUM.
VOXDUG**



Anker-Marke.

Eneudsalg i Danmark for
**DELMEHORSTER
LINOLEUMFABRIK.**

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

**J.S.V. WEILBACH
& Vimpler. Börsq. 52. K.**

Anti-magnetiske
Ankergangs
Lomme-Uhre
fra 20 Kr.

Halv-Chronometere
fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Regulering og Repara-
tion af Søuhre
udføres samvittighedsfuldt.

Palle Sørensen,
6, Sølvtorvet 6.

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.

„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. 25.

Kjøbenhavn, Torsdag den 23. Juni 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Salg af britiske Skibe til Udlændinge. — Fritørens Beskættigelse. — Allas-Strædet. — Fra Krigsskuepladsen. — Det østasiatiske Kompagni. — Fragtmarkedet. — Fra Island. — Enkelte Nationers Damp- og Sejlskibsflaader i de sidste 8 Aar. — Fransk Sørætsdom. — Literatur. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsetterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Anders Nielsen,
Fredericiagade 27.

Største Lager

af
Fedevarer.

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

anbefales fra Lager.

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

Sunderland.
Thompson Shields & Co.

(Established 1858.)

— Ship brokers. —

Coal Exporters & Timber Merchants.

Telegrams: „Shields“ . 196, High Street East.
Sunderland.

Highest freights for Baltic & Coasting.
Herring freights from ports in Scotland a speciality.
Letters addressed to our care are delivered promptly on
board vessel on arrival.

Søassurance af Søfarendes Ejendele,

Tøj, Proviant, Restavrationseffekter m. m. overtage vi til
billige, faste Præmier. — Subagenter antages.

Mannheimer Frosikringselskab.

General-Agentur for Danmark.
Amaliegade 29.

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. Forhryringsagenter,
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

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.

Hansa Composition.

Anerkendt bedste Skibsbundfarve.

ANDREAS HENNINGSEN, Ny Toldbodgade 5.

Telefon 165.

Forlang altid

Otto Mønstedts

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.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson.

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

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^{d.}

eneste Fabrikant af
 Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
 samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:
 Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.
 Conferencetid 12-1½. Admiralitætsstr. 39, 1. Telefon 3999.
 Telegr.-Adr.: **Dicotto.**

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen. Ø. Telefon 35.

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.

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.

EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1838. Telegraphic address "SVITZERSALVAGE".
 Telefon Nr. 5195.

Agent for
 Great Britain.

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	"SVITZERSALVAGE".
KASTRUP	"HØYER".
ELSNØRE	"SVITZERGOTTLIEB".
KORSØR	"JØRGENSEN".
ALBUEN (LAALAND)	"GUNNERSEN".
FREDERIKSHAVN	"SVITZERLUND".
GOTHENBURG (SWEDEN)	"ELFVERSSON".
GREIFSWALD (GERMANY)	"SRUTH".

The company's boat **Danmark** — 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 Mediter-
 ranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea &
 Red-sea).

Fanø praktiske Sømmandsskole.

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

P. H. Clausen,
 Nordby, Fanø.

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon **G. W. Møller, Grønnegade, Dragør.** Telefon
 Nr. 6. Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Cypress og Greenheart.

Disse fortrinlige Træsorter anbefales Havneautoriteter til Forsøg.
 Bedste Vidnesbyrd foreligge.

Lager hos
EMIL HAMMELEV, St. Kongensgade 61. Telefon 3338.

Prima røgede Skinker.

Store Partier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker
 anbefales til

lave Priser.

Højbroplads 12 ved Gammelstrand.

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".

Salg af britiske Skibe til Udlændinge.

Den danske Generalkonsul i London skriver i sin Aarsberetning til Udenrigsministeriet:

En Sag af største Vigtighed for skandinaviske Købere af britiske Skibe er at paase, forinden de modtage og betale for et saadant Skib, at enhver enkelt Partreder, opført i det britiske Register, enten ved lovligt Skøde direkte til den fremmede Køber overdrager sin Part, eller ved lovformelig Fuldmagt til den bestyrende Reder har bemyndiget denne til at disponere over sin Ejendom, og i sidste Tilfælde at overbevise sig om, at Salget er i Overensstemmelse med Fuldmagten, hvad Prisen og Konditionerne angaar. Dette gælder i alle Tilfælde, hvor et Skib er delt i 64de Parter, som er det engelske Fordelingssystem. Hvor et Skib derimod ejes af et Aktieselskab, bør man overbevise sig om, at den bestyrende Reder ved en beslutningsdygtig Generalforsamling er i Besiddelse af Aktionærernes Fuldmagt til at sælge Skibet til den Pris og paa de Betingelser, han udbyder det. Forsømmer man disse Forsigtighedsregler, risikerer man, efter at have sejlet i nogen Tid, at finde sit Skib beslaglagt i en engelsk Havn af en Partreder eller Aktionær, der enten ikke har været villig til at sælge sin Part eller Aktie, eller som ikke af den bestyrende Reder har modtaget fyldestgørende Afregning for samme, og en saadan utilfredsstillet eller forurettet Parthaver eller Aktionær kan, ved Henvendelse til Admiralitetsretten, forlange Skibet igen indsat i det britiske Register og paany overført til det britiske Flag.

Fra et juridisk Standpunkt vil dette synes klart nok, og det maa anses for stor Uforsigtighed, naar en Køber, det være sig af et Skib eller et Hus eller anden Ejendom, forsømmer at overbevise sig om Sælgerens Adkomstret til den Genstand, han udbyder, men i Praxis har det hidtil ofte haft et andet Udseende. Tages for Eksempel et Skib, som er fordelt i Parter; den korresponderende Reder ønsker at sælge Skibet — han ejer selv maaske 50 Parter —, medens de andre 14 Parter ere paa forskellige Hænder, spredte over hele Landet, og nogle af disse Partredere, skønt britiske Undersaatter, kunne være temporært domicilerede i andre Lande, eller nogle af Parterne ere maaske i Skifterettens Hænder som Følge af Dødsfald, Konkurs etc., eller i Varetægt

af Værger for Umyndige. Den bestyrende Reder har Vanskelighed ved at erholde Fuldmagter eller Skøder fra alle sine 14 Medredere og bortskøder da i sit eget Navn, ikke alene sine egne 50, men alle 64 Parter. I Reglen tager en Køber, som tror at være forsigtig, et Skadesløsbrev, som kan være godt nok og beskytte til en vis Grad, saa længe Sælgeren er solvent, men som i Reglen er saa løst affattet, at det ikke binder hans Eksekutorer eller Arvinger i Tilfælde af hans Død og ofte ikke er stemplet.

Mange bestyrende Redere af Partskibe have tidligere været i den Formening, at de, som Ejere af Majoriteten af Parterne, vare lovlig berettigede til at sælge et Skib, naar de efter eget Skøn fandt saadant i alles Interesse, og flere Købere have været af samme Mening, eller have i alt Fald stiltiende samtykket deri. Der er nu kommet Klarhed i dette Forhold ved en Sag, paadømt i Admiralitetsretten den 7de August forrige Aar.

De bestyrende Redere Furness, Withy & Co., Ejere af 52 Parter i Dampskibet „Ripon City“, solgte i April dette Skib til et italiensk Firma for £ 8,650, hvoraf de £ 4,000 vare kontant Betaling og Resten ved Købernes Accepter, uden først at have indhentet Sanktion af Ejerne af de resterende 12 Parter til at disponere over samme. Sag blev nu anlagt af Ejerne af 10 Parter imod Furness, Withy & Co. for et Beløb, tilsvarende den Værdi, disse Ejere satte paa Parterne, eller alternativt Skibets Genoptagelse i det britiske Register og under det britiske Flag. Dommen blev, at to af Klagerne, hver Ejer af en Part, fik £ 200 pr. Part, altsaa efter en Værdi af £ 12,800; med Hensyn til de andre 8 Parter, hvorom der procederedes, viste det sig, at Citanterne kun vare Parthavere, og Dommeren fandt, at de burde sættes i samme Position, som de vare før Salget, og tilkendte dem for de 8 Parter en Ottendedel af £ 8,650, med Tillæg af en imaginær Opsejling af 10 pCt. fra 17de April til 7de August, 4 pCt. Renter og Sagens Omkostninger. — Det maa bemærkes, at forinden Sag blev anlagt imod Furness, Withy & Co., havde de utilfredse Parthavere arresteret Skibet, der sejlede under italiensk Flag og et andet Navn, i Bristol Kanalen, hvor det dog straks blev løsladt paa Furness, Withy & Co.s Kaution.

Fritørnens Beskæftigelse.

Vi have modtaget følgende:

I de Dampskibe, hvis Størrelse tillader, at der paa hver Vagt kan være mere end to Mand, der om Natten er nødvendige til at besætte Ror og Udkigsposterne, har det hidtil været almindeligt, at den øvrige Del af Vagtholdet har haft Ordre til at opholde sig i Nærheden af Komandobroen, for at være klar til at udføre forefaldende Arbejder. Da der sjældent er andet for Fritørnen at gøre, end se paa Patentloggen, naar et Fyr passerer, er det ikke underligt, at Fritørn anses for at være lige saa god som Frivagt, dog med den Forskel, at der soves under aaben Himmel i Stedet for i Køjen.

Denne Fremgangsmaade er ikke ny; den er overført fra Sejlskibsfarten; men der er den Forskel, at den ikke medfører nogen stor Fare for Folkenes Helbred i disse Skibe, fordi Temperaturen er ens overalt paa Dækket, hvorfor Mandskabet i Kulden er nødsaget til at gaa frem og tilbage for at holde Varmen. I Dampene derimod er det almindeligt, at Fritørnen kryber saa nær som muligt til Skorstenen; om Vinteren vil man

derfor som oftest finde den sovende med tykt Søtøj og Olielæder paa, enten liggende eller siddende op ad Skorstenen, hvor der er varmest, og det uagtet de fleste Befalingsmænd har forbudt det.

I og for sig vil det være urimeligt at misunde Søfolkene nogle Timers ekstra Frihed, naar det kan foregaa uden Ulempe; men dette kan ikke siges om det nævnte Forhold; thi der kan ikke være delte Meninger om, at Folkenes Helbred lider meget ved, at de sove op ad den varme Skorsten, fuldt paaklædt, i Regn og Slud, og saa bag efter komme til Rors eller paa Udkig, hvor de blive rigtig gennemblødt og komme til at ryste af Kulde. For Skibenes Vedkommende medfører Forholdet forskellige Ulemper; blandt andet, at hverken Styring eller Udkig bliver passet saa godt først i Timen, som senere, naar Søvnens er kommen godt ud af Øjnene. Udgifterne til de Sygdomme, der er en direkte Følge heraf, bør heller ikke undervurderes. Endelig kan anføres, at der næppe kan paavises et Forhold i hele Handelsflaaden, der paafører de vagthavende Styrmand

i større Dampere saa mange Ubehageligheder og Bryderier, som det, at de ikke kan raabe eller fløjte, saa Fritønnen kan høre det, naar der skal løses af eller der er et eller andet Arbejde at udføre.

Ligesom i saa mange andre Tilfælde er det her lettere at forebygge Ulæmpene, end at tage Følgerne af dem; det kommer kun an paa at finde passende Beskæftigelse til Fritønnen. I de fleste Skibe er der Plads til, at der foruden Styrmanden kan være en Udkig paa hver Side af Broen; dersom det blev almindeligt at udnytte Fritønnen paa denne Maade, vilde den komme til at bidrage til Skibets Sikkerhed; det gør den ikke i Læ af Skorstenen.

Naar Styrmanden kan holde ud at gaa frem og tilbage paa Broen hele Vagten, kan der dog vist ikke være Tale om, at det samme Arbejde kan overanstrenges Mandskabet, der har lige saa megen Frivagt.

Skibsfører.

Allas-Strædet.

Vi have modtaget følgende:

Med Bark „Emilie“ sejlede vi fra Ymuiden, bestemt til Macassar og Mollnkerne, den 8de Januar dette Aar. Om Rejsens Gang er der ikke noget særligt at bemærke; jeg udsejlede Længden i det Indiske Ocean paa 46 à 47⁰ sydlig Bredde og passerede tæt sønden om Crozzet Øerne; dog vil jeg her bemærke, at vi under Øerne havde svære Byger og Vindstød fra NV, og Barometret varierede 2 m/m op og ned imellem Bygerne. Den 25. April vare vi i Syd-Mundingen af Allas-Strædet, og med Søbrisen naaede vi op i Nærheden af Dubbel Øen, hvor vi fik Stille og samtidig Modstrøm.

Vi drev nu rask tilbage og ind imod Sumbawa Kysten; dog havde vi hele Tiden Styremagt og laa NNV og NV an. Om Natten ved 12-Tiden fik vi svagere nordgaaende Strøm eller Flod, som ligeledes satte imod Sumbawa Kysten. Kl. 4 om Morgenen den 26., omtrent 2 Kml. Syd for Vogel-Øen, begyndte det atter at gaa Retur, og denne Gang med forøget Styrke. Kl. 11 Fmd. vare vi den høje, forrevne Kyst, hvor ingen Ankergrund findes, uhyggelig nær; Sluppen sattes i Vandet med 4 Mand for at bugsere, men det var ikke muligt at faa Skibet rundt, skønt vi af og til havde lidt Brise ud fra Landet. Kl. 11³/₄ drev vi ind i en Bugt lidt norden for Taffelbjerg, og da Strømmen her ikke kunde tage os ud, maatte vi lade Ankeret falde, der til al Held holdt med 20 Favne, hvorfor Skibet svajede op $\frac{1}{2}$ Kabel-længde fra Stranden. Samtidig med at Skibet svajede rundt, satte Søbrisen kraftigt igennem, saa at Ankeret sejlede fra Grunden, og vi fortsatte Rejsen efter Cap Ringel for at faa fat i Lombok-Kysten; vi havde nu faaet nok af Sumbawa-Kysten. Med Søbrisen naaede vi atter ud midt i Strædet med Dubbel-Øen i Øst 2 à 3 Kml. fra Lombok Kysten; men da Brisen blev ved og der avanceredes godt, søgte vi ikke Ankerplads, men fortsatte Kursen NNO efter i Haab om at kunne avancere op imod Ebben, men da det blev Dag den 27., drev vi atter midt ude i Strædet og havde slet ingen Flod-Strøm mærket. Kl. 8 Fmd. den 27. havde vi Cap Ringel i V. t. S. og Vogel-Øen i N. t. O., altsaa var vi midt i den sydlige Munding; nu satte Søbrisen igennem, og vi skød atter over Stævn indad. Kl. 12 Middag var vi tæt under Lombok og holdt os Kysten saa nær som muligt, for at kunne ankre i Tilfælde af Stille. Kl. 6 Aften ankrede vi i 16 Fv. Vand med Lombok Peak i VNV $\frac{1}{2}$ V, formedelst Stille og Modstrøm. Bunden her var meget ujævn, paa sine Steder 10 Favne og næste Kast ingen Bund med 25 Favne,

saa man maa meget nær Kysten for at faa bedre Ankergrund.

Om Morgenen den 28. ved Dag gry havde vi jævn Brise af SSV, lettede Ankeret, styrede Farvandet igen indem om Rocky eller Rotsige Øerne og fortsatte Kursen ud i Java Søen. I engelsk Direction (Western Part, Part II af 1893, Side 230) staar Lombok Bay og Lebur Islet beskrevne. Naar man sejler langs Kysten er det ikke til at opdage, at der er nogen Ø eller noget Indløb, men fra Bramraaen kan man se over den. Mit Raad til enhver, som skal passere Allas-Strædet, er: søg saa nær som muligt under Lombok, enten det er i Øst eller Vest-Monsoonen, og da Strømmen er meget uregelmæssig og ikke kan beregnes, er det det rigtigste at gaa til Ankers om Natten. Det er 4. Gang, jeg passerer igennem med „Emilie“. Kunde disse Linjer tjene til Vejledning for yngre Kolleger, som muligt komme til at passere Allas-Strædet, da er Hensigten naaet.

Java-Søen, i April 1898.

J. Thomsen,

Fører af „Emilie“ af Fanø.

Fra Krigsskuepladsen.

En dansk Skibsfører tilskriver os:

Naar man under almindelige Forhold kommer gennem Florida-Strædet paa Rejsen fra Evropa til Mexikobugten, plejer Trafikken at være en behagelig Afveksling fra Atlanterhavsfartens Ensformighed; denne Gang var vi omtrent alene om Farvandet. I Mørkningen kom Fyrene paa Florida-Kysten i Sigte, og saa snart det var rigtig mørkt kom en lille Damper i Nærheden af Skibet, som kort efter at den var passeret os vekslede elektriske Lyssignaler med et Fartøj, der kun var i Sigte, saa længe Lysene vistes.

Hen mod „Key West“ blev det livligere, et Panserskib og en Koffardidamper kom først i Sigte, og fra Orlogsmanden blev der skudt med Kanoner, saa Kuglerne plaskede i Vandet forude. Da vi vare et Par Kml. af Havnen, sejlede begge Skibene ind imod den; Luften var der opfyldt af Kulrøg fra en Mængde Orlogsmænd af forskellig Størrelse, de fleste og største vare til Ankers paa Reden ud mod Strædet og vistnok beskæftigede med at fylde Kul, thi de havde næsten alle et eller to Sejlskibe paa Siden. Den yderste og vist den største havde en firmastet Skonnert paa hver Side foruden en Damper. Tilsyneladende vare alle Orlogsmændene under Damp, og der har neppe været Anledning til at slide paa tykke Uniformer der om Bord, thi Temperaturen har i disse Jærnkolusser vistnok været betydelig højere end hos os: hvor den varierede mellem 31 og 45⁰ C.; samtidig var Vandet uden Bords 29⁰ C.

I Nærheden af Orlogsflaaden kom en lille Skonnert krydsende med Strømmen op mod NO-Passaten; den viste tre smaa falmede Signalflag, der ved Eftersyn fandtes at være C G H — Fred; men da denne Efterretning ikke rigtig kunde forenes med Aktiviteten ind mod Key West, blev der igen set efter; Flagene var da tydeligere og viste sig at være F G H — Hvad er Deres Længde? Det blev hurtigt besvaret. Fra Kuba kom en ballastet amerikansk Handels-Damper sejlede ind mod Key West; den var ledsaget af en Monitor, der bugserede en Flydebro eller lignende.

Ved Indsejlingen til Mississippi er der ikke taget nogen krigeriske Forholdsregler, men ca. 7 danske Mil op ad Floden ligger paa hver Side en Fæstning, der er i omtrent samme Tilstand som under Krigen mellem Nord- og Sydstatene. Mellem disse Fæstninger er det halve af Farvandet spærret af Torpedoer, og i et Skur

ved Flodbredde ligger nogle flere og vente paa, at der skal blive Brug for dem.

I New Orleans gaar Krigsbølgerne ikke mer saa højt som straks efter Maine Katastrofen. Der tales mest om, at Krigen koster 1 Million Dollars om Dagen, og de fleste er fortrolige med, at det bliver de amerikanske skattepligtige Borgere, der kommer til at betale Gildet. Kun om Admiral Sampson kan man sige, at alle kende og omtale ham.

Skipper.

Det Østasiatiske Kompagni

har udsendt Regnskab for 1897, Kompagniets første Driftsjaar. Kompagniet overtog d. 1. Januar 1897 Firmaet Andersen & Co.s Forretning her og i Bangkok; den omfattede Import i Siam af hovedsageligt europæiske Varer og Import i Evropa af østasiatiske Artikler, specielt siamesisk Teaktræ, i Forbindelse med Savmølle drift i Bangkok, samt Rederi. Disse Virksomheder ere fortsatte i det hidtil fulgte Spor; kun ere de udvidede paa alle Omraader og nye, større Stabelartikler optagne. Endvidere har Kompagniet begyndt at arbejde paa Eksport af danske Varer til de vigtigste Pladser i Asien. — Importen i Siam og Savmølle driften har givet en Gevinst af Kr. 91,938.50, Importen i Evropa en Gevinst af Kr. 53,344.96. Endvidere har tremastet Skonnert „Ragnhild“ indsejlet et Overskud af Kr. 12,260.53, hvorfra gaar som Afskrivning paa Kasko og Inventar Kr. 2,764.62 eller 10% p. A., efterladende Netto Kr. 9,495.91. Virksomhedernes endelige Resultat udviser herefter en samlet Gevinst af Kr. 154,779.37, hvorfra gaar Gage til Direktørerne Kr. 80,000 og Rente Konto Kr. 21,022.06, ialt Kr. 101,022.06. Til Rest bliver Kr. 53,757.31, hvoraf Aktionærerne have faaet 5% p. A. eller Kr. 33,486.60 og Andersen & Co.s forrige Indehavere Kr. 20,270.11.

Maskinarbejderstriken i Skotland forsinkede Afleveringen af Kompagniets der bestilte Dampere 5 til 6 Maaneder, hvorimod den hos Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft bestilte, S/S Siam, afleveredes sidst i Februar. Udfragten paa deenes første Rundrejse og de Rater, til hvilke fuld Returlast er sluttet, overstige langt de i sin Tid i Prospektet kalkulerede, medens de i samme beregnede Udgifter vise sig at være meget rigelige. Alt i alt ere Udgifterne saavel for Last som Fragtrater de allergunstigste, og saavel det til som fra Kjøbenhavn og Østersøen erholdelige Kvantum Last overstiger allerede nu hvad der til at begynde med paaregnedes.

Foruden de i 1897 bestilte 4 Dampere — Siam, Malaya, Cathay og Natuna, er der i Aar hos Burmeister & Wain bestilt en Damper paa noget over 7,000 Tons Dødvægt og samstedes en paa 700 Tons; denne sidste skal med Subvention af den siamesiske Regering opretholde en regelmæssig Postforbindelse mellem Bangkok og de vigtigste siamesiske Pladser paa Østkysten af Malacca.

Fragtmarkedet.

Frankrig har for Øjeblikket sin Ministerkrise. Man kunde synes, at denne Begivenhed laa fuldstændig udenfor en Rubrik som „Frugtmarkedet“. Imidlertid have vi ved forskellige Lejligheder pointeret, hvorledes de usynlige, fine Traade, der spænder over den politiske og merkantile Verden, ogsaa tangerer Bevægelserne i Frugtmarkedets Fysiognomi, hvorledes de tilsyneladende mest fjernt liggende Begivenheder i det praktiske Liv afspejler sig i en Konjunktur eller Deroute paa Fragternes Omraade. Nu Frankrig! Inden denne Maanedes Udgang tør man vel forudsætte, at det ny Ministerium er dannet; muligvis er dette allerede sket, naar Bladet distribueres. Ministeriet har to Opgaver: at føre Regeringen videre og

at skabe om sig Popularitet. Ved Maanedens Udgang træder den knugende Korntold paany i Virksomhed; mon man ikke vil skyde denne højst upopulære Begivenhed fra sig endnu nogle Maaneder, indtil den ny Høst viser sig paa Markedet. Dette vilde være et godt Introduktionsnummer for Ministeriet. Man faar nu at se, om vor Spaadom herom gaar i Opfyldelse. Følgerne heraf ere kendte: Fremgang paany for Fragterne.

Forøvrigt synes Chikago Spekulanternes Handlinger i en mistænkelig Grad mere og mere at nærme sig til Svindel. Den ene Dag fornægter Leiter senior sin haabefulde Søn, den næste gaar hele Lageret over paa Konkurrentens Hænder, og den tredje, da Forvirringen synes paa sit højeste, træder Leiter senior endelig til med sine Millioner. Man faar uvilkaarligt den Opfattelse, at de tre Herrer opererer i skøn Forening bag Kulisserne og nu vil forsøge at slaa Mønt paa ny af en Baisse, som de tidligere gjorde det af Haussen. Imidlertid er Fragterne, som vi bebudede, allerede noget fastere; dette bliver Hovedsagen for os. Vi noterer: Philadelphia eller Baltimore C. f. O. 3/6 prompt. Northern range 12000 qrs. 15. Juli/15. August 3/3, Option Danmark 3/4¹/₂. Yderligere noteres Tampa Antwerpen 1880 Tons N. R. Juni Juli 21/6. Fra Montreal betales til P. P. U. K. 45/ Deals. Montreal Quebec Tyne eller Leith 750 Std. Juli August 75/. Tømmer 52/6 Deals. Miranichi Vest-Kysten U. K. 1850 Tons N. R. 50/ Juli. Savannah Stettin 4000 Tons 18/. Fra River Plate spores endnu ingen Forandring, men Udfragterne holder sig stadig gode. Cardiff giver 18/6 à 19/. Østen staar ogsaa i Stampe; fra Philipinerne til U. K. Cont. er sluttet 1730 Tons N. R. Juli 32/6. Calcutta P. P. 2444 Tons N. R. August 25/9. Fra Newcastle til Java betales 18/ Kul pr. August, fra Java til Vancouver endelig 30/.

Kulfragterne ere i Stigning paany, specielt til Østersøen; det er gaaet, som vi forudsagde: op mod Maanedens Slutning skal Købmændene dække sig, og Efterspørgslen efter Tonnage har været ualmindelig stor. I Spidsen gaar Kronstadt og de danske Havne. Til disse sidste sluttet nu c. 1000 Tons Baade til 5/9, flere Baade paa 6700 Tons erholder endog 6/ til 15 Fod; og Kjøbenhavn maa sættes for store Baade til 5/ fra Firth of Forth. Kulfragterne vil sikkert vedblive at stige, selv om man ved hver Maanedes Begyndelse kan se nervøse Redere gribe til ved første Offerte. Markedet er godt, men Kulstriken varer ved, hvad meget maa beklages for alle Parter. Vi noterer forøvrigt Newcastle Kronstadt 4/4¹/₂ à 4/6, Libau 4/4¹/₂, Pillau 4/3, Stettin 4/7¹/₂, Königsberg 5/6, Rostock 5/3. Til Middelhavet er sluttet Venedig 10/, Konstantinopel 9/, Smyrna 9/, Triest 9/ Kul, 11/6 Koks, Palermo 8/9, Marseille 8/6; alle Rater ere stadig gode.

Sortehavet er omtrent uforandret, og Befragtningen har i den sidste Uge været beskedent. Vi noterer Nicolaieff 14,000 qrs. 9/ N. C. Eupatoria Neufahrwasser 11/9 Salt, Poti Garston 11/6, Donau 4000 Tons 25. Aug./15. Septbr. 12/ til Antwerpen eller Rotterdam, 12/6 Hamburg. Donau 4200 Tons 15. Septbr./10 Oktbr. 12/9. Antwerpen eller Rotterdam 13/3 Hamburg. Fra Ertspladserne er sluttet Cartagena Maryport 9/ prompt full terms. Elba Rotterdam 2500 Tons 7/10¹/₂.

Østersøen ligger endnu stille hen, og nogen Forandring til det bedre tør næppe ventes i nærmeste Fremtid. Foruden Kul ind efter findes nu en Række mindre Damperlaster, som Klid fra Hull til dansk eller svensk Havn, sydligst Karlskrona, 12/, fremdeles Klid fra Barrow og Liverpool og Phosphate fra Antwerpen, Hull eller Middlesbro, 6/ à 6/6 pr. Ton bliver Raten. Træfragterne fra Botten til danske Havne giver: Wiborg Kjøbenhavn 21/22 Mk., Kallundborg 23/24 Mk., Esbjerg 29/30 Mk., Kotka Kolding 24 Mk., Nykøbing F. 24/25 Mk., Lapvik til Hertugdømmerne 22/23 Mk., Rafsø Stettin 23 Mk., Kristinestad Aarhus 24 Mk. prompt. Umeå Vejle giver

25 Mk., Hernøsand dansk Provinshavn 23/24 Mk., sejlbare Rater uden at være pralende; der synes at være Mangel paa prompt Tonnage. Petersborg slutter nu 1/3 London, 1/4 1/2 Rotterdam, andre Pladser i sædvanligt Forhold. Riga er travlt beskæftiget med Træeksporten, hovedsagelig til hollandske Havne. Markedet er som Helhed roligt.

Vort hjemlige Marked er uden Interesse, og Raten synes at være dalet til c. 11 Øre pr. Ctr. Korn til Provinshavn; der er faa Fragter i Markedet, men Skibenes Antal er heller ikke stort; imidlertid hersker der en stor Træthed paa Markedet, og Befragtningen gaar yderst trevnt. Fra Nyborg søges flere prompte Sejlere for Majs til Danzig eller Königsberg, en stor Majdsdamper er nemlig ankommen dertil, men det gælder om at være ved Haanden, inden Baaden søger sin anden Lossehavn; ellers gaar det sikkert ud over Raterne, i Fald Varerne skal lægges op. Nyborg Königsberg kan vel nu sættes til 20 Pf. Ellers noterer vi Kjøbenhavn Flensborg 18 Pf. pr. Ctr. Bomuldsfrøkager i Sk. Klags-torp Havn Memel giver 2 1/2 Mk. pr. Ton Kalksten. Af andre Laster noteres Helsingborg Stettin 3 1/2 Rm. Ler-varer, Höganäs Königsberg 4 Mk., Riga 4 1/2 Rm., Lands-krona Kiel eller Flensborg 3 1/2 Rm., Riga 4 1/4, Helsing-fors 4 3/4 Rm. Trelleborg Petersborg giver endelig 7 1/2 Rm.

Fra Island.

Korrespondance til Dansk Søfartstidende.

Seydisfjord, den 12. Juni 1898.

Fiskeriet har i denne Maaned været daarligt formedelst uheldige Vejrforhold; Storm og Taage have afvekslende hindret Fiskerne i at gaa ud, og det danske Fiskeriselskab, der forrige Aar etablerede sig paa Seydisfjord, og som i Aar har udvidet Driften til tre Dampskibe, har til Dags Datum siden 1ste Maj kun fisket noget over 30,000 Torsk. Den franske Fiskeriflaade har atter haft Uheld her paa Østkysten. Skonnerten „la Simillant“ fra Dunkerque har saaledes lidt et større Havari paa Rødefjord, og en Kondemnation var sikkert forventet; men Assurancens Repræsentant paa Island, Konsul Hansen her paa Seydisfjord, der blev hidkaldt, fik dog Affæren ordnet derhen, at la Simillant efter en lokal Reparation bliver bugseret til Dunkerque i den nærmeste Fremtid. Efter Forlydende har Konsul Hansen akcepteret det norske Dampskib „Rjukan“s Tilbud om Slæbningen fra Island til Dunkerque for 5,000 Kr. Den franske Besætning tager da ligeledes med Rjukan. Her paa Seydisfjord ligger en anden Havarist, „Chien de mer“, og venter sin Dom; den kommer rimeligvis ikke til at forlade Island mere; den franske Krydser la Manche, som for Øjeblikket ligger herinde, havde i Gaar Besigtigelse af Skaden. Dampskibene „Hjalmar“ og „Moss“ have været paa Seydisfjord med Varer til herværende Handeler, og Postdampskibet Vesta, Kaptajn Corfitzon, ankom i Dag hertil paa Rejse til Kjøbenhavn. Det danske Stationsskib Heimdal har endnu ikke været her paa Østlandet; det har fuldt op at gøre paa Sydlandet. Heimdal kan da ogsaa fremvise et smukt Resultat af sin Virksomhed. Den 21. Maj lykkedes det den at anholde Trawleren „Fides“ fra Hull, Kaptajn George Ware; han erlagde i Mindelighed 80 Lstr. = 1,440 Kr. Den 22. Maj hed det sig, at Heimdal skulde til Østlandet, og da Trawlerne saa Stationsskibet nævnte Dag rette Kursen didhen, kunde to Trawlere ikke modstaa Fristelsen, men dampede ind paa Soterritoriets forbudte Mærker og bleve et Bytte for Heimdal, der ved Nattetider var vendt om for at se, om Krigslisten havde lokket Trawlerne i Fæl-

den. De to Trawlere „Hermes“ fra Hull, Kaptajn Charley Ward, og Emerald fra Grimsby, Kaptajn William Staff, fik Bøder henholdsvis paa 1,440 Kr. og 540 Kr. En fjerde Trawler „Cuckoo“ fra Hull og ført af en Svensker, Carl Nielson, havde særlig forsynet sig og maatte derfor af med 100 Lstr. Samtlige fire fik desuden Fangst og Trawlapparater konfiskeret samt maatte betale Sagsomkostninger, altsaa slet ingen billig Affære. Alle Kaptajnerne vedtog Mulktene i Mindelighed for at undgaa Dom og indrømmede Rigtigheden af Stationsskibets Politirapport. Den konstituerede Byfoged i Reykjavik, Jøn Magnusson, holdt Retten om Bord i Heimdal, hvis Chef, Kapt. Middelboe, er bleven meget populær i Reykjavik og komplimentent i de islandske Blade for sine ihærdige Bestræbelser for at værne Islands Kyster mod Trawlernes lovstridige Fiskeri. Krydseren Diana, Kaptajn Holm, opholder sig paa Østkysten og foretager Opmaalinger; den har blandt andre Opgaver ogsaa den at undersøge Havbunden med Henblik paa den eventuelle Telegraf. — Postdampskibet Vesta afgaar i Nat til Kjøbenhavn.

Enkelte Nationers Damp- og Sejlskibsflaader i de sidste 8 Aar.

Efterfølgende Uddrag af Bureau Veritas Tabeller udviser, hvorledes Englands, Tysklands, Frankrigs og Norges Sejlskibstonnager ere aftagne samt deres Dampskibstonnager tiltagne i de senere Aar.

	Britisk		Tysk		Fransk		Norsk	
	Ant.	Tonnage	Ant.	Tonnage	Ant.	Tonnage	Ant.	Tonnage
1891/92	5471	3,586,994	761	1,083,307	488	843,456	440	310,624
Totaltonnage i de første 2 Aar	9751	3,563,524	1480	654,147	1573	286,114	3419	1,398,481
	—	12,100,518	—	1,737,454	—	1,129,600	—	1,704,105
1892/93	5588	3,912,522	765	1,091,492	482	835,045	478	339,147
Totaltonnage i de første 3 Aar	9506	3,602,546	1440	676,492	1524	268,554	3357	1,390,690
	5694	9,383,361	779	1,144,139	500	856,375	490	367,662
1893/94	9277	3,574,847	1386	667,219	1053	175,390	3278	1,375,138
Totaltonnage i de første 4 Aar	5785	9,706,976	810	1,216,292	503	872,103	510	406,119
	8892	3,486,590	1265	624,922	1490	256,266	3111	1,297,801
1894/95	5771	9,984,280	826	1,306,771	501	864,598	550	955,317
Totaltonnage i de første 5 Aar	8793	3,333,607	1105	597,862	1459	255,095	2959	1,240,159
	5690	10,245,577	831	1,360,472	532	933,244	551	494,612
1895/96	8726	3,237,625	1096	566,978	1425	752,940	2801	1,176,174
Totaltonnage i de første 6 Aar	5661	10,552,489	846	1,462,590	539	979,072	605	576,598
	8548	3,098,618	1007	544,420	1360	269,667	2594	1,103,284
1896/97	—	13,651,116	—	2,006,950	—	1,248,739	—	1,679,882

I de ovennævnte 8 Aar har britisk Sejlskibstonnage altsaa aftaget med 464,906 Tons eller 13,04 %, tysk 109,727 Tons eller 16,77 %, fransk 16,447 Tons eller 5,74 % og norsk 290,197 Tons eller 20,82 %. Medens der saaledes har været en meget betydelig Nedgang i disse Landes Sejlskibsflaader — med Undtagelse af Frankrigs — har det modsatte været Tilfældet for Dampskibenes Vedkommende. Englands Dampskibsflaade er siden

1891/92 tiltaget med 2,015,504 Tons eller 23,60 %, Tysklands med 379,223 Tons eller 35 %, Frankrigs med 135,586 Tons eller 16,07 % og Norges med 265,974 Tons eller 85,62 %.

Hele Verdens Damp-tonnage har siden 1891/92 tiltaget med 4,083,978 Brutto Tons eller 2,555,339 Netto Tons, medens Sejskibstonnagen i den samme Tid er aftaget med 1,323,177 Tons.

Hansa.

Fransk Sørettsdom.

Damperen „Francois Marie“, der den 26. Maj 1897 var paa en Rejse fra Marseille til Cannes, stødte ved Indsejlingen i dennes Havn paa en Klippe. Der blev med Skibets egen Maskine gjort et mislykket Forsøg paa at bringe det flot, hvilket først lykkedes ved et Bjærgningsselskabs Hjælp.

Ifølge Kaptajns Sjøforklaring blev Lastrummene pejlede efter Grundstødning og fundne læns. Med Maskinen blev der senere gaaet frem og bakket, hvorved Bundpladerne gav sig, og der kom Vand i Lasterne. Spørgsmaalet drejede sig om, hvorvidt Havariet kunde betragtes som Havari-Gross, og „Tribunal de Commerce“ i Marseille har i den Anledning afsagt følgende Kendelse: „Da det af Besigtigelsen er bleven godtgjort, at Damperens Bund har taget Skade, maa dette utvivlsomt til Dels hidrøre fra Grundstødningen. Denne Skade, som kun kan henregnes til partikulært Havari, blev forværret ved de Bestræbelser, der foretoges for at faa Skibet af Grunden, og disse Forværrelser, der vare en Følge af en Opoffrelse, maa siges at have antaget Karakter af Gross-Havari. Hvor stor en Del af den Skade, Skibet har lidt, der skal henregnes til partikulært eller Gross-Havari, maa det overlades til Dispachøren at bestemme. For Ladningens Vedkommende udviser Søforklaringen tydeligt, at selve Strandingen ikke gav Anledning til nogen Lækage, idet Lasterne forbleve tørre indtil der med Maskinen gjordes Forsøg paa at faa Skibet flot; saa trængte Vandet først ind og beskadigede Ladningen. De omtalte Forsøg paa at faa Skibet af Grunden hidrørte fra en frivillig Opoffrelse, foretaget i Skib og Ladnings fælles Interesse, hvorfor den Skade, Ladningen har faaet, maa henregnes under Gross-Havari, hvori ogsaa maa indbefattes den Skade, Maskinen har lidt ved Overanstrengelse, samt Rettens Omkostninger.

Sh. Gaz.

Literatur.

Tidsskrift for Søvæsen, udgivet af Søløjtnant-Selskabet, har udsendt 2det Hæfte af sit 33te Bind. I Tidsskriftets Redaktion er foregaaet den Forandring, at Kommandør V. Hansen har frasagt sig Stillingen som Hovedredaktør, der derefter er overtaget af Premierløjtnant J. H. Schultz. Samtidig synes Tidsskriftet, efter det foreliggende Hæfte at dømme, at skulle anlægges paa et noget bredere Grundlag end hidtil. Medens det i en Aarrække ganske overvejende har behandlet Æmner, der udelukkende vare af militær Interesse, findes i nærværende Hæfte Artikler, der med Udbytte ville kunne læses ogsaa i handels-maritime Kredse. Vi sigte herved til Navigationsdirektør Jensens andet Steds her i Bladet refererede Afhandling om det indkaldte, befarnede Mandskabs Søfart, Kaptajn R. Hammers Artikel om Søofficersskolens Ordning, et Æmne, der for

saa vidt har Interesse for Handelsmarinen, som det berører Reserveløjtnant-Institutionen, og Premierløjtnant V. Gardes Skildring af Isbryderen Nadeshsnij's Rejse til Wladiwostock. Endelig giver Kaptajn J. S. Hohlenberg en meget kyndig og praktisk ordnet Oversigt over Indholdet af forskellige danske og fremmede Tidsskrifter, af hvilke en Del med handels-maritimt Indhold. Den spansk-amerikanske Krig behandles selvfølgelig udførligt; dog er der næppe Grund til at aftrykke de af de to krigsførende Nationer og af Danmark i Anledning af Krigen udstedte Bekendtgørelser, der sikkert forlængst kendes af alle interesserede.

Vi tro, at Tidsskriftet indenfor den Ramme, der er given gennem dets Egenskab af Maanedsskrift, vil have Betingelser for at yde en Behandling ogsaa af Æmner, der vil kunne skabe Interesse for det i Handelsmarinen.

Tillæg til Uddrag af danske Søfartslove. Af J. A. D. Jensen. Navigationsdirektør. Afsluttet 30. April 1898. G. E. C. Gads Forlag. Blandt de Skrifter der udkom efter Sølovens og Søværningslovens Gennemførelse, har næppe nogen vundet den Udbredelse som Navigationsdirektør Jensens „Uddrag af danske Søfartslove“. Man har her samlet alle de vigtigere Bestemmelser, som det i det praktiske Liv saa jævnligt er nødvendigt at undersøge. Det er en Selvfølge, at det nu udkomne Tillæg er en ganske nødvendig Haandbog for de mange, der benytte Hovedsamlingen. Det har bibeholdt dennes praktiske Ordning af Stoffet, og det har ved Henvisninger til Ændringer og Tilføjelser vedrørende Hovedsamlingen paa en meget nyttig Maade suppleret denne.

Fra Sø og Land.

Ved et Søforhør, der afholdtes i Anledning af det franske Pantserskib Hoches Grundstødning paa et Rev udenfor Bugten ved Quiberon, oplystes det, at skønt Revet ikke var aftagt i noget Kort, var det godt kendt af Omegnens Fiskere. Den franske Marineminister har i den Anledning udsendt en Skrivelse til Havneautoriteterne i Frankrig og Algier med det Formaal at paavise det ønskelige i et Samarbejde med Fiskerne, for derigennem om muligt at korrigere Kortene langs Kysterne. For at faa Fiskerne til at interessere sig for Foretagendet og afgive Meddelelser til de maritime Autoriteter om de Grunde og Klipper, som de opdage eller som ere kendte af dem, har Ministeriet udlovet Belønninger til Fiskerne fra 10 til 200 Frs. svarende til Vigtigheden af de givne Oplysninger.

Handelskammeret i Rouen anstrenger sig for Tiden stærkt for at gøre Offentligheden bekendt med de store Forbedringer, Navigationen paa Seinen i de senere Aar er undergaaet. Hensigten hermed er at faa Rederne til at udelade Klausulen „Rouen excluded“ af Certepartierne, hvor den især bliver anvendt af Sejskibe med Korn fra Amerika. Opmærksomheden henledes paa den Omstændighed, at medens der i de 5 Aar, 1893—97, sejlede 8,451 Skibe paa Rouen, som gjorde 16,890 Ture op og ned ad Floden, fandt der i samme Tidsrum kun 7 totale Forlis og 21 Grundstødninger, der havde alvorligere Følger, Sted. De 7 Forlis indbefattede en Slup paa 50 Tons og 4 Dampere, hvis Register-Tonnage var mellem 228 og 846 Tons.

Den 14. ds. blev i Admiralitetsretten i London at Dommeren Mr. Barnes den engelske Damper „Roman“ tilkendt en Bjærgeløn paa 15,000 Lstr. for at have bugseret den franske Postdamper „la Champagne“ fra Newfoundland-Bankerne til Halifax. Den 24. Februar d. A. fik „Roman“

„la Champagne“ paa Slæb; den havde brækket Skrueakslen, drevet 7 Dage omkring paa Newfoundland-Bankerne og mistet begge Ankerne. Efter 4 Dages Bugsering i Taage, der ofte var saa tæt, at Skibene ikke kunde se hinanden, ankom de til Halifax. Værdien af „la Champagne“ med Ladning blev ansat til 410,000 Lstr., og de 15,000 Lstr.s Bjærgeløn blev af Dommeren fordelt saaledes, at Rederiet fik 12,000, Mandskabet 2000 og Kaptajnen 1000 Lstr.

Tyskland ejede i 1871: 150 Dampere paa tilsammen 82,000 Tons og 4,350 Sejlskibe paa 900,000 Tons; den 1. Januar 1898 derimod: 1,125 Dampere paa tilsammen 900,000 Tons og 3,500 Sejlskibe paa 600,000 Tons.

Dampernes Antal og Tonnage er saaledes omtrent 10 Gange større og Sejlskibenes Tonnage omtrent $\frac{1}{3}$ mindre end for 26 Aar siden.

Japan. Som et Bevis, paa hvor meget Japans Handelsflaade er tiltagen i de sidste Decennier kan anføres, at Dampernes Antal i 1872 var 96 paa i alt 23,364 Tons, medens der i 1894 fandtes 827 Dampere med en samlet Tonnage af 213,221 Tons.

Ugens Havarier.

De tvende Brødre, Jagt-Galease af Marstal, kom d. 16. ds. paa Grund paa Søndre Røse. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Kjøbenhavn.

Ellen, Jagt af Halmstad, ankom d. 16. ds. til Holbæk læk, paa Slæb af „Fremad“. Jagten er ladet med Tømmer og Tagspaan.

Union, Skonnert, er d. 14. ds. indløben læk til Christianssand paa Rejsen fra Laurvig til Aberdeen med Granitsten.

Niels Jensen, 3/m. Skonnert af Svendborg, har ved Gunfleet været i Kollision med Smakken „Sultan“ af Jersey, som sank. Niels Jensen er ankommet til London med ringe Skade.

Carl, Brig af Aalborg, er paa Rejsen fra Råfse til Themsen med Træløst strandet ved Dornsten. Skibet fuldt af Vand.

Hiram, Brig af Kullen, kom d. 15. ds. paa Rejsen fra Hudikswall til Aarhus paa Grund paa Saltholmen. Flot med Assistance af Svitzers og ankommet til Aarhus.

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Kbhvn. 17. Juni, best. til Hamburg og New Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Marseille 19. Juni, best. til Genoa, Livorno, Neapel og Messina. — Antwerpen, Holm, ankom til St. Petersburg 8. Juni, bestemt til Rotterdam. Chr. Broberg, Harder, ank. til Sunderland 20. Juni, bestemt til Livorno. — Dagmar, Gade, ank. til Kbhvn. 19. Juni, best. til St. Petersburg. — Douro, Brabrand jun., afg. fra Lissabon 14. Juni, bestemt til Kbhvn — Georgios I, Kihl, ankom til Rotterdam 19. Juni, bestemt til Antwerpen. — I. C. Jacobsen, Bech, ankom til St. Petersburg 20. Juni, bestemt til Cette. — Kiew, Rabe, ank. til Malaga 20. Juni, bestemt til Cadiz og Gibraltar. — Kursk, Staal, afgik fra La Rochelle 20. Juni, best. til Le Havre og Kbhvn. — Leopold II, Kruse, ank. til Antwerpen 12. Juni, bestemt til St. Petersburg. — Louisiana, Jensen, ankom til Kbhvn. 20. Juni, best. til St. Petersburg. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Philadelphia 18. Juni. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra Kbhvn. 18. Juni, bestemt til Philadelphia. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Kbhvn. 19. Juni, bestemt til St. Petersburg. — Omsk, Rasmussen, ankom til St. Petersburg 17. Juni, bestemt til Antwerpen. — Tejo, Borries, ankom til Oporto 17. Juni, bestemt til Lissabon. — Tomsk, Andersen,

ankom til St. Petersburg 10. Juni, bestemt til Antwerpen. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Kbhvn. 21. Juni, bestemt til Philadelphia. — Arkansas, Jespersen, afg. fra New Orleans 9. Juni, bestemt til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, afgik fra Newport-News 16. Juni, bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Hull 19. Juni, bestemt til Kbhvn. — Axelhus, Sørensen, afgik fra Trondhjem 20. Juni, bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Clausson Kaas, ankom til Antwerpen 20. Juni, bestemt til Kbhvn. — Ceres, Svensson, pass. Holtenau 20. Juni, best. til London. — Christian IX, Møllerup, ankom til Pillau 20. Juni, bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Bay Schmidt, ankom til Stettin 19. Juni, bestemt til Kbhvn. — Constantin, Bloch, ankom til Hull 20. Juni, bestemt til Kbhvn. — Frederik, Harboe, ank. til Pillau 12. Juni, bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Paaske, ankom til Antwerpen 16. Juni, best. til Riga. — Kasan, Thomsen, ank. til Kbhvn. 20. Juni, bestemt til London. — Laura, Nielsen, afg. fra Leith 2. Juni, best. til Island — Louise, Gøtsche, pass. Hirtshals 21. Juni, best. til Kbhvn. — Minsk, Jørgensen, afgik fra Liverpool 19. Juni, bestemt til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, ankom til Antwerpen 14. Juni, bestemt til Libau. — Moskov, Petersen, afgik fra Riga 19. Juni, best. til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Antwerpen 19. Juni, bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Hansen, ankom til London 20. Juni, bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Hamburg 20. Juni, best. til Kbhvn. — Pregel, Egidiussen, ank. til Kbhvn. 18. Juni, bestemt til Riga. — Thyra, Ryder, pass. Dunnet Head 17. Juni, bestemt til Island. — Valdemar, Kofoed, afgik fra Riga 19. Juni, bestemt til Kbhvn. — Vesta, Corfitzon, ankom til Kbhvn. 20. Juni, best. til Island. — Maja, Blom, ankom til Danzig 17. Juni, best. til Kbhvn. — Ella, Erichsen, afg. fra Kbhvn. 20. Juni, bestemt til Hamburg.

Ficaria, F. Fenger, afgik fra Newcastle 22. Juni, best. til Kbhvn. — Esbjerg, C. Bentzen, afgik fra Odense 22. Juni, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Esbern Snare, M. Madsen, afgik fra Newcastle 21. Juni, bestemt til Odense. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 23. Juni, best. til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 21. Juni, bestemt til Nykjøbing F. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 21. Juni, bestemt til Aarhus. — Storebelt, J. P. Bay, afgik fra Nakskov 22. Juni, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, J. Wiberg, afgik fra Odense 23. Juni, best. til Newcastle via Frederikshavn.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 10. Juni, ankom til Kronstadt 17. Juni. — Frode, Wrisberg, afgik fra Filadelfia 7. Juni, best. til Frederikshavn f. O. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Odessa 11. Juni, bestemt til St. Petersburg. — Knud, Hansen, afgik fra Kronstadt 18. Juni, ankom til Reval 19. Juni. — Svend, Holst, afgik fra Rotterdam 16. Juni, ankom til Blyth 19. Juni. — Erik, Tofte, afgik fra Reval 11. Juni, ankom til Rotterdam 19. Juni. — Skjold, Schmidt, afgik fra London 18. Juni, bestemt til Riga. — Ragnar, Hveysel, afgik fra Rouen 11. Juni, ankom til Sunderland 14. Juni. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Riga 14. Juni, best. til Rouen. — Volmer, Riber, afgik fra Libau 16. Juni, bestemt til Ghent. — Dan, Kraemer, afgik fra Riga 19. Juni, bestemt til Ghent. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Grimsby 10. Juni, ankom til Kronstadt 16. Juni. — Harald, Risøe, afgik fra Rouen 18. Juni, ankom til Newcastle 20. Juni. — Olaf, Lorentsen, afgik fra St. Petersburg 18. Juni, bestemt til Boness.

Heimdal. Kamma, Risøe, ankom til Langrør 17. Juni. — Annine, Løffler, afg. fra Kbhvn. 19. Juni. — Martha, Jørgensen, ankom til Ghent 17. Juni. — Helga, Lagesen, ankom til Swinemünde 20. Juni.

Urania. Venus, Lund, ankom til Stettin 19. Juni. — Sirius, Kock, afgik fra Stettin 19. Juni. — Urania, Callesen, afgik fra Raume 17. Juni, bestemt til Dunkirk. — Pallas, Degn, afgik fra Riga 18. Juni, bestemt til London. — Mars, Nielsen, ankom til St. Brieux 16. Juni. — Eklip-tika, Klasborg, ankom til Kbhvn. 21. Juni.

Nordsøen. Finland, Schmidt, ankom til Newcastle 20. Juni. — Holland, Jørgensen, ankom til St. Petersburg 15. Juni. — Rusland, Møller, ankom til Karrebæksminde 16. Juni. — Tyskland, Høgstadt, ankom til Grangemouth 20. Juni. — Skotland, Branth, ankom til Kastrup 17. Juni.

Vesterhavet. Nancy, Jessen, ankom til Cette 19. Juni. — Nautik, Meinertz, ankom til London 20. Juni. — Nora, Degn, afgik fra Tréport 16. Juni, ankom til Methil 18. Juni. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Riga 16. Juni, bestemt til Hartlepool. — Nerma, Schmith, afgik fra Esbjerg 15. Juni, ankom til Methil 17. Juni. — Nordsøen, Jessen, afgik fra Kotka 16. Juni, bestemt til Antwerpen.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Aarhus 15. Juni, ankom til Libau 17. Juni. — Rita, Larsen, ankom til Archangelsk 20. Juni. — Patria, Andersen, afgik fra Kbhvn.

18. Juni, bestemt til Riga. — *Cimbria*, Storm Hansen, ankom til Nyborg 20. Juni.

Union. *Anglia*, Erichsen, afg. fra Bremerhafen 15. Juni, ankom til St. Petersburg 20. Juni. — *Frisia*, Fisker, afgik fra Blyth 14. Juni, ankom til Lübeck 18. Juni.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Montrose 18. Juni, ankom til Dundee 20. Juni. — Fyen, Hansen, afg. fra Rotterdam 14. Juni, ankom til Grangemouth 16. Juni. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Riga 18. Juni, bestemt til Amsterdam. — Russia, Rasmussen, afg. fra Boness 17. Juni, ankom til Kbhvn. 20. Juni. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Riga 14. Juni, ankom til Dordrecht 19. Juni. — Normannia, Rasmussen, pass. St. Vincent 18. Juni.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, ankom til Kronstadt 20. Juni. — Christiansborg, Petersen, ankom til Skellefteå 15. Juni. — Frederiksborg, Köhl, afgik fra Boness 21. Juni. — Fredensborg, Andersen, ank. til Wiborg 12. Juni. — Rosenborg, Fischer, afgik fra Blyth 18. Juni, bestemt til Kronstadt. — Uranienborg, Olsen, afgik fra Rouen 21. Juni, best. til Blyth. — Jomsborg, Schultz, ankom til Dieppedalle 22. Juni. — Skanderborg, v Deurs, ankom til Tormo 16. Juni.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Dømel, ankom til Grimsby 18. Juni. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Kronstadt 18. Juni. — Skodsborg, Jensen, afgik fra Rouen 18. Juni, best. til Grangemouth. — Tuborg, Hveissel, ankom til Dunkerque 15. Juni.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Calais 15. Juni, ankom til Methil 17. Juni. — Agnete, Jensen, ankom til Newcastle 16. Juni. — Hermia, Sørensen, ankom til Kiel 19. Juni. — Alice, Kraemer, afgik fra Grangemouth 17. Juni, ankom til Kbhvn. 21. Juni. — Sjælland, Sonnichsen, afg. fra St. Petersburg 18. Juni, bestemt til Dunkirk. — Bornholm, Petersen, afgik fra Libau 15. Juni, ankom til Rotterdam 20. Juni. — Ajax, Brorsen, afgik fra Windan 16. Juni, bestemt til Rotterdam. — St. Alban, Jørgensen, afg. fra Baltasound 16. Juni, ank. til Libau 21. Juni. — Nauta, Steen, ank. til St. Petersburg 18. Juni. — Rønne, Hintse, afgik fra St. Petersburg 16. Juni, bestemt til Kings Lynn. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Svendborg 15. Juni, ankom til Baltasound 20. Juni.

Danmark. Rolf, Hahn, afgik fra Libau 14. Juni, bestemt til Rouen. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Boness 20. Juni. — Absalon, Predbjørn, afgik fra Kronstadt 19. Juni, bestemt til Dunkirk. — Ansgar, Larsen, ankom til Kbhvn. 19. Juni. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Hamburg 19. Juni, bestemt til Sunderland. — Hamlet, Sommer, ankom til Kbhvn. 21. Juni. — Helge, Matthiessen, afgik fra Blyth 17. Juni, bestemt til Kronstadt.

Thingvalla. Thingvalla, Laub, afg. fra Kristianssand 3. Juni, ankom til New-York 17. Juni. — Norge, Knudsen, afgik fra Kristianssand 17. Juni, bestemt til New-York. — Island, Skjødt, afgik fra New-York 11. Juni, bestemt til Kbhvn.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Methil 13. Juni, ankom til Kronstadt 20. Juni. — Clara, Petersen, ankom til Aalborg 18. Juni.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Anna, Clausen, sejlet fra St. Nazaire 8. Juni til Hamburg. — Nor' Wester, Nielsen, ankom til London 14. Juni fra Dunedin (New Zealand). — Dania, Nielsen, sejlet fra Esbjerg 10. Juni til Progresso. — Dorane, Rødgaard, pass. Helsingør 12. Juni, fra London til Helsingfors. — Prinsesse Marie, Winther, ankom til Rotterdam 17. Juni fra Taltal. — Copley, Struckmann, sejlet fra Newcastle N. S. W. 17. Juni til Antofagasto. — Gladstone, Christiansen, ankom til Iquique 17. Juni fra Newcastle N. S. V. — Johanne, Nielsen, prajet 11. Juni paa 49° N. Br. 9° V. Lgd. fra Manta til Hamburg. — Valparaiso, Lorentzen, sejlet fra Buenos Aires 16. Juni til Port Natal.

Fans. Senderho. Else, Thomsen, afgik 10. Juni fra Hamburg til Manzanilla; pass. Dungeness 14. Juni. — Henny, Ibsen, afgik 15. Juni fra Hamburg til Port Elizabeth.

Svendborg. Ruth, Nielsen, ankom til Poole 15. Juni. — Anna Kirstine, Frantsen, ankom til Hasle 17. Juni. — Elise, Andreasen, ankom til Little Hampton 17. Juni. — Hans Emil, Hansen, ankom til Woodbridge 17. Juni. — Alfrede, Jensen, ankom til Archangel 16. Juni. — Niord, Svennevig, ankom til Råfsø 17. Juni. — Triton, Nielsen, ankom til Dysart 16. Juni. — Belona, Petersen, ank. til Jacobstad 17. Juni. — Phoenix, Hansen, ankom til Trelleborg 18. Juni. — Psyche, Hansen, ankom til Pillau 18. Juni. — Laura, Fugelsang, ankom til London 14. Juni. — Frej, Christensen, ankom til Charlestown C. 16. Juni. — Insulaneren, Hansen, ankom til London 18. Juni. — Estrup, Madsen, ankom til St. Petersburg 18. Juni. —

Odin, Andersen, ankom til St. Petersburg 18. Juni. — Fylla, Rasmussen, ankom til Sødertelje 18. Juni. — Casper, Hansen, ankom til Weymouth 18. Juni.

Æra. Otto, Petersen, ankom 15. Juni til Dunkerque. — Christian den IX, Knudsen, ankom 14. Juni til London. — Hansine, Clausen, ankom 13. Juni til Svendborg. — Marie, Rasmussen, ankom 14. Juni til Libau. — Norden, Rasmussen, ankom 14. Juni til Kotka. — Poseidon, Frederiksen, ankom 16. Juni til Husum. — Immanuel, Hansen, ankom 16. Juni til Geestmünde. — Livingstone, Christensen, ankom 15. Juni til St. Johns. — Elise Marie, Hermansen, ankom 17. Juni til Langesund. — Eden, Mikkelsen, ankom til 18. Juni til Fowey. — Wemyss Castle, Albertsen, ankom 17. Juni til Aberdeen. — Aurora, Raahauge, ankom 19. Juni til Laurvig. — Abba, Petersen, pass. Dragør 17. Juni, fra Raumo til London. — Karen, Hansen, ankom 20. Juni til Leith. — Thea, Friis, ankom 20. Juni til Rye. — Hosanna, Hay, ankom 18. Juni til Dieppe. — Salvador, Fabricius, ankom 19. Juni til Svaneke. — Enigheden, Nielsen, ankom 18. Juni til Vejle. — Energi, Hansen, ankom 20. Juni til Plymouth.

Rønne. Thor, Jensen, ankom til Lidigen 14. Juni. — Zephyr, Henriksen, ankom til Little Hampton 14. Juni. — Rolf, Jakobsen, ankom til Mønsterås 14. Juni. — Neptun, Jensen, ankom til Kbhvn. 18. Juni. — Prøven, Bidstrup, ankom til Kbhvn. 18. Juni. — Ane Cathrine, Hermansen, ankom til Kbhvn. 18. Juni. — Herman Olsen, Jensen, ankom til Kbhvn. 18. Juni. — Nestved, Larsen, ankom til Stolp 19. Juni. — Emanuel, Dam, ankom til England 19. Juni. — Svanen, Sode, ankom til Kalmar 19. Juni.

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 Favn og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

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

Kattegat. Anholt N. Barkskibet „*Mercur*“ af *Christiania* er sunket i 8 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand 3 $\frac{1}{2}$ Kml. N. 50° V. fra *Anholt* Fyr. Masterne ere udtagne, og den mindste Dybde over Vraget er 5 Fv.

Limfjorden. I Aar og nærmest følgende Aar vil der i *Limfjorden* blive foretaget Uddybningsarbejder i *Draget*, i Løbet mellem *Nørre-Mejlgrund* og *Galehage*, i Løbet over *Løgstør-Grunde*, samt eventuelt i Løbene til forskellige Byer i Fjorden. Hvide Stager med rødt Flag ville i den Anledning blive udsatte paa de tilstedende Grunde.

Uddybningsmaskinerne skulle passeres paa den Side, hvor de vise rødt Flag. Dampskibe skulle passere Maskinerne med langsom Fart.

Sundet. Drogden. Paa den i *Drogden* 4,000 Alen S. 65 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra *Drager* Kirke fundne Palle ere Stenene bortsprængte og Dybden nu 22 $\frac{1}{4}$ Fod.

Kjøge-Bugt. Vraget af Skonnerten „*Jensine*“, der ligger sunket i *Kjøge-Bugt*, er nu bortsprængt, saa at den mindste Dybde over Vraget er 30 Fod. Vragvageren er inddragen.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Bottniske Bugt. De i „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $\frac{2}{20}$, $\frac{3}{62}$, $\frac{3}{66}$, $\frac{3}{69}$ og $\frac{5}{126}$ omhandlede Forandringer i Afmærkningen ved de svenske Kyster og i *Bottniske Bugt* ere nu foretagne.

Söderhamn. Sandarne. En Stage med Kost er udsat S. for en 17 Fods Grund, der er funden uden for *Sandarne* Savværk mellem *Myrskär* og *Östra Kabelharet*. 61° 15' 48" N. Br. 17° 12' 6" Ø. Lgd.

Finland. Bottniske Bugt. Den 4de Juni 1898 er Fyrskibet „*Nahkkinen*“ udlagt paa Station SV. for *Brahestad*.

Den 12te Juni 1898 er Fyrskibet „*Plevna*“ udlagt paa Station.

Åbo Skærgaard. Ved Farvandet fra *Utö* forbi *Lohna* Lods-Station til Farvandet *Abo-Berghamn* skulle sex Fyr tændes:

1. Paa *Grisselborg (Grilsborg)* Ø.-Kyst. 60° 4' 17" N. Br. 21° 40' 7" Ø. Lgd.
2. Paa *Kalfholm* SØ.-Kyst, S. for *Lohna* Lods-Station. 60° 5' 11" N. Br. 21° 40' 49" Ø. Lgd.
3. Paa *Fagerholm* S.-Kyst. 60° 6' 40" N. Br. 21° 41' 56" Ø. Lgd.
4. Paa *Øen Rödskär* Ø.-Kyst. 60° 7' 0" N. Br. 21° 39' 56" Ø. Lgd.

5. Paa Øen *Rödbådan*. 60° 12' 2" N. Br. 21° 42' 16" Ø. Lgd.

6. Paa *Talholm*. 60° 12' 23" N. Br. 21° 42' 25" Ø. Lgd.
Rusland. Finske Bugt. Paa Fyrskibet „*Revalsten*“ gives nu Taagesignal med Dampsirene, omtrent hver Minut Et-Stød af c. 20 Sekunders Varighed.

Fyrskibet „*Libau*“ er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 7de Juni. 54° 9' N. Br. 7° 20' Ø. Lgd. Et drivende Vrag.

Tyskland. Elben. Paa *Gross Vogelsand* er til Brug ved Opmaaling optært en pyramideformet Baake med Ballon. 53° 59' 3" N. Br. 8° 34' 33" Ø. Lgd.

Helgoland. Baaketønderne ved *Sellebrunnen*, *Nathurn* og *Hogstean* ere nu rød og sort vandret sribede.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Trouville. Vraget af „*Para*“ ligger sunket i *Trouville* Forhavn, c. 1/2 Kbl. fra Portene til Bassinet og tæt ved V.-Molen. Fra Vraget vises om Natten en hvid Lanterne.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Gironde. *Talais* Fyrskib, der hver 5 Sekunder viser Et-Blink, er igen udlagt paa Station.

Frankrig. Arcachon. Signal-Stationen ved *Arcachon* er nu oprettet paa Halvøen ved *Kap Ferret*, c. 1 Kml. S. 5° V. fra Fyret. 44° 37' 50" N. Br. 1° 15' 5" V. Lgd.

Portugal. Tejo. Fyrtaarnet paa *Pynt Cacilhas* er graat.

Spanien. Udenrigsministeriet meddeler: Det er forbudt om Natten at staa ind i Havnene *Marin*, *Vigo*, *Bayona* og *La Guardia*.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Marthas Vineyard. Cape Poge. Omtrent den 1ste Juni 1898 er *Cape Poge* Fyr paa NØ.-Pynten af *Chappaquiddick Island*, ved Ø.-Siden af *Marthas Vineyard*, forandret til at vise hvide og røde Blink hver 5 Sekunder, saaledes: hvidt Blink, hvidt Blink, rødt Blink, o. s. v.

Massachusetts. Marthas Vineyard. East Chop. Omtrent den 16de Juni 1898 er *East Chop* Fyr ved Ø.-Siden af Indløbet til *Vineyard Haven Harbor* forandret til et rødt Blinkfyr, der hver 10 Sekunder viser Et-Blink.

New York. New York Harbor. Gowanus Flats. Spirtønden, som til Forsøg var udlagt tæt ved Klokketønden ved *Gowanus Flats*, er inddragen.

New Jersey. Shrewsbury River. Omtrent den 4de Juni 1898 ere følgende Fyr tændte ved Indløbet til og i *Shrewsbury River*:

United States Dike Baakefyr Nr. 1. Et hvidt, fast Fyr paa en sort Baake ved Yderenden af Dæmningen, ved Indløbet til *Spermaceti Cove* og Ø.-Siden af Indløbet til *Navesink* og *Shrewsbury River*. Flammens Højde: 12 Fod.

United States Dike Baakefyr Nr. 3. Et hvidt, fast Fyr paa en sort Baake, c. 1 Kbl. SØ. for Baakefyr Nr. 1. Flammens Højde: 12 Fod.

Island Beach Baakefyr Nr. 5. Et hvidt, fast Fyr paa en sort Baake, i Vandet ud for *Island Beach*. Flammens Højde: 12 Fod.

Lower Rocky Point Baakefyr Nr. 2. Et rødt, fast Fyr paa en rød Baake ved Yderenden af Dæmningen, hvor *Navesink* og *Shrewsbury River* forenes, paa V.-Siden af denne sidste. Flammens Højde: 12 Fod.

Low Moor Baakefyr Nr. 7. Et hvidt, fast Fyr paa en sort Baake, i Vandet paa SØ.-Siden af *Shrewsbury River* og i Linje med *Low Moor* Bølgebryder. Flammens Højde: 12 Fod.

Little Silver Baakefyr Nr. 9. Et hvidt, fast Fyr paa en sort Baake, i Vandet lige over for Mundingen af *Little Silver Creek*. Flammens Højde: 12 Fod.

Sands Point Baakefyr Nr. 4. Et rødt, fast Fyr paa en rød Baake paa *Sands Point*, V.-Siden af *Pleasure Bay* Munding. Flammens Højde: 12 Fod.

For Indgaaende holdes hvide Fyr og sorte Baaker om Bagbord, røde Fyr og røde Baaker om Styrbord.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nordamerika. Texas. Ved *Galveston* ere følgende Fyr midlertidig slukkede: *Galveston Entrance North Jetty*, *North Lystønde*, *South Lystønde*, *Inner Lystønde*, *Fort Point* og *Second Turn Lystønde*. *Galveston* Fyrskib Nr. 28 er inddraget.

Kjøbenhavns Børskurs d. 22. Juni 1898.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....	115 ³ / ₄ • 1/2	115 ¹ / ₄	115 ¹ / ₂
Danmark.....	91	90 ³ / ₄	91 ¹ / ₂
Norden.....		118 ¹ / ₂	119
Kjøbenhavn.....	104	103 ³ / ₄	104
Carl.....		60 ¹ / ₄	60 ³ / ₄
Dannebrog.....	106 ³ / ₄	106 ³ / ₄	107
Skjold.....		76	76 ³ / ₄
Helsingørs Dampsk.....		93	95
Østersøen.....		78 ¹ / ₂	80
Nordsøen.....		—	—
Form.....		85	90
Foren. Bugser-Selsk.....		95	98
Dansk-russisk Dampsk.....		—	—
Dampsk. Selsk. 1896.....		101 ¹ / ₄	102
Urania.....			
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.....		103	104
5% — —.....		—	—
5% Thingvalla 1880.....		—	—
5% — 1894.....		—	—
5% Norden.....		100	105
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.....		97 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % uopsig Stats.....		100	101 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		93 ³ / ₄	95
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....		92 ¹ / ₄	92 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....		96	97
4% — — 6 —.....		97	98
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —.....		94 ¹ / ₄	95 ¹ / ₂
Aktier.			
Nationalbank.....		151	152
Privatbank.....		131 ¹ / ₄	131 ³ / ₄
Landmandsbank.....		128	129 ¹ / ₂
Handelsbank.....		124	124 ¹ / ₄
Burm. & Wain.....	99 ³ / ₄	94 ¹ / ₂	94 ³ / ₄
Helsingørs Jernsk.....		92 ¹ / ₂	94
Sukkerfabr.....	101	1 ¹ / ₄ , 1 ¹ / ₂	101 ¹ / ₄ , 101 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier.....	102	102 ¹ / ₄	102 ¹ / ₄

Vekselkurser d. 21. Juni 1898.

	Åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	89.05	88.90
London.....	18.15	18.12
Paris.....	72.00	—
Amsterdam.....	71.90	—

Notering paa Berlins Børs d. 21. Juni 1898.

Russiske Noter.....	216.15
4% Russiske Consols.....	—
4 ¹ / ₂ % — Boden Kredit.....	101.10
6% Mexikanske.....	98.70
5% Rumænske Stats.....	100.10
4% — — 1890.....	93.60

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

Foren. Dampskibs. 636,000, „Danmark“ 8,000, „Norden“ 6,000, „Kjøbenhavn“ 32,000, „Carl“ 4,000, „Dannebrog“ 6,000, „Skjold“ 10,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Foreningens Ordinære Generalforsamling afholdes **Lørdag den 2. Juli d. A.** Kl. 10 Form. i Handelsforeningens Lokale i **Aalborg** med følgende Dagsorden:

1. Regnskab og Aarsberetning fremlægges.
2. Valg af 3 Medlemmer af Bestyrelsen i Stedet for Konsul Hintze, der er afgaaet ved Døden, samt de to ved Lodtrækning fratrædende.
3. Valg af to Revisorer for Kalenderaaret 1898.
4. Forslag fra Bestyrelsen om Stedet for Generalforsamlingens Afholdelse i 1899.
5. Forslag fra Bestyrelsen om Godkendelse af dens Valg af Skibsreder *D. Torm* til Foreningens Delegerede i „Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart“.
6. Meddelelse fra Bestyrelsen om Forhandlingerne angaaende ensartede Regler for Losning i danske Havne.

Paa denne Dagsorden vil eventuelt i senere Bekendtgørelser eller ved Generalforsamlingens Begyndelse blive opført flere Punkter.

Forslag, der maatte ønskes fremførte paa Generalforsamlingen, maa være indsendte til Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K, inden den 26de Juni d. A.

Bestyrelsen.

Opmærksomheden

henledes paa følgende Bestemmelser i de gældende Reglementer for Sejladsen i Farvandet ud for Hals og paa Limfjorden mellem Hals og Aalborg: Skibe, som ankre ud for Hals, skulle holde sig paa søndre Side af Midtstrømslinjen, og Opankring i Fyrlinjerne maa ikke finde Sted.

Overtrædelse heraf straffes med Bøder fra 2 til 50 Kr.

Aalborg, den 11. Maj 1898.

Havneudvalget.

Skibsføreres Opmærksomhed

henledes paa, at der fra Uddybningsmaskinen, som i Sommer arbejder i Sejlløbet til Vejle Havn, vil blive vist en Ballon til den Side, hvor Skibene kunne passere. Naar Maskinen ikke kan passeres, hvilket kun undtagelsesvis og kun for et kort Tidsrum vil være Tilfældet, vil der blive vist to Balloner, og Skibe, som ville passere, maa da stoppe, indtil den enkelte Ballon vises.

Vejle Byraads Havneudvalg, den 16. Juni 1898.

P. U. V.

P. Th. Madsen.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.

(Axel Herfurth Fleron.)

Herreekviperingsforretning

St. Annaplads 14.

Uniformer og civile Klædninger.

3 Kabinettbilleder
♦ gratis ♦
ved Bestilling paa 12 holdbare Visitskort til 4 Kr. Kabinetts kun 6 Kr. pr. Dus. NB. Ogsaa efter ethvert indsendt Billede.

Monty.

St. Kongensgade 21.

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.

Ved Ekspeditionen fra Frihavnen fradrages Tolden.

Før Henflytningen til „Højbrohus“

udsælges Varelageret. Havannacigarer fra 12 Kr. Manilla fra 6 Kr. Bremer- og hollandske Cigarer fra 5 Kr. Et stort Parti Cigarer fra Trichinopoli Syd India, lig med god Havanna fra 55—70 Kr. pro Mille.

En Del Tobak og Cigaretter til nedsat Pris. Engelske Shagpiber & Tobakspunge, Merskum & Rav.

Wilh. Jørgensen nu Østergade 37

Telefon 672. fra Oktober Østergade 61.

Alt leveres gratis om Bord.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malme“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“, „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn—Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.

Depôt: Toldbodgade 14.

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

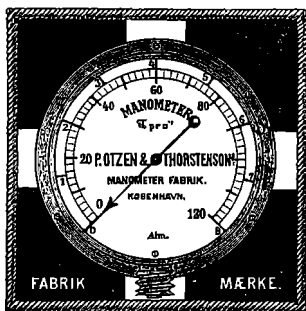
Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.

Strandvej 36. Telefon 69.

Agentur
for udenlandske
Søassurance-
Selskaber.

Bjerre & Rømer,
Skibsmæglere.
Agenter for
Kullens Enskilda Assurans
Förening.

P. Otzen & Thorstenson:
Manometre, Vacuumetre, Tællemaskiner
Reparationer udføres.
Solvmedaille Stockholm 1897.



Solvmedaille Stockholm 1897.
Eneforhandler af Vulcaniseret Fiber
til Pumpekapper etc.
Lager af Materiel og elektriske Artikler.
Gothersgade 24.

E. Husted & Co.
Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.
Telegrams: H U S T E D.

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

Margarine.

En fortrinlig velsmagende og holdbar Margarine,
særlig tilvirket for Skibsbrug, leveres saavel i Træ- som
Blikemballage til Dagens billigste Notering.

Jh. Klokke & Co.,
Nyhavn 4.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.
Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører
Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastep-
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra
Løsepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:
HÄNSCHELL, Barbados.

The Russian-Baltic Salvage Co.

Reval.

Licensed by the Imperial Russian Government re-
commends its modern Salvage Steamers for the
russian Coast and the Gulf of Finland.

Telegraphs: Francken, Reval.

N. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

DANCHELLS FABRIKER. LINOLEUM. VOXDUG



Anker-Mærke

Eneudsalg i Danmark for
**DELLENHORSTER
LINOLEUMFABRIK.**
Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:
Pilestræde 13 Matthæusg. 5.
Telefon 545. Telefon 2850.
Kjøbenhavn.

Havnefyr & Lanterner. Metalspejlapparater.

Skibslanterner med Certifikat
Ø. Lanterner prøves og forandres.

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.

TH. SIMONSEN,

NYHAVN 57.

SÖLVMEDAILLE I MALMÖ
OG STOCKHOLM.
FOR LANTERNER.

Marius Hoffgaard

(forhen kld. Brodersen).
Anbefaler sig med alt til
Fotografien henhørende.
Atelier St. Strandstræde 6.
Fotografier af forskellige danske
Skibe have altid paa Lager.
Hurtig Ekspedition.

„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	—
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. 26.

Kjøbenhavn, Torsdag den 30. Juni 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Den engelske Lodslov. — Om Kompasser og deres Installation i Dampskibe. — Engelsk Sørettsdom. — Samuel Plimsoll. — De britiske Fyrafgifter. — Fragtmarkedet. — Aarsberetning for Dansk Sejlskibsrederi-Forening for 1897. — Hospitaler i Tramps. — Fra Sø og Land. — Foreningsmeddelelser. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

3 **Kabinettsbilleder**
♦ gratis ♦
ved Bestilling paa 12 holdbare Visitskort til 4 Kr. Kabinetts kun 6 Kr. pr. Dus. NB. Ugsaa efter ethvert indsendt Billede.

Monty.

St. Kongensgade 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
(ma 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.

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 Havnengene, som udgør 20 Øre pr. Ton (nemlig 10 Øre saavel for indgaaende som for udgaaende.)

Aalborg, den 12. Novbr. 1897.

Udvalget for Havnevæsenet.

Skibsproviant.

Smør i Blikdaaser,
Svinefedt i Blikdaaser,
Flæsk i lagetætte Tønder,
Røget Flæsk i alle Sorter,
Saltede og røgede Skinker,
Prima Spegepølse,
Oksekød i lagetætte Fustager,

samt alle til Proviant hørende Spisevarer kan faas i garanteret holdbar Kvalitet.

PHILIP W. HEYMAN, København Ø.

* Leverandør til den engelske Marine. *

Sunderland.

Thompson Shields & Co.

(Established 1858.)

Ship brokers.

Coal Exporters & Timber Merchants.

Telegrams: „Shields“ . 196, High Street East. Sunderland.

Highest freights for Baltic & Coasting.

Herring freights from ports in Scotland a speciality.

Letters addressed to our care are delivered promptly on board vessel on arrival.

Søassurance af Søfarendes Ejendele,

Tøj, Proviant, Restavationseffekter m. m. overtage vi til billige, faste Præmier. — Subagenter antages.

Mannheimer Forsikringsselskab.

General-Agentur for Danmark.
Amaliegade 29.

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, København.

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^d.

eneste Fabrikanten af
Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
 samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:
 Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.
 Conferencetid 12—1½. Admiralitâtstr. 39, 1. Telefon 3999.
 Telegr.-Adr.: **Dicotto.**

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen. Ø. Telefon 35.

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.

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.

EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1838. Telegraphic address **SVITZERSALVAGE.**
 Telefon Nr. 5195.

Agent for
 Great Britain.

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	„SVITZERSALVAGE“.
KASTRUP	„HØYER“.
EL SINORE	„SVITZERGOTTLIEB“.
KORSØR	„JØRGENSEN“.
ALBUEN (LAALAND)	„GUNNERSEN“.
FREDERIKSHAVN	„SVITZERLUND“.
GOTHENBURG (SWEDEN)	„ELFVERSSON“.
GREIFSWALD (GERMANY)	„SPRUTH“.

The company's boat **Danmark** — 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 Mediter-
 ranean 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 **G. W. Møller, Grønnegade, Dragør.** Telefon
 Nr. 6. Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

**Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,
 Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af
 Damp- & Sejlskibe,**

**Havarikommissionærer, Agenter for Lloyd's, London,
 og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-
 Assurance Selskaber.**

Telegr.-Adr.: **Heckshers.**

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.

Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

Fanø praktiske Sømmandsskole.

Saavel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver

Tid. Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,

Nordby, Fanø.

Den engelske Lodslov.

Den danske Generalkonsul i London skriver i sin Aarsberetning til Udenrigsministeriet:

Som Følge af Anker fra den svensk-norske Regering indbragte Udenrigsministeren, Lord Salisbury, den 5te Juli et Lovforslag i Overhuset under Titlen „The Merchant Shipping exemptions from Pilotage Bill“, hvis Øjemed var at gøre britiske Skibe, som bringe Passagerer fra Havne i den korte Fart, d. v. s. Havne øst og nord for Brest, fra Kattegattet, Sundet, Østersøen etc., altsaa ogsaa fra svenske og norske Havne, pligtige til at betale samme Lodsafgift paa Themsen som svenske, norske og overhovedet alle fremmede Nationers Skibe.

I Følge Sølovens Paragraf 603 med dertil knyttede Tilhæng er et britisk Skib i denne Fart fritaget for at tage Lods, hvorimod fremmede Skibe med Passagerer om Bord ere lodspligtige fra Orfordness (Themsens Munding) til Gravesend og videre derfra til London. Dette var neppe i Overensstemmelse med Traktaterne imellem England og Sverrig-Norge, hvorefter disse Lande ere berettigede til samme Fordel som britiske Skibe i Kraft af „den mest begunstigede Nation“-Klausul, og naar man betænker, at Lodsafgiften for hver enkelt Rejse gennemsnitlig kan regnes til ca. £ 10, vil det ses, at britiske Skibe i Konkurrence med svenske og norske Skibe i Passagerfarten imellem svenske og norske Havne og London nød en økonomisk Fordel, hvortil Traktaterne ikke berettigede dem, eller omvendt at svenske og norske Skibe vare i økonomisk Henseende uheldigere stillede end britiske Skibe i engelske Farvande.

Lord Salisburys Forslag gik, som nævnt, ud paa at gøre alle Skibe, — engelske, lige saa vel som fremmede, — lodspligtige i hele den korte Passagerfart, men der rejste sig straks en heftig Opposition herimod fra engelske Redere, som have Passagerbaade løbende fra Havnene imellem Elben og Brest til London, da den nye Afgift for disse ved flere ugentlige Rejser vilde have udgjort en betydelig Sum, som Farten ikke kunde bære. Resultatet af denne Opposition og de deraf følgende Konferencer mellem Parlamentsmedlemmet Herr Bucknill, Ordfører for Skibsrederforeningens parlamentariske Udvalg, og repræsenterende en Association, kaldet „The London direct short sea Traders' Association“, og Præ-

sidenten for Board of Trade, var, at Lord Salisbury forandrede sit Lovforslag derhen, at britiske Skibe i Passagerfart imellem Havne i Sverige og Norge og London skulde stilles paa samme Fod som fremmede Skibe, — altsaa være under Lodspligt fra Orfordness til London.* — I denne Skikkelse passerede Loven alle Stadier i Over- og Underhuset, modtog den 6te August Dronningens Sanktion og vil fra 1ste Juli 1898 træde i Kraft.

Det er vanskeligt at se, hvorledes den engelske Regering herefter kan nægte at gøre britiske Skibe i Passagerfarten imellem Danmark og England lodspligtige og derved fratage dem en Fordel overfor danske Skibe, som neppe traktatmæssig tilkommer dem.

Efter Sølovens Paragraf 599 staaer det naturligvis enhver Fører eller Styrmand af et britisk eller fremmed Skib frit for at kvalificere sig til at erholde Bevilling fra de engelske Lodsautoriteter til at lodse sit eget eller andet Skib, tilhørende samme Reder, i engelske Farvande, og en Kaptajn eller Styrmand, som saaledes har kvalificeret sig, vil, navnlig i den regulære Passagerfart, spare sit Rederi mange Lodspenge. — Udlændinge have dog ikke altid let ved at tilfredsstille de engelske Lodsautoriteter med Hensyn til deres Kvalifikationer, og Bevillinger nægtes ofte under Foregivende af mangelfuld Kvalifikation, enten med Hensyn til Sproget eller af Mangel paa tilstrækkeligt Kendskab til Grundene, Fyrene, Bøjerne, Strømsætningerne etc. Det vilde derfor have været heldigere for svenske og norske Redere, hvis Lord Salisbury's Lovforslag, i Stedet for at paalægge britiske Skibe en Skat, de ikke tidligere have haft, havde fritaget svenske, norske og overhovedet alle fremmede Nationers Skibe for Lodsafgiften og paa denne Maade gjort fremmede Skibe ligeberettigede i økonomisk Henseende med britiske Skibe i engelske Farvande. Omsorg for Passagerers Sikkerhed er formodentlig Bevæggrunden til den Maade, man har valgt.

Hele den forældede engelske Lodslov med dens mange Ændringslove og lokale Forordninger er et Kaos, der i højeste Grad trænger til Reform og Klarhed, idet den i dens nuværende Skikkelse ofte leder til Forviklinger og i Kollisionssager til Processer og Tab for Redere og Assurandører.

Om Kompasser og deres Installation i Dampskibe.

Vi have modtaget følgende:

I Dansk Søfarts-Tidende Nr. 13 har Kapt. I. Ingerslev offentliggjort en Artikel om Kompasser og deres Installation i Dampskibe. Af Hensyn til Sagens Betydning anmoder jeg den ærede Redaktion om Husly for nogle Bemærkninger om det samme Spørgsmaal, der nærmest fremkomme som en Tilslutning til Kapt. I.s Omtale af Kompasser i Almindelighed og Fordelene ved at forsyne Skibene med et Hovedkompasser af Lord Kelvins Patent med tilhørende Azimuthspejl. Ligeledes kan Fordelene ved at anbringe Hovedkompasset saa langt som muligt fra større Jærnmasser, som f. Eks. ovenpaa et Træhus, indrømmes; men de fleste Førere vil uden Tvivl dele min Anskuelse om at tage bestemt Forbehold derimod, naar det nævnte Hus skal tjene som Bestiklukaf.

Kapt. I. mener, at et Træhus kan bygges ligesaa tæt og solidt som et Jærnhaus, og har muligvis Ret for nye Skibes Vedkommende; men kan han angive en

Træart, der efter nogle Aars Forløb modstaar saave Sol som Frosts Paavirkning uden at blive utæt?

Da det i sin Tid var almindeligt at bygge Bestiklukafærne af Træ, blev det uden Tvivl forarbejdet ligesaa omhyggeligt som den øvrige Del af Skibet; alligevel kan mange af os nu, efter at Skibene er blevne ældre, med dyrekøbt Erfaring tale med om disse Lukafers Hensigtsmæssighed, og havde Kapt. I. været nødsaget til at nøjes med et saadant Opholdssted i et ældre Skib, havde han vist nu delt den almindelige Opfattelse, nemlig at betragte Jærnhuse som et betydeligt Fremskridt.

At det er betryggende at have et godt anbragt Hovedkompasser om Bord, er vist alle enige om, men naar dette Resultat kun kan erhverves paa Bekostning af Skippernes Helbred, da blive Fordelene i manges Øjne mindre, og takket være den Omsorg, der gennemgaaende vises Hensynet til Sømandsstandens Velvære om Bord,

*) Fremhævelserne ere af os.

saa ser man nu sjældent eller aldrig, at der bygges Træhuse til Bestiklukaf — bare det maa vedvare. Det kan indrømmes Kapt. I., at det var rart, om alle Dampskibsførere vare Specialister i at tumle med Kontramagneter, men derfor tør man ikke tro, at de, der ikke er saa heldige (de fleste), skulle være ængstelige; vi er ude over den Tid, da Dampskibsførere beskyldte Kompasserne for at faa Nykker, og man hopper ikke fra den ene magnetiske Halvkugle til den anden, uden at der under Vejs er Tid til at undersøge Hovedkompasset med saa stor Nøjagtighed, at en Fejl i Deviationen ikke kan medføre større Afvigelser, end man altid kan gaa ud fra, at ukendte Strømforhold og daarlig Styring kan forarsage, for ikke at tale om Afdrift, der altid er en Skønsag.

Som Bevis paa et Jærnbestiklukafs Farlighed anfører Kapt. I. et tænkt Tilfælde fra Finske-Bugten; men kan man tænke sig en dansk Damper, lige meget i hvilken Fart, Nord for 50° Brede, hvor der ikke af og til er Lejlighed til at undersøge Hovedkompassets Deviation? Og hvor stor kan saa Fejlen i Finske-Bugten blive ved nogle Graders Forandring i magnetisk Brede? Eller kan vi tænke os en Fører sejle forbi Kjøbenhavn, hvor der findes udmærkede Kompasrettere, op i Østersøen, dersom han af en eller anden Grund tvivler om Kompassets Paalidelighed? eller kan vi tænke os en dansk Skibsfører uden Kendskab til sine Kompasser?

Hvad den nye Kaptajn i det ukendte Skib angaar, da kan det ikke nægtes, at dersom han gaar ud fra, at Kompaskursen er lige saa sikker som et Jærnbanespor, da kan Jærnhuset gøre sin Nytte, thi det vil ingen Indvendinger gøre imod at bære Skylden for en uforudset beholden Kurs.

Det kan indrømmes Kapt. I., at der hidtil har været anskaffet meget Trænips til danske Lastdampere; men der bør være Enighed om at henregne Bestikhuse af Træ til de kedeligste Nipsgenstande i disse Skibe, og det kan forudsættes, at der vilde spares en Del i Driftsomkostninger, ved at anskaffe Jærnhuse til Opholdsrum for Førerne, med hvilke man kan gaa ud fra, at Rejsen undertiden kan fortsættes under Forhold, hvor det er nødvendigt at dreje til af Hensyn til det spinkle Bestiklukaf. I Dampskibe er Tilliden til Træværk i vor Tid meget ringe. O.

Engelsk Søretsdom.

Den 17. ds. blev ved Admiralitetsretten i London afsagt Dom i en Kollisionssag mellem Damperne „Loch Rannoch“ af Dundee og „Dauntless“ af Newcastle. Ifølge „Loch Rannoch“s Forklaring var dette Skib, der er 1,108 N. R. Tons og 1,594 Br. R. Tons, paa en Rejse fra Odessa til Hull og befandt sig d. 20. Maj Kl. 8.15 E. M. i tæt Taage 3 à 4 Kml. Syd for Dover Pier, styrende misv. O. t. N $\frac{1}{2}$ N., med 2 à 2 $\frac{1}{2}$ Knobs Fart og Maskinen arbejdende ganske langsomt. Det var Stille, Halv-Flod og Strømmens Fart var ca. 1 $\frac{1}{2}$ Knob i Timen. Under disse Omstændigheder hørtes en Fløjte forude om B. B. og samtidig en forude om S. B., begge antagelig langt borte. Der blev svaret med „Loch Rannoch“s Fløjte, medens de ovennævnte Fløjtesignaler bleve gentagne og syntes at trække lidt mere ud, hver paa sin Bov. Imidlertid kom S/S „Dauntless“s Toplanterne og grønne Lanterne til Syne omtrent 2 Streger paa Styrbords Bov i ca. 3 Skibslængders Afstand, og alt vilde have gaaet klar — Styrbord til Styrbord — dersom „Dauntless“ nu ikke havde givet et kort Stød i Fløjten og samtidig Bagbords Ror. „Loch Rannoch“s Maskine

blev straks stoppet, derefter bakket „fuld Kraft“, og der blev givet 3 Stød med Fløjten, men „Dauntless“ tørnede alligevel med sin Bagbords-Bov mod „Loch Rannoch“s Stævn, hvorved denne beskadigedes. Det blev i Retten paastaaet, at „Dauntless“ gik med for stor Fart, at dens Ror blev fejlagtig lagt Bagbord, samt at Maskinen ikke blev stoppet eller bakket, som den burde have været.

„Dauntless“ Forklaring lød paa, at dens Register-Tonnage er 1,361 Netto og 2,157 Brutto Tons, at den var paa en Rejse fra Blyth til Savona med Kul og befandt sig i Strædet ved Dover, styrende misv. V. t. S. $\frac{1}{2}$ S., c. 2 Knobs Fart, og gaaende med langsom Maskine. Den hørte „Loch Rannoch“s Fløjte gentagne Gange forude om Bagbord, og da Lyden kom nærmere, stoppedes Maskinen. Lidt efter saas Skroget af „Loch Rannoch“ træde ud af Tykningen i kort Afstand, omtrent 2 Streger om B. B., hvorpaa der straks blev bakket „fuld Kraft“ med „Dauntless“s Maskine og givet 3 Stød med Fløjten. Derefter gav „Loch Rannoch“ 2 Stød i Fløjten, som besvarede med 3 Stød fra „Dauntless“. „Loch Rannoch“ kom nu med stærk Fart og tilsyneladende drejende for Styrbords Ror ned imod „Dauntless“, som den traf paa Bagbords Bov med sin Stævn og beskadigede saa meget, at Skibet maatte ty ind til Dover og der sættes paa Land. I Retten blev fra „Dauntless“ Side de samme Beskyldninger gjort gældende mod „Loch Rannoch“, som denne havde benyttet mod „Dauntless“, nemlig at den var gaaet med for stærk Fart, havde givet forkert Ror og ikke stoppet og bakket Maskinen.

Retten dømte begge Skibe skyldige i Sammenstødet. Idet Dommeren, Mr. Barnes, afsagde Dommen, udtalte han blandt andet: Der forekommer mig ikke at være Grund til at bebrejde noget af Skibene, at de har gaat med for megen Fart, førend de hørte hinanden, thi efter Forklaringerne gik begge Skibe med mindsket Fart; men det var tæt Taage og i det Øjeblik, de gensidig hørte hinandens Fløjter foran for tværs, har de begge at handle efter Art. 16 i de ny internationale Søvejs-Regler, der siger: „Et Dampskib, der tilsyneladende foran for tværs hører Taagesignal fra et Skib, hvis Plads ikke kan bestemmes med Sikkerhed, skal, for saa vidt Omstændighederne i det givne Tilfælde tilstede det, stoppe sin Maskine og derpaa navigere med Forsigtighed, indtil Faren for Sammenstød er forbi.“ Det er udenfor al Tvivl, at intet af Skibene med Bestemthed kunde sige, hvor det andet Skib befandt sig, da de først hørte hinanden, og det er min Mening, at de begge burde have stoppet, da det stod klart for dem, at de nærmede sig hinanden; det er yderligere min Mening, at denne Regel bør overholdes og overholdes strengt.

Undersøger man de i Retten fremlagte Fotografier af Skibene efter Kollisionen, ses deraf, at det ene Skib har faaet et 10 Fod dybt Hul fra det øverste Dæk til Kølen, og naar begge Parter nu alligevel møde her i Retten og fortælle, at de har bakket fuld Kraft, saa snart de fik hinanden at se, fremgaar det tydeligt, at de alligevel har haft for megen Fart i det Øjeblik til at kunne navigere forbi hinanden uden Fare. Dette viser Nødvendigheden af at fordre Reglen i Artikel 16 om at stoppe bragt i Anvendelse; for havde disse to Skibe stoppet, da de hørte hinanden, og senere, da de havde tabt Farten, gaaet langsomt frem, vilde en Kollision som den, der har fundet Sted, selv om Skibene først havde faaet hinanden i Sigte, da de vare klods op ad hinanden, have været umuligt. Det er i denne Sag ligegyldigt, om der er begaaet nogen Fejl ved at give Ror; Hovedmomentet er, at ingen af Skibene stoppede og løb Farten af sig, og derfor maa de begge erkendes skyldige.

Samuel Plimsoll.

I Norges Sjøfartstidende skriver Skibsfører Arne Jørgensen:

Mr. Plimsoll er som bekendt afgaaet ved Døden i Folkstone den 3. Juni. Han havde allerede for længe siden ophørt at indtage nogen fremstaaende Stilling i det offentlige Liv, men blot for et kvart Aarhundrede siden var Mr. Plimsolls Navn paa alles Læber, ikke blot i England, men i større og mindre Grad i alle søfarende Lande. Plimsolls Opgave var at forbedre den britiske Sømands Kaar; specielt laa Spørgsmaalet om Skibenes Sødygtighed ham paa Hjertet, og det maa erkendes, — enten nu hans Anker betragtedes som berettigede eller uberettigede, og hvad man end forøvrigt mener om disse Ting, — at Plimsolls Arbejde for Sømanden ingenlunde har været resultatløst. Hvad der gjorde Sagen saa betydelig i England og lagde Beslag paa Offentligheden i saa høj Grad, maa for en stor Del tilskrives Plimsolls mærkværdige Opofrelse, Udholdenhed og Energi. Han havde i Begyndelsen hele det mægtige britiske Rederi fanatisk mod sig og ikke den britiske Sømand med sig. Denne Stand var den Gang nærmest ligegyldig for Sagen. Det var Fabrikarbejderne i Manchester og Birmingham, som allerførst gav ham saavel moralsk som pekuniær Støtte i Agitationen.

Født i Bristol 1824, havde Plimsoll mærkværdig nok liden Anledning i sin Ungdom til at faa Bekendtskab til den Sag, han senere saa troligt har ofret sig for. Opdraget i Indlandet levede han borte fra Kysten indtil de senere Aar.

Brygger af Profession, var han, som flere Bryggere, formuende og filantropisk og kom i Parlamentet allerede i 1868. Han repræsenterede ikke en Søby, men en lille Valgkreds i Derby, som han beholdt til 1880, da han frivillig opgav sin Plads i Parlamentet til Fordel for Sir William Harcourt. Det var først i Halvfjerdsene, at Plimsoll viste „Poor Jack“ nogen speciel Opmærksomhed. I 1872 udgav han „Our Seamen“, en Bog, der søgte at bevise, at de britiske Skibe var uforsvarlig bemandede og provianterede og i Reglen uforsvarligt stuede, og lagde Skylden paa Skibsredernes Rovgerrighed. Denne Bedømmelse af Skibsrederne i Almindelighed karakteriserede paa en Maade Plimsolls Kampagne fra først til sidst, og det var denne Fordømmelse af Skibsrederne som Samfundsklasse, der bragte den opofrende Mand de største Vanskeligheder, saa meget mere som det ret ofte blev bevist, at de fremsatte Anker var ubegrundede. Plimsolls Agitation for den britiske Sømand havde naturligvis til Følge, at offentlige Diskussionsmøder blev afholdt i stor Skala. Nedskriveren af disse Linjer fik Anledning til at besøge et Par af hans Møder. Jeg husker, at Plimsoll paa et stort Møde i Sunderland henvendte det Spørgsmaal til Sømændene, om de ikke havde fundet det nedværdigende som Mennesker at ligge under Storm i Søen med et raadent eller overlastet Skib, med Frygt for hvert Øjeblik at gaa til Grunde paa Grund af manglende Kontrol eller nogle Pounds sparet i Udgift. Det var paa et saadant Møde i Exeter Hall 1873, under Forsæde af Lord Shaftsbury, at Plimsoll foreslog en parlamentarisk Kommission nedsat til at undersøge Skibenes Sødygtighed; men i Stedet blev der straks nedsat en kgl. Kommission, der efter et halvt Aars Arbejde kom til det Resultat, at Mr. Plimsolls Auke mod de britiske Skibsredere var ubegrundet.

Det var i Juli 1875, da hans Overlastningslov blev forkastet, at Mr. Plimsoll opførte Skuespil i Underhuset, der henledte den offentlige Mening i Øjeblikket ligesaa meget paa hans Person, som paa den Sag han forfægtede.

Da Mr. Disraeli meddelte Huset, at Regeringen ikke agtede at fortsætte med Overlastningsloven, svarede

Plimsoll med Patos: „At Ministeriet ikke maatte sende tusinde af Mænd til den visse Død“, og paa samme Tid meddelte han, at han agtede at interpellere Regeringen i Anledning af Forlisene forrige Aar, og vilde spørge om ikke Mr. Bases, Repræsentant for Plymouth, var Rederen. Der blev øjeblikkelig raabt Orden, hvorpaa Plimsoll pegte paa Oppositionsbænken og sagde: „Ja, jeg vil blotte dem, der har sendt brave Mænd i Døden“. Husets Præsident spurgte straks, om hans stærke Udtryk var rettet til noget Medlem af Underhuset, hvorpaa Plimsoll, der stod gestikulerende i Salen og stødte Vennerne fra sig, der søgte at formilde ham, svarede, at han ikke vilde tage sine Udtalelser tilbage. Plimsoll fik Reprimande, og idet han forlod Salen, raabte han med høj Røst, at han vilde ryste Støvet af sine Fødder fra en saa uværdig Forsamling. Plimsolls Optræden ved denne Lejlighed bragte en saadan Bevægelse og Forstyrrelse i Forsamlingen, at en lignende vistnok sjældent har fundet Sted i Parlamentet.

En Uge efter fremstod imidlertid Plimsoll og undskyldte sig for Underhuset paa en smuk og veltalende Maade, idet han gav Overanstrængelse og fysisk Svaghed Skylden for sin uretmæssige Optræden. Men denne dramatiske Scene i Parlamentet, hvori Plimsoll havde spillet Hovedrollen, fik en mærkværdig Indflydelse paa den offentlige Opinion. Man mente, at en Mand, som optræder paa den Maade, maa være overbevist om sin Sags Retfærdighed, og Plimsoll blev fra nu af betragtet som Sømandens Ven og Beskytter.

Den offentlige Menings Tryk havde nu til Følge, at Regeringen straks maatte foranstalte en midlertidig Ordning, der gav „Board of Trade“ Bemyndigelse til at stoppe usødygtige Skibe. I det følgende Aar indbragte Duke of Richmond et mere fuldstændigt Forslag om Sagen.

I den offentlige Erindring staar Samuel Plimsoll som den Mand, der ved Lov fik bestemt Lastemærke og Kontrol med britiske Skibes Sødygtighed. „Plimsollmærket“ er kendt af alle Sømænd.

Spørgsmaalet er mere eller mindre oppe hos alle Nationer. For Norges Vedkommende staar det paa Dagsordenen og har stor Betydning. Plimsollmærket er ikke fuldkomment og har endnu Modstandere blandt britiske Skibsredere. Imidlertid har den britiske Skibsfart aldrig staaet paa den Højde som nu, og den britiske Sømand mindes Samuel Plimsoll som sin bedste Ven og Velgører.

De britiske Fyr-Afgifter.

Den danske Generalkonsul i London skriver i sin Aarsberetning:

Sidste Aar forløb, uden at der fra Regeringens Side blev taget Skridt til at reducere Afgiften paa Skibe for Belysning af Kysterne, omendskønt det er bevist, at der gennemsnitlig i de sidste 8 Aar er beregnet Skibsfarten £ 124,000 mere per annum end nødvendigt for Fyrenes Vedligeholdelse, ja i 1896 endog en Sum af £ 179,000 mere end nødvendigt for Fyrenes Vedligeholdelse, hvilke Summer ere anvendte til Dækning af Udgifter, som ikke have mindste Sammenhæng med Fyrvæsenet.

Sagen blev igen i Fjor optaget af „Liverpool Steam-Ship Owners' Association“, som i en Skrivelse til Board of Trade beklagede sig over det uretfærdige og ulovlige i, at Skibsfarten bebyrdes med en Afgift, der ikke vedrører den, og der citeredes Love og Vedtægter, som beviste:

1. at Fyrpenge-Afgiften i sin Tid blev anordnet alene for at vedligeholde Fyrene, og at Autoriteterne aldrig af Parlamentet have været bemyndigede til at opkræve noget Beløb, som overstiger, hvad der i Virkeligheden udfordres i dette Øjemed.
2. at Board of Trade af Parlamentet i sin Tid blev overdraget Kontrollen over Fyrvæsenet alene for at forebygge, at Fyrvæsens-Autoriteterne beregnede Skibene mere end nødvendigt for Fyrenes Vedligeholdelse, og
3. at Board of Trade ikke besidder nogen lovlig Ret til at opkræve en eneste Penny ud over, hvad der udfordres for at vedligeholde Fyrene.

Disse Paastande havde til Følge, at Præsidenten for Board of Trade gav Løfte om, at han i næste Parlaments-samling vilde indbringe et Lovforslag vedrørende Fyrvæsenet og fastsætte en reduceret Skala for Benyttelsen af Fyrene.

Det mangler ikke paa Folk, som paastaa, at det er en national Pligt for ethvert Land at oplyse dets Kyster, uden derfor at lægge nogen særlig Byrde paa Skibe, som lade og losse i dets Havne, idet Fartøjer, der passere Kysterne, bestemte til og fra andre Lande, have samme Nytte af Fyrene og ikke erlægge nogen Afgift. Saa vidt bekendt er England et af de faa Lande, som endnu beregne en speciel Afgift paa Skibe for Belysning af dets Kyster, og den Tid turde neppe være fjern, da Afgiften aldeles vil bortfalde og Omkostningerne overføres paa Staten. Realisationen af denne Reform vilde faa et kraftigt Stød fremad, hvis andre Nationers Regeringer, som ikke beregne Skibsarten nogen Fyrafgift, vilde indgive Protester til den engelske Regering imod denne forældede og vilkaarlige Beskatning af Skibe i engelske Havne. Hvad Sverige har udrettet med Hensyn til Reform i Lodsloven, ville andre Magter sikkert ogsaa kunne udrette med Hensyn til den uretfærdige Fyrpenge-Afgift.

Fragtmarkedet.

Den sidste Uge har ingen Nyheder af Interesse. Sommeren er begyndt, Juli staar for Døren, og Naturen kræver sin Ret eller, overført paa Fragtmarkedet, hverken Krudt eller Kugler eller nok saa megen Spekulation rokker denne Maaned ud af de vante Folder. Stillehed hviler over alle Brancher — men samtidig slaar Sædekornet sine dybeste Rødder, og Forventningerne til Efteraarskampagnen begynder at dukke op hos vore Redere; men i Aar er det ikke den sultne Disponent, der venter paa det nødvendige Brød i Aarets sidste Maaneder for at holde Liv i sit Foretagende; i Aar er Pengeskassen godt forsynet, og en Skuffelse kan bæres med Sindsro; der er alligevel nok Føde til Aktionærerne. Vi skulle indskrænke os til faa Noteringer.

Amerika giver Northern range U. K. Cont. 3/3 for mindre Baade, 3/1¹/₂ for større. Baltimore Danmark betaler 3/3 Juli, New York Lissabon 3/3 & 3/6. Fra New Orleans til dansk Havn kan opnaas 15/ Nett charter. Fernandina Stettin giver 18/ & 19/ for Phosphate. Fra River Plate er meget lidt nyt at berette; der er sluttet 17/ til U. K. Fra kanadiske Havne gaar Befragtningen endnu livligt for Træ, hvorimod Kornet staar i Stampe. Montreal London giver 42/6 deals. Pensacola Liverpool 102/6 pr. Juli, Pensacola Venedig endelig 22/6 Phosphate.

Kulfragterne holder sig i alle Retninger, og en uendelig Række Ordre ligger i Markedet, selvfølgelig hovedsagelig fra Østkysten, da Striken i Wales jo desværre stadig varer ved. Mange Redere venter sig en endnu større Fremgang i Raterne, naar denne Strike

endelig en Gang hører op, og det maa vel ske snart; heri ere vi imidlertid ikke enige. Selvfølgelig vil der paany aabne sig et godt Marked fra Wales, men man maa ikke forglemme, at Hovedmassen af Kulkøbmænd overalt allerede har forsynet sig rigeligt med Østkystkul som Ækvivalent for de kontraherede Waleskul, og at disse Lagre vil trykke betydeligt, naar der kommer ordnede Forhold derovre. Dertil kommer, at Resultatet af Striken sikkert vil blive Sejr for Mineejerne; disse Kapitalister fører ikke en saa haardnakket Kamp i saa langt et Tidsrum uden ogsaa at opnaa et for dem gunstigt Resultat. Gaar vi ud herfra, vil Wales staa med betydelig billigere Arbejdskraft end Østkysten, baade Skotland og England, og Følgerne heraf kan da let blive Strike de sidste Steder for at presse Lønnen ned. Strikens Ophør vil derfor næppe faa den Betydning i Kulmarkedet, som mange have ventet. Vi noterer Firth of Forth Genua 8/3, Alexandria 9/, Algier 8/3, Newcastle Algier 8/, Cardiff Konstantinopel 9/, Glasgow Genua 8/6. Til Østersøen noteres Methil Kjøbenhavn 4/9 & 5/ for større Baade, danske Provinshavne til 14 Fod 5/6 & 5/9, fremdeles Neufahrwasser 4/9, Memel 5/, Libau 5/ & 5/3, Kronstadt 4/10¹/₂, Helsingfors 5/, Stockholm 5/, Norrkøping 5/3,

Sortehavet har ingen Fremgang og behøver ingen særlige Noteringer. Azoff giver 13/6 U. K., 14/ Hamburg, Eupatoria Reval 11/3 Salt; endelig er sluttet Donau Antwerpen eller Rotterdam 11/3, Option Hamburg 11/9.

Østersøen holder sig stadig paa de kendte Gebeter og udæsker ikke til nogen Kritik ud over den senest udtalte. Petersborg giver 1/3 London, andre Pladser i Forhold. Træbefragtningerne gaar bedre, men Rederierne har svære Kampe at bestaa ved Gennemførelsen af det ny Træcerteparti og mange har maattet give Køb overfor Befragterne og antaget de gamle Certepartier, mærkelig nok hovedsagelig engelske Baade; det var dog fra England, Bevægelsen udgik ved Sæsonens Begyndelse.

Vort hjemlige Marked. Ugen er gaaet stille hen. Raten varierer mellem 11 og 12 Øre fra Kjøbenhavn til Provinshavnene; til Stege er sluttet 10 Øre, alt pr. Ctr. Majs; der er flere Skibe fremme end Laster, og Skipperen maa ofte varme Bænkene paa Børsen i al for lang Tid, forinden det lykkes at slippe herfra. Til Neufahrwasser er betalt 17¹/₂ Pf. pr. Ctr. Korn, hvilket er meget beskedent. Ellers kunne vi notere: Kultjære Kjøbenhavn Stolpemünde 1 Mrk. Let Jærn til Hamburg 8 Mrk. pr. Ton. Guano i Sække fra Kastrup til Königsberg 20 Pf., til Rügenwalde 16/17 Pf., Colberg 17 Pf., Stralsund 14/15 Pf., mindre Sejlere fra Høganæs eller Helsingborg til Elben 8 Mrk., Weser 9¹/₂ & 10 Mrk., Kul Flensborg eller Wismar 6¹/₂ Mrk., Lübeck 7 Mrk., Rostock eller Rendsburg 7¹/₂ Mrk. Cement fra Aalborg til Wasa giver 50 Øre pr. Td. Kalkstenslasterne fra Faxe Limhamn og Klagstorp ere uforandrede; her er en stor Række Laster i Markedet, men Raten er beskedent.

Fra Aarhus skrives til os:

Vort Fragtmarked for mindre Skibe har i forløbne Uge været stille, og kun et Par Ladninger Majs og Rug ere afskibede herfra til Provinshavne og Stralsund, henholdsvis 12 Øre og 18 Pf. Af skete Befragtninger kan endvidere nævnes tvende Skibe à 4,000 Kubf. Tømmer Halmstad Horsens 8 Øre, 1 Skib 5,000 Kubf. Tømmer Halmstad Odense 8 Øre, 1 Skib 4,000 Kubf. Tømmer Halmstad Aarhus 7 Øre.

Fra Nakskov skrives til os:

Sidste Befragtninger: Nakskov Malmø 25 Øre pr. Sæk Klid à 100 Pd., Nakskov Kjøbenhavn 25 Øre pr. Sæk Malt à 160 Pd.

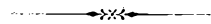
BERETNING

fra

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

for

Aaret 1897.



KJØBENHAVN.

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

1898.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening har i det siden sidste Generalforsamling forløbne Aar fortsat sit Arbejde for de Opgaver, der have foreligget for den, som det vil fremgaa af den Beretning, Bestyrelsen herved aflægger.

Bestyrelsen.

Af Foreningens Bestyrelse udtraadte paa sidste ordinære Generalforsamling ved Lodtrækning Kaptajn Jacob Holm og Skibsreder A. M. Knudsen, der begge genvalgtes. Den 19. Januar 1898 afgik Foreningens Formand, Konsul John Hintze, efter faa Dages Sygdom ved Døden. Konsul Hintze valgtes til Formand ved Foreningens Stiftelse d. 22. Juni 1895 for et Tidsrum af 3 Aar. Han har altsaa ledet Foreningen i dens første Leveaar og i en Periode, i hvilken den har naaet sin nuværende anselige Størrelse, og i hvilken det er lykkedes den at løse Opgaver af megen Betydning for Sejlskibsnæringen. Den Afdøde nærede en levende Interesse for Foreningen og udførte et omfattende Arbejde for den; det var derfor med dyb Beklagelse, at Foreningens Medlemmer modtog Efterretningen om hans Bortgang, og de ville i Taknemmelighed bevare Mindet om ham og hans Gerning. — Efter Konsul Hintzes Død overtoges Formandsposten af Viceformanden, Kaptajn Jacob Holm, indtil Valg af en ny Formand har fundet Sted.

Til Foreningens Delegerede i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart i Stedet for afdøde Konsul Hintze har Bestyrelsen valgt Skibsreder D. Torm af Kjøbenhavn; paa indeværende Aars ordinære Generalforsamling vil blive forelagt Forslag om dette Valgs Godkendelse.

Kredsstyrelserne.

I Kredsstyrelsernes Sammensætning ere følgende Forandringer foregaaede: Konsul J. Hintze af Rønne, der var Formand for Kredsstyrelsen for Bornholm, er afgaaet ved Døden, og i hans Sted er som Formand indtraadt Skibsreder C. P. Lund af Rønne. Kredsstyrelsen for Fyen bestaar, foruden af de tre Medlemmer, der hidtil repræsenterede den overfor Hovedforeningen, yderligere af Mægler A. Hansen, Svendborg, og Skibsreder J. Ph. Jørgensen, Thurø. Havnefoged Kløvborg af Thisted er udtraadt af Kredsstyrelsen for Thyland og Mors, og i hans Sted er indtraadt Skibsmægler H. E. Sørensen af Nykjøbing, Jyll. Kaptajn C. Christensen, Svendborg, er udtraadt som Formand for Styrelsen for Afdelingen for mindre Skibe, og Kaptajn C. Jensen, Kjøbenhavn, er indtraadt som Formand i hans Sted.

I Kredsafdelingen for Ærø og Langeland er fremdeles ikke konstitueret nogen Kredsstyrelse. Foreningens Anliggender i nævnte Afdeling varetages af Agent N. Petersen, Marstal, Navigationslærer T. Tønnesen, Marstal, og Mægler P. W. Drejøe, Ærøskjøbing.

Regnskabet.

I Dansk Sejlskibsrederi-Forening var d. 30. Juni 1897 indtegnet 85,641 Tons og 661 Medlemmer; d. 31. December 1897 var indtegnet 93,042 Tons og 866 Medlemmer.

Foreningens Regnskab for Kalenderaaret 1897 udviser følgende:

Indtægt.

Udgift.

	Kr.	Øre.		Kr.	Øre.
Beholdning d. 31. Decbr. 1896	15	38	Kontorudgifter	121	16
Indbetalt af Kredsafdelingen for:			Lønning	600	—
Bornholm	153	59	Rejseudgifter	303	03
Øst-Sjælland	277	82	Avertissementer	17	56
Fyen	565	72	Medlemsbladet	2,295	44
Ærø og Langeland	651	53	Bogtrykkerarbejde	309	35
Øst-Jylland	227	40	Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.	200	—
Nord-Jylland	64	—	Forskellige Udgifter	18	96
Thyland og Mors	59	34	Beholdning d. 31. Decbr. 1897	78	10
Fanø, Esbjerg, Varde og Ribe	1,041	74			
Afdelingen for mindre Skibe	821	08			
Udenlandske Medlemmer	66	—			
	3,943	60		3,943	60

Ovenstaaende Regnskab med Bilag er af Undertegnede revideret og intet fundet at bemærke.

Nordby, Fanø, d. 16. Maj 1898.

P. N. Harbye.

Marstal, d. 30. Maj 1898.

T. Tønnesen.

Paa Foreningens Generalforsamling i 1897 fastsattes en forhøjet Afgift for Medlemmerne i Afdelingen for mindre Skibe, grundet paa, at Foreningen med det hidtil gældende Kontingent havde Tab af denne Afdeling, i hvilken Skibenes Gennemsnitsstørrelse d. 31. December 1897 var c. 29 Tons. Denne Afgift er traadt i Kraft med indeværende Aars Begyndelse. Paa samme Generalforsamling fastsattes det, at overordentlige Medlemmer kunne optages i Foreningen for et Kontingent af mindst 10 Kr. aarlig. Som det vil fremgaa af omstaaende Medlemsfortegnelse har Foreningen herefter haft en Tilgang af 24 overordentlige Medlemmer.

Nye Love.

Paa Foreningens Generalforsamling i 1897 vedtoges nye Love for Foreningen, der dog ikke i væsentligere Punkter afvige fra de hidtil gældende, men kun ændre disse paa Grundlag af de siden Foreningens Stiftelse indhøstede praktiske Erfaringer.

Sølovens Revision.

Som meddelt i sidste Aarsberetning indgav Bestyrelsen til det 4de nordiske Søfartsmøde, der i Fjor Sommer afholdtes i Stockholm, et Forslag til en Resolution, gaaende ud paa at opfordre de nordiske Regeringer til at nedsætte en Kommission til at tage under Overvejelse de Ændringer i de tre Rigers Sølove, der maa anses for mest ønskelige, saaledes at en eventuel Revision skulde gaa ud paa at faa ændret saadanne Bestemmelser i Sølovene, der have vist sig praktisk uheldige, for saa vidt det kan ske uden at forrykke de almindelige Principer, hvorpaa de bestaaende Sølove hvile. Foreningen — der paa Mødet var repræsenteret af sin daværende Formand, Konsul Hintze — fandt Støtte for sit Forslag fra de Delegerede for Dampskibsrederi-Foreningen, Den almindelige danske Skibsfører-Forening af 1874 og Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, men da der fra svensk Side fremkom et omtrent ligelydende Forslag, fandt Foreningen det rettest at tage sit tilbage. Det svenske Forslag blev desværre ikke vedtaget, uden Tvivl væsentligst fordi det ikke, som det danske, fastholdt, at man skulde anmode Regeringerne om straks at forberede en Lovrevision, men henstillede til disse at vælge det „passende Tidspunkt“, en Tilføjelse, der praktisk set gjorde Forslaget temmelig værdiløst. Skønt Bestyrelsen saaledes maa beklage, at dens Initiativ i denne Sag ikke førte til noget positivt Resultat, formener den dog, at Forhandlingerne paa Søfartsmødet klart nok lagde for Dagen, at der i den nordiske Søfartsverden næres et stærkt Ænske om at faa Søloven revideret paa de Punkter, hvor Erfaringen tilfulde har vist, at den ikke tilfredsstiller det praktiske Livs Krav, og Bestyrelsen tvivler ikke om, at Foreningens Arbejde for at fremkalde en saadan Revision i en ikke for fjern Fremtid vil bære Frugt.

Krydstoldvæsenet.

Efter at det, som meddelt i sidste Aarsberetning, var lykkedes Foreningen at faa gennemført forskellige mindre Lettelser med Hensyn til Krydstoldvæsenets Visering af Skibe i danske Farvande, har Bestyrelsen nøje overvejet et til den fra Fyens Kredsafdeling indsendt Forslag til en Omordning af Krydstoldvæsenet, gaaende ud paa dettes delvise Omdannelse til en Kystvagt. Bestyrelsen anser en saadan Foranstaltning Gennemførelse for særdeles ønskelig, baade fordi det betydelige og ganske unyttige Tidstab. Krydstoldvæsenets Viseringer foraarsager for vore Skibe, derved vilde

næsten helt bortfalde, og fordi der derved for Staten vilde bespares en meget betydelig aarlig Sum. Efter paa enkelte Punkter at have ændret og suppleret Forslaget er dette derefter i November Maaned f. A. af Bestyrelsen indsendt til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart med en Skrivelse, i hvilken Bestyrelsen indtrængende anbefaler Repræsentationen enten at søge Krydstoldvæsenet fuldstændig ophævet eller at søge Foreningens Forslag gennemført. Foreningen har endnu ikke fra Repræsentationen modtaget nogen Meddelelse om dens Stilling til denne Sag, men den forventer, at Repræsentationen kraftigt vil støtte Gennemførelsen af en Reform, hvis Betimelighed er saa ubetinget anerkendt i hele Handelsmarinen.

Skibsdagbøgerne.

Det vil fra sidste Aarsberetning være bekendt, at Bestyrelsen havde under Behandling et Forslag fra Kredsafdelingen for Fyen om en Forandring af de nye Skibsdagbøger samt om Lettelser i de med Bøgenes Autorisation og Visering forbundne Omkostninger. De foreløbige Forhandlinger, Bestyrelsen har ført om disse Spørgsmaal, resulterede i et Andragende til Indenrigsministeriet om en Ændring i Skibsdagbøgerne, gaaende ud paa, at det blev tilladt at benytte saavel retvisende som misvisende Kurser, samt at de nævnte Omkostninger bleve betydeligt nedsatte. Bestyrelsen indsendte dette Andragende til Fællesrepræsentationen med Anmodning om at indsende det til Ministeriet med dens Anbefaling. Den har derefter fra Repræsentationen modtaget Meddelelse om, at denne ikke ser sig i Stand til at anbefale den ønskede Ændring i Skibsdagbøgerne, hvorimod den er indgaaet til Ministeriet med et selvstændigt Andragende om at nedsætte Autorisations-Afgifterne og ophæve Viserings-Afgifterne. Idet Bestyrelsen maa anerkende den Støtte, Repræsentationen har ydet dens Krav om Lettelser i disse Afgifter, maa den samtidig beklage, at Repræsentationen ikke har kunnet støtte det i høj Grad maadeholdne Forslag om en Ændring i Skibsdagbøgerne, som den havde fremsat. Bestyrelsen maa fremdeles fastholde, at de i sin Tid paabudte Skibsdagbøger ere indførte uden at nogen af Skibsfartens Organisationer er bleven raadspurgt eller har haft Indflydelse paa deres Affattelse, en Fremgangsmaade, der maa anses for lidet tidssvarende og lidet stemmende med, hvad der i saadanne Tilfælde har vundet Hævd. Bestyrelsen kan imidlertid ikke endnu udtale sig om; hvorvidt den vil mene med Nytte at kunne foretage sig yderligere i denne Sag.

En Nød- og Tilflugtshavn paa Østbornholm.

Fra Nexø og Omegns Skibsfører-Forening har Foreningen modtaget Anmodning om at støtte dens Bestræbelser for Anlæg af en Nød- og Tilflugtshavn ved Nexø. Bestyrelsen maa anse Anlægget af en Nød- og Tilflugtshavn paa Bornholms Østkyst for meget ønskeligt, og den har derfor rettet en Anmodning til Fællesrepræsentationen om at foranledige, at dette Spørgsmaal henvises til Behandling af den Kommission, der er nedsat for at undersøge Vestkysthavne-Spørgsmaalet. Foreningen har derefter fra Repræsentationen modtaget Meddelelse om, at den har efterkommet denne Anmodning, og det ses af Repræsentationens Aarsberetning, at Ministeriet har overdraget Sagens Behandling til nævnte Kommission.

En Havn paa Jyllands Vestkyst.

Fra Fællesrepræsentationen modtog Foreningen Anmodning om at udtale sig om følgende Spørgsmaal, der ønskedes besvarede fra Vestkysthavne-Kommissionen:

Formenes der fra Skibsfartens og dens udenrigske Samtrafikks Synspunkt at være Trang til en ny Havn paa Jyllands Vestkyst, der saavel kunde tjene som Trafikhavn og som Tilflugtshavn? og i bekræftende Fald

hvilket Sted bør da anses som det rette?

I Overensstemmelse med det Standpunkt, Foreningen tidligere har indtaget i denne Sag, udtalte den i sit Svar, at en Nød- og Tilflugtshavn paa Jyllands Vestkyst vil være et absolut Gode for Sejlskibsfarten, men kun under den Forudsætning, at den kommer til at ligge paa den nordvestlige Del af Kysten mellem Hanstholm og Skagen, og at selv om Foreningen ikke mener, at den udelukkende af Hensyn til Skibsfarten kan anbefale et større Havneanlæg paa denne Kyst, maa den dog yde Planen om et saadant sin kraftigste Støtte, naar man af Hensyn til Trafiken mellem Danmark og Udlandet og til Havfiskeriet mener at burde gennemføre det.

Toldafgifterne.

Bestyrelsen har rettet en Henvendelse til Landstingets Toldudvalg i Anledning af det af Regeringen i Landstinget forelagte Forslag til Lov om Toldafgifterne m. m., i hvilken den udtaler et oprigtigt Ønske om at se Forslaget gennemført og derved bortryddet en væsentlig Hindring for, at vor Skibsfart kan optage Konkurrencen med andre søfarende Nationer. Bestyrelsen minder i denne Skrivelse om de meget betydelige Interesser, der for Skibsfartens Vedkommende ere knyttede til en Revision af Toldloven, og udtaler sluttelig følgende:

Hvor meget det end maa paaskønnes, at man fra alle Lovgivningsmagtens Faktorer Side er villig til at imødekomme Skibsfartens Krav, saa nyttet dette kun lidet, naar en Revision af Toldloven stadig udsættes. Bestyrelsen finder sig derfor foranlediget til at fremhæve, at man fra Skibsfartens Side indstændigt maa ønske en snarlig Revision af Toldloven, og da det af Regeringen forelagte Forslag til Lov om Toldafgifterne m. m. tilfredsstiller Skibsfartens, fra alle Sider som fuldt ud berettigede anerkendte Krav, tillader Bestyrelsen sig overfor det ærede Udvalg og det høje Landsting at udtale, at de store økonomiske Interesser, der ere knyttede til vor Skibsfart, indtrængende ønske at se gennemført det af Regeringen forelagte Toldlovsforslag.

Desværre er atter en Rigsdagssamling forløben, uden at det er lykkedes at faa en Toldrevision gennemført. Men hvis den kommende Rigsdagssamling i saa Henseende skulde tegne til at blive lige saa resultatløs, tør man dog vel haabe, at Regering og Rigsdag ville foretage en partiel Revision, hvorved i hvert Fald Tolden paa Skibe og Skibbygningsmaterialier hæves, en Foranstaltning, som alle Lovgivningsmagtens Faktorer faktisk ere enige om bør gennemføres.

Afgifterne for Lugebesigtigelse.

Bestyrelsen har fremdeles, paa Foranledning af Kredsaafdelingen for Fyen, indgivet et Andragende til Indenrigsministeriet om Nedsættelse af Afgifterne for Lugebesigtigelse, idet den formener, at disse i de Tilfælde, hvor Lugebesigtigelse udføres overensstemmende med de derfor givne Anordninger, ere ubilligt høje. Det fremgaar af den af Fællesrepræsentationen afgivne Aarsberetning for 1897, at Ministeriet har sendt Foreningens Andragende til Repræsentationens Erklæring, og at denne i en Skrivelse til Ministeriet har anbefalet en Ordning, der fuldt ud vil tilfredsstille de af For-

eningen fremsatte Krav. Bestyrelsen nærer derfor det Haab, at Ministeriet vil imødekomme Foreningens Ønske om Lempelser i en Afgift, der i ikke ringe Grad er trykkende for Sejlskibene.

Belysningen af vore Farvande.

Som meddelt i sidste Beretning har Bestyrelsen henvendt sig til Marineministeriet med Andragende om at søge tilvejebragt en forbedret Belysning af Lille Bælt og tilstødende Farvande. Efter at Ministeriet i sit Svar til Foreningen havde udtalt, at denne Foranstaltning vilde blive iværksat, saa snart de fornødne Midler dertil bevilges, indgav Bestyrelsen igennem Folkethingmand I. C. Christensen et Andragende til Folkethinget om, at den aarlige Bevilling til Nybygninger under Fyrvæsenet paa indeværende Aars Finanslov maatte blive forøget saa meget, at de mest nødvendige af disse Foranstaltninger kunde blive paabegyndte. Det var Bestyrelsen en Tilfredsstillelse at erfare, at Rigsdagen herefter paa den nu gældende Finanslov forøgede Bevillingen til Nybygninger under Fyrvæsenet med 85,800 Kr. Imidlertid havde Bestyrelsen fra flere Sider modtaget Anmodninger om at virke for forbedrede Belysningsforhold forskellige Steder i vore Farvande, nemlig:

fra Fanø Skibsreder-Forening om Anlæg af et Fyr paa Fanøs Vestkyst;

fra Foreningens Afdeling for mindre Skibe om en tidssvarende Belysning af Bøgestrømmens østlige Indløb; fra Samme og fra Marstal Skipper-Forening om en Lysklokkebøje eller en Lysbøje ved Læsø Nordvestrev; og

fra Marstal Skipper-Forening om at faa udlagt en Tøndevager for Egholms Nordøstflak.

Bestyrelsen indgav derefter i afvigte April Maaned et Andragende til Marineministeriet, i hvilket den fremførte og udførligt motiverede de Ønsker, der saaledes vare fremsatte, og den modtog som Svar herpaa fra Ministeriet en Skrivelse, der gaar ud paa, at der paa det Finanslovsforslag, som til Efteraaret forelægges Rigsdagen, vil blive søgt bevilget Midler til Paabegyndelse af en forbedret Belysning af Lille Bælt, og at Midlerne til denne Foranstaltnings fuldstændige Gennemførelse vil blive foreslaaet delt paa 2 Finansaar. Paa samme Finanslovsforslag vil fremdeles blive optaget Bevillinger:

til Belysning af Omø Sund som en naturlig Fortsættelse af Belysningen gennem Smaalandsfarvandet;

til et mindre Fyr paa Lushage, Samsø S. O. Pynt, til Belysning af Indløbet til Bøgestrømmen;

til et Baakefyr paa Læsø N. V. Rev, (fordelt paa 2 Finansaar), af samme Konstruktion som det paa Sjællands Rev.

Fremdeles paatænkes et Fyr anlagt paa Fanø eller paa Skallingen; en Forbedring af Anduvningsforholdene ved Graadyb Barre er i det hele taget under Overvejelse. Endelig paatænkes anlagt et Fyr med Taagesignalapparat paa Rubjerg Knude, sønden for Hirtshals, et Sted, hvor der paa Grund af, at Strømmen sætter mod Land, strander adskillige Skibe.

Det vil ses, at Marineministeriet gennemgaaende har stillet sig særdeles imødekommende overfor de af Foreningen fremsatte Ønsker, og da Folkethingets Finansudvalgs Ordfører under Forhandlingerne i sidste Rigsdagssamling, under Henviisning til Foreningens Andragende, udtalte sig for at gaa til en forhøjet Bevilling til Fyrvæsenet, tør man vente, at de Foranstaltninger, der nu

ville blive foreslaaede fra Ministeriets Side, maa blive hurtig gennemførte, og at de Ønsker, der ere forebragte gennem Foreningen, saaledes maa blive tilfredstillede i en ikke fjern Fremtid.

I Januar Maaned afholdt Foreningens Afdeling for mindre Skibe sin aarlige Generalforsamling i Odense. Det vedtoges paa denne at rette en Række Henvendelser til Hovedforeningen, som her nærmere skulle omtales.

Om det af Afdelingen fremsatte Andragende om at søge gennemført forskellige Foranstaltninger under Fyrvæsenet er ovenfor givet fornødne Oplysninger.

„Regulær Sejlskibstørn“.

Afdelingen har anmodet Bestyrelsen om at søge Klausulen „Regulær Sejlskibstørn“ udslettet af forskellige Certepartier. Bestyrelsen har denne Sag under Overvejelse, men der kan ved denne Beretnings Afslutning endnu intet nærmere meddeles om den.

Tre Øre Afgiften ved Hals.

Afdelingen har fremdeles rettet en Henvendelse til Bestyrelsen om at søge Tre Øre Afgiften (den saakaldte Baakeafgift) ved Hals ophævet. De Undersøgelser, Bestyrelsen i denne Anledning har foretaget, udvise imidlertid, at der for Tiden intet kan udrettes i denne Henseende. Som det fremgaar af Rigsdagens Forhandlinger i afvigte Samling angaaende Forslag til Lov om Besejlingsforholdene paa Limfjorden, forestaar der nemlig Forhandlinger mellem Regeringen og Aalborg Havneudvalg angaaende denne Afgifts mulige Ophævelse, og forinden disse Forhandlinger ere paabegyndte, vil Foreningen ikke med Nytte kunne behandle denne Sag yderligere. Imidlertid vil den fremdeles have sin Opmærksomhed heuendt paa den.

Passagen gennem Jærnbanebroen over Limfjorden.

Afdelingen har henledt Bestyrelsens Opmærksomhed paa de stedse større Vanskeligheder, der for Sejlskibene ere forbundne med Passage gennem Jærnbanebroen over Limfjorden, idet Antallet af de Tog, der passere over Broen, stedse er forøget. Bestyrelsen har herefter rettet et Andragende til Indenrigsministeriet om at søge disse Forhold forbedrede, navnlig ved at indskrænke Lukketiderne for Broen imellem Togenes Passage over den.

Forsøglingen i Kjøbenhavns Frihavn.

Afdelingen har anmodet Bestyrelsen om at søge udvirket, at Skibe, som udgaa fra Kjøbenhavns Frihavn, kunne blive forseglede i selve Frihavnen, saa at de ikke, som nu, tvinges til at stoppe ved Toldvaghuset, hvad ofte er forbundet med megen Tidsspilde og en ikke ringe Risiko for Fartøjet. Bestyrelsen maa erkende det berettigede i dette Ønske, og den har derfor rettet en Henvendelse til Generaldirektoratet for Skattevæsenet om at faa de paaklagede Forhold ændrede.

Generaldirektoratet har derefter tilskrevet Foreningen, at Overopsynet i Frihavnen, naar et Skib paa Grund af Vind- og Strømforhold ikke kan anløbe Forsøglingssposten ved Frihavns Udpassage, paa i saa Henseende fremsat Anmodning kan tillade, at Inkvireringen og Forsøglingen

af Skibet foregaar, medens Skibet henligger ved Frihavns Bolværk, dog paa Betingelse af, at Skibet uopholdelig herefter afgaar fra Havnen.

Telefonforbindelse mellem Hirtsholmen og Frederikshavn.

Fra Kredsstyrelsen for Nord-Jylland er til Bestyrelsen med dens Anbefaling indsendt en Anmodning fra Frederikshavn Handelsforening om at støtte et af denne til Regering og Rigsdag indgivet Andragende om Anlæg af en Teleforbindelse mellem Hirtsholmen og Frederikshavn. Foreningen har derefter gennem Folkethingsmand H. Madsen indgivet et Andragende til Folkethinget om af Hensyn til Skibsfarten gennem Kattegat og til den Betydning, en telefonisk Forbindelse mellem Hirtsholms Fyr og Frederikshavn i flere Henseender kan have for denne, at bevilge de fornødne Midler til et saadant Anlæg. Foreningen har derefter fra Folkethinget modtaget Meddelelse om, at det har henvist Andragendet til Indenrigsministeren. For yderligere at støtte Sagen har Foreningen indgivet et Andragende til Ministeriet om at søge det nævnte Telefonanlæg gennemført, og de Udtalelser, Indenrigsministeren fremsatte under Sagens Behandling i Folkethinget, give godt Haab om dens snarlige Løsning.

Pantelaan i Skibe.

Fra Nordisk Skibsreder-Forening har Bestyrelsen modtaget Anmodning om at udtale sig om nogle Spørgsmaal vedrørende Pantsætning af Skibe for derved at skaffe Rederierne Kapital. Bestyrelsens Svar gik ud paa, at Foreningen anser Registreringsloven af 1. April 1892 for hensigtsmæssig og for vel egnet til Fyldestgørelse af sin Hensigt: at lette Tilgang af Kapital til Rederierne. Imidlertid maa Lovens Virkninger her i Danmark siges at være meget lidt omfattende; i hvert Fald Sejlskibsnæringen har ikke efter Lovens Fremkomst i nogen nævneværdig Grad opnaaet Lettelser med Hensyn til at skaffe Kapital til Anbringelse i Skibe, idet de Garantier, Laangiverne fordre, i det væsentlige ere de samme som tidligere. Den Kapital, Sejlskibsrederierne siden Lovens Fremkomst have forskaffet sig til Nybygninger, Reparationer m. m., have de derfor gennemgaaende erhvervet sig paa samme Maade som tidligere; Trangen til Kapital til nye Anskaffelser har dog i de senere Aar for Sejlskibsflaadens Vedkommende været mindre, idet de daarlige Tider have hæmmet Byggelysten. Mulig kan Lovens Virkninger i Fremtiden blive mere omfattende, og Foranstaltninger, der kunde lette Optagelsen af Laan i Skibe ved at Laangiverens Risiko fordeles paa flere Skibe, end det nu sædvanlig er Tilfældet, vilde uden Tvivl gøre Loven mere værdifuld end den er.

Sømandsstandens Repræsentation i Rigsdagen.

Bestyrelsen har taget under omhyggelig Overvejelse, ad hvilke Veje der mulig kan opnaas en mere fyldestgørende Repræsentation for Sømandsstanden i Rigsdagen, end den nu har. Den har i denne Anledning forhandlet med Foreningens Kredsstyrelser. De Udtalelser, der foreligge fra disse, gaa gennemgaaende ud paa, at Foreningen bør arbejde for at skaffe fraværende Sømænd Adgang til at afgive deres Stemme ved politiske Valg, og flere af Kredsstyrelserne udtale Tvivl om, hvorvidt det forinden en saadan Reform er gennemført vil lykkes at skaffe Sømandsstanden en fyldigere Repræsentation i

Rigsdagen. Skønt Bestyrelsen erkender, at Foreningen af al Kraft bør arbejde for denne Opgave, har den dog ment — særlig i Betragtning af de vigtige politiske Valg, der i indeværende Aar dels ere afholdte, dels forestaa — at burde forsøge paa allerede under de nuværende Valgforhold at udrette noget i den angivne Retning. Bestyrelsen indledede derfor i Slutningen af afvigte Aar Forhandlinger med forskellige politiske Partiers Organisationer om ved Valget af Kandidater til det da forestaaende Folkethingsvalg i nogle af de Valgkredse, i hvilke Søfartsinteresser ere fremtrædende, at tage Hensyn til Sømandsstandens Ønsker om Repræsentation i Rigsdagen. Bestyrelsen maa beklage, at disse Forhandlinger bleve uden Resultat, saa meget mere som det synes den unaturligt og uretfærdigt, at man ikke tillægger det saa megen Betydning at se Skibsfartens og Sømandsstandens Interesser repræsenterede i Folkethinget, at man finder Grund til i en eneste af Landets 115 Valgkredse at opstille en Repræsentant for disse Interesser. At Vanskelighederne ved at udrette noget i denne Sag have vist sig saa store, maa imidlertid bevirke, at Foreningen med saa meget større Kraft maa rejse Kravet om Adgang for fraværende Sømænd til at afgive deres Stemme ved politiske Valg. Bestyrelsen er derfor betænkt paa at undersøge Muligheden for en Reform paa dette Omraade, og den finder saa meget mere Grund til at søge denne Sag fremmet, som Fællesrepræsentationen i sin Aarsberetning opfordrer de i den indmeldte Foreninger til at tage Sagen under Overvejelse. Samtidig vil Bestyrelsen gøre, hvad den formaa, for at faa de politiske Organisationer til at stille sig imødekommende overfor Sømandsstandens Ønsker om Repræsentation i Rigsdagen, og den er i saa Henseende betænkt paa paany at indlede Forhandlinger med dem med de til Efteraaret forestaaende Landthingsvalg for Øje.

Interpellationer ved Folkethingsvalgene.

For at forberede Arbejdet for de Reforme, som Foreningen for Tiden særlig er betænkt paa at arbejde for, og for at vinde Stemning for disse, opfordrede Bestyrelsen i afvigte Marts Maaned Foreningens Kredsstyrelser til ved Folkethingsvalgene den 5. April d. A. i de dertil egnede Valgkredse at forelægge Kandidaterne følgende Spørgsmaal:

- 1) Vil Kandidaterne støtte Gennemførelsen af en Reform, hvorved der skaffes fraværende Sømænd Adgang til at udøve deres Stemmeret ved politiske Valg?
- 2) Vil Kandidaterne medvirke til en Nedsættelse af de Afgifter, der hvile paa Skibsfarten, og som dens vigtigste udenlandske Konkurrenter enten ere fri for eller præstere med betydeligt mindre Beløb, herunder særlig Konsulatafgiften?

Disse Spørgsmaal bleve gennem Kredsstyrelserne forelagte Kandidaterne i 11 Valgkredse. Af de valgte Kandidater besvarede 7 Spørgsmaalene ubetinget imødekommende, 1 besvarede alene Spørgsmaalet om Stemmeretten imødekommende og udtalte sig ikke om Afgifterne. 1 besvarede Spørgsmaalene nærmest afvisende og 2 gave intet positivt Svar. Det vil saaledes ses, at langt de fleste af de Folkethingsmænd, hvem Spørgsmaalene bleve forelagte, stillede sig imødekommende, og dette giver Foreningen Haab om ogsaa i Folkethinget at finde nogen Stemning for de af den ønskede Reforme, naar Tiden dertil kommer.

Losning af Sækkegods.

Paa Foranledning af flere Førere af mindre Sejlskibe har Foreningen i det forløbne Aar meget ind-

gaaende behandlet Spørgsmaalet om Losning af Sækkegods fra Sejlskibe i danske Havne, navnlig i den Hensigt at faa afskaffet forskellige for Sejlskibene meget uheldige Kutymer, der paa dette Omraade have udviklet sig i forskellige danske Havne, og som ofte ere i absolut Modstrid med Sølovens Bestemmelser. Foreningen har korresponderet med den største Del af Landets Handelsforeninger om denne Sag og har derved vundet det fornødne Kendskab til de bestaaende Kutymer; den har derefter rettet sine Bestræbelser paa at faa gennemført ensartede Regler paa dette Omraade i fuld Overensstemmelse med Sølovens § 136, 1ste Stykke. Til Støtte for sine Bestræbelser i denne Henseende har Foreningen fra Fællesrepræsentationen indhentet en Udtalelse om Skipperens Rettigheder og Forpligtelser efter nævnte Paragraf i Søloven, og den har derefter deltaget i et Møde, som de jyske Handelsforeninger i Maj Maaned afholdt i Aarhus, og ved hvilket denne Sag paa Foranledning af Aalborg Handelsforening var opført paa Dagsordenen. Foreningen var ved denne Lejlighed repræsenteret af Konsul P. Rechnitzer som Delegeret for Hovedforeningen og Mægler Albert E. Boye som Delegeret for dens Afdeling for mindre Skibe. Handelsforeningerne nedsatte her et Udvalg til at udarbejde ensartede Regler for Losning i danske Havne, og til dette Udvalg har derefter Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, Dampskibsrederi-Foreningen, Dansk Sejlskibsrederi-Forening og dennes Afdeling for mindre Skibe som Delegerede valgt henholdsvis Skibsreder D. Torm, Kontorchef i D. F. D. S. Nørregaard, Konsul P. Rechnitzer og Mægler Albert E. Boye.

Det vil forhaabentlig lykkes dette Udvalg at naa et tilfredsstillende Resultat af sine Forhandlinger, saaledes at de nuværende Forhold med Hensyn til Losning af Sækkegods kunne blive ændrede paa en for Sejlskibene heldig Maade.

Inkladning i Skibe af Sprængstoffer m. m.

Bestyrelsen har til Fællesrepræsentationen udtalt sig om et af den til Erklæring fremsendt Udkast til Anordning om Inkladning i Skibe af Sprængstoffer, ildsfarlige eller ætsende Varer, som Indenrigsministeriet har udfærdiget.

Forskellige Meddelelser.

Fra Fællesrepræsentationen har Foreningen modtaget Meddelelser om en Tarif for Havnepenge m. m. i Stettin, om de under 20. Oktober 1897 af Kornbørsen i New-York vedtagne Regler med Hensyn til Dampskibs-Certepartier, om Oprævning af Havne- og Bolværksafgifter i Stettin og om Lodsgebyrer i de indre Farvande ved Stettin.

Foreningen har som sædvanlig ydet de Medlemmer, der have henvendt sig til den om Assistance i Anledning af opstaaende Tvistigheder, om Oplysninger i forskellige Spørgsmaal m. m., fornøden Vejledning, dels direkte fra Hovedkontoret, dels gennem sine Sagførere i Kjøbenhavn og Provinserne.

Det vil fremgaa af ovenstaaende Beretning, at Foreningens Bestræbelser i det forløbne Aar for en stor Del have været rettede paa at faa gennemført Lettelser i de Byrder, der hvile paa Sejlskibsnæringen, samt paa at skaffe Sønæringen en forøget Indflydelse i Ledelsen af dens Anliggender. Selv om det Arbejde, Foreningen

i disse Henseender har udført, endnu ikke i alle Retninger har bragt de forønskede Resultater, er det dog Bestyrelsens Forvisning, at det vil bære Frugt, og at den Sammenslutning i en stor Organisation, som Foreningens Oprettelse i sin Tid betegnede, som hidtil vil vise sig at være i Sønæringens Interesse. Bestyrelsen vil derfor fortsætte sit Arbejde for de mange Opgaver, der foreligge, idet den indtrængende overfor Lovgivnings-

magten vil gøre gældende, at de vanskelige Kaar, hvorunder Sejlskibsneringen arbejder, med Nødvendighed kræve, at man letter den for de Byrder, der hvile paa den, og at man skaffer den saa gunstige Betingelser som muligt at virke under. I dette Arbejde venter Bestyrelsen at finde Støtte hos de Dele af vor Sømandsstand, som den repræsenterer, ved en stedse stærkere Tilslutning til Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Kjøbenhavn, i Juni 1898.

JACOB HOLM.

Kjøbenhavn.

Fungerende Formand.

M. N. FISCHER.

Vejle.

I. PH. JØRGENSEN.

Thurø.

A. M. KNUDSEN.

Sønderho, Fanø.

N. PETERSEN.

Marstal.

A. P. RASMUSSEN.

Nykjøbing, Jyll.

P. RECHNITZER.

Aalborg.

P. N. WINTHER.

Nordby, Fanø.

Hospitaler i Tramps.

Vi have modtaget følgende:

Saa ofte et nyt Skib er afleveret, kan man være sikker paa at se bekendtgjort, at det er bygget til et eller andet Selskabs højeste Klasse og med alle Nutidens Forbedringer. Angaaende det sidste Spørgsmaal kan der undertiden være delte Meninger, og man bør vist helst gaa ud fra, at det er en Skønssag, hvilke Fordringer, der svare til Tiden.

Som en Forbedring, der hidtil ikke er skænket den Opmærksomhed, den fortjener, kan nævnes Sygelukaf i de store Atlanterhavs Tramps; i disse Skibe er der ret ofte saa god Anvendelse for et saadant Lukaf, at det af Humanitetshensyn ikke bør savnes.

Man maa for Tiden kunne forudsætte, at der i disse store Skibe altid kan findes en Plads, der ikke alene er praktisk indrettet for det nævnte Øjemed, men ogsaa saa hensigtsmæssig beliggende, at de Syge paa den letteste Maade kan være saavel under Kaptajns Vagtens Opsyn.

Det er bekendt, at et Rederi har begyndt at indrette Hospitaler i Tramps; men Forsøget kan snarere opfattes som Bevis paa Rederiets gode Vilje end som paa dets praktiske Sans; thi det er Meningen at anbringe de Syge helt agter under Dækket, hvor de er udsat for Skruens Rysten og mest afsondret fra den øvrige Besætning, der bor forude og midtskibs. Paa dette Sted kan de Syge heller ikke vente den omhyggelige Pleje, der ellers paa et bedre Sted kan blive dem til Del, særlig i haardt Vejr, naar Søen uafbrudt skyller hen over Dækket.

Det er naturligvis vanskeligt at nævne en Plads, der i alle Skibe kan egne sig som Sygelukaf; dertil er der for megen Forskel paa deres Indretning, men i de allerfleste Tilfælde vil der i disse store Skibe være Plads til, at Bestiklukafet kan gøres saa stort, at der i den ene Side eller ene Ende kan indrettes et praktisk Opholdsrum for syge Folk. De vil der paa den letteste Maade være saavel under Kaptajns specielle som Vagtens Opsyn.

Siden det er bleven almindeligt at betragte Jærnbestiklukaf som en Nutids-Forbedring, vil der i saadanne (Træhuse kan ikke anbefales) lettest kunne indrettes et Rum, der svarer til de Fordringer, som Hygiejnen stiller til det.

e.

Fra Sø og Land.

Foreningen af jydsk Handelsforeninger har, som vi tidligere have meddelt, nedsat et Udvalg, der skal udarbejde Regler for Losning i danske Havne. Dette Udvalg er nu bleven suppleret med Skibsreder D. Torm som Repræsentant for Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, Kaptajn Poul Pedersen af Randers for Dampskibsrederi-Foreningen, Konsul P. Rechnitzer, Aalborg, for Dansk Sejlskibsrederi-Forening og Mægler Albert E. Boye, Marstal, for sammes Afdeling for mindre Skibe. Udvalget holder konstituerende Møde i Aalborg d. 1. Juli.

Den 13. Juni d. A. har Senatet i Hamburg vedtaget følgende Tilføjelser til Havnereglementet.

For at tilkalde Læge eller Politihjælp ved pludselig indtrufne Sygdoms- eller Ulykkestilfælde om Bord, kan følgende Signaler benyttes: Om Dagen det sædvanlige Nødsignal (et Flag i Sjou), d. e. et Flag eller et større Klæde anbragt paa en opretstaaende Stage, og forsynet enten med

en Knob paa Midten eller najet sammen med et Garn paa Midten, saaledes at det er forhindret i at vaje frit ud.

Efter Mørkets Indtræden: Hurtig Ringen med Skibsklokken, som maa gentages med korte Afbrydelser, dernæst, hvor de haves, 3 tæt under hinanden anbragte hvide Lanterner.

Med nærværende Nummer af Bladet følger Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsberetning for 1897. Generalforsamlingen afholdes paa Lørdag i Aalborg, hvorom vi henvise til omstaaende Bekendtgørelse.

Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Indmeldelse i Foreningen kan ske til Kredsbestyrelsens Formænd:

Skibsreder M. N. Fischer, Vejle; Skibsreder C. P. Lund, 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	<i>Knud Petersen</i> og <i>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....	Højesteretssagfører	<i>Ludvig Arntzen</i> .
Kolding.....	Overretssagfører	<i>H. C. Bennetzen</i> .
Marstal.....	Sagfører	<i>H. P. Nielsen</i> .
Middelfart.....	—	<i>Philip Hansen</i> .
Nexø.....	—	<i>H. Mauritzen</i> .
Nyborg.....	—	<i>Chr. Quist</i> .
Nykjøbing Jyll.	—	<i>P. P. Salling</i> .
Odense.....	—	<i>E. Kjørboe</i> og <i>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> .

Opmærksomheden henledes paa Bladets *Announce-Afdeling*.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Hamburg 25. Juni, best. til New Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Genoa 27. Juni, bestemt til Livorno, Messina og Neapel. — Antwerpen, Holm, afgik fra St. Petersburg 26. Juni, bestemt til Rotterdam. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Sunderland 24. Juni, bestemt til Livorno. — Dagmar, Gade, ankom til St. Petersburg 28. Juni, best. til Finland. — Douro, Brabrand jun., ankom til Pernau 28. Juni, bestemt til Alloa, Oporto og Lissabon. — Georgios I, Kihl, ankom til Antwerpen 24. Juni, bestemt til St. Petersburg. — I. C. Jacobsen, Bech, ankom til St. Petersburg 19. Juni, bestemt til Cette. — Kiew, Rabe, afgik fra Algeciras 28. Juni, bestemt til Kbhvn. — Kursk, Staal,

afgik fra Le Havre 26. Juni, best. til Kbhvn. — Leopold II, Kruse, afgik fra Kbhvn. 27. Juni, bestemt til St. Petersburg. — Louisiana, Jensen, ankom til Kbhvn. 20. Juni, bestemt til St. Petersburg. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Philadelphia 18. Juni, bestemt til Riga. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra Danzig 15. Juni, bestemt til Philadelphia. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til St. Petersburg 23. Juni, bestemt til Antwerpen. — Omsk, Rasmussen, ankom til St. Petersburg 17. Juni, bestemt til Antwerpen. — Tejo, Borries, ankom til Lissabon 24. Juni, bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, afgik fra St. Petersburg 25. Juni, bestemt til Antwerpen. — Vesuv, Norden, afgik fra Kbhvn. 24. Juni, bestemt til La Rochelle. — Xenia, Ingerslev, afgik til Danzig 18. Juni, bestemt til Philadelphia. — Kentucky, Caroc, afgik fra Newport-News 16. Juni, bestemt til Kbhvn. — Arkansas, Jespersen, afgik fra New Orleans 9. Juni, bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Olsen, afgik fra Hull 25. Juni, bestemt til Kbhvn. — Axelhus, Sørensen, ankom til Kbhvn. 26. Juni, bestemt til Stettin. — Baron Stjernblad, Clausson Kaas, afgik fra Antwerpen 26. Juni, bestemt til Kbhvn. — Ceres, Svensson, afgik fra London 26. Juni, best. til Hamburg. — Christian IX, Møllerup, ankom til Kbhvn. 27. Juni, best. til London. — Christianssund, Bay Schmidt, ankom til Arendal 27. Juni, bestemt til Vestnorge. — Constantin, Bloch, afgik fra Kbhvn. 27. Juni, bestemt til Libau. — Frederik, Harboe, afgik fra Kbhvn. 25. Juni, bestemt til Hull. — Jolantha, Paaske, afgik fra Kbhvn. 27. Juni, best. til Riga. — Kasa, Thomsen, ankom til London 27. Juni. — Laura, Nielsen, ankom til Kbhvn. 28. Juni, bestemt til Island. — Louise, Gøtsche, ankom til Pillau 27. Juni, best. til Hull. — Morsø, Frisenette, ankom til Libau 27. Juni, bestemt til Antwerpen. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 28. Juni, best. til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Kbhvn. 25. Juni, bestemt til Riga. — Nordjylland, Hansen, afgik fra London 26. Juni, best. til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Libau 27. Juni, best. til Kbhvn. — Pregel, Egidiusen, ankom til Riga 24. Juni, bestemt til Antwerpen. — Thyra, Ryder, pass. Dunnet Head 17. Juni, best. til Island. — Valdemar, Koføed, ankom til Antwerpen 26. Juni, bestemt til Kbhvn. — Vesta, Corfitzon, ankom til Kbhvn. 20. Juni, bestemt til Island. — Maja, Blom, afgik fra Kbhvn. 27. Juni, best. til Hamburg. — Ella, Erichsen, ankom til Kbhvn. 27. Juni, bestemt til Danzig. — Botnia, Holm, ankom til Leith 26. Juni, bestemt til Færøerne og Island.

Ficaria, F. Fenger, afgik fra Kbhvn. 30. Juni, best. til Newcastle. — Esbern Snare, M. Madsen, afgik fra Odense 30. Juni, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Esbjerg, C. Bentzen, afgik fra Leith 28. Juni, bestemt til Odense. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 29. Juni, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Odense 29. Juni, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Nykjøbing F. 29. Juni, bestemt til Newcastle via Svendborg. Horsens og Aalborg. — Storebelt, J. P. Bay, afgik fra Newcastle 28. Juni, bestemt til Naskov. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Newcastle 28. Juni, best. til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Frode, Wrisberg, afgik fra Filadelfia 7. Juni, ankom til Kbhvn. 27. Juni. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Odessa 11. Juni, bestemt til St. Petersburg. — Knud, Hansen, afgik fra Reval 22. Juni, bestemt til Rotterdam. — Svend, Holst, afgik fra Blyth 21. Juni, ankom til Libau 27. Juni. — Erik, Tofte, afgik fra Rotterdam 23. Juni, ankom til Blyth 24. Juni. — Skjold, Schmidt, afgik fra London 18. Juni, ankom til Riga 26. Juni. — Ragnar, Mahncke, afgik fra Sunderland 24. Juni, ankom til Stettin 28. Juni. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Riga 14. Juni, ankom til Rouen 21. Juni. — Volmer, Riber, afgik fra Ghent 26. Juni, ankom til Sunderland 27. Juni. — Dan, Kraemer, afgik fra Riga 19. Juni, ankom til Ghent 25. Juni. — Magnus, Jørgensen, afgik fra St. Petersburg 25. Juni, bestemt til Rotterdam. — Harald, Risøe, afgik fra Newcastle 28. Juni, bestemt til Kronstadt. — Olaf, Lorentsen, afgik fra St. Petersburg 13. Juni, ankom til Boness 22. Juni.

Heimdal. Kamma, Risee, afgik fra Stugsund 26. Juni, bestemt til Rouen. — Helga, Lagesen, afgik fra Swinemünde 21. Juni, ankom til Sundswall 24. Juni. — Martha, Jørgensen, afgik fra Blyth 24. Juni, ankom til Lübeck 28. Juni. — Annine, Løffler, afgik fra Kbhvn. 21. Juni, ankom til Kramfors 24. Juni.

Urania. Ekliptika, Klaaborg, ankom til Assens 27. Juni. Venus, Lund, afgik fra Kbhvn. 25. Juni. — Urania, Callesen, afgik fra Dunkirk 24. Juni. — Saturn, Lund, ankom til Timmergata 25. Juni. — Pallas, Degn, ankom til London 27. Juni. — Mars, Nielsen, afgik fra Middlesbro 24. Juni.

Nordsøen. Nordland, Pii, ankom til Frederikshavn 23. Juni. — Finland, Schmidt, afgik fra Newcastle 24. Juni. — England, Petersen, ankom til Wesbeach 23. Juni. —

Rusland, Møller, ankom til Kalmar 25. Juni. — Tyskland, Høgstadt, afgik fra Grangemouth 25. Juni. — Skotland, Branth, ankom til Windau 24. Juni.

Vesterhavet. Nancy, Jessen, afgik fra Cette 28. Juni, bestemt til Pomaran. — Nautik, Meinertz, afgik fra London 28. Juni, bestemt til Boness. — Nora, Degn, afgik fra Frederikshavn 27. Juni, bestemt til Kallajoky. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Hartlepool 28. Juni, bestemt til Methil. — Nerma, Schmith, afgik fra Methil 26. Juni, bestemt til Esbjerg. — Nordsøen, Jessen, ankom til Antwerpen 24. Juni.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Libau 21. Juni, ankom til Hull 27. Juni. — Patria, Andersen, afgik fra Riga 23. Juni, bestemt til Zaandam.

Union. Frisia, Skov, afgik fra Lübeck 23. Juni, ankom til Riga 26. Juni. — Gallia, Nielsen, afgik fra Riga 21. Juni, ankom til Dordrecht 27. Juni. — Britannia, Nielsen, ankom til Montreal 23. Juni.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Dundee 21. Juni, ankom til Methil 21. Juni. — Fyen, Hansen, afg. fra Grangemouth 21. Juni, ankom til Kbhvn. 24. Juni. — Hafnia, Neergaard, ankom til Amsterdam 23. Juni. — Russia, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 27. Juni, ankom til Helsingør 28. Juni. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Dordrecht 23. Juni, bestemt til Riga. — Dania, Troensegaard, afgik fra Aarhus 12. Juni, ankom til Luleå 25. Juni.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, ankom til Jacobsstad 26. Juni. — Christiansborg, Petersen, afgik fra Skellefteå 23. Juni, bestemt til Hull. — Frederiksborg, Kühl, ankom til Kronstadt 27. Juni. — Fredensborg, Andersen, afgik fra Kotka 23. Juni, bestemt til Ghent. — Uranienborg, Olsen, afgik fra Blyth 27. Juni, bestemt til Kbhvn. — Jomsborg, Schultz, ankom til Rouen 23. Juni. — Skanderborg, v Deurs, ankom til Calais 29. Juni. — Rosenborg, Fischer, ankom til Kronstadt 25. Juni.

Damskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Dømel, afgik Grimsby 24. Juni, bestemt til Kronstadt. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Wiborg 22. Juni. — Skodsborg, Jensen, afg. fra Grangemouth 24. Juni. — Tuborg, Hveissel, ankom til Blyth 25. Juni.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Methil 23. Juni, bestemt til Kronstadt. — Agnete, Jensen, afgik fra Newcastle 22. Juni, ankom til Helsingør 25. Juni. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kiel 24. Juni, ankom til Riga 27. Juni. — Alice, Kraemer, afgik fra Kbhvn. 25. Juni, ankom til Riga 27. Juni. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Dunkirk 26. Juni. — Bornholm, Petersen, afgik fra Methil 27. Juni, bestemt til Kiel. — Ajax, Brøsen, afgik fra Rotterdam 25. Juni, ankom til Boness 27. Juni. — St. Alban, Jørgensen, afg. fra Libau 26. Juni, bestemt til Boness. — Rønne, Hintse, ank. til Kings Lynn 26. Juni. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Baltasound 24. Juni, bestemt til Libau.

Thingvalla. Thingvalla, Laub, afg. fra New-York 25. Juni, bestemt til Kbhvn. — Island, Skjødt, afgik fra Christiania 28. Juni, bestemt til Kbhvn. — Hekla, Thomsen, afg. fra Kbhvn. 28. Juni, bestemt til New-York. — Norge, Knudsen, afgik fra Kristianssand 17. Juni, bestemt til New-York.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Kotka 27. Juni, ankom til Wiborg 28. Juni. — Clara, Petersen, afgik fra Aalborg 26. Juni, bestemt til Kronstadt.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Dania, Nielsen, pass. Ouessant 16. Juni fra Esbjerg til Progresso. — H. Grohmann, Nielsen, ank. til London 20. Juni fra Bjerneborg. — Nordby, Christiansen, ankom til Port Natal 21. Juni fra Hamburg. — Anna, Clausen, ankom til Harburg 22. Juni fra St. Nazaire. — Aalborg, Clausen, ankom til Buenos-Aires 21. Juni fra Rio Janeiro. — Casma, Jørgensen, ankom til Sundswall 22. Juni fra Hamburg. — Puck, Lybecker, ankom til Hamburg 24. Juni fra Equadorkysten. — Johanne, Nielsen, ankom til Hamburg 24. Juni fra Equadorkysten. — Lenita, Clausen, færdig i Port Stanley at afgaa til Coronell 10. Juni. — Anna & Emmy, Svarrer, ankom til Paysandu 26. Maj fra Rio Grande.

Fanø, Sønderho. Anna, Mortensen, pass. Skagen 20. Juni, bestemt til Rochester. — Hans, Brinch, ankom til Abo 20. Juni fra Liverpool. — Henny, Ibsen, pass. Deal 20. Juni fra Hamburg til Port Elisabeth. — Agnes, Riber, pass. Deal 20. Juni paa Rejse fra Hamburg til Laguna. — Mary, Lydom, ank. 25. Juni til Isefjord fra Firth of Forth.

Svendborg. Adonis, Andersen ankom til London 21. Juni. — Union, Rasmussen, ankom til Newcastle 22. Juni. — Thetis, Hansen, ankom til Kotka 22. Juni. — Emanuel, Sundswall 22. Juni. — Kirstine, Larsen, ankom til St.

Petersborg 23. Juni. — Petrine, Jensen, ankom til Kotka 24. Juni. — Neptunus, Jensen, ankom til Nykarleby 24. Juni. — Magnet, Jensen, ankom til Råfsø 24. Juni. — Saga, Clausen, ankom til Littlehampton 25. Juni.

Ærs. Ydun, A. M. Andersen, ankom 19. Juni til St. Petersborg. — Alf, H. Rasmussen, ankom 21. Juni til Sundsvall. — Christian, A. C. Albertsen, ankom 19. Juni til Rudkøbing. — Berthel, Chr. Eschen, ankom 11. Juni til Husum. — H. C. Christensen, Boye, ankom 22. Juni til Kotka. — Sejerskransen, Jørgensen, ankom 22. Juni til Råfsø. — Sylphe, Christensen, afsejlet 8. Juni fra Saffi til Falmouth, f. O. — Fredensborg, Kisby, ankom 22. Juni til Piteå. — Jørgen Olsen, Christensen, ankom 23. Juni til Castletovn, f. O. — Fuglen, Hansen, ankom 22. Juni til Sundsvall. — Mathæus Richert, Lauritsen, ankom 23. Juni til Viborg. — Niels, Christensen, ankom 23. Juni til Harburg. — Svalen, Chhristensen, ankom 24. Juni til Langesund. — Faders Minde, Knudsen, ankom 24. Juni til Uleåborg. — Webers Minde, Madsen, ankom 23. Juni til Sundsvall. — Agent Petersen, I. Frederiksen ankom 25. Juni til Helsingfors. — Karoline, Eriksen, ankom 27. Juni til Tørrfors. — Hans, Folmer ankom 27. Juni til Falmouth. — Sylphe, Christensen, ankom 26. Juni til Falmouth. — M. Hay, Petersen, ankom 25. Juni til Yarmouth. — Concordia, Madsen, ankom 27. Juni til Aberdeen. — Dpsk. Enigheden, Nielsen, ankom 27. Juni til Kotka.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 111 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

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

Nordsøen. Graadyb. Lægteren, der var sunken i *Graadyb*, 400 Alen NV. til N. fra Spidstønde Nr. XII er ikke længer farlig for Skibsfarten, hvorfor Afmærkningen er ind-dragen.

Skagerrak. Rettelse i Søkart-Archivets Kaart Nr. 113. I Kaart Nr. 113, *Skagerrak*, er ved *Christianssand*, *Odderø* Fyrs Lysvinkel fejl aflagt. Fyret lyser fra S. 63° Ø. til S. 32° Ø. Taagesignal ved *Thorbjørnskjær*, ved Indløbet til *Christiansfjord*, rettes til „Fem-Stød hver 1 Minut“.

Midlertidig Afmærkning under Udlægning af Telegraf-Kabler. I de nærmeste Dage vil der blive udlagt et Telegraf-Kabel fra *Halskov* til *Knudshoved* S. om *Sprogø*, samt fra *Masnedø* til *Orehoved*.

Senere paa Sommeren, antagelig i Juli Maaned, vil der blive udlagt et Telegraf-Kabel fra *Snaptun* til *Hjarnø* og derfra til *Endelave*, samt fra *Reersnæs-Nække* paa *Laaland* til *Aksø*.

Ved disse Udlægninger vil der blive anvendt Bøjer med hvidt Flag og Paaskrift „Telegraf“.

Sundet. Trekroner. Paa Grund af Bygningsarbejder vil Taagesignalet paa *Trekroner* fra den 13de Juli 1898 i c. 1 Uge være ude af Virksomhed.

Smaaland-Farvandet. Grønsund. Paa Ø.-Siden af *Nyt-Løb* har Grunden skudt sig ud i Løbet, saa at der nu findes 9 Fod i og indtil 50 Alens Afstand V. for Fyrlinien, der angiver Løbets Ø.-Side.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Tyskland. Stralsund. I *Gellen* er mellem de røde Spirtønder M. og N. om Styrbord i Farvandet udlagt en lille rød Spirtønde ved en Tilsanding, som har dannet sig.

Warnemünde nye Fyrtaarn ligger paa 54° 10' 59" N. Br. 12° 5' 24" Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Færder. I 1899 forandres *Færder* hvide, faste Fyr til et Lynfyrt, der hver 10 Sekunder viser Tre-Lyn.

Norge. I 1898 tændes følgende Fyrlamper:
Villenskjul, *Tonerleden*. 58° 55' 30" N. Br. 9° 37' 25" Ø. Lgd.

Store Fluor, *Langgaardssund*. 58° 54' 30" N. Br. 9° 34' 20" Ø. Lgd.

Torsø, *Randøssund* Indløb. 58° 5' 55" N. Br. 8° 9' 0" Ø. Lgd.

Mandvigodden, *Randøssund*. 58° 6' 30" N. Br. 8° 7' 15" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 10de Juni. 58° 15' N. Br. 2° 52' Ø. Lgd. Vrag, kun lidt over Vandet.

Norge. Vadsø. I 1898 flyttes *Vadsø* Fyrlampe noget Ø. efter og den forandres til at vise Fyr med Formærkelser. Lyset er rødt fra fri S. om *Mellevarde* til fri S. om *Navergrunden*, hvidt derfra gennem S. til fri S. om *Lille Vadsø*. 70° 3' 30" N. Br. 29° 46' 0" Ø. Lgd.

Norge. I 1898 tændes følgende Fyrlamper:
Torvikholmen, *Søndmør*, paa Skjæret SV. for *Nordre Torvikholme*. 62° 20' 10" N. Br. 5° 45' 5" Ø. Lgd.

Alnæs Mole 62° 29' 10" N. Br. 5° 59' 10" Ø. Lgd.

Bingsholmraasen, paa *Lyngøstenen*. 63° 56' 10" N. Br. 9° 58' 25" Ø. Lgd.

Sørsløt, paa Farvandets Ø.-Side. 66° 53' 40" N. Br. 13° 23' 30" Ø. Lgd.

Øren, *Skraaven*. 68° 10' 0" N. Br. 14° 42' 25" Ø. Lgd.

Lyngvær, Nordre Indløb, paa *Brandholmboen*. 68° 14' 10" N. Br. 14° 15' 0" Ø. Lgd.

Klokkerboen i Gimsøstrømmen. 68° 18' 10" N. Br. 14° 19' 10" Ø. Lgd.

Reine, indre Havn i Bunden af Vigen. 67° 55' 40" N. Br. 13° 6' 30" Ø. Lgd.

Norge. Søndre Røds. I 1898 forandres *Rødø* Fyrlamper, der holdte overet lede fri af *Buholmraasa* til at vise rødt Lys med Formærkelser. 64° 22' N. Br. 10° 25' Ø. Lgd.

Norge. Fladhøimen. I 1898 forandres *Fladhøimen* Fyr til at vise rødt Lys fra fri Ø. om *Dalskavysluen* gennem V. til fri S. om *Kjør*, Hurtigblink derfra til fri Ø. om *Skoddene*, og rødt Lys fra fri V. om *Havboen* til fri Ø. om *Kolnæs-holmen*. 58° 55' 15" N. Br. 5° 33' 40" Ø. Lgd.

Tyskland lade. Wangeroo. Den nye Baake paa Ø.-Kanten af *Wangeroo* ligger paa 53° 46' 46" N. Br. 7° 58' 5" Ø. Lgd.

Tyskland. Norderney. Ved *Norderney* Fiskerhavn er V. for Indløbet paa S.-Molens Hoved tændt et fast Fyr, der viser hvidt Lys mod Ø. og S., rødt Lys mod V. 53° 41' 58" N. Br. 7° 10' 1" Ø. Lgd.

Tyskland. Norderney. Dovetief. V. for *Mastgat* har der dannet sig et bedre Farvand, der hedder *Dovetief*. Følgende Tønder ere derfor flyttede fra *Mastgat* til *Dovetief* og ligge nu saaledes:

Anduvnings-Tønden „*Dovetief*“. 53° 44' 56" N. Br. 7° 7' 31" Ø. Lgd.

Den sorte Spidstønde. 53° 44' 18" N. Br. 7° 8' 7" Ø. Lgd.

Den røde Stumpstønde A. 53° 44' 2" N. Br. 7° 8' 3" Ø. Lgd.

Holland. Zuiderzee. Edam Ø. En Dampkedel er sunken i 12 Fod Vand, fra *Marken* i N. 20° Ø. og fra *Edam* i N. 87° Ø., men den kan ikke findes, hvorfor man bør gaa godt uden om Stedet. 52° 31' 0" N. Br. 5° 10' 7" Ø. Lgd.

Zeegat van Goeree. I *Rak van Scheelhoeck* er funden en Plade med 17½ Fod Vand. 51° 49' 10" N. Br. 4° 5' 52" Ø. Lgd.

Zeegat van Goeree. Veermansgeul. Slijkplaat. I *Veermansgeul*, hvori der ud for *Slijkplaat* er 5 Fod Vand, er Spidstønden med Ballon, uden Nr., flyttet og ligger i 5 Fod Vand. 51° 48' 8" N. Br. 4° 7' 55" Ø. Lgd.

Zeegat van Brouwershaven. I *Grevelingen* har Spidstønde Nr. 7 a Ballon og Spidstønde Nr. 8 ingen Topbetegnelse.

Zeegat van Brouwershaven. Volkerak. I *Volkerak*, tæt ved *Dintelsas*, ligger Spidstønde Nr. 6 nu i 9 Fod Vand. 51° 39' 26" N. Br. 4° 19' 59" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 7 ligger i 9 Fod Vand. 51° 39' 16" N. Br. 4° 20' 40" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 7 a ligger i 16 Fod Vand. 51° 39' 17" N. Br. 4° 21' 24" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 2 ligger paa 51° 39' 35" N. Br. 4° 21' 4" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 1 a har nu Nr. 1 b og ingen Topbetegnelse. Den ligger i 9 Fod Vand. 51° 39' 22" N. Br. 4° 20' 36" Ø. Lgd.

En Stumpstønde Nr. 1 a med afkortet Kegel er i 8 Fod Vand udlagt paa 51° 39' 26" N. Br. 4° 20' 18" Ø. Lgd.

Zeegat van Brouwershaven. Hollandsch Diep. I det nye Farvand mellem *Hollandsch Diep* og *Dordsche Kil* ligge Tønderne saaledes:

Spidstønde Nr. 1 i 8 Fod Vand. 51° 43' 19" N. Br. 4° 37' 16" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 2 i 8 Fod Vand. 51° 43' 26" N. Br. 4° 37' 22" Ø. Lgd.

Rød og sort vandret sribet Kugletønde Nr. 3 med Kegel i 14 Fod Vand. 51° 43' 29" N. Br. 4° 37' 28" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 1 i 8 Fod Vand. 51° 43' 22" N. Br. 4° 37' 13" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 2 i 8 Fod Vand. 51° 43' 28" N. Br. 4° 37' 22" Ø. Lgd.

England. Themsen. Fyrskibet „Shipwash“. Damperen „*Mary Nixon*“ er sunken i 8 Fv. Vand. c. 2 Kml. N. 35° Ø. fra Fyrskibet „*Shipwash*“. En Vragtønde ligger tæt SØ. t. Ø. for Vraget og et Vragfyrskip, der viser de sædvanlige Signaler, 1 Kbl. NV. t. V. for Vraget.

Damperen „*Curler*“ er sunken i 9 Fv. Vand, $\frac{1}{2}$ Kml. S. 35° V. fra Fyrskibet „*Shipwash*“. En Vragtønde ligger tæt V. t. N. for Vraget og et Vragfyrskib, der viser de sædvanlige Signaler, 1 Kbl. NV. t. V. for Vraget.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Irland. Lough Carlingford. Haulbowline Rock. Omtrent den 1ste September 1898 ombyttes Taagesignalet med Klokke ved *Haulbowline* Fyr med et Knaldsignal, der hver 10 Minutter giver Et-Knald. $54^{\circ} 1' 10''$ N. Br. $6^{\circ} 4' 40''$ V. Lgd.

Irland. Shannon. Loophead. Omtrent den 1ste Oktober 1898 oprettes ved Signal-Stationen c. 250 Alen V. for *Loophead* Fyr et Taagesignal, der hver 10 Minutter giver Et-Knald. $52^{\circ} 33' 35''$ N. Br. $9^{\circ} 56' 5''$ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Gironde. Saint Seurin. Paa Grunden *Saint Seurin* er der kun 10 Fod Vand i Linjen *Chenac* Klokke-taarn overet med *Monards* Fabrikskorsten.

Gironde. Richard. Den 17de Juni 1898 er *Richard* Fyr forandret. Det viser hvidt, fast Fyr, forstærket i Retning af *Talais* og med en rød Vinkel over 17° fra N. 82° Ø. til S. 81° Ø. Flammens Højde er uforandret. Lysevnen: 13 Kml. for det hvide Lys, 25 Kml. for det forstærkede Lys og 9 Kml. for det røde Lys.

Spanien. Coruna. St. Antonio. Ved *Coruna* er der paa en Plade 1,1 Kml. S. 78° Ø. fra Fort. *St. Antonio* kun 21 Fod Vand.

Canada. St. Lawrence Bugt. Ved *Cape Gaspé* Fyr findes intet Taagehorn.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Mount Desert Rock. Omtrent den 30te Juni forandres *Mount Desert Rock* Fyr, c. 20 Kml. S. for *Mount Desert Island*, til et hvidt Blinkfyr, der hver 15 Sekunder viser Et-Blink. Fyrapparat af 4de Orden.

Connecticut. Branford Harbor. Cow and Calif. Paa Lystønden S. for *Cow and Calif.*, ud for *Branford Harbor*, er Fyret forandret. Det viser nu Fyr med Formørkelser, Lys $3\frac{1}{2}$ S., Mørke $7\frac{1}{2}$ S.

Connecticut. New Haven Harbor. Ved Indløbet til *New Haven Harbor* er udlagt Søminer. Et Løb, c. $\frac{1}{2}$ Kbl. bredt, tæt ved *Southwest Ledge* Fyr, fører over Spærringen. Ved V.-Siden af dette Løb er i 5 Fv. Vand udlagt en hvid Spirtønde.

New York. Long Island. Greenport Harbor. Et rødt, fast Fyr er tændt paa Yderenden af *Greenport* Bølgebrøder, ved den N.-lige Del af *Long Island* Ø.-Ende. Flammens Højde: 26 Fod. Fyret vises fra en rød Pæl. $41^{\circ} 6' 12''$ N. Br. $72^{\circ} 20' 52''$ V. Lgd.

New Jersey. Fyrskibet „Northeast End“ Ø. Skonnerten „*S. V. M. Simmons*“ er sunken c. 4 Kml. S. 74° Ø. fra Fyrskibet „*Northeast End*“.

Maryland. Baltimore Harbor. I Patapsco River og Chesapeake Bay er udlagt Minespærringer. Det er forbudt om Natten at passere Strækningen mellem Fort *Carroll* og *Hawkins Point*. Dampere skulle gaa langsomt, og naar de stikke over 21 Fod skulle de slæbes over Spærringerne, over hvilke der fører et Løb, afmærket med hvide Tønder. Det er forbudt at ankre inden for 3 Kml. fra Fortet.

Ved Tilslidsetættelse af disse Regler udsætte Skibe sig for alvorlig Skade og for at blive beskadiget fra Batterierne.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Østerrig-Ungarn. Melada SØ. Paa *Tun Veliki* NV.-Pynt er tændt et fast Fyr, der viser:

Hvidt Lys fra V. til N. 79° V. i Løbet *Settebocche* mellem *Golac* og Pynt *Bonaster* paa *Melada*.

Rødt Lys fra N. 79° V. til N. 57° V. mellem Pynt *Bonaster* og Pynt *Golobinca*, SV. for *Lucina* Havn.

Hvidt Lys fra N. 57° V. til N. 1° V., i Løbet mellem *Tun Veliki* og *Tun Mali*.

Hvidt Lys fra N. 30° Ø. til N. 40° Ø., i Løbet mellem Grundene *Trata* og *Vrillac*.

Hvidt Lys fra S. 50° Ø. gennem S. til S. 44° V., i Løbet mellem *Tun Veliki* og *Zverinac* samt mellem *Zverinac* og *Grossa* til Pynt *Malta*.

Fyret vises fra et hvidt Taarn tæt ved Kysten. Flammens Højde: 86 Fod. Synsviddens: 9 Kml. $44^{\circ} 11' 20''$ N. Br. $14^{\circ} 54' 30''$ Ø. Lgd.

Tyrkiet. Dardaneller. Döhan Aslan Bank. Fyrskibet „*Döhan Aslan Bank*“ er midlertidig ombyttet med en Brig, der viser to hvide, faste Fyr lodret for hinanden. Synsviddens: 6 Kml. $40^{\circ} 30'$ N. Br. $26^{\circ} 52'$ Ø. Lgd.

Rusland. Onieper. Otchakov Kanal. Under Uddybningen i *Otchakov* Kanal er den venstre Side af Løbet afmærket med hvide Vagere, Stager med Flag eller andre Sømærker.

Kertch Stræde. Pynt Tarkan VNV. Damperen „*Georgie*“ har stødt paa en 16 Fods Grund, fra Pynt *Tarkan* i N. 67° V. og fra Pynt *Ziuk* i S. 81° Ø. $\frac{1}{2}$ Kbl. Ø.-ligere er der 13 Fod. Grunden strækker sig c. 2 Kml. NV. fra Pynt *Tarkan*, men der skal være 22 Fod mellem den og Land. $45^{\circ} 28' 30''$ N. Br. $36^{\circ} 24''$ Ø. Lgd.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Rio Grande do Norte. Paa *Ponta do Mel* er tændt et hvidt, fast Fyr med hvidt Blus hver 30 Sekunder. Flammens Højde: 318 Fod. Synsviddens: 20 Kml. Fyret vises fra et hvidt Fyrtaarn ved en hvid Fyrpasserbolig. $4^{\circ} 58' 30''$ S. Br. $36^{\circ} 51' 26''$ V. Lgd.

Grunden *Joao da Cunha* ligger 15 Kml. NNV. fra Fyret. **Brasilien. Arolhos.** Den 24de April 1898 er *Arolhos* nye Fyr tændt. Det er et hvidt Blinkfyr, der hver $\frac{1}{2}$ Minut viser Et-Blink, og fuldstændig Mørke mellem Blinkene. Flammens Højde: 191 Fod. Synsviddens: 23 Kml.

Argentina. Montevideo. Vraget af den norske Bark „*Sam*“ paa *Montevideo* Red er afmærket med en Tønde og om Natten med et Fartøj, hvorfra vises et hvidt, fast Fyr.

Rio de la Plata. Parana de las Palmas. Indløbet til *Parana de las Palmas* er afmærket med røde Tønder om Styrbord, sorte Tønder om Bagbord. Den mindste Dybde i Løbet er 9 Fod, Lavvande, svarende til Nulpunktet for Vandstanden i *Riachuela*.

Bugsering paa Nakskov Fjord.

Bugsering ønskes udført paa Nakskov Fjord af en i Nakskov stationeret, passende, helst isbrydende Bugserdamper, saaledes at Taksten for Bugsering holdes indenfor henholdsvis 25 og 15 Øre pr. Ton, eftersom Bugseringen foregaar udenfor eller indenfor Slotø, og saaledes at hele Fjorden befares mindst 1 Gang daglig. Fra Havnekassen kan forventes en aarlig Subvention, at beregne efter den Tid, Fjorden er aaben for Sejladsen. Tilbud med Hensyn til Størrelsen af denne Subvention indgives til undertegnede Udvalg inden 4 Uger.

Udvalget for Nakskov Havn, d. 21. Juni 1898.

P U V.

Preben Hoskier.

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.

Telefon 5560.

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 Havneavgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

Foreningens Ordinære Generalforsamling afholdes Lørdag den 2. Juli d. A. Kl. 10 Form. i Handelsforeningens Lokale i Aalborg med følgende Dagsorden:

1. Regnskab og Aarsberetning fremlægges.
2. Valg af 3 Medlemmer af Bestyrelsen i Stedet for Konsul Hintze, der er afgaaet ved Døden, samt de to ved Lodtrækning fratrædende.
3. Valg af to Revisorer for Kalenderaaret 1898.
4. Forslag fra Bestyrelsen om Stedet for Generalforsamlingens Afholdelse i 1899.
5. Forslag fra Bestyrelsen om Godkendelse af dens Valg af Skibsreder *D. Torm* til Foreningens Delegerede i „Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart“.
6. Meddelelse fra Bestyrelsen om Forhandlingerne angaaende ensartede Regler for Losning i danske Havne.
7. Hvad kan der gøres for at sikre vore Skibe Ret til Erstatning for den Skade, de lide ved Paasejling af andre Skibe, selv om disse have Tvangslods om Bord? (Indsendt af Kredsstyrelsen for Fyen).
8. Forslag om at søge fastslaaet ved Lov, at Enhver, der agter at fare til Søs, skal underkaste sig en Synsprøve, hvis Resultat indføres i hans Søfartsbog, før den udleveres ham. (Indsendt af Kredsstyrelsen for Fyen).

Paa denne Dagsorden vil eventuelt ved Generalforsamlingens Begyndelse blive opført flere Punkter.

Bestyrelsen.

Skibsføreres Opmærksomhed

henledes paa, at der fra Uddybningsmaskinen, som i Sommer arbejder i Sejllobet til Vejle Havn, vil blive vist en Ballon til den Side, hvor Skibene kunne passere. Naar Maskinen ikke kan passeres, hvilket kun undtagelsesvis og kun for et kort Tidsrum vil være Tilfældet, vil der blive vist to Balloner, og Skibe, som ville passere, maa da stoppe, indtil den enkelte Ballon vises.

Vejle Byraads Havneudvalg, den 16. Juni 1898.

P. U. V.

P. Th. Madsen.

Maskinmester.

Som saadan er Plads ledig til 1ste Juli paa Dampbaaden Phønix i

Nibe.

Skibslanterer med Certifikat, gældende overalt. Gamle Lanterner prøves og forandres, naar de have den lovbefalede Størrelse. Certifikat følger med hver Lanterne fra os.
Havnefy, Lanterner, Metalspejllapparater samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.
G. W. FRYDENLUND & SØN, Læderstræde 9.
 Telefon 3681. * Kjøbenhavn K. * Telefon 3681.

C. W. Obel's
 Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.....	113 ¹ / ₄	114 ¹ / ₂	113 ¹ / ₂	113 ³ / ₄
Danmark.....			90 ³ / ₄	91 ¹ / ₂
Norden.....			118 ³ / ₄	119 ¹ / ₄
Kjøbenhavn.....	103 ¹ / ₂		103 ¹ / ₂	103 ³ / ₄
Carl.....	60 ³ / ₄	61	60 ³ / ₄	61
Dannebrog.....	107 ¹ / ₂		107 ¹ / ₂	107 ³ / ₄
Skjold.....	76 ¹ / ₄		76 ¹ / ₄	76 ¹ / ₂
Helsingørs Dampsk.....			42	—
Østersøen.....			93 ¹ / ₂	95
Nordøen.....			77	80
Torm.....			—	—
Foren. Bugser-Selsk.....			85	90
Dansk-russisk Dampsk.....			—	—
Nye Foren. Dampsk.....			111 ¹ / ₂	113
Urania.....			101	101 ³ / ₄
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.....			103	104
5% — —.....			—	—
5% Thingvalla 1880.....			—	—
5% — 1894.....			—	—
5% Norden.....			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.....			97 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % uopsig Stats.....			100	101 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....			93 ³ / ₄	94 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....	92 ¹ / ₂		92 ¹ / ₄	92 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....			96 ¹ / ₄	97
4% — — 6 —.....			97	98
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 8 —.....			94 ¹ / ₂	94 ³ / ₄
Aktier.				
Nationalbank.....			151 ¹ / ₂	152
Privatbank.....	132		131 ³ / ₄	132
Landmandsbank.....			128	129
Handelsbank.....			124	124 ¹ / ₄
Burm. & Wain.....			94 ¹ / ₂	95
Helsingørs Jernsk.....			93 ¹ / ₄	94
Sukkerfabr.....	94 ¹ / ₂	¹ / ₄	94 ¹ / ₄	94 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier.....	102 ¹ / ₂	³ / ₄	102 ¹ / ₂	102 ³ / ₄

Vekselkurser d. 28. Juni 1898.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	89.06	88.90
London.....	18.15	18.12
Paris.....	72.00	—
Amsterdam.....	150.70	—

Notering paa Berlins Børs d. 28. Juni 1898.

Russiske Noter.....	216.15
4% Russiske Consols.....	—
4 ¹ / ₂ % — Boden Kredit.....	100.90
6% Mexikanske.....	99.10
5% Rumænske Stats.....	100.10
4% — — 1890.....	93 ¹ / ₂

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

Foren. Dampskibs. 32,000, „Danmark“ 2,000, „Norden“ 14,000, „Kjøbenhavn“ 34,000, „Carl“ 6,000, „Dannebrog“ 14,000, „Skjold“ 34,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden 16.

Agentur
for udenlandske
Søassurance-
Selskaber.

Bjerre & Rømer,
Skibsmæglere.

Agenter for
Kullens Enskilda Assurans
Förening.

Hovedforhandler PETER BUCH, Vinhandel, Helmerhus 13.



F. ZUSCHLAG. Aquavit, København N.

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.

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.

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.

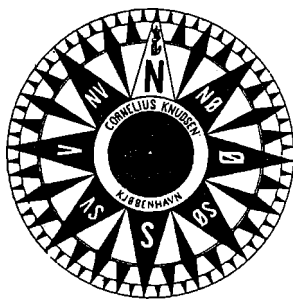
Jh. Klokker & Co.,
Nyhavn 4.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

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. Parallellinealer
Marinekikkerter.
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**

(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**

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.

Anti-magnetiske
Ankergangs
Lomme-Uhre
fra 20 Kr.

Halv-Chronometere
fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Regulering og Repara-
tion af Søuhre
udføres samvittighedsfuldt.

Palle Sørensen,
6, Sølvtorvet 6.

Einhorn-Apotheket

Hamburg (St. Pauli.)
Langereihe 85.

Dansk Betjening.
Lægehjælp (ogsaa Specialister)
anvises.

Pumper,

udmærket egnede til Lastpumper.
Maskinfabrikken Rannje,
Mathæusgade 6.

TH. SIMONSEN,

NYHAVN 57.

SØLVMEDAILLE I MALMØ

OG STOCKHOLM.

FOR LANTERNER.

„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. 27.

Kjøbenhavn, Torsdag den 7. Juli 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Dansk Sejlskibsrederi-Forenings ordinære Generalforsamling. — Dansk Dampskibsrederi-Forbund. — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Skibsetterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

Anders Nielsen,
Fredericiagade 27.

Største Lager

af

 Fedevarer.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

Skibsproviant.



Smør i Blikdaaser,
Svinefedt i Blikdaaser,
Flæsk i lagetætte Tønder,
Røget Flæsk i alle Sorter,
Saltede og **røgede Skinker**,
Prima Spegepølse,
Oksekød i lagetætte Fustager,



samt alle til Proviant hørende Spisevarer kan faas i garanteret holdbar Kvalitet.

PHILIP W. HEYMAN, Kjøbenhavn Ø.

* **Leverandør til den engelske Marine.** *

Søassurance af Søfarendes Ejendele,

Tøj, Proviant, Restaurationseffekter m. m. overtage vi til billige, faste Præmier. — Subagenter antages.

Mannheimer Forsikringsselskab.

General-Agentur for Danmark.
Amaliegade 29.

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. Jøpsen, Nyhavn 23.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

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.

Telefon 4963 · **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.

(Axel Herfurth Fléron.)

Herreekviperingsforretning

St. Annæplads 14.

Uniformer og civile Klædninger.

Hansa Composition.

Anerkendt bedste Skibsbundfarve.

ANDREAS HENNINGSEN, Ny Toldbodgade 5.

Telefon 165.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson.

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Sunderland.

Thompson Shields & Co.

(Established 1858.)

Ship brokers.

Coal Exporters & Timber Merchants.

196, High Street East. Sunderland.

Highest freights for foreign & coasting.

Herring freights from ports in Scotland to Elben & Baltic a speciality.

Letters & telegrams addressed to our care are delivered promptly on board vessel on arrival.

Telegrams: „Shields“. Sunderland.

Overretssagfører J. WESTENGAARD,

Vestervoldgade 2, Kjøbenhavn V. Telefon 3424.

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^d.

eneste Fabrikant af
 Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
 samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:
 Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.
 Conferencetid 12-1½. Admiralitætsstr. 39, 1. Telefon 3999.
 Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen. Ø. Telefon 35.

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.

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.

EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1833. Telegraphic address SVITZERSALVAGE.
 Telefon Nr. 5195.

Agent for
 Great Britain.

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	„SVITZERSALVAGE“.
KASTRUP	„HØYER“.
ELSNØRE	„SVITZERGOTTLIEB“.
KORSØR	„JØRGENSEN“.
ALBUEN (LAALAND)	„GUNNERSEN“.
FREDERIKSHAVN	„SVITZERLUND“.
GOthenBURG (SWEDEN).	„ELFVERSSON“.
GREIFSWALD (GERMANY).	„SPRUTH“.

The company's boat Danmark — 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 Mediter-
 ranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea &
 Red-sea).

Fanø praktiske Sømmandsskole.

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

P. H. Clausen,
 Nordby, Fanø.

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon Nr. 6. **G. W. Møller, Grønnegade, Dragør.** Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Prima røgede Skinker.

Store Partier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker
 anbefales til

lave Priser.

Højbroplads 12 ved Gammelstrand.

Cypress og Greenheart.

Disse fortrinlige Træsorter anbefales Havneautoriteter til Forsøg.
 Bedste Vidnesbyrd foreligge.

Lager hos
EMIL HAMMELEV, St. Kongensgade 61. Telefon 3338.

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 Sejlskibsrederi-Forenings ordinære Generalforsamling

afholdtes i Aalborg Lørdag den 2. Juli. Der var mødt Delegerede for samtlige Foreningens Kredsafdelinger, og Aalborgs Sømands- og Handelsstand var stærkt repræsenteret.

Den fungerende Formand, Kaptajn Jacob Holm, aabnede Mødet med at minde om, at Foreningens tidligere Formand, Konsul John Hintze, i Aarets Begyndelse var afgaaet ved Døden. Da Foreningen i sin Tid stiftedes, var det meget vanskeligt at finde en Mand, der vilde overtage Formandsposten, der krævede meget Arbejde og megen Dygtighed. Konsul Hintze overtog da Hvervet, og han udførte det store Arbejde, der er forbundet med at lede en Forening som denne, med aldrig svigtende Interesse. Hintzes store personlige Elskværdighed havde skabt ham talrige Venner i denne Forening, og hans gode Humør vilde savnes ved Foreningens selskabelige Sammenkomster. Taleren var overbevist om at være i Overensstemmelse med Forsamlingen, naar han udtalte, at den Afdøde stedse vilde mindes i Taknemmelighed af Foreningens Medlemmer.

Forsamlingen rejser sig.

Til Dirigent valgtes Sagfører Knud Petersen af Aalborg.

Kassereren, Sekretær Drechsel, aflagde Regnskabet, med Hensyn til hvilket vi henviser til det i Aarsberetningen optagne Sammendrag. Der gaves Decharge.

Formanden fremlagde Aarsberetningen, der medfulgte sidste Nummer af Bladet, og genneengik dens enkelte Punkter, der sattes under Diskussion.

Krydstoldvæsenet.

Havnefoged Carl E. Møller, Svendborg, udtalte, at Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart havde været meget sendrægtig med at behandle Sagen om Krydstoldvæsenet. Denne var saa godt forberedt fra denne Forenings Side, at Fællesrepræsentationen nok kunde have taget Stilling til den. Det var mulig heldigst, at Bestyrelsen søgte at paaskynde Sagens Behandling.

Skibsreder Torm, Kjøbenhavn: Jeg er først for nylig indtraadt i Repræsentationen og har endnu ikke deltaget i Behandlingen af denne Sag. Sejlskibsrederi-Foreningens Forslag om Krydstoldvæsenets Omdannelse er dygtigt udarbejdet, men det er ikke rimeligt, at man let kan formaa Regeringen til at fremme denne Sag. Jeg er stemt for Krydstoldvæsenets fuldstændige Ophævelse; det er meningsløst at opretholde denne kostbare Institution af Hensyn til Smugleriet, der slet ingen Betydning har i vor Tid. Det er en Uting, at Skibe, der passere vore Farvande, uden videre kan stoppes for at visiteres. Jeg tror, den rette Vej til at udrette noget, er at paavirke Rigsdagens Medlemmer, der formentlig ikke ville have noget imod, at de store Beløb, der medgaa til Krydstoldvæsenet, bespares.

Havnefoged Møller var ganske enig med Torm, men det var tvivlsomt, om man herefter bør fastholde Forslaget om Krydstoldvæsenets Omdannelse. Han vilde mulig senere stille Forslag i saa Henseende.

Skibsreder Torm: Jeg tør intet udtale om Fællesrepræsentationens Stilling til Sagen, men jeg tvivler ikke om, at den vil fremme den.

Kaptajn Koføed, Rønne: Ogsaa for Smaaskibene er Krydstoldvæsenet en Byrde. Han sluttede sig til Torm.

Efter yderligere Diskussion udsættes Sagens fortsatte Behandling. Da den senere genoptoges, henstillede

Havnefoged Møller til Bestyrelsen paany at henvende sig til Fællesrepræsentationen med Anmodning om Sagens

Fremme. Denne var forlængst indsendt til Repræsentationen, og det maatte kræves, at den blev fremmet.

Formanden: Bestyrelsen skal rette en Henvendelse i denne Retning til Repræsentationen.

Skibsdagbøgerne.

Konsul Rechnitzer, Aalborg, omtalte Fællesrepræsentationens Stilling til Skibsdagbørgernes Ændring og Omkostningerne ved deres Visering m. m. De Vanskeligheder, der vare forbundne med at føre de ny Skibsdagbøger, kom man formentlig over. Afgifterne for Visering burde derimod afskaffes; de kendtes hverken i Norge, Sverrig eller England og vare i sig selv urimelige; Autorisationsafgifterne burde nedsættes. Fællesrepræsentationen havde rettet Henvendelse til Ministeriet om en Revision af disse Afgifter.

Mægler Albert E. Boye, Marstal: Jeg finder Repræsentationens Stilling til Dagbørgernes Ændring uheldig; de ny Dagbøger vare for en Mængde Skibsførere, særlig ældre, vanskelige at føre, og de vare ikke praktiske for alle Skibe.

Havnefoged Møller: Jeg maa til Dels give Boye Ret; dog synes Misstemningen over de ny Dagbøger at være i Aftagende. Det Forslag, Foreningen sendte Repræsentationen, var i høj Grad maadeholdent; det forlangte kun Ret til efter eget Valg at benytte ret- eller misvisende Kurser. Repræsentationen har i denne Sag holdt sig for stærkt tilbage.

Skibsreder Torm: Jeg var ikke i Repræsentationen, da denne Sag behandlede. Jeg finder de ny Dagbøger upraktiske, og jeg vilde have stemt for Sejlskibsrederi-Foreningens Forslag.

Havnefoged Møller: I Torms Ord ligger en Antydning af, at man mulig kan faa Repræsentationen til at indtage en anden Stilling til denne Sag.

Skibsreder Torm: Jeg antager, at Repræsentationen har taget endelig Stilling til den og at en fornyet Henvendelse vil være unyttig.

Formanden: Fællesrepræsentationen har jo været meget omtalt, men det maa erindres, at dens herværende Medlemmer ikke kan gøres ansvarlige for dens Beslutninger; det er Flertallet i Repræsentationen, der er det afgørende. For mit Vedkommende stemte jeg for Foreningens Forslag, men det fik kun 2-3 Stemmer. Det kan ikke hjælpe at gaa til Repræsentationen igen; vi vil faa samme Svar som sidst.

Toldafgifterne.

Skoleinspektør Poulsen, Nordby: Bestyrelsen maa have sin Opmærksomhed nøje henvendt paa denne Sag. Tolden paa Skibe og Skibsbygningsmaterialer er urimelig høj, og den er en Hæmsko paa Danmarks Skibsfart. Denne Told stiller vor Handelsflaade uheldig i Konkurrencen; i Norge og Sverrig har man afskaffet den. Baade for vore Redere og vore Skibsbyggere er denne Told en stor Byrde. For en Del Aar tilbage vedtog Landstinget dens fuldstændige Ophævelse, og vi vilde nu sikkert have haft dette gennemført, dersom det ikke havde været et Punkt i det politiske Forlig, at Toldreformen skulde udsættes. Nu er Arbejdet for en Toldreform jo genoptaget, og det Forslag, som Folkethinget har vedtaget, er saaledes, at Søfarten kan være tjent med det; men Forslaget laa i Landstinget hele sidste Samling uden at blive fremmet. Kan det ikke nu gennemføres, maa Bestyrelsen arbejde for en partiel Revision. Beklageligt er det, at vi savne Repræsentanter paa Thinget. Vi maa hver i sin Kreds formaa Rigsdagsmænd til at virke for denne Sag.

Skibsreder Torm: Poulsen udtalte, at Tolden er hævet i Sverrig; det er rigtigt, men den er ogsaa hævet i Rusland, og det er dog drøjt, at vi skal staa tilbage for Russerne. Jeg har ikke stort Haab om, at det vil lykkes at faa en partiel Toldrevision, men der bør gøres, hvad der kan gøres, for at gennemføre en saadan.

Dirigenten: Jeg antager, at den førte Diskussion vil være vejledende for Bestyrelsen i denne Sag.

Afgifterne for Lugebesigtigelse.

Havnef. Møller: Jeg takker Fællesrepræsentationen for dens Arbejde for en Ordning af denne Sag.

„Regulær Sejlskibstørn“.

Konsul Rechnitzer: Jeg har om denne Sag konfereret med Cementfabrikkerne, og jeg fik det Svar, som jeg havde ventet, nemlig at det er Fabrikkerne umuligt at forandre de bestaaende Forhold; de kan ikke befragte under andre Forhold end de, der ere gældende over hele Verden. Mulig vilde Fabrikkerne komme ind paa kun at befragte, naar Skibet var til Stede. Men Forholdene ere de samme her som overalt, saa det nytter næppe at komme ind paa dette Spørgsmaal.

Tre Øre Afgiften ved Hals.

Konsul Rechnitzer: For Øjeblikket kan denne Afgift ikke forandres, idet man i hvert Fald maa afvente de Forhandlinger, der ville blive førte mellem Regeringen og Aalborg Havneudvalg. Afgiften er iøvrigt ikke stor og ikke urimelig, da Havneudvalget for disse Penge udfører betydelige Arbejder i Skibsfartens Interesse. Udvalget har i det hele stillet sig meget imødekommende, saa det kun er paa Grund af Trafikens Tiltagen, at Havnen har kunnet klare sig uden Havnepenge, der jo ere bortfaldne.

Skibsfører Jensen, Aalborg: Havnepengene ere bortfaldne for de store Skibe, men ikke for de smaa. For de Skibe, der 10 til 20 Gange om Aaret passere Hals Barre, bliver 3 Øre Afgiften en ikke ringe Byrde.

Konsul Rechnitzer: I hvert Fald maa man afvente de forestaaende Forhandlinger med Ministeriet.

Passagen gennem Limfjordsbroerne.

Konsul Rechnitzer: Det var retfærdigt, at der her blev ydet Sejlskibene saa mange Lettelser som muligt. Foreningen var indgaaet til Ministeriet med Andragende herom, og det maa haabes, at Ministeriet stiller sig imødekommende.

Telefonforbindelse mellem Hirtsholmen og Frederikshavn.

Konsul Cloos jun., Frederikshavn: Der findes paa Hirtsholmen et Fyrtaarn, men det mangler en elektrisk Forbindelse med Fastlandet. Hirtsholmen er en fortrinlig Ud-kigsplads, og det har i mangfoldige Tilfælde Betydning, at den har Forbindelse med Land. Hvad nytter det, at man fra det høje Fyrtaarn kan anstille Observationer, naar disse ikke kunne rapporteres til Fastlandet? Særlig under Isforhold vil dette have stor Betydning. Skibene kunne nu ikke signaliseres fra Hirtsholm, og det hænder ofte, at et passerende Skib vil have en Meddelelse sendt i Land. Ogsaa for Skibe i Havsnød vilde det være et stort Gode, om der var Telegrafforbindelse med Fastlandet; de kunne nu ikke faa Hjælp i betimelig Tid. Fiskekuttere, der have Last inde, ønske ofte en Bugsérbaad ud, men kunne ikke faa det meldt fra Hirtsholmen. Endelig bor der paa Hirtsholmene en 2—300 Mennesker, som under Isforhold ere helt afskaarne fra Omverdenen, og der findes ingen Læge derovre; humane Hensyn tale saaledes ogsaa for dette Anlæg. Det vil koste c. 11,000 Kr., og det er ikke meget i Forhold til de Indtægter og Aktiver, som Øerne repræsenterer, og til de Interesser, der her er Tale om. Frederikshavns Handelsforening har derfor gentagne Gange andraget om dette Anlæg, men uden Resultat. Først da Sejlskibsrederi-Foreningen tog Sagen i sin Haand, kom der Gang i den. Desværre har Fællesrepræsentationen ikke auset Sagen for betydende nok til at tage sig af den, men Sejlskibsrederi-Foreningen har til Trods derfor arbejdet energisk for den, og det lykkedes den at skabe Stemning for den i Folkethinget, saa at dens Gennemførelse vel nu er sandsynlig. Jeg bringer paa Frederikshavns Handelsforenings Vegne Bestyrelsen en varm Tak for dens Virksomhed i denne Sag.

Sømandsstandens Repræsentation i Rigsdagen.

Formanden oplæste det herom handlende Stykke af Beretningen og tilføjede, at paa det i Gaar afholdte Besty-

relsesmøde var det vedtaget at indsende et Forslag til Fællesrepræsentationen med Anmodning om at tage sig af Sagen.

Kaptajn Kofoed, Rønne: Denne Sag har ligget mig svært paa Sinde. Vi drøftede i Vinter Sagen i den mindre Afdeling, og der blev vedtaget en Resolution, der gaar ud paa at faa Stemme med ved Rigsdagsvalg. Jeg har en anden Tanke, som jeg muligvis turde gøre til Genstand for Omtale. Man kunde maaske faa en Repræsentant for den samlede Sømandsstand. Jeg har været Skipper i 30 Aar og kun stemt 2 Gange i al den Tid. De fleste Sømænd er paa den Tid, Valgene finde Sted, ikke hjemme. Kan der ikke ske en Forandring heri. Jeg skal ikke stille noget bestemt Forslag, men kun henstille til Overvejelse at komme til Klarhed over dette Punkt. Sømændene burde have en Repræsentant paa Thinge, der kunde varetage deres Interesser. Det er nok Umagen værd at tænke over Sagen.

Formanden: Jeg har haft den samme Tanke; men skal kun gøre opmærksom paa, at en saadan Bestemmelse vil kræve en Forandring baade i Grundloven og Valgloven, hvorimod Spørgsmaalet om fraværende Sømands skriftlige Stemmeret kun vil kræve Forandring i Valgloven, ikke i Grundloven.

Havnefoged Møller: Er der ikke en Mulighed for, at Valgdagen kunde fastsættes paa en anden Tid. Jeg ved ikke, om dette er fastslaaet ved Lov. Blev Valgdagen i Januar eller saadan var der Mulighed for, at Sømændene kunde komme til at afgive deres Stemme.

Skoleinspektør Poulsen: Jeg er fuldt ud enig med den ærede Taler, særlig deri, at den danske Sømandsstand, der har stor Betydning for vort Fædreland i økonomisk og national Henseende, burde repræsenteres paa Thinge. Hvis det er umuligt, at vi kunne skaffe os Repræsentanter paa Thinge, der kunde skaffe Ørenlyd for vore Ønsker og vore Krav, mener jeg, at vi maa paavirke de politiske Partier, saa at de virke for vore Interesser.

Kaptajn Kofoed: Man bør ikke se for mørkt paa Tingen, men man bør have Tiltro til Sagen. Vi have ikke gjort noget Forsøg. Lad os prøve. Smide de os paa Døren, komme vi igen; vi hænge paa, saa naa vi det det nok. Lykkes det ikke i Aar, lykkes det næste Aar. Jeg anbefaler, at vi gøre noget i denne Sag.

Losning af Sækkegods.

Konsul Rechnitzer: Der har været afholdt et Møde i Aarhus angaaende dette Spørgsmaal, og det blev besluttet at nedsætte et Udvalg til at træde sammen i Aalborg for at komme til et Resultat angaaende Sølovens § 136, der ikke er ganske klar. Nu i Gaar har det derom nedsatte Udvalg forhandlet om Sagen her i Byen. Angaaende Fyldning af løst Gods i Sække fik vi ikke noget afgjort i Øjeblikket, men bleve enige om foreløbig at æske Grosserer Societetets Responsum. Med Hensyn til Bestemmelsen om, at Skibene have at levere Lasten „ved Skibets Side“, have forskellige Handelsforeninger udfærdiget Reglementer, der have været urimelige. Der er forresten den Mærkelighed, at medens man her i Aalborg har søgt at gøre Forholdene saa lempelige som mulig for Skibene, er man andre Steder gaaet den modsatte Vej. Det er absolut forkert af Købmændene at tage Tingen paa den Maade; det fører kun til, at Skibene forlange noget mere i Fragt. Den Havn, der gør Omkostningerne mindre, er bedst tjent dermed. Den Resolution, Udvalget i Gaar enedes om, lyder saaledes:

Sølovens § 136, første Stykke, betragtes som opfyldt, naar Skibet bringer Godset udenfor dets Ræling i en saadan Højde, at det kan indhales paa Vogn eller sættes paa Lossebuk ved Bolværk efter Modtagerens Valg, eller

Modtageren kan forlange, at forsaavidt tilstrækkelig Plads dertil forefindes, Skibet paa tilberlig Maade afleverer Godset paa Lossebuk eller Vægt, som anbringes paa Dækket i en efter Bolværket passende Højde.

Det kan i intet Tilfælde forlanges, at Skibet skal levere Folk paa Land til Modtagelse af emballerede Varer.

Losning fra Skibe i fast Stykgodstart berøres ikke af disse Bestemmelser.

Naar Grosserer-Societetets Responsum om Sækkenes Fyldning i Henhold til den ny Sølov kom, vilde Udvalget træde sammen og søge at komme til et Resultat, tilfredsstillende for alle Parter.

Kaptajn Kofoed: Hvad er Kutyme her i Byen ved Losning af Klid og Majs o. s. v. i Sække?

Konsul Rechnitzer: Her er det Kutyme, at Købmanden sender 2 Mand om Bord for at holde Sækken op, medens Mandskabet fylder i. Andre Steder forlanger man, at Skibsføreren leverer Korn i Købmandens Emballage uden dennes Assistance.

Kaptajn Kofoed bemærkede, at Købmanden i Rønne giver Folk i Lasten og Skibet svingede det ind. Forholdene paa Bornholm ere overordentlig tilfredsstillende, og Rønne var den billigste Havn i Danmark at komme til. Kunde der blive lignende Forhold andre Steder, var det godt.

Skipper Larsen, Aalborg: Det er en temmelig stor Udgift for os at hejse op paa Vogn. Naar jeg faar en Fragt hertil paa 40—50 Kroner og Købmanden holder mig 2 Dage ved Losningen, skal jeg holde en Arbejdsmand til 3—4 Kr. om Dagen. Det er en for stor Udgift paa en halv Last.

Mægler Boye: Spørgsmaalet er: hvilke ere Skipperens Pligter og hvilke Købmandens. § 136 siger, at Skipperen skal levere langs Siden, altsaa han leverer, Købmanden modtager. Nu skulde man jo ogsaa have moralske Betingelser, hvorunder denne Losning kan foregaa. $\frac{9}{10}$ af Skipperne holde paa — jeg har selv været af den Anskuelse —, at naar Varerne vare leverede over Ræling, var Betingelsen opfyldt. Men tænker man sig et Skib under høj Kaj, saa vil Købmanden ikke kunne faa sine Varer, naar Skipperen lossere dem paa Lønning. Det er det, der er taget i Betragtning og debatteret, naar det fordres, at Skipperen hejser Varerne i en saadan Højde, at Købmanden kan tage dem fra Skibssiden. Paa den Maade kan Arbejdet foregaa, uden at Købmanden skades. Jeg vil godt tro, at det vil vække Anstød blandt Skipperne over alt i Landet, men hvad vi vedtage er heller ikke slaet fast, før det indføres i Certepartiet. Jeg kunde have Lyst til at høre andre udtale sig i den Retning. Det er muligt, at vi ved at veksle Tanker kunne komme til et helt andet Resultat. Der er i alt Fald noget, som jeg nok kunde ønske at have tilføjet i Resolutionen, nemlig at Losningen kunde foregaa paa den Maade, at der tages Hensyn til Skibets Takler.

Konsul C. P. Lund, Rønne: Ordet Skibstakler er lidt elastisk. Det maa nærmere bestemmes. Lossegrejer kan laves paa mange forskellige Maader, men Lossebom er vist det rette Ord.

Kofoed, Rønne: Med Hensyn til Losning er det bedst, naar man arbejder i Forstaaelse med hinanden. Det er i begges Interesse. Jeg vil anbefale Forhold, som hjemme hos os, hvor Købmanden leverer Folk i Lasten.

Skipper Larsen mente det heldigst, at Købmanden gav en Mand mere.

Boye: Det har været Udvalgets Mening at arbejde med og ikke mod Søloven. Det var Meningen at komme til en Forstaaelse af § 136. Den siger, at Skipperen leverer og Købmanden tager imod. Men paa den anden Maade, som for øvrigt er den heldigste for smaa Skibe, stilles Sagen paa Hovedet; men det kan ikke hjælpe; vi skal arbejde med og ikke mod Søloven. I Rønne sætter Købmanden Folk i Lasten og Skipperen Folk paa Dækket, og det er vist det rette. Der var et Punkt, som Konsul Rechnitzer fremhævede, om at Købmanden satte en Buk paa Dækket, hvorfra Varerne gaa i Land. Dette har jeg særlig debatteret med Repræsentanter for de smaa Skibe, og det maa anbefales, endskønt det bliver et forøget Arbejde for Skipperne, som de efter min Mening ikke ere forpligtede til at gaa ind paa.

Havnefoged Møller forstaar ikke hele Forhandlingen. Det er ganske naturligt, at § 136 er bestemmende, og Spørgs-

maalet er kun, om det, der bliver vedtaget, skal være Lov og gældende.

Dirigenten: Det, der er vedtaget fra Udvalgets Side, er kun en Vejledning. Ingen lider nogen Skade af, at Udvalget gaar lidt til den ene eller den anden Side. Dette var en Oplysning, som skulde klare lidt paa Spørgsmaalet.

Kapt. P. H. Clausen, Nordby: Udvalget har vel betænkt, hvorledes Forholdet bliver, naar der skal hejse op ved Kran.

Formanden udtalte, at den stedfundne Forhandling sikkert vilde være vejledende for Udvalget.

Der skredes derefter til Valg af Medlemmer af Bestyrelsen i Stedet for afdøde Konsul Hintze, samt Agent N. Petersen og Konsul P. Rechnitzer, der fratraadte ved Lodtrækning. I Stedet for Konsul Hintze valgtes Skibsreder, Konsul C. P. Lund af Rønne, og de fratrædende Medlemmer genvalgtes.

Efter et Ophold, i hvilket Bestyrelsen afholdt Møde, genoptoges Forhandlingerne.

Formanden: Bestyrelsen har til Foreningens Formand valgt Konsul Rechnitzer og til Næstformand genvalgt Kaptajn Jakob Holm. (Forsamlingen rejste sig).

Revisorerne, Skibsreder P. N. Harbye, Nordby, og Navigationslærer P. Tønnesen, Marstal, genvalgtes.

Formanden: Bestyrelsen foreslaar at afholde Generalforsamlingen i 1899 i Kjøbenhavn. Vedtoges enstemmigt.

Formanden: Bestyrelsen har ved Konsul Hintzes Død valgt Skibsreder D. Torm til Foreningens Delegerede i Fællesrepræsentationen, et Valg, Generalforsamlingen sikkert vil godkende.

Havnef. Møller: Foreningen skylder Hr. Torm en varm Tak for at have overtaget dette Hverv.

Skibs. Torm: Jeg takker for den Tillid, der er vist mig, og skal søge at repræsentere Foreningen paa en værdig Maade.

Efter Generalforsamlingen foretog dens Deltagere med Havnevæsenets Dampner „Frem“ en Udflugt i Havnen og paa Fjorden. Om Eftermiddagen afholdtes en Festmiddag, til hvilken de fremmede Deltagere var indbudt, og som havde samlet ca. 80 Deltagere. Ved denne talte Kapt. Holm for Konge og Fædreland, Konsul Rechnitzer for Borgermester Bornemann og Byfoged Karberg, der vare til Stede, Konsul Worm for Dansk Sejlskibsrederi-Forening, Skibsreder Torm for de Autoriteter, der havde givet de Fremmede en saa udmærket Modtagelse, Agent Petersen for Foreningens juridiske Konsulenter, Sagfører Knud Petersen for Bestyrelsen, hvorefter fulgte en lang Række Taler af mere personlig Karakter.

Mødets Deltagere fandt i Aalborg en overordentlig gæstfri og smuk Modtagelse, og Dansk Sejlskibsrederi-Forening skylder Byen Aalborg en oprigtig Tak for den Interesse for Foreningen, som den lagde for Dagen, og for den storstilede og omfattende Gæstfrihed, dens Borgere paa saa mange Maader viste Foreningens Medlemmer. (Sluttes i næste Nr.)

Dansk Dampskibsrederi-Forbund.

Paa et Møde her i Byen den 23. Juni er, som vi erfare, under Navn af „Dansk Dampskibsrederi-Forbund“ oprettet en Forening, hvis Formaal i Lovene angives at være:

at yde dets Rederier Støtte i Tilfælde af Strike eller anden Uenighed imellem Rederierne og Besætningerne, saavel som Godtgørelse for Tab ved, at Skibene af saadanne Grunde blive opholdte eller op-

- lagte, naar vedkommende Rederi handler i Forstaaelse med Forbundet,
- at tilsikre enhver Mand Frihed til, at han i Fred kan drive sin Næring paa egne Betingelser, hvad enten han er Medlem af nogen Forening eller ej,
 - at modarbejde paa enhver lovlig Maade Forsøg, der gøres paa at formaa Mandskab til at bryde indgaaede Forpligtelser, og
 - at beskytte og støtte Rederiernes Mandskab og i Nødtilfælde søge at forsyne Rederierne med Mandskab.

Forbundet befatter sig ikke med Fastsættelse af Hyrernes Størrelse.

Forbundet tilsigter ikke at udelukke Mandskab, der er Medlem af andre Foreninger.

Forbundet optager danske Dampskibsrederier og Personer af disses Besætninger. Det har en Bestyrelse paa tre Medlemmer, af hvilke den først valgte fungerer som Formand. Bestyrelsen vælges af Generalforsamlingen, der holdes i hvert Aars September Maaned. Paa Generalforsamlingen har hvert Rederi 1 Stemme for 1000 Brutto Register Tons eller derunder og derefter 1 Stemme for hvert fulde 1000 Br. R. T.; en enkelt Reder kan dog ikke afgive mere end 10 Stemmer, selv om han repræsenterer flere Rederier. — Personer, der henhøre til Forbundets Besætninger, kunne blive Medlemmer ved at betale et Indskud af 1 Krone; de modtage da en Forbundsbog, hvori foruden Mandens Navn, Stilling m. m. angives hans Forpligtelser og Rettigheder efter Forbundets Love. Der etableres et Kontor her i Kjøbenhavn til Indmeldelse i Forbundet. Forbundsbogen tjener Manden som Legitimation, opbevares af Kaptajnen, saa længe Manden er om Bord, og tilbageleveres ham ved Afmønstringen med Kaptajnens Paategning om hans Tjenestetid, Stilling og Hyre om Bord.

De Personer, der indtræde i Forbundet, paatage sig derved at overholde Forbundets Hovedregler. Forbundets Rederier ville give dets Medlemmer særligt Fortrin ved Forhyring, og Forbundet vil i enhver Retning søge at beskytte dets Medlemmer mod Overgreb fra andres Side.

Forbundet tilsikrer sine Medlemmer blandt Besætningerne i Tilfælde af betydeligere Legemsbeskadigelse en Udbetaling én Gang for alle af 1000 Kr. eller ved omfattende Invaliditet af 2000 Kr. Medfører Ulykkestilfældet Vedkommendes Død, udbetales der hans Efterladte 1000 Kr. Fremdeles tilsikrer Forbundet ham i Tilfælde af Sygdom (selvforskyldt og venerisk Sygdom dog undtagen), fornøden Hospitalspleje i 10 Uger og i samme Tid tillige en Godtgørelse, svarende til den halve Hyre, dog kun i Tilfælde, hvor der efter Søloven ikke tilkommer ham Hyre. Udgifterne til disse Godtgørelser og Forsikringer paalignes Rederierne i Forhold til det Antal Mand, de gennemsnitlig aarlig have i deres Tjeneste.

Til Bestridelse af Forbundets øvrige Udgifter dannes et Grundfond, idet hvert Rederi ved Indtrædelsen i Forbundet, og derefter hvert Aar, indtil Fondet har naaet en Størrelse af 100,000 Kr., indbetaler til Bestyrelsen 20 Øre pr. Br. R. T. for Skibe i indenrigsk Fart eller for Skibe i regelmæssig Fart paa Danmark, naar disse mindst én Gang hver 14. Dag anløbe en dansk Havn, og 10 Øre pr. Br. R. T. for Skibe i anden Fart. Yderligere Bidrag kan til enhver Tid indkaldes indenfor en nærmere fastsat Grænse og efter lovbestemte Regler.

Indtil videre ydes den ovenfor under Forbundets Formaal omhandlede Godtgørelse for de virkelige daglige Udgifter, ekskl. Assurance, som et Rederi paa Grund af Striker o. lign. maatte paadrage sig, saaledes f. Eks. for Udgifterne ved Ophold, Hyre, Kostpenge etc. Ligesom Bestyrelsen, hvis en Strike skulde vise sig uundgaaelig, skal stræbe efter paa enhver lovlig Maade at begrænse denne i Omfang og i Varighed, saaledes skal den under Striken søge at støtte Rederierne overfor de Vanskeligheder, Striken bereder dem. Hvis Bestyrelsen i dette Øjemed etablerer et Kaserneskip og antager dertil inden- eller udenlandske Folk, skal de til dette Skibs

Anskaffelse og Benyttelse medgaaende Udgifter udredes af Forbundet, medens Omkostningerne ved selve det antagne Mandskab paalignes hvert Skib efter et passende Forhold til det Antal Folk, hvormed det maatte blive forsynet fra Kaserneskipet.

Til Forbundets Bestyrelse er valgt Grosserer A. d. Carl som Formand, Skibsreder D. Torm som Næstformand og Underdirektør V. Hein.

Det vil af ovenstaaende ses, at det nydannede Forbund er en Arbejdsgiver-Forening, der vil sikre sine Medlemmer mod de alvorlige Ulæmper, der kunne opstaa for dem, hvis de pludselig og uforberedte blive stillede overfor en Strike eller anden Uenighed mellem Rederi og Besætning. At det er en Nødvendighed for Rederierne som for alle andre Arbejdsgivere, i Tide at være forberedte paa Konflikter af denne Art, er indlysende, saa vist som de udsætte sig for uberegnelige Tab, hvis de ikke ere det. Det ny Forbunds Dannelse er derfor, set fra dette Synspunkt, en naturlig Følge af Arbejdernes Sammenslutning i faste Organisationer. Men det synes os overmaade tiltalende, at Forbundet ved Siden heraf øjensynligt stræber at forebygge Konflikter mellem Rederierne og Besætningerne ved at give disse sidste Adgang til Forbundet og derigennem skaffe dem visse Fordele, og navnlig bør det paaskønnes, at Forbundet ved at sikre Besætningerne Hjælp i Tilfælde af Ulykke eller Sygdom har optaget et human Moment i sin Virksomhed, der synes vel egnet til at knytte Besætningerne nærmere til Rederierne og derigennem skabe et godt Forhold mellem Arbejdsgivere og Arbejdere.

Fragtmarkedet.

Den sidste Uge blev stille. Alle havde ventet det, og ingen er bleven skuffet. Der findes ikke en eneste Forandring i de forskellige Brancher, der er Omtale værd, kun synes Raterne fra Amerika at være en lille Smule fastere, men samtidig er Antallet af Laster formindsket i lignende Forhold, saa Resultatet bliver det samme, i hvert Fald for vort Vedkommende, naar vi skal bedømme Markedet under et. Vi maa da atter grænsende til Trivialiteten, fastslaa de sorte Kuls Succes overalt, baade i Priser og Fragtrater. Der ryger mange Penge op gennem Dampernes Skorstene i denne Tid, men samtidig giver Kulfragten, hvad enten den indkasseres i Østersøen, Middelhavet eller Transatlanten god Mønt i Skæppen; dette maa være vor Trøst, naar vi blive mishandlede blodigt af Bunkerleverandørerne, som forstaa at benytte sig af Øjeblikkets Situation. Rederierne burde huske denne Behandling ved første Lejlighed; Striken i Wales maa vel en Gang høre op og Prisen paa Kul atter blive normal; da vil Øjeblikket være kommet til at holde de store Regninger op for Kulkontrakternes al Tid bukkende Ophavsmænd og søge billigere og mere betryggende „terms“ for næste Aar — i Fald man da paany vil kontrahere for hele Aaret uden endnu at være bleven belært af Erfaringen, den sørgelige Erfaring. Der er et Ordspil om „en sur Sild“; den skal efter Folks Sigende ikke være meget værd; vi fordrister os til at behandle Bunkerkontrakterne i samme Aandedræt; vi har ikke i denne Sommer formaaet at opdage Fordelene og Gevinsten ved dem. Der er kun et Punkt, vi maa berøre endnu. De fleste Redere ligger inde med disse Kulkontrakter, og Kaptajnerne har fornøden Instruction; saa anløber Baaden en Kulstation og henven-

der sig til vedkommende Firma; dette er selvfølgelig Kaptajnens Pligt; men der svares straks, at Kulkontrakten er ude af Kraft, grundet paa Striken, og de ublu Priser forlanges, men nu burde man som Tak herfor ufravigeligt købe Kullene hos Vedkommendes værste Konkurrent; dette turde muligvis være et probat Middel til at bringe disse Folk paa andre Tanker og nedsætte Prisen; imidlertid har sikkert kun faa benyttet sig heraf; vore Rederes Ædelmodighed er jo stor.

Vi skulle kun fremkomme med meget faa Noteringer for Ugen. Amerika giver Baltimore Danmark 3/1½ à 3/3, til C. f O. er betalt 3/. New Orleans Danmark 14/9 à 15/ Nett charter; fra Montreal til London betaies 40/, Deals Raten er her dalet 2/6. Fra Sortehavet er sluttet Odesse L. H. A. R. 4000 Tons 15. Sept./15. Oktbr. 11/, Option Hamburg 11/6; fremdeles Eupatoria Riga 12/, alt prompt, Taganrog giver 10/ Hamburg paa berth terms. Kul nedefter betaies uforandret; vi henviser til vore sidste Noteringer. Fragterne ere her stadig gode.

Østersøen er uforandret. Petersborg London maa sættes til 1/3, andre Pladser i Forhold; af mindre Damperlaster findes en Del fra Petersborg til Mem i Sverig, Kjøbenhavn, Gøteborg, Christiania af Espetræ til en Fragt af 20/23 Øre pr. Kubikfod.

Vort hjemlige Marked har intet nyt. Her findes flere Skibe end Laster og Raten for Korn til Provinshavn maa sættes til 11 Øre pr. Ctr.; kun faa Befragtinger have fundet Sted de sidste Dage. Markedet er dødt.

Ugens Havarier.

Marguerita, Barkskib af Fiskebækskil, kom d. 4. ds. paa Rejsen fra St. Ybes til Ystad med Salt paa Grund paa Sydsiden af Amager. Flot med Assistance af Svitzers og fortsat Rejsen ubeskadiget.

Island, Dpsk. af Kjøbenhavn, ankom hertil 29. Juni efter udfør Christianssand at have været i Kollision med Brig Duo af Christianopol, der fuld af Vand indbragtes til Christianssand at Island. Island ubeskadiget.

Astrea, Skonnert, grundstødt ved Trelleborg er bragt flot og ind til Trelleborg.

Elida, Dpsk., er grundstødt ved North Berwick. Man haaber at faa Skibet flot ved indtrædende Højvande.

Freia, Jagtgalease af Bandholm, er ankommet til Stralsund med knækket Fokkemast.

Almindelig dansk Vare- og Industrilotteris 4. Trækning begynder Onsdag den 13. Juli. I Henhold til Lotteriets Plan vil der paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 100,000 Lodder blive fordelt et Antal ialt 52,000 Gevinster saaledes, at gennemsnitlig ikke alene Halvdelen af samtlige Lodder, men yderligere 2,000 Stkr. derover faa Gevinst i Sessions 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.

I Henhold til Planens § 6 kunne Gevinsterne eventuelt tillades ombyttede efter de Vindendes Ønsker med andre Genstande af indenlandsk Tilvirkning og af lige Værdi.

Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afg. fra Hamburg 1. Juli, best. til New Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Neapel 3. Juli, bestemt til Marsala og Messina. — Antwerpen, Holm, ank. til Rotterdam 2. Juli, bestemt til Cardiff. — Chr. Broberg, Harder, pass. Gibraltar 2. Juli, bestemt til Livorno. — Dagmar, Gade, ankom til St. Petersburg 28. Juni, best. til Trangsund. — Douro, Brabrand jun., afgik fra Pernau 30. Juni, bestemt til Oporto

og Lissabon. — Georgios I, Kihl, afgik fra Kbhvn. 4. Juli, bestemt til St. Petersburg. — I. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Kbhvn. 4. Juli, bestemt til Cette. — Kiew, Rabe, afgik fra Dartmouth 4. Juli, bestemt til Kbhvn. — Kursk, Staal, ankom til Kbhvn. 29. Juni, best. til Trangsund og Åbo. — Leopold II, Kruse, ankom til St. Petersburg 1. Juli, best. til Antwerpen. — Louisiana, Jensen, ankom til Kbhvn. 20. Juni, bestemt til St. Petersburg. — L. P. Holmblad, Koch, ank. til Philadelphia 18. Juni, best. til Kbhvn. — Nicolai II, Michelsen, pass. Dunnet Head 21. Juni, bestemt til Philadelphia. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til St. Petersburg 22. Juni, bestemt til Antwerpen. — Omsk, Rasmussen, afg. fra Kbhvn. 5. Juli, bestemt til St. Petersburg. — Tejo, Borries, afgik fra Dartmouth 2. Juli, bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, ankom til Antwerpen 3. Juli, bestemt til St. Petersburg. — Vesuv, Gade, ankom til La Rochelle 2. Juli, bestemt til Bordeaux. — Xenia, Ingerslev, pass. Dunnet Head 24. Juni, bestemt til Philadelphia. — Arkansas, Jespersen, ankom til Kbhvn. 30. Juni, best. til New Orleans. — Kentucky, Caroc, ankom til Kbhvn. 3. Juli, bestemt til St. Petersburg. — Moskovo, Petersen, afgik fra Antwerpen 3. Juli, bestemt til St. Petersburg.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Libau 4. Juli, bestemt til Hull. — Axelhus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 3. Juli, bestemt til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clauson Kaas, ankom til Riga 4. Juli, bestemt til Antwerpen. — Ceres, Svensson, ankom til Libau 4. Juli, best. til London. — Christian IX, Møllerup, ankom til London 4. Juli, best. til Kbhvn. — Christianssund, Bay Schmidt, afgik fra Stavanger 4. Juli, bestemt til Arendal og Kbhvn. — Constantin, Bloch, pass. Holtenau 4. Juli, bestemt til London. — Frederik, Harboe, pass. Hirtshals 5. Juli, bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Paaske, ankom til Riga 29. Juni, bestemt til Antwerpen. — Kasan, Thomsen, ankom til Hull 3. Juli, bestemt til Kbhvn. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 28. Juni, bestemt til Island. — Louise, Gøtsche, ankom til Pillau 27. Juni, best. til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, ankom til Libau 27. Juni, bestemt til Kbhvn. — Moskovo, Petersen, afgik fra Antwerpen 3. Juli, bestemt til St. Petersburg. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Riga 5. Juli, bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Hansen, ankom til Pillau 3. Juli, best. til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 3. Juli, best. til London. — Pregel, Egidiussen, pass. Holtenau 3. Juli, bestemt til Antwerpen. — Thyra, Ryder, pass. Dunnet Head 17. Juni, best. til Island. — Valdemar, Koføed, afgik fra Antwerpen 3. Juli, bestemt til Kbhvn. — Vesta, Corfitzon, afgik fra Leith 4. Juli, bestemt til Færøerne og Island. — Maja, Blom, ankom til Kbhvn. 2. Juli, best. til Danzig.

Ficaria, F. Fenger, afgik fra Newcastle 6. Juli, best. til Kbhvn. — Esbern Snare, M. Madsen, afgik fra Newcastle 5. Juli, bestemt til Aalborg. — Esbjerg, C. Bentzen, afgik fra Odense 6. Juli, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Primula, Kromann, afgik fra Kbhvn. 7. Juli, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Leith 5. Juli, bestemt til Odense. — Kronen, C. Wiberg, afgik fra Newcastle 5. Juli, bestemt til Nykjøbing F. — Storebelt, J. P. Bay, afgik fra Nakskov 6. Juli, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 7. Juli, best. til Newcastle via Frederikshavn.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra St. Petersburg 27. Juni, ankom til Rotterdam 4. Juli. — Frode, Wrisberg, afgik fra Frederikshavn 26. Juni, ankom til Kbhvn. 27. Juni. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Odessa 11. Juni, bestemt til St. Petersburg. — Knud, Hansen, afgik fra Rotterdam 1. Juli, ankom til Blyth 2. Juli. — Svend, Holst, afgik fra Blyth 21. Juni, ankom til Libau 27. Juni. — Erik, Tofte, afgik fra Blyth 29. Juni, ankom til Kbhvn. 2. Juli. — Skjold, Schmidt, afgik fra London 18. Juni, ankom til Riga 26. Juni. — Ragnar, Mahncke, afgik fra Stettin 1. Juli, ankom til Riga 3. Juli. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Newcastle 5. Juli, bestemt til Kbhvn. — Volmer, Riber, afgik fra Swinemünde 5. Juli, bestemt til Riga. — Dan, Kraemer, afgik fra Ghent 1. Juli, ankom til Newcastle 2. Juli. — Magnus, Jørgensen, afgik fra St. Petersburg 25. Juni, ankom til Rotterdam 4. Juli. — Harald, Risøe, afgik fra Newcastle 28. Juni, ankom til Kronstadt 5. Juli. — Olaf, Lorentsen, afgik fra Methil 5. Juli, bestemt til Kronstadt.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Thorsoe, afgik fra Kronstadt 4. Juli, bestemt til London. — Alex. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Kronstadt 30. Juni, bestemt til Amsterdam. — J. Siem, Knudsen, afgik fra Amsterdam 25. Juni, ankom til Newcastle 26. Juni. — Russ, Jensen, afgik fra Kronstadt 23. Juni, ankom til London 30. Juni.

Helmdal. Kamma, Risøe, afgik fra Stugsund 26. Juni, ankom til Rouen 3. Juli. — Helga, Lagesen, afgik fra Sundswall 2. Juli, bestemt til Rouen. — Anine, Løffler, afgik fra Kramfors 30. Juni, bestemt til Rouen. — Martha, Jørgensen, afgik fra Lübeck 2. Juli, bestemt til Riga. — Elna, Møller, afgik fra Middlesbrough 4. Juli.

Urania. Ekliptika, Klaaborg, ankom til Kaunisari 3. Juli. — Urania, Callesen, ankom til Grangemout 4. Juli. — Saturn, Lund, afgik fra Timmergata 4. Juli. — Pallas, Degn, ankom til Newcastle 4. Juli. — Mars, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 2. Juli, bestemt til Kemi.

Nordsøen. Finland, Schmidt, afgik fra Korsør 2. Juli, bestemt til Sandø. — England, Petersen, ankom til Warkworth 1. Juli. — Rusland, Møller, afgik fra Norrkøping 3. Juli, bestemt til Antwerpen.

Vesterhavet. Nancy, Jessen, ankom til Pomaran 3. Juli. — Nautik, Meinertz, afgik fra Boness 5. Juli, bestemt til Horsens. — Nora, Degn, ankom til Kallajoky 2. Juli. — Nerma, Schmith, afgik fra Newcastle 3. Juli, bestemt til Esbjerg. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Methil 2. Juli, bestemt til Bandholm. — Nordsøen, Jessen, afgik fra Antwerpen 1. Juli, ankom til Esbjerg 3. Juli.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Hull 1. Juli, ankom til Kbhvn. 4. Juli. — Rita, Larsen, afgik fra Archangelsk 30. Juni, bestemt til London. — Patria, Andersen, afgik fra Zaandam 2. Juli, bestemt til Wearmouth. — Cimbria, Storm Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 2. Juli, best. til Luleå.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra St. Petersborg 2. Juli, bestemt til Rotterdam. — Frisia, Skov, afgik fra Riga 2. Juli, bestemt til Ghent. — Gallia, Nielsen, afgik fra Dordrecht 3. Juli, bestemt til Riga. — Britannia, Nielsen, afgik fra Montreal 3. Juli, bestemt til London.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Methil 28. Juni, bestemt til Kronstadt. — Fyen, Hansen, afgik fra Kbhvn. 29. Juni, ankom til Helsingør 29. Juni. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Amsterdam 28. Juni, ankom til Riga 3. Juli. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Riga 1. Juli, bestemt til Rotterdam. — Dania, Troensegaard, afgik fra Luleå 28. Juni, bestemt til Rotterdam. — Normannia, Rasmussen, afgik fra Deptford 2. Juli, ankom til Dunkerque 4. Juli.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, afgik fra Jacobsstad 2. Juli, best. til Rotterdam. — Christiansborg, Petersen, ankom til Hull 4. Juli. — Frederiksborg, Kühl, ankom til Ljusne 5. Juli. — Fredensborg, Andersen, ankom til Ghent 29. Juni. — Rosenborg, Fischer, ankom til Wiborg 2. Juli. — Uranienborg, Olsen, ankom til Kbhvn. 1. Juli. — Jomsborg, Schultz, ankom til West Hartlepool 4. Juli. — Skanderborg, v Deurs, ank. til Calais 29. Juni.

Damskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Dømel, afgik fra Kronstadt 4. Juli, bestemt til Wiborg. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Hull 5. Juli. — Tuborg, Hveissel, ankom til Lübeck 5. Juli. — Skodsborg, Jensen, afgik fra Kronstadt 4. Juli, bestemt til Wiborg.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Kronstadt 2. Juli, ankom til Kotka 3. Juli. — Agnete, Jensen, afgik fra Helsingør 2. Juli, ankom til Riga 4. Juli. — Hermia, Sørensen, afg. fra Riga 1. Juli, bestemt til Ghent. — Alice, Kraemer, afgik fra Riga 1. Juli, best. til Ghent. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Dunkirk 1. Juli, ankom til Methil 3. Juli. — Bornholm, Petersen, ankom til Kiel 1. Juli. — Ajax, Brorsen, afgik fra Boness 29. Juni, ankom til Masnedund 2. Juli. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Boness 1. Juli. — Nauta, Steen, afgik fra St. Petersborg 2. Juli, bestemt til Boness. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Libau 4. Juli, bestemt til Grangemouth.

Danmark. Rolf, Hahn, afgik fra Methil 2. Juli, bestemt til Libau. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Libau 1. Juli. — Absalon, Predbjørn, ankom til Newcastle 4. Juli. — Ansgar, Larsen, afgik fra Kbhvn. 2. Juli, bestemt til Riga. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Sunderland 29. Juni, bestemt til Kronstadt. — Hamlet, Sommer, afgik fra Reval 29. Juni, bestemt til Rotterdam. — Helge, Matthiessen, ankom til Kronstadt 23. Juni.

Thingvalla. Thingvalla, Laub, afg. fra New-York 25. Juni, best. til Kbhvn. — Hekla, Thomsen, afg. fra Kbhvn. 28. Juni, bestemt til New-York. — Norge, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 14. Juni, ankom til New-York 1. Juli. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 2. Juli, ankom til Stettin 3. Juli.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Sophie, Svarrer, pass. Lizard 27. Juni fra London til Rio Janeiro. — Maracaibo, Svarrer, pass. Beachy Head 29. Juni fra Amsterdam til Cardiff. — Hans, Jensen, sejlet fra Corinto 30. Maj til Liverpool. — Medor, Svarrer, sejlet fra Bristol 29. Juni til Gefle. — Doris Brodersen, Hansen, ankom til Sidney 1. Juli fra Port Natal. — Ameta, Nielsen, sejlet fra Tahiti 15. Juni til Liverpool. — Wilhelmine, Lauridsen, ankom til Rio Janeiro 1. Juli fra Rangoon, beordret til London. — Erna, Thomsen, sejlet fra Barry 30. Juni til Para.

Fans. Sønderho. Venner, Aarre, afgik 26. Juni fra Amsterdam til Canada. — Anna, Mortensen, ankom 2. Juli til Rochester fra Stugsund.

Svendborg. Rasmus, Jensen, ankom til Honfleur 25. Juni. — Brødrene, Jørgensen, ank. til Uleaborg 25. Juni. Lilly, Rasmussen, ankom til Wiborg 27. Juni. — Galathea, Bom, ankom til Newcastle 27. Juni. — Waldemar, Andersen ankom Kbhvns. Red 25. Juni. — Hilda, Rasmussen, ankom til Libau 29. Juni. — Hanne, Jørgens, ankom til Droden 24. Juni. — Solon, Hansen, ankom til Ipswich 29. Juni. — Agnete, Møller, ankom til Gefle 30. Juni. — Fortuna, Christiansen, ankom til Åbo 28. Juni. — Urda, Nielsen, ank. til Folkestone 28. Juni. — Marie Kirstine, Jensen, ankom til Plymouth 28. Juni. — Concordia, Henriksen, ankom til Waren 29. Juni. — Mine, Møller, ankom til Invergodon 29. Juni. — Confidantse, Mouritsen, ankom til Hartlepool 29. Juni. — Garibaldi, Jørgensen, ankom til Emden 29. Juni. — Haabet, Andreasen, ankom til Shoreham 1. Juli. — Grethe, Hansen, ankom til Rochester 1. Juli. — Psyche, Hansen, ankom til Kotka 30. Juni. — Flora, Nielsen, ank. til Mistley 30. Juni. — Dannebrog, Børgesen, ankom til Shields 1. Juli. — Skjold, Larsen, ankom til Southampton 1. Juli. — Thuro, Husfeldt, ankom til Rochester 1. Juli. — Feron, Nielsen, ankom til London 1. Juli. — Marie, Petersen, ankom til London 2. Juli. — Samson, Hansen, ankom til Lynn 2. Juli. — Athene, Hansen, ankom til Poole 4. Juli. — Christine, Rasmussen, ankom til Charlestown 4. Juli. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til Raumo 4. Juli. — Valdemar, Andreasen, ankom til Rochester 4. Juli. — Helge, Hansen, ankom til St. Wallery 3. Juli. — Marie, Nielsen, ankom til London 1. Juli. — Skirner, Nielsen, ankom til Lynn 2. Juli. — Fylla, Rasmussen, ankom til Raumo 2. Juli. — Vega, Rasmussen, ankom til Åbo 2. Juli. — Ane, Jørgensen, ank. til Charlestown 3. Juli. — Elise, Andreasen, ankom til Middelsbrough 3. Juli.

Rønne. Freja, Beck, ankom til Lübeck 23. Juni. — Jørgensen, Jørgensen, ankom til Canada 22. Juni. — Clara Marie, Koefod, ankom til Kjøbenhavn 22. Juni. — Anna, Henningsen, ankom til England 20. Juni. — Enigheden ankom til Kjøbenhavn 24. Juni. — Kastor er ankommet til Rendsborg. — Hans Andreas, Ødbergesen, ankom til Råfse 23. Juni. — Hermod, Grønvald, ankom til Holtenau 27. Juni. — Anne Margrete, Schou, ankom til Kjøbenhavn 25. Juni. — Rønne, Hintze, ankom til Kingslyn 26. Juni. — Herman Olsen, Jensen, ankom til Kjøbenhavn 24. Juni. — Ane Cathrine, Hermansen, ankom til Kjøbenhavn 27. Juni. — Rolf, Jakobsen, ankom til Karrebæksminde 28. Juni. — Camtoos, ankom til Archangel 30. Juni. — Veset, Marker, ankom til Boness 1. Juli. — Næstved, Larsen, ankom til Stolpeminde 1. Juli. — Odin, Møller, ankom til Kjøbenhavn 30. Juni. — Christiane, Hansen, ankom til Newcastle 2. Juli. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Kjøge 2. Juli. — Freja ankom til Aalborg 3. Juli.

Æro. Anne, Johansen, ankom 29. Juni til Wemys. — Saga, Clausen, ankom 30. Juni til Kjøbenhavn fra Portorico. — Otto, Petersen, ankom 30. Juni til Burntisland. — Dannebrog, Bøye, ankom 1. Juli til Louise. — Hjalmar, Rosenbeck, ankom 2. Juli til Aberdeen. — Uffo, Grube, ankom 2. Juli til Leith. — Karen, Hansen, ankom 1. Juli til Nakskov. — Aurora, Raahauge, ankom 2. Juli til Aberdeen. — Juliane, Christensen, ankom 1. Juli til Svendborg.

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. Retninger ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Bottniske Bugt. Fyrskibet „Sydostbroten“ er flyttet og ligger nu 1 $\frac{1}{2}$ Kml. S. for den 2 $\frac{1}{2}$ Kml. NØ. $\frac{1}{2}$ Ø. fra dets gamle Plads liggende 19 Fods Grund. 63° 19' 12" N. Br. 20° 13' 35" Ø. Lgd.

Norrbyskären. Stagen ved det S.-lige Indløb til Norrbyskären er nu flyttet til 63° 31' 32" N. Br. 19° 50' 50" Ø. Lgd.

Norrstrømsgrund. Den 21de Juni 1898 er Fyrskibet „Norrstrømsgrund“ udlagt paa sin Station S. for Luleå.

Finland. Ålands Øer. Rønnskårs Norra. En lille 6 Fods Grund, Rønnskårs Norra, er funden 1 $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 35° V. fra Rønnskårs SV.-Spids. En hvid Stage med sort, nedadvendt Kost er i 21 Fod Vand udsat N. for Grunden. 60° 7' 17" N. Br. 20° 34' 13" Ø. Lgd.

Finske Bugt. Helsingfors. Ennäsudd. En 4 Fods Grund, Ennäsudd, er funden 0 $\frac{1}{2}$ Kbl. N. 45° V. fra Ennäsudd, Drumsö NV.-Spids. En hvid Stage med sort, nedadvendt Kost er i 9 Fod Vand udsat N. for Grunden. 60° 10' 16" N. Br. 24° 52' 29" Ø. Lgd.

Finske Bugt. Lavansaari. Ved Indløbet til den NØ-lige Havn ved *Lavansaari* ere følgende Grunde afmærkede:

En 4 Fods Grund *Tuukimatala*, 3^m Kml. N. 81° Ø. for *Lavansaari* Baake. N. for Grunden staar i 29 Fod Vand en hvid Stage med sort, nedadvendt Kost. 60° 2' 42" N. Br. 27° 57' 5" Ø. Lgd.

Paa Revet, der fra Pynt *Mustaniemi* strækker sig ud mod N., ligger en 16 Fods Sten 3/4 Kml. N. 65° Ø. fra *Lavansaari* Kirke. N. for Stenen staar i 26 Fod Vand en hvid Stage med sort, nedadvendt Kost. 60° 1' 37" N. Br. 27° 50' 48" Ø. Lgd.

Paa Revet, der fra *Lavansaari* strækker sig 5 Kbl. SØ. ud, ligger en 1 Fods Pulle 6 Kbl. S. 60° Ø. fra *Lavansaari* Baake. Omtrent 1 1/3 Kbl. Ø. for Pullen staar i 23 Fod Vand en hvid og rød Stage med en opadvendt rød over en nedadvendt rød Kost. Omtrent 1 Kbl. S. for Revet staar en rød Stage med rød, opadvendt Kost. 60° 1' 52" N. Br. 27° 50' 41" Ø. Lgd.

Rusland. St. Petersborg Bugt. Fyrskibet „*London Grund*“ ombyttes midlertidig med et tremastet Fartøj. Fra Stormasten vises et hvidt, fast Fyr og om Dagen en Ballon, hvorunder et gult Flag med blaåt Kors.

SOI	10
NOI	80

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Asnes. Den 1ste Juli 1898 forandres *Asnes* Fyrlampe, *Sandefjord*, til at vise Fyr med Formørkelser. 59° 5' 40" N. Br. 10° 14' 45" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 28de Maj. 55° 22' N. Br. 3° 23' Ø. Lgd. Et sunket Vrag. En Mast og Raa vare over Vandet.

Den 24de Juni. 53° 19' N. Br. 4° 28' Ø. Lgd. Et sunket Vrag. En Mast var 6 Fod over Vandet.

Den 18de Juni. 55° 19' N. Br. 3° 9' Ø. Lgd. En Mast 10 Fod over Vandet, fast i et sunket Vrag.

Nordsøen. Vrag findes ikke længer. Vraget, der laa 10 Kml. V. 3/4 N. fra *Røde-Klif* Fyr, findes ikke længer.

Norge. Rasvaag. Den 1ste Juli 1898 tændes *Rasvaag* Fyrlampe paa Toppen af *Lille Haugo*. Den lyser fra S. 46° V., fri S. om *Nombu*, gennem S. til S. 59° Ø., fri S. om *Sauholmerne* under *Hitterølandet*, samt fra N. 27° V., Ø.-Kant af *Kregholmene*, til N. 52° Ø. Lyset er rødt fra S. 46° V. til S. 28° V., fri Ø. om *Tænnan*, grønt fra S. 18° V. til S. 12° Ø. over *Navdholmen*, *Gonse* og *Inderholmen*, rødt fra S. 19° Ø. til S. 53° Ø. over *Skarveskjærboerne*, *Sjonga* og *Saweskjær*, forøvrigt hvidt, altsaa i Indløbene. Flammens Højde: 46 Fod. 58° 12' 15" N. Br. 6° 35' 10" Ø. Lgd.

Kirkehavn. Den 1ste Juli 1898 forandres *Kirkehavn* Fyrlampe til at vise hvidt, fast Fyr. 58° 13' 50" N. Br. 6° 32' 5" Ø. Lgd.

Tyskland. Elben. Ved *Finkenwerder* ere den sorte Lystønde Nr. 14 og den røde og sorte Baaketønde med Kors inddragne, og følgende Tønder udlagte:

En rød og sort Lystønde i 14 Fod Vand ved *Bönhasensand* øvre Ende. 53° 32' N. Br. 9° 54' Ø. Lgd. Den viser Fyr med Formørkelser, Lys 7 1/2 S., Mørke 2 1/2 S.

De sorte Spidstønder Nr. 13 og 14 ligge i 13 Fod Vand N. for Farvandet, men flyttes eftersom Uddybnings-Arbejderne fordrer det.

Den røde Stumtønde S S ligger i 24 Fod Vand c. 3 Kbl. neden for *Königsbake* ud for Enden af en ny Høfde 53° 32' N. Br. 9° 52' Ø. Lgd.

Norderney. *Mastgat* Ledefyr ere flyttede, saa de nu lede til Indløbet til *Doveht*.

I det gamle Hovedfarvand til *Norderney* ere følgende Tønder flyttede og ligge nu saaledes:

Rød Stumtønde. 53° 43' 52" N. Br. 7° 11' 34" Ø. Lgd.
Sort Spidstønde Nr. 1. 53° 43' 46" N. Br. 7° 11' 37" Ø. Lgd.

Sort Spidstønde Nr. 2. 53° 43' 41" N. Br. 7° 11' 0" Ø. Lgd.

Sort Spidstønde Nr. 3. 53° 43' 17" N. Br. 7° 9' 24" Ø. Lgd.

Oster Ems. I *Oster Ems* ligge følgende Tønder saaledes:

Rød Spirtønde O C. 53° 40' 8" N. Br. 6° 39' 31" Ø. Lgd.

Rød Spirtønde O D. 53° 39' 38" N. Br. 6° 41' 28" Ø. Lgd.

Rød Spirtønde O E. 53° 39' 30" N. Br. 6° 43' 0" Ø. Lgd.

Disse tre Tønder have O som Topbetegnelse.

Rød Spirtønde O F. 53° 39' 14" N. Br. 6° 44' 22" Ø. Lgd.

Rød Spirtønde O G. 53° 38' 13" N. Br. 6° 45' 44" Ø. Lgd.

Disse to Tønder have ingen Topbetegnelse.

Sort Spidstønde O 2. 53° 40' 24" N. Br. 6° 40' 33" Ø. Lgd.

Sort Spidstønde O 3. 53° 40' 7" N. Br. 6° 42' 38" Ø. Lgd.

Sort Spidstønde O 4. 53° 39' 41" N. Br. 6° 44' 24" Ø. Lgd.

Sort Spidstønde O 5. 53° 38' 44" N. Br. 6° 45' 46" Ø. Lgd.

Disse fire Tønder have O som Topbetegnelse.

Holland. Ameland. Ballum. Paa *Ameland* flyttes *Ballum* Baake c. 1 Kbl. længere ind.

Zeegeat van Goeree. I *Rak van Scheelhoek* er Ø. for den tidligere fundne Grund funden en 17 Fods Pulle. 51° 49' 14" N. Br. 4° 6' 31" Ø. Lgd.

Zeegeat van Brouwershaven. I *Mosselkreek* er i 5 Fod Vand udlagt en Spidstønde Nr. 5 a. 51° 36' 20" N. Br. 4° 7' 18" Ø. Lgd.

Ooster Schelde. Engelsche Vaarwater. Fartøjet, som var sunket i *Engelsche Vaarwater*, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Fyrskibet „*Noord-Hinder*“ er igjen udlagt paa Station.

England. Great Yarmouth. Omtrent i August 1898 tændes 25 Alen fra Yderenden af *North Pier* Forlængelse ved *Great Yarmouth* et hvidt Fyr med En-Formørkelse hver 5 Sekunder, Lys 3 3/10 S., Mørke 1 3/10 S. Flammens Højde: 29 Fod. Fyret lyser fra N. 4° Ø. gennem Ø. og S. til S. 79° V. Fyrapparat af 6te Orden. 52° 34' 25" N. Br. 1° 44' 25" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig Havre. Dæmningerne ved de nye Havneanlæg ved *Havre* afmærkes fra den 10. Juli saaledes:

En hvid Baake med sort Ballon opføres paa 49° 30' 17" N. Br. 0° 5' 9" Ø. Lgd. Holdt overet med *Sainte-Adresse* Klokke-taarn i N. 2° V. leder den c. 1 Kbl. fri uden om det Yderste af Dæmningerne.

I samme Linje tændes paa *Boulevard Maritime* et rødt, fast Fyr, der lyser fra denne Linje og ind mod Land. Flammens Højde: 53 Fod. Synsviddens: 5,5 Kml. 49° 30' 12" N. Br. 0° 5' 10" Ø. Lgd.

I det hvide, faste Fyr paa N.-Molens Hoved indsættes en rød Sektor, der efterhaanden forandres, efter som Arbejdet skrider frem, og hvis S.-Grænse gaar c. 1 Kbl. S. om Dæmningerne. Den lyser derfra ind mod Land. Synsviddens for det røde Lys: 5,5 Kml. I øvrigt bliver Fyret uforandret.

Den sorte Tønde med to Kegler ved *Haut de la petite Rade* ombyttes med en sort Lystønde, der viser rødt, fast Fyr og ligger i Skæringen af V.-Grænsen af Fyret paa *Boulevard Maritime* og S.-Grænsen af den røde Vinkel i Fyret paa N.-Molen. Flammens Højde: 11 Fod. Synsviddens: 3,5 Kml. Den ligger nu paa 49° 29' 13" N. Br. 0° 5' 16" Ø. Lgd. og flyttes efter som Arbejderne skride frem.

Honfleur. Damperen „*Ada*“ ligger, skilt i to Dele, sunken ved Indløbet til *Honfleur*. Den agterste Del ligger N. for Løbet og er om Natten afmærket med 3 røde Lanterner, lodret for hinanden. 49° 25' 55" N. Br. 0° 13' 35" Ø. Lgd. Den forreste Del ligger S. for Løbet og er om Natten afmærket med en rød Lanterne. 49° 25' 86" N. Br. 0° 13' 22" Ø. Lgd.

Oyestreham. Paa Grund af Arbejder ved Slusen ved *Oyestreham* er det hvide, faste Fyr midlertidig flyttet til en Baake, der staar paa Fyrtaarnets Plads. Flammens Højde er uforandret. Synsviddens: 7,5 Kml.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Charente. Fouras SØ. Møllen *Espérans*, paa *Charante* højre Bred, SØ. for *Fouras*, skal nedrives. 45° 58' 25" N. Br. 1° 4' 55" V. Lgd.

Pointe de Chardonnière. Ud for *Pointe de Chardonnière* ligger Vraget af Skibet „*Eyriaud des Vergnes*“ sunket. 1/2 Kml. V. for Vraget er i 25 Fod Vand udlagt en grøn Spidstønde. 45° 56' 50" N. Br. 1° 24' 52" V. Lgd.

Maumusson Barre. Den røde Spirtønde ved Kanten af Grunden ved *Pertuis de Maumusson Barre* er flyttet til 45° 48' 52" N. Br. 1° 16' 12" V. Lgd.

Spanien. Ferrol. Fyrene *Priorino Chico* og *Castillo de la Palma* ved Indløbet til *Ferrol* ere midlertidig slukkede.

Canariske Øer. Det er kun alle Havnefyr paa de *Canariske Øer*, der midlertidig ere slukkede, hvorimod de øvrige Fyr brænde.

Foreneede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Narragansett og Mount Hope Bay. Den rød og sort vandret stribede Klokke-tønde Ø. for *Ohio Ledge*, 2 2/3 Kml. S. for *Conimicut* Fyr, er ombyttet med en rød og sort vandret stribet Spirtønde.

Stumtønde Nr. 7, 7/8 Kml. S. for *Conimicut* Fyr, er ombyttet med *Conimicut Middle Ground* sortmalede Lystønde, der hver 13 Sekunder viser Lys i 4 S., Mørke i 9 S.

Spirtønde Nr. 2 ved N.-Kant af *Common Fence Point Shoal, Mount Hope Bay*, er ombyttet med en rød Klokke-tønde uden Nummer.

King Philip Rock røde Spirtønde har nu Nr. 2.
Cow Bed røde Spirtønde har nu Nr. 4.

New York. Raritan Bay. Great Beds Fyr. Omtrent fra den 20de Juni 1898 gives ved *Great Beds Fyr* Taagesignal med Klokke, hvorpaa med Maskinkraft slaas Et-Slag hver 15 Sekunder.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Nizza. Ved *Nizza* er et Fartøj, der viser grønt Fyr, udlagt S. for Ø.-Molen, der borttages. For Indgaaende i *Bassin Nord* holdes Fyret om Styrbord.

Italien. Elba. Paa *Porto Ferraio* Rhed uddybes S. for *Punta della Torre* til 25 Fods Dybde. Uddybningsmaskinen viser en hvid Lanterne, og Skibe skulle holde vel klar af den.

Malta. Grand Harbour. Den 18de. 19de og 20de August 1898 er *Grand Harbour* lukket for Skibsfarten, men *Marsa Musceit* og Karantæne-Havnen ere aabne, og der vil der blive givet Skibe enhver Lettelse. Dampere ligger ude for at give Vejledning.

Østerrig-Ungarn. I *Calamotta Kanal* er udlagt et Telegraf-Kabel mellem *Stadjenovic* og *Misnjak* paa Øen *Giuppana*. Ved Landingsstederne er anbragt Tavler med et opadvendt Anker. Det er forbudt at ankre i og i Nærheden af Kablet.

Karantænebestemmelser m. m.

Cuba og Puerto Rico. Udenrigsministeriet meddeler:

Havnene paa *Cubr S.-Kyst* mellem *Cap France* og *Cap Cruz* samt *San Juan* paa *Puerto Rico* ere af *De forenede Stater i Nordamerika* erklærede for blokerede.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.
Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malme“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“, „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.



Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.
Depôt: Toldbodgade 14.

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 Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Kjøbenhavns Børskurs d. 6. Juli 1898.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....	114 ¹ / ₂	114 ¹ / ₄	114 ¹ / ₂
Danmark.....	90 ³ / ₄	90 ³ / ₄	91 ¹ / ₄
Norden.....	119	119	119 ¹ / ₄
Kjøbenhavn.....	103 ³ / ₄	104	104 ¹ / ₄
Carl.....	61	61	61 ³ / ₄
Dannebrog.....	108 ¹ / ₂	³ / ₄	108 ³ / ₄
Skjold.....	77	77	78
Helsingørs Dampsk.....	—	—	—
Østersøen.....	94	94	94 ¹ / ₂
Nordøen.....	78	77 ¹ / ₂	78 ¹ / ₂
Torm.....	—	—	—
Foren. Bugser-Selsk.....	—	85	92
Dansk-russisk Dampsk.....	—	—	—
Urania.....	—	101	102
Union.....	—	103	104
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.....	—	—	—
5% — —.....	—	—	—
5% Thingvalla 1880.....	—	100	102
5% — — 1894.....	—	—	—
5% Norden.....	—	—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.....	—	97 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % uopsig Stats.....	—	100 ¹ / ₄	100 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....	—	93 ³ / ₄	95
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....	—	92 ³ / ₄	93
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....	—	96 ¹ / ₄	97
4% — — 6 —.....	—	97	98
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —.....	—	94 ¹ / ₄	95
Aktier.			
Nationalbank.....	—	151 ¹ / ₄	152
Privatbank.....	131 ¹ / ₄	131	131 ¹ / ₂
Landmandsbank.....	—	128	128 ¹ / ₂
Handelsbank.....	124	123 ³ / ₄	124 ¹ / ₄
Burm. & Wain.....	94 ¹ / ₂	94 ¹ / ₂	94 ³ / ₄
Helsingørs Jernsk.....	—	90 ¹ / ₂	94
Sukkerfabr.....	96	95 ³ / ₄	96
Bryggeri Aktier.....	102 ¹ / ₄	102 ¹ / ₄	102 ¹ / ₂

Vekselkurser d. 5. Juli 1898.

	åvista Sælger.	to d. d. Køber.
Hamburg.....	89.05	88.90
London.....	18.14	18.11
Paris.....	72.10	—
Amsterdam.....	150.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 5. Juli 1898.

Russiske Noter.....	216.15
4% Russiske Consols.....	—
4 ¹ / ₂ % — Boden Kredit.....	101.00
6% Mexikanske.....	99.40
5% Rumænske Stats.....	100.50
4% — — 1890.....	94.00

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

Foren. Dampskibs. 10,000, „Danmark“ 16,000, „Norden“ 16,000, „Kjøbenhavn“ 12,000, „Carl“ 24,000, „Skjold“ 14,000, „Dannebrog“ 12,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden 16.

Skibsføreres Opmærksomhed

henledes paa, at der fra Uddybningsmaskinen, som i Sommer arbejder i Sejløbet til Vejle Havn, vil blive vist en Ballon til den Side, hvor Skibene kunne passere. Naar Maskinen ikke kan passeres, hvilket kun undtagelsesvis og kun for et kort Tidsrum vil være Tilfældet, vil der blive vist to Balloner, og Skibe, som ville passere, maa da stoppe, indtil den enkelte Ballon vises.

Vejle Byraads Havneudvalg, den 16. Juni 1898.

P. U. V.

P. Th. Madsen.

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 Havnepenge, som udgør 20 Øre pr. Ton (nemlig 10 Øre saavel for indgaaende som for udgaaende.)

Aalborg, den 12. Novbr. 1897.

Udvalget for Havnevæsenet.

Bugsering paa Nakskov Fjord.

Bugsering ønskes udført paa Nakskov Fjord af en i Nakskov stationeret, passende, helst isbrydende Bugserdamper, saaledes at Taksten for Bugsering holdes indenfor henholdsvis 25 og 15 Øre pr. Ton, eftersom Bugseringen foregaar udenfor eller indenfor Slotø, og saaledes at hele Fjorden befares mindst 1 Gang daglig. Fra Havnekassen kan forventes en aarlig Subvention, at beregne efter den Tid, Fjorden er aaben for Sejladsen. Tilbud med Hensyn til Størrelsen af denne Subvention indgives til undertegnede Udvalgt inden 4 Uger.

Udvalget for Nakskov Havn, d. 21. Juni 1898.

P. U. V.

Preben Hoskier.

The Russian-Baltic Salvage Co. Reval.

Licensed by the Imperial Russian Government recommends its modern Salvage Steamers for the Russian Coast and the Gulf of Finland.

Telegraphs: Francken, Reval.

3 Kabinettsbilleder

♦ gratis ♦

ved Bestilling paa 12 holdbare Visitskort til 4 Kr. Kabinetts kun 6 Kr. pr. Dus. NB. Ugenia efter ethvert indsendt Billede.

Monty.

St. Kongensgade 21.

EMIL KLÜNDER,
Skibsmægler.
KIEL.
Holtensau-Brunsbüttel.

Pumper,

udmærket egnede til Lastpumper.

Maskinfabrikken Rannje,

Mathæusgade 6.

Jeg tillader mig herved at underrette Dem om, at jeg — efterat være fratruddet som Bestyrer af Nordisk Skibsrederforening — har etableret egen Forretning her i Christiania, som under Firma

Fredericksens maritime Bureau

for Tiden har *Kontor i Raadhusgaden No. 13.*

Bureauet overtager alle under Skibsart, Rederibedrift og Søforsikring sorterende Sager, meddeler Oplysninger, giver Raad og Vejledning, udfører Havaribehandling med Opør, besøger mindelig Ordning af Tvistigheder eller Forsvar for Domstolene saavel som Anlæg og Procedure af Retssager i Ind- og Udland.

Foruden min egen Erfaring i saadanne Sager, som i omtrent 29 Aar udelukkende har været min Livsgerning, vil Bureauet disponere over de talrige Forbindelser, som jeg har stiftet i Udlandet, først som Bestyrer (i 12 Aar) af den udenlandske Afdeling i en ligeartet Forretning i England og senere som Bestyrer (i 9 Aar) af Nordisk Skibsrederforening. Derhos har jeg under Ophold i England i forrige Maaned specielt sikret Bureauet Assistance af de bedste Kræfter og Autoriteter paa det maritime Omraade, saa at det overalt vil kunne være til Tjeneste.

Under Henviisning til nedenanførte Referancer anbefaler jeg Dem altsaa mit Bureau, idet jeg lover samvittighedsfuldt og energisk Arbejde med rimelig Beregning.

Ærbødigst

F. Fredericksen.

Referancer:

Advokater:

Jacob Ihlen, Christiania.

W. S. Robson Esq., Q. C. M.

P. London.

Edw. T. Salvesen Esq., Q. C.,

Edinburgh.

George Delarue, Paris.

Solicitors:

Messrs. Stokes & Stokes, London.

„ Thomas Cooper & Co., London.

„ Weightman, Pedder &

Weightman, Liverpool.

„ And. M. Jackson & Co., Hull.

Messrs. Geo. Hummond & Co., Dover. (H. O.)

Maskinmester,

der har faret til Søs, og som er godt kendt mellem Redere og Mestre, kan faa fast Plads hos et større Oliefirma. En ung, smart Mand vil have gode Chancer. Billet mrk.: „Assistent“ indlægges paa dette Blads Kontor.

Levering af Søsten.

Til Frederiksberg Vejvæsen ønskes snarest muligt leveret et Parti Søsten paa 100 à 200 Kubikfavne. Lysthavende anmodes om at henvende sig paa Frederiksberg Stadsingeniørs Kontor, Frydendalsvej 4, mellem Kl. 9—1.

Frederiksberg Stadsingeniør, den 6. Juli 1898.

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

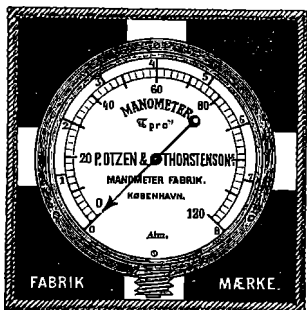
Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.

Strandvej 36. Telefon 69.

Agentur
for udenlandske
Søassurance-
Selskaber.

Bjerre & Rømer,
Skibsmæglere.
Agenter for
Kullens Enskilda Assurans
Förening.

P. Otzen & Thorstenson.
Manometre, Vacuümètre, Tællemaskiner.
Reparationer udføres.
Sølvmedaille Stockholm 1897.



Sølvmedaille Stockholm 1897.
Eneforhandler af Vulcaniseret Fiber
til Pumpeklapper etc.
Lager af Material og elektriske Artikler.
Vesterbrogade 24.

E. Husted & Co.
Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.
Telegrams: H U S T E D.

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

Margarine.

En fortrinlig velsmagende og holdbar Margarine,
særlig tilvirket for Skibsbrug, leveres saavel i Træ- som
Blikemballage til Dagens billigste Notering.

Jh. Klokke & Co.,
Nyhavn 4.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

N. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.
Skibssmedie og Maskinværksted.
Udfører godt og billigt Arbejde.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

23. Series

4de Trækning begynder Onsdag den 13de Juli 1898.

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 -
60	— • 100 -	50	— • 200 -	60	— • 100 -
75	— • 60 -	75	— • 100 -	75	— • 60 -
95	— • 25 -	95	— • 50 -	95	— • 25 -
100	— • 10 -	100	— • 20 -	100	— • 10 -
2071	— • 9 -	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 fornys overalt à 2 Kr. 50
Øre Stykket hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i Hoved-
kollektionen, Nørrevoldgade 19, hvor Planen paa Forlangende ud-
leveres gratis.

DANCHELLS FABRIKER. LINOLEUM. VOXDUG



Anker-Mærke

Eneudsalg i Danmark for
**DELLENHORSTER
LINOLEUMFABRIK.**
Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:
Pilestræde 13 Matthæusg. 5.
Telefon 545. Telefon 2880.
Kjøbenhavn.

TH. SIMONSEN,

NYHAVN 57.

SØLVMEDAILLE I MALMÖ
OG STOCKHOLM.
FOR LANTERNER.

Havnesyr & Lanterner.

Metalspejllapparater.

Skibslanterner med Certifikat
Gl. Lanterner prøves og forandres.
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.

Marius Hoffgaard

(forhen kld. Brodersen).
Anbefaler sig med alt til
Fotografien henhørende.
Atelier St. Strandstræde 6. 3.
Fotografier af forskellige danske
Skibe have altid paa Lager.
Hurtig Ekspedition.

„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. 28.

Kjøbenhavn, Torsdag den 14. Juli 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Dansk Sejlskibsrederi-Forenings ordinære Generalforsamling. (Sluttet). — Sø- og Handelsretsdom. — En Rundrejse i Molukkerne. — Frægtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

3 Kabinetsbilleder
♦ gratis ♦
ved Bestilling paa 12 holdbare Visitkort til 4 Kr. Kabinets kun 6 Kr. pr. Dus. NB. Ogsaa efter ethvert indsendt Billede.

Monty.

St. Kongensgade 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 Lådninger fra egne Savmøller i Bangkok.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.
TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.

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

Alfred Christensen,

Assurance-Afdeling,

Amaliegade 24.

Skibsproviant.

Smør i Blikdaaser,
Svinefedt i Blikdaaser,
Flæsk i lagetætte Tønder,
Røget Flæsk i alle Sorter,
Saltede og **røgede Skinker**,
Prima Spegepølse,
Oksekød i lagetætte Fustager,

samt alle til Proviant hørende Spisevarer kan faas i garanteret holdbar Kvalitet.

PHILIP W. HEYMAN, Kjøbenhavn Ø.

* Leverandør til den engelske Marine. *

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.

Sunderland. Thompson Shields & Co.

(Established 1858.)

Ship brokers.

Coal Exporters & Timber Merchants.

196, High Street East. Sunderland.

Highest freights for foreign & coasting.

Herring freights from ports in Scotland to Elben & Baltic a speciality.

Letters & telegrams addressed to our care are delivered promptly on board vessel on arrival.

Telegrams: „Shields“. Sunderland.

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.

Søassurance af Søfarendes Ejendele,
Tøj, Proviant, Restavrationseffekter m. m. overtage vi til billige, faste Præmier. — Subagenter antages.
Mannheimer Forsikringssselskab.
General-Agentur for Danmark.
Amaliegade 29.

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^d.

eneste Fabrikanten af
 Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
 samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
 Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:
 Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.
 Conferencetid 12-1½. Admiralitætsstr. 39, 1. Telefon 3999.
 Telegr.-Adr.: Diotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen. Ø. Telefon 35.

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 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.

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.

EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1833. Telegraphic address "SVITZERSALVAGE".
 Telefon Nr. 5195.

Agent for
 Great Britain.

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	.....	"SVITZERSALVAGE".
KASTRUP	.....	"HØYER".
ELSINORE	.....	"SVITZERGOTTLIEB".
KORSØR	.....	"JØRGENSEN".
ALBUEN (LÅLAND)	.....	"GUNNERSEN".
FREDERIKSHAVN	.....	"SVITZERLUND".
GOTHENBURG (SWEDEN)	.....	"ELFVERSSON".
GREIFSWALD (GERMANY)	.....	"SPRUTH".

The company's boat **Danmark** — in conjunction
 with the boats belonging to the Northern Salvage
 Company of Hamburg, vis s/s „Berthilde“, s/s „Berger
 Wilhelm“ and s/s „Nowa“ — operates in the Mediter-
 ranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea &
 Red-sea).

Fanø praktiske Sømmandsskole.

Saavel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver

Tid. Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,

Nordby, Fanø.

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste
 Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon Nr. 6. G. W. Møller, Grønnegade, Dragør. Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,
 Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af
 Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyd's, London,
 og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-

Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

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 & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings ordinære Generalforsamling.

Vi meddele nedenfor Slutningsreferatet af Forhandlingerne:

Konsulatafgifterne.

Formanden: Der er kun gaaet et ringe Tidsrum, nemlig 3 Aar, siden man sidst behandlede dette Spørgsmaal; men Bestyrelsen ønsker at kende Stemningen overfor dets Genoptagelse. 3 Aar er jo ingen lang Tid, naar der er Tale om at søge en Ændring indført i Loven. Helst maa man søge at faa disse Afgifter afskaffede, og man maa erindre, at siden man sidst arbejdede herfor er der kommet en anden Regering, andre Ministre. Det er nu kort efter de ny Valg maaske heldigt at optage Sagen igen.

Agent N. Petersen, Marstal: Konsulatsudgifterne ere en trykkende Byrde. Regeringen burde ikke have hævet Skibsafgiften. Fremmede Nationer, norske og svenske Skibe, tage nu vore Kulfragter og have den Fordel at kunne gaa til Danmark uden synderlig Udgift. Jeg mener, at dersom Regeringen havde bibeholdt Skibsafgiften, ladet fremmede Nationer betale deres Andel af den og dermed lønnet vore Konsuler, og taget Konsulatsafgifterne fra os, saa havde det været det bedste. Dette lader sig vel ikke gøre nu. Jeg henstiller til Skibsrederi-Foreningen og Fællesrepræsentationen at gøre Skridt til at faa denne Afgift betydeligt nedsat.

Skibsreder Tor m: Jeg kan ganske slutte mig til Agent Petersen og anbefaler, at Bestyrelsen om denne Sag sætter sig i Forbindelse med andre Foreninger. Hvorvidt det vil hjælpe er et Spørgsmaal, men det er et Forsøg værd. Kompensation kan Staten jo erholde ved Ophævelse af Krydstoldvæsenet; det skal vi stadig arbejde hen til. Fællesrepræsentationen er nærmest til at tage Initiativet.

Dirigenten: Den stedfundne Diskussion vil være vejledende for Bestyrelsen.

Synsprøver for Søfolk.

Havnefoged Møller: Det er alle bekendt, at Synet har stor Betydning for Søfolk. Det har vist sig, at selv om vedkommende Sømand har troet at have de nødvendige Synsævner, har han manglet Farvesans. Søfolk har faret 6—7 Aar og dog maattet opgave det paa Grund af manglende Synsævner. Det vil være rigtigt at faa Forslag fremsat om, at Sømanden skal underkaste sig en Prøve, som føres i hans Søfartsbog, for at man deraf kan se, at Manden er i Besiddelse af Ævner til at betros en Udkigspost ved Nattetid.

Fyens Kredsstyrelse opfordrer Bestyrelsen til at arbejde hen til Fastsættelsen af Bestemmelser i denne Retning.

Formanden: Spørgsmaalet er indgaaende behandlet i Bestyrelsen, og der var Sympati for at faa det gennemført. Jeg skal kun bemærke, at det vilde være langt heldigere, at enhver, der vil gaa til Søs, underkastes en saadan Prøve, i Stedet for at han først underkastes den senere; i alle Tilfælde bør en saadan Prøve forlanges for enhver, der indstiller sig til Navigationsskolerne. Synsprøven forlanges nu først, naar Vedkommende skal have Styrmandseksamen; men der er ikke Spor af Mening i, at en Mand faar Lov til at forberede sig til en Eksamen, han maaske ingen Brug faar for, og som ingen Betydning har for ham i andre Stillinger.

Navigationsskolebestyrer Kerstens, Aalborg: I de fleste Skoler forlangte man Synsprøve ved Optagelse; i Aalborg er dette i alt Fald Tilfældet. Det kan dog ogsaa stille sig saaledes, at en Mand, der i længere Tid har faret til Søs, kan have mistet Synsævnen. Der kan da være Tale om 2 Synsprøver — en i en yngre og en i en ældre Alder.

Navigationslærer Tønnesen, Marstal: Hos os er det samme Tilfældet; der forlanges Prøve før Optagelsen paa Skolen. Vi har haft ét Tilfælde, hvor Vedkommende ikke bestod Synsprøven, tog til Svendborg, fik Attest og tog Eksamen; men han fik ikke Styrmandsbevis.

Kaptajn Clausen, Fanø: I de 3 Aar, jeg har bestyret den praktiske Sømandsskole, har vi kun sendt en hjem paa Grund af Mangler ved Synet.

Formanden: Jeg tror, man har misforstaaet mig. Det, jeg udtalte, var en Kritik af Loven og ikke af Skolerne, og den Kritik er berettiget; thi det er først, naar man forlanger Styrmandsbevis, at Loven fordrer Synsprøve, og jeg synes derfor, det er fuldstændig rigtigt, at enhver, der skal til Søs, underkaster sig en saadan Prøve, navnlig de vordende Befalingsmænd. En lille Ændring burde maaske indføres: Fyrbødere behøve nemlig ikke Farvesans.

Havnef. Møller: Synsprøven bør forlanges i en tidlig Alder. Gøres det nødvendigt, kan den gentages. Sagen er jo ikke vanskelig at ordne.

Dirigenten: Forsamlingen beslutter altsaa at opfordre Bestyrelsen til at foretage de nødvendige Skridt til denne Sags Gennemførelse. — Dette vedtoges.

Erstatning for Skade ved Paasejling.

Havnef. Møller: Det er hændt, at Skibe, der have ligget for Anker paa fremmed Revier, ere blevne paasejlede af Skibe, som have Tvangslods om Bord, og at de have lidt betydelig Skade; men et Skib, der har tvungen Lods om Bord, er sagesløs. Var det ikke muligt ved Henvendelse til forskellige Havneautoriteter at faa fastslaaet Forsigtighedsregler. Særlig paa Stettiner Revieret er Sejlladsen vanskelig. Kan Bestyrelsen ikke tænke sig en Maade, hvorpaa disse Forhold kunne forandres.

Formanden: Sagen er nøje drøftet i Bestyrelsen. Det er et vanskeligt Spørgsmaal, men det maa erkendes, at Forholdene ere uheldige for Skibene, f. Eks. paa Themsen. Juristerne opfatte Spørgsmaalet paa den Maade, at naar Skibet kommer til et Sted, hvor det er tvunget til at tage Lods om Bord, kan der intet Erstatningskrav gøres gældende overfor det. Bestyrelsen forstaaer Betydningen af Sagen, men den har tænkt, om det ikke var rettest at vente med den til næste nordiske Søfartsmøde om fire Aar. Selv om Regeringen her i Danmark tog sig af Sagen, vilde det dog ikke have saa megen Vægt, som naar det skete i Forening med Norge og Sverrig.

Havnef. Møller: Jeg vil blot henstille, om man ikke kunde henvende sig til Havneautoriteterne og gennem dem faa enkelte Forsigtighedsregler fastslaaede. Jeg vil f. Eks. nævne, at en stor Damper, der sejler ned ad et smalt Farvand, kunde blive tvungen til at stoppe, naar mindre Fartøjer skulde passere den.

Formanden: Saa vidt jeg forstaaer Taleren, er det Mening, at man skulde henvende sig til fremmede Autoriteter. Jeg mener ikke, det kan ske paa Grundlag af det foreliggende. Man maa anerkende, at det er en Fejl, at et Skib skal paatvinges Lods.

Møller: Det indrømmer jeg ganske, men Kredsstyrelsens Forslag er fremkommet for at faa Sagen rejst. Det er en lang Tid, hvis fire Aar skulle gaa under de samme Forhold.

Formanden: Jeg ser ikke, hvorledes denne Forening, som er en fuldstændig lokal Forening for Danmark, skal kunne udrette andet i denne Sag, som gælder hele Verden. Jeg tror ikke, det nytter, at vi skriver Breve til de forskellige udenlandske Autoriteter. Den eneste Vej er at gaa til Nordisk Skibsreder-Forening.

Agent Petersen: Det er et meget indgribende Spørgsmaal. Sagen er international og vil blive meget vanskelig at gennemføre. Den har været fremme i det engelske Parlament for 6 Aar siden og fik der Sympati for sig. Jeg foreslog i Gaar Bestyrelsen, at vi henvendte os til Nordisk Skibsreder-Forening. Jeg tror, at skal Sagen gennemføres, skal det være igennem den.

Dirigenten: Spørgsmaalet har overordentlig stor Betydning og er meget vanskeligt. Det drejer sig i Virkeligheden om Statens Ansvar for de Fejl, dens Embedsmænd begaa. Jeg forstaaer Forsamlingens Mening saaledes, at den opfordrer Bestyrelsen til at have sin Opmærksomhed hen-

vendt paa denne Sag og træffe de Foranstaltninger, der maatte anses tjenlige til at fremme den.

Udbetalingen af Mandskabets Hyre.

Formanden: Spørgsmaalet er rejst i Bestyrelsen af Skibsreder Winther. Jeg skal bemærke, at tidligere stod det Skibsføreren frit for, hvor meget eller hvor lidt han vilde udbetale som Forskud paa Hyren. Denne Ordning motiveredes med, at Folkene saa ikke gik i Land og ødede deres Penge. Men man har nu sat en bestemt Grænse, idet Mandskabet kan forlange $\frac{2}{3}$ af den Hyre, det har til Gode. Nogle Redere mene, at der i Stedet for $\frac{2}{3}$ kun burde udbetales Halvdelen. Naturligvis kan Rederne ikke forandre Loven, men der kan indføres andre Forhold ved Overenskomst mellem Reder og Mandskab. Som De vil se, gaar Forslaget ud paa, at Rederne skulle søge at blive enige. Man kunde forsøge derpaa ved Forhandling med Dampskibsrederi-Foreningen.

Havnef. Jordahn, Kolding: Rederne kunne vel indgaa paa Akkord med Mandskabet, men det er sikrere at faa Loven forandret.

Lund, Rønne: Det kan være rigtigt overfor de unge og ugifte kun at udbetale Halvdelen, men for en gift Mand, der sidder med flere Børn, er det ikke tilstrækkeligt. Jeg mener ikke, det er heldigt at fastsætte bestemte Regler, i hvert Fald bør undtages gifte Søfolk og Søfolk, der understøtte Slægtninge.

Formanden: Naar man har noget imod at udbetale $\frac{2}{3}$, er det fordi det mange Gange bliver misbrugt, navnlig ved Rømning. Det er det, vi vil søge at undgaa. Jeg tror ikke, det vilde faa nogen stor Rækkevidde, selv om det blev vedtaget kun at udbetale Halvdelen af Hyren.

Skibsreder Winther, Fanø: Vi har allerede begyndt med denne Sag paa Fanø. Mange Gange er det vanskeligt at faa Folk, og det hænder ofte, at naar de have faaet $\frac{2}{3}$ af Hyren, rømme de. Det vilde være gavnligt kun at udbetale indtil Halvdelen af Hyren.

Jordahn: Jeg anbefaler, at det gøres til Lov, særlig for Rønnings Skyld. Og jeg tror ikke paa Nyttens af de private Overenskomster.

Formanden: Jeg skal kun hertil bemærke, at der paa sidste nordiske Søfartsmøde i Stockholm var fremsat Forslag om at søge gennemført en Revision af Søloven. Det kunde ikke gennemføres den Gang paa Grund af Opposition fra Svenskernes Side, og de vare i Flertal. Man fik dog en bestemt Følelse af, at Sagen vilde gaa igennem, naar den fremkom ved næste Søfartsmøde. Det var uden Tvivl fuldt berettiget at slutte privat Overenskomst, der omgik Søloven, naar undtages de Tilfælde, hvor denne bestemt forbyder dette.

Skibsr. Torm sluttede sig til denne Opfattelse.

Dirigenten opfordrede paa Forsamlingens Vegne Bestyrelsen til at sætte sig i Forbindelse med andre for at fremme denne Sag.

Formanden: Der er modtaget en Skrivelse fra forskellige Foreninger i England, der mene, at man skal søge at forandre Kulcertepartierne, saa at Skibene ikke under en Strejke skulle være tvungne til at ligge halve eller hele Aar og vente paa Ladning. Der skulde sættes en vis Frist, og hvis Strejken ikke var endt ved dennes Udløb, skulde Skibet have Lov til at sejle. Bestyrelsen fremkom med denne Sag som en Meddelelse til Generalforsamlingen.

Formanden: Jeg bringer Dirigenten en Tak for den udmærkede Maade, hvorpaa han har ledet Forhandlingerne.

Dirigenten takker og gentager Ønsket om, at de førte Forhandlinger maa blive til Nytte for Foreningen. Med det Ønske udbragte han et Leve for Dansk Sejlskibsrederi-Forening. (Stærke Hurraraab).

Havnef. Møller udbragte et af kraftige Hurraraab besvaret Leve for Konsul Rechnitzer, der havde vist Foreningen den Interesse at overtage Posten som dens Formand. Konsul Rechnitzer takkede.

Dirigenten hævdede derefter Generalforsamlingen.

Sø- og Handelsretsdom.

(Kaptajn E. Jones. Fører af S/S „Mount Park“, mod Indenrigsministeriet).

S/S „Mount Park“, hjemmehørende i Greenock, 349,93 N. R. Tons, gik den 28. Januar 1897 med en Ladning af 550 Tons Kul fra Cardiff, bestemt til Masnedund. Den 17. Februar f. A. ankrede Skibet paa Korsør Red for at faa Lods til Masnedund. Der laa Is ved Korsør, og Færgestrummen ved Masnedund var spærret af Is, som den vedblev med at være indtil den 1. Marts 1897. Fyrskibet paa Korsør Red var inddraget og erstattet af Dampskibet „Mjølner“, der omtrent laa paa dets Plads. Efter Mount Park's Udsagn ankrede den d. 17. Februar i $4\frac{1}{2}$ Favne Vand og i ca. $\frac{1}{4}$ engelsk Mils Afstand fra Mjølner med de to Ledefyr ved Dampfærehavnen aabne, sønden om Mjølner, i O. t. N. $\frac{3}{4}$ N. Samme Dags Eftermiddag ca. Kl. $4\frac{1}{2}$ kom Lods Kruse om Bord og blev enig med Kaptajn Jones om, at Mount Park først skulde afgaa næste Morgen fra Masnedund. Paa Kaptajnens Spørgsmaal erklærede Lods, at Skibet ikke kunde ligge bedre, end det laa, hverken for Vind og Vejr eller hvad Besejlingsforholdene til Korsør angik. Mount Park laa først opsvajet i N. V. t. V. med 25 Favne Kæde ude, men da Vinden hen paa Aftenen blev S. S. V. kom det til at ligge opsvajet i den Retning. I Følge Lodsens Forklaring laa Mount Park sønden for den nye Fyrilinje, idet Skibet havde Taarnborg Kirke tæt sønden for de to gamle Fyrtaarne, som ligge sydligere end den nye Fyrilinje, og han har endvidere udtalt, at Skibets Plads var en saadan, at indgaaende Skibe, der lige holdt Fyrlijnen (den nye) vilde passere mindst 50 Favne norden om Mount Park, som den laa opsvajet med Stævnen i S. S. V.

Dampfærgen Nyborg, Kaptajn Geisler, paa Rejse fra Korsør til Nyborg, passerede mellem Kl. 10 og 11 og Aftenen d. 17. Februar Mount Park. Det var da fyrklart, og Kaptajn Geisler bemærkede, at Mount Park laa til Ankers noget vestligere end Mjølner, opsvajet i samme Retning som denne og efter hans Udsagn omtrent i Fyrlijnen som denne. Kl. 12⁵⁴ vendte nævnte Færge atter tilbage fra Nyborg, bl. a. med 14 Jærnbanevogne. Vind og Vejr var som paa Overrejsen, men fra Kl. 1 kom der stærk Taage. Den sædvanlige Kurs styredes, indtil der Kl. 1^{3/4} hørtes Signalskud fra Mjølner, hvorpaa Dampfærgen foretog den nødvendige Svajning for at komme ind i Færehavnen med den modsatte Ende. Maskinen gik fra den Tid langsomt. Kl. 2¹⁰ blev der prajet for en Lanterne for om Styrbord, men kort efter tårnede Færgen mod Mount Parks Styrbordsside lidt agten for dens Storrigning. Færgen selv tog ikke videre Skade, hvorimod Mount Parks Storrigning blev revet ned, Skanseklædningen borttaget i en Længde af 20 Fod og Skibssiden gennembrudt ud for Agterlugen til under Vandlinjen, saaledes at Vandet strømmede ind og fyldte Agterrummet og Agterpeaken. For at forhindre at Skibet skulde synke, hvor det laa, lettedes Ankeret og Kl. 2^{1/2} Morgen sattes Mount Park paa Grund ud for Lygtebanken i ca. 12 Fod Vand. Det blev derfra den 19. Februar, af Svitzers Bjærgnings-Entreprise, bragt ind til Korsør Havn, hvorfra det efter endt Losning afgik til Helsingør for at reparere.

Under Sagen, der var anlagt af Kaptajn E. Jones mod Indenrigsministeren paa Statskassens Vegne, gjorde Sagsøgeren Fordring paa Erstatning for den Skade, hans

Skib havde lidt ved Paasejlingen, medens der fra Indstævntes Side var nedlagt Paastand paa Frifindelse.

Hvad selve Sammenstødet angaar er det oplyst, at Mount Parks 1ste Styrmand og 2 af dets Matroser havde Vagt, da Sammenstødet skete. Skibets Ankerlanterne brændte klart, der blev ringet med Klokken som anordnet, og da der ca. Kl. 1.50 hørtes en Dampfløjte paa Styrbords Bov, holdtes der gaaende med at ringe. Kl. 2.10 saa de alle tre en Dampers Toplanterne og grønne Lanterne 4 Streger paa Mount Parks Styrbords Bov kommende ret imod dette Skib. Mount Parks Skibsklokke var anbragt paa Agterkanten af Bakken ca. 24 Fod fra Stævnen i et 22" højt Stativ, og medens det af enkelte fra Dampfærger og fra Mjølner er omtalt, at den kun hørtes af og til, svagt og med en sprukken Lyd, er det ved en Synsforretning i Helsingør oplyst, at den havde de befalede Dimensioner, og da lød fuldstændig klart. En Lods i Korsør har forklaret, at han den omtalte Nat paa Vejen ned til Baadehavnen hørte, at der blev ringet uafbrudt med Mount Parks Klokke, efter at Mjølner var begyndt at give Taagesignal.

Kaptajnen paa Nyborg har forklaret, at Fyrene ikke kunde ses; han brugte derfor uafbrudt Fløjten. Kl. 2.10 prajedes for en Lanterne om Styrbord, og der hørtes samtidig Klokkeringning. Roret blev straks beordret haardt Styrbord, og efter at Kaptajnen havde set ud efter Lanteren, løb han over paa den anden Side af Broen og gav Ordre „fuld Kraft den anden Vej“ til Maskinen. I samme Øjeblik blev der prajet fra Ud-kiggen: „De gaar ikke klar, Kaptajn,“ hvorfor denne raabte ned til Maskinen: „Gør hvad De kan“, men umiddelbart efter skete Sammenstødet.

Under Sagen er det af den for Indenrigsministeren mødte Kammeradvokat gjort gældende, at Mount Park selv maatte siges at være Skyld i det skete Sammenstød, idet denne Damper havde handlet urigtigt ved at lægge sig for Anker, der hvor den laa. Og han har endvidere fremhævet, at det ved en med en Statsdamper foretagen Prøvefart, ved hvilken Lods Kruse havde været til Stede, havde vist sig, at Mount Park, naar den, som af Lods Kruse angivet, havde ligget saaledes, at den havde Taarnborg Kirke tæt syd for de gamle Fyrtaarne, i Virkeligheden havde ligget med sin Agterstævn i selve Fyrlinjen, d. v. s. i det naturlige Bælte, der paa begge Sider af denne maatte holdes fri for Sejladsen. Ifølge Lods Kruses Forklaring og Udsagnene fra Mjølners Side maa det antages godtgjort, at Mount Park laa for Anker paa et Sted, hvorimod der ikke kunde gøres Indsigelse, i al Fald tilstrækkelig syd for Fyrlinjen; det kan heller ikke antages, at Mount Park har gjort sig skyldig i nogen Forsømmelighed med Hensyn til Klokkeringningen. Naar Kammeradvokaten har gjort gældende, at Sammenstødet paa Grund af den meget tætte Taage var uundgaeligt og ikke kunde afværges ved nogen Manøvre fra Dampfærgens Side, saa kan Retten heller ikke give ham Medhold heri, navnlig af den Grund, at Dampfærger fra Overfarten til Nyborg vidste, at Mount Park laa for Anker paa det Sted, hvor Sammenstødet skete, og naar Dampfærger paa Tilbagevejen, efter at have hørt Mjølners Signalskud, ikke aldeles nøje vidste, i hvad Retning og i hvilken Afstand, det befandt sig fra de to Skibe, særlig fra Mount Park, havde det været dens Pligt at bevæge sig endnu langsommere eller midlertidig helt at stoppe op, uden at det derimod kan komme i Betragtning, at den, fordi den udgjorde et Led af Jærnbane- og Posttrafikken, ikke burde, forsinke sig mere end nødvendigt.

Rettens Kendelse lød paa: at Indstævnte, Indenrigsminister Bardenfleth, bør paa Statskassens Vegne betale Sagsøgeren det Mount Park ved Sammenstødet tilføjede Tab med 29,278 Kr. 04 Øre, med Renter deraf 5 % aarlig fra 4. Maj 1897 til Betaling sker og 400 Kr. i Sagsomkostninger.

En Rundrejse i Molukkerne.

Vi have modtaget følgende:

Den 7de Februar 1898 ankom Briggen „Cito“ paa Macassar Yderred med 107 Dages Rejse fra Amsterdam. Bali-Strædet passeredes den 5te Februar under forholdsvis gunstige Omstændigheder, og en fin N. V. Monsun bragte os i to Dage i Sigte af Towyn Island efter om Natten at have passeret over Sydenden af Laars Banken med jevnlig Lodskud. Op ad Dagen, da Søbrisen kom igennem, var den saa flov, at vi først Kl. 9 om Aftenen kunde ankre indenfor Great Lely. Den 8de var Vinden saa skral, at Sejlads op i Havnen blev umulig. Den 9de forsøgtes at krydse, men Forholdene var nu yderligere forværrede derved, at Havnen var saa godt som spærret af hollandske Orlogsskibe, 2 Fregatter, 1 Pantserskib, 1 Kanonbaad og en Avisodamper. En Anmodning til den Øverstkommanderende om at hjælpe os med en af Dampbarkasserne blev afvist temmelig haanligt, og i Stedet for Hjælp fik vi en Paamindelse om at huske paa, at al Skade, der kunde opstaa ved, at vi sejlede op i Havnen, vilde blive for egen Regning, lige meget paa hvad Maade den foraarsagedes. Man kan jo vel ikke vente sig megen Assistance af en fremmed Orlogsmand, men Undertegnede føler sig forvissat om, at havde det været en dansk Orlogsmand og en hollandsk Brig, vilde denne straks have modtaget Hjælp. Den 10de Februar kom Vinden lidt mere vestlig, og vi kunde til Nød strække Farvandet op i et Øjeblik, da Orlogsskibene vare svajede hver sin Vej, og naaede saaledes efter 3 Dages Forløb vor Ankerplads, hvor vi fortøjede som sædvanlig med Stævnen i Syd og 2 Varpankre ud fra Styrbord Agter. Nogle Dage senere drev vi i en Byge for begge disse Ankre og maatte føre en Trosse ud til en Bøje længere ude, hvor den imidlertid ikke kunde blive staaende, da Dampskibene passerer inden om Bøjerne. Vinden var i alle Byger under hele vort Ophold norden for Vest, og det er maaske derfor rigtigere at fortøje med Stævnen i Nord. Skulde der blandt Skibsførerne, der læser dette, være nogen, der har Erfaring i den Retning, var det ønskeligt, om de vilde udtale sig derom, saa vel som om hele Farten herude, thi ad anden Vej kan man ikke skaffe sig Oplysninger om disse Farvande.

Den 19de Februar afsejlede vi om Morgenen med Landbrisen, og endnu samme Dag passeredes Tana Keke Kanal og Salayer kom i Sigte; vi maatte dog, da Salayer Strædet er meget smalt, dreje til for Natten. Vinden var da VNV, Styrke 3, med Tordenbyger. Næste Morgen gik Vinden sydlig og sydstlig, blev ustadig, senere om-løbende, og først om Aftenen kom den VSV; da Landet paa begge Sider forblev synligt i Kikkert holdt vi paa og passerede mellem Doang og Sarontang. Tilsyneladende er Farvandet norden om Sarontang rent og lidt bredere, saa at man med en skral sydlig Vind dog kan komme igennem, men der eksisterer ingen specielt Kort over dette Stræde, og de andre Kort ere aflagte i saa lille Bestik, at de ere til liden eller ingen Nytte. Hollænderne gøre ikke noget i den Retning, da deres Sejlskibe ikke komme her, og for en Damper er der alle Vegne Plads at knibe sig igennem, da den ikke er afhængig af Vind og Strøm. Rejsen fortsattes derefter gennem Bouton Passagen, hvor vi traf meget Stille og Strømmen sætende Syd; det tog saaledes hele 3 Dage fra Sydenden af Bouton, til vi fik Wangi Wangi i SV. I Banda Søen drejede Strømmen mere af mod Sydøst, for senere under Boero at løbe ret Øst paa. Vinden var her NV, ustadigt Vejr med de sædvanlige Tordenbyger.

Den 1ste Marts om Morgenen styredes efter Indsejling til Banda Havn — West Gat — og det fandtes, at Strømmen satte tværs over Indsejlingen nordefter, hvorimod den i selve Gattet satte ind i Havnen. Fra Lothoir skyder et Koralev midt ud i Gattet, og det

synes som om det vokser betydeligt med Aarene; en Baake, der før stod paa Enden, burde flyttes. Fra Ankerpladsen pejledes Fort Belgica i Nord og Pulo Rhun Sydende over et med Gunong Api. Paa dette Sted var 6 à 7 Favne Vand; vi benyttede 2 Ankere, da det undertiden i Bygerne blæste med Styrke 7 à 8 ned af Gunong Api og Holdebunden just ikke er videre god. Efter endt Losning afsejledes igen den 11te Marts om Eftm. gennem Ost Gat; Vinden var saa meget Syd for Vest, at Pulo Suangi kunde passeres i 2 Kml. Afstand. Der krydsedes nu Vest efter med ustadig Vind, snart vestlig, snart Landbrise af Ceram, og vi fjernede os kun højst 10 Kml. fra Landet og fandt ingen østsættende Strøm, men derimod satte den lidt Vest i. Amboina tog det længst Tid at passere, og mulig har Stømmen her paa den Tid sat Øst paa. Den 16de Marts passeredes Manipa Strædet med Vinden SV.2, og dertil hørende Torden og Regn, der nu en Gang er uadskillelig forbundet med Kuling i disse Farvande. Den 18de pejledes Obi Lato i Øst, og vi befandt os midt i Farvandet mellem Lissamatula og Obi Lato; Vinden havde stadig holdt sig sønden for Vest, og trods, at vi styrede bi de Vind, satte Strømmen os dog rask nord paa. Strømmen i Pitts Passage, som man passerer tværs over, sætter øst paa i Vestmonsunen med 1 à 1½ Knobs Fart, hvad der har bevirket, at mange Skibe ere drevne af — øst paa — under Forsøg paa at komme nord efter. Natten mellem den 18de og 19de Marts blæste det pludselig op i Molukka Passagen med en Storm af Vest med megen Regn. Vinden var først Nord til NNV for derefter senere at gaa syd paa til SV, hvilket bevirkede et meget oprørt Hav. Da det først antoges at være en Byge, bjærgedes alle Sejl, men da det vedblev at blæse, og Landet i Læ ikke kunde være langt borte, maatte der sejles; da flere af de gamle Sejl vare i Stykker, maatte vi om Natten slaa andre under og presse paa for at komme lidt Vest paa. Ved Daggry befandt vi os ca. 10 Kml. til Luvart af Lato Lato Øerne, og da Vinden holdt sig VSV.5, styredes stadig bi de Vind Nord over, hvorved Landet klaredes. I 6 Timer var Vindens Styrke 8 og mere i Bygerne, hvorefter det flovede af til 4, hvilken Styrke Vinden beholdt hele det næste Etmaal. Den farlige Klippe — „Wolf Rock“ — passeredes lykkelig ved Dagen, dog uden at komme i Sigte, da den til Dels er skjult af Vandet, og vel ogsaa fordi ingen kender dens nøjagtige Beliggenhed. Den hollandske Regering burde vel være nærmest til at gøre noget for Skibsfarten herude, men finder det vel ikke nødvendigt af den Grund, at det hollandske Flag kun er repræsenteret ved Dampskibe, der farer her Aar ud og Aar ind, og aldrig komme i Nærheden af disse for Sejladsen saa farlige Steder. Den 20de Marts sejlede vi gennem den nordlige Indsejling ind til Ternato Red. Vinden var da NNV.2, men pludselig, 3 Kml. fra Ankerpladsen, sprang Vinden til Syd og friskede op. Skibet lagdes til Vinden Øst over, vendte 2 Kml. fra Ternato og laa vest over, men nu spillede Vinden flere Gange frem og tilbage og var snart Nord snart Syd, hvorfor det kun var med største Vanskelighed, at vi henad Aften kom til Ankers. Senere fortøjedes der med et Anker hver Vej, da Landgrunden knap er ½ Kml. bred og der udenfor den er over 200 Favne Vand. Vinden var under vort Ophold i Ternato hver Dag NV og NNV, Styrke fra 3 til 5, og uden at flove af om Natten, hvilket ellers er Tilfældet.

Den 28de indtraf et Udbrud af Vulkanen med megen Røg og Aske, samtidig en mindre Rystelse i Land, som dog ingen Skade forårsagede. Den 31. Marts var Skibet sejlklaart, og vi forsøgte at komme under Sejl, hvilket til Tider kan være temmelig vanskeligt. Da Øen i Forhold til Halmabeira kun er lille, har den selv ingen Landbrise, men derimod Landbrisen fra den største Ø; af den Grund maa Søbrisen afventes, og efter to forgæves Forsøg, under hvilke vi kom i en farlig Nærhed af et Korallrev, førtes et Varpanker ud paa

Kanten af Landgrunden, og nu først skar vi saa meget ud fra Land, at alle Sejlene kunde sættes. I Løbet af Natten krydsedes Nord efter, og næste Morgen var vi i Molukka Passagen, hvor Vinden faldt NNØ, hvilket tillod os at gaa gennem Banka Passagen. Den 4. April, lidt vesten for Bjarra, passeredes engelsk Bark „Windsor Castle“ fra Gorontalo, styrende efter Menado. Den 5. ankom „Cito“ om Eftm. til Menado Red og fortøjede der paa sædvanlig Maade med Trosser i Land agter. Vejret var under vort Ophold godt med regelmæssig Land- og Søbrise, kun en Gang afbrudt af høj Sø, som dog hurtig lagde sig. Efter endt Losning indtoges lidt Ibenholt og Ballast; Ankeret løftedes den 18. om Aftenen, hvortil der toges 8 Kulies til Hjælp. Næste Morgen havdes Menado Tua i Syd og Talissa i Øst; her passerede vi for anden Gang den engelske Bark „Windsor Castle“, der endnu stadig styrede for Menado; jeg har senere erfaret, at samme Skib brugte endnu 4 Dage til Menado, men det er noget, som ikke er saa sjældent herude, hvor man ikke kan stole paa Vinden 10 Minutter ad Gangen. Paa vor videre Vej gennem Banka Passagen til Gorontalo var Vinden meget ustadig med svære Tordenbyger; Strømmen satte NNØ, saa det tog os 12 Dage til vort Bestemmelsessted. Gorontalo er en vanskelig Plads at besjle, da Strømmen fra Floden al Tid løber ud og sjældent under 2 à 3 Knob; dertil kommer, at der midt i Farvandet, der danner Havnen, er 100 Favne Vand med stejlt opgaende Landgrund, hvor der, en Skibsbredde fra Land, er 15 Favne. Det er raadeligst at have et Anker klar Agter samt Baaden klar til Bugsering, da den udgaende Strøm fra Floden undertiden tager Styret fra Skibet. Der findes en Bøje paa Østsiden af Farvandet, og kan man naa den, driver man næppe ud igen, hvilket ellers ofte sker. Bunden er helt opfyldt af tabte Ankere og store Stene, og det er kun et Held, om man faar sit Anker igen efter et Ophold her. Ligeledes lider Trosserne meget; man maa benytte saa mange som muligt for at ligge fast, og da der ikke er andet end store Stene at fortøje i, skamfiles de slemt af Søen, der staar paa Land, især i Østmonsunen. Vinden blæser fra Kl. 4 à 5 om Eftm. til langt op ad Formiddagen fra Nord, Styrke mellem 2 og 5; derefter indtræder nogle Timers Stille og saa en kort frisk Søbrise af Sydlig. Ferskt Vand er her vanskeligt at faa, skønt det den meste Tid er ferskt uden Bords, thi selv om man vilde gaa langt op i Revieret, er det dog mudret og meget usundt. Vi samler alt det Regnvand, der paa nogen Maade kan faas, og agte at fortsætte Rejsen hjemad uden at fylde noget her. Naar Ladningen, Kopra, er indtagen, vil det afhænge af Vind og Vejr hvilken Rute, der skal følges. Er Østmonsunen saa rum, at Ombay Passagen kan ligges op, har den Fortrinet, da man igennem den hurtigere kommer i rum Sø, men hvis ikke maa vi herfra gennem Graybound Strædet, Bouton Passagen, Salayer Strædet og ud af Allas eller Lombok. I 1897 gik „Cito“ herfra den 1. April, kom til Vestenden af Ombay Strædet efter 17 Dages Sejlads og fik der frisk Sydøst Pasat.

A. C.

Fragtmarkedet.

Amerika er noget mattere for prompt Tonnage, men tegner godt for Efteraaret, hvilket selvfølgelig er det vigtigste. Krigen blev ikke, hvad mange havde ventet, det Middel, der skulde holde Raterne oppe i Sommermaanederne; Spekulanterne led for store Tab til at kunne gennemføre deres Planer, og den spanske Flaades Ødelæggelse gjorde Havet sikkert; intet er da rimeligere, end at vi i de transatlantiske Fragter hverken

sporer Feber eller Afkræftelse, men derimod en fuldstændig normal Temperatur, normal selvfølgelig efter Aarstiden. Vi have ikke Lov til at føle Skuffelse herover, vi maa tage Øjeblikket med Resignation og muligvis netop være tilfredse med den Udvikling, Sagerne have taget; thi i Længden er dog et normalt sundt Marked bedre for alle end en kunstig opskruet Konjunktur, der for faa Maaneder kan give enkelte en stor Fortjeneste, men hvis Goder ikke tilflyder den store Mængde af Redere, fordi Dispositionerne allerede ere tagne forinden. Nu gaar vi Efteraaret i Møde med berettigede Forventninger, og vi støtter denne Anskuelse paa den store Iver som Befragterne udfolder allerede nu for at sikre sig Tonnage til Efteraarshøsten, dels for enkelte Ture og navnlig i Tidsbefragtninger hele Aaret ud. Dette er et godt Varsel, som man ikke bør undervurdere. Endelig er jo Øjeblikkets Fragter betydelig bedre end paa samme Tidspunkt i Fjor. Vi noterer: Baltimore C. f. O. 12000 quarters 3/3 Juli Lastning. Baltimore Danmark 3/ én, 3/1½ to Havne. Philadelphia Danmark 3/1½ én, 3/3 to Havne August Lastning. Fra Galveston eller New-Orleans betales 13/9 pr. 1/15 August, 14/ sidste Halvdél Aug., 14/3 à 14/6 September, alt til U. K. Cont. Phosphate giver: Tampa Rotterdam 18/, Ghent 19/, Fernandina U. K. 17/6, Memel 18/6, Stettin 18/; Charlotte Harbour U. K. 18/, Helsingborg 19/. Træ fra Pensacola giver Antwerpen Amsterdam eller Rotterdam 115/ August; Bay of Fundy Vestkysten af England 42/6. Quebec Cork 45/, Glasgow 42/6, endelig Montreal London 42 à 42/6. Bomuld noteres: Savannah Liverpool eller Bremen 35/; Septbr. Oktober Galveston U. K. Cont. 40/ samme Termin. Af udgaende Fragter noterer vi: Hamburg U. States 4000 Tons 8/ Kainit. Hamburg Norfolk 8/ Salt. Endeliger Raten for Tidsbefragtningerne 7/9 pr. Gross. Reg. Ton. G. F.

Sortehavet etc. har været ret livlig og Tonen en Smule fastere i de sidste Dage. Vi noterer for September Odessa U. K. Cont. 11 à 11/3. Nicolaieff 1/ over denne Rate. Azoff beregnes at ville give 13/ for August, 13/6 September, 13/9 à 14/ Oktober, alt til P. P. Donau endelig vil antagelig stille sig endnu bedre, vi kalkulerer 13/9 September, 14/6 Oktober til Antwerpen eller Rotterdam. Af Øjeblikkets Fragter noterer vi følgende: Azoff P. P. 3000 Tons 9/6, Taganrog 3500 Tons 10/ Hamburg, Taganrog Rotterdam 9/6. Odessa L. H. A. R. prompt 7/6, Hamburg 8/, Eupatoria Reval 12/ Salt. Sulina Dunkirk 7/9. Fra Middelhavet noterer vi: Sevilla Glasgow 6/9, Huelva Rotterdam eller Antwerpen 8/9, Elba Glasgow 8/.

Kulmarkedet. Der har været en febrilsk Stemning over denne Branche den sidste Uge. Allehaande Rygter fra Wales svirrer i Luften, snart mener man, alt er ordnet og Striken bilagt, snart det modsatte, men med dette som Baggrund — og den kan være mørk nok — tegner der sig for os det livligste Billede i Forgrunden med Masseoptrin og Farvepragt, Protester og Haløj, langt mere og af større Virkning end selv den mest kræse dramatiske Forfatter kan ønske sig. Det er Afskibningerne fra Østkysten, vi tænker paa, og det er navnlig Masseoptrinene, der imponerer os, samtidig med, at vi beklager dem, thi Sammenstrømningen af Baade til saa godt som alle Eksportpladser er saa alvorlig, at al fornuftig og god Ekspedition er udelukket; man bunker sig sammen overalt, og den 16. Juli begynder, for yderligere at forvirre Begreberne, de skotske Helligdage, hvor Arbejdet standser i Minerne; Forvirringen vil derved yderligere vokse og mange Rederier lide betydeligt Tidstab derovre. Men der er Liv, der er Handel, der er Laster, og det er Hovedsagen. Vi noterer: Leith Alexandria 8/3, Port Said 8/6, Methil Venedig 9/6 à 10/, Marseille 7/6 à 7/9, Grangemouth Palermo 9/3. Fra Newcastle betales Konstantinopel 8/6, Piræus 8/9, Genua 7/9, Marseille 8/, Messina 8/, Venedig 9/6, Algier 7/, Tunis 8/, Barcelona 9/. Til Østersøen er Kul-

fragterne stadig gode. Newcastle dansk Havn op til 2000 Tons giver 4/6 à 4/9; til mindre Pladser betales 5/6, Kronstadt giver 4/1½. Helsingfors 4/9, Libau 4/6, Reval 4/9, Stettin 4/9, Rostock 5/, Pillau 4/9. Fra Firth of Forth betales 5/ til Kjøbenhavn, Aarhus giver 5/3, Flensborg 5/9, Stettin 5/6, Riga 5/, Kronstadt 5/1½ à 5/3 — men vi advarer som sagt Rederne mod at fragte prompte Baade uden garanteret Ladetid og uden Forvisning om, at denne ikke falder sammen med Helligdagene.

Østersøen er omtrent uforandret. Petersborg giver 1/4½ Rotterdam, andre Pladser i Forhold. Fra Wiborg er sluttet en 600 Stdr. Damper til Aarhus til 25 Mrk., hvilket maa kaldes akceptabelt, og overhovedet ere Træfragterne faste, der findes mange Laster og færre Skibe, hvorfor vi kun kunne tilraade Rederierne at holde fast ved de gode Fragter og ikke give efter; Købmændene vil da blive tvungne dertil. Vi noterer: Wiborg Kjøbenhavn mindre Damper 23/24 Mrk. Kotka dansk Provins-havn 24/25 Mrk. Hernøsand Karrebæksminde 25½ Mrk., Søderhamn Vejle 24/25 Mrk., alt pr. Std. à 165 Kubikfod.

Vort hjemlige Marked. Faa Laster og faa Skibe her i Kjøbenhavn, Raten samtidig beskeden, saaledes ser Situationen ud. Raten for Korn til Provinserne maa sættes til 11 à 12 Øre pr. Centner; men der er sluttet 10 Øre for Majs til Præstø. Fremdeles er befragtet 12 Øre til Vordingborg, 15 Pf. til Lauterback og 4½ Mrk. til Elbing. Ellers er noteret 18 Øre pr. Ctr. Høfrø i Sække Kjøbenhavn Odense ex her lossende Sejlskib; og der er fragtet 18 Øre Kjøbenhavn, Bandholm for langt Fyrretømmer. Markedet er stille.

Fra Naskov skrives til os: Sidste Befragtninger: Naskov Kjøbenhavn 15 Øre pr. Ctr. Is, 25 Øre pr. Sæk Malt, 11 Øre pr. Ctr. Hvede.

Fra Sø og Land.

Vi have modtaget følgende:

I Artiklen „Kompasser og deres Installation“ i Dansk Søfartstidende for 30. Juni d. A. fremsættes Spørgsmaalet, om man kender en Træart, tjenlig til Kompashus og Bestiklukaf, som kan staa vejrbestandig uden at krybe ind. Det kan „Louisiana Red Cypress“, „kiln dried“, opskaaren som Tanktræ, krydsskaaren (quartersawed, Kvalitet „clear heart“).

Træet er en Art Naaletræ, fri for Gummi og iri for Harpiks, hørende til Tuja- og Enebærslægten. I U. S., særlig i Sydstatene, anvendes det til Vandbygningsarbejde, Tanks, Sveller, Telegrafpæle, Tagspan, Træbrolægningsklodser o. s. v., alt uden at imprægneres; til Bygningsbrug for Døre, Vinduesrammer etc., umalet, men ferniseret.

Træet kan ses hos Indsenderen heraf, Forgylder Alexander W. Mogensen, Dronningens Tværgade 14.

Dampskibsselskabet Hejmdals nye Damper „Elna“, ført af Kaptajn Möller, ankom den 11. ds. hertil paa sin første Rejse med en Ladning Kul. Skibet er bygget hos Sir Raylton Dixon & Co., Middlesborough, og har følgende Dimensioner: 240' × 35½' × 19' 2"; det er 827 N. R. T., 1182 G. R. T. og laster 2000 Tons, inclusive Bunkerkul, med 16 Fods Dybgaende; det er et praktisk indrettet Skib, forsynet med de nyeste Forbedringer paa Skibsteknikens Omraade. Maskinen, der er af „Triple-Expansion“-Typen, indicerer 600 Hestes Kraft og gør med et Kulforbrug af 7 Tons i Etmaalet 9½ Knobs Fart.

I Indberetning til Udenrigsministeriet gør den danske Generalkonsul i Rio de Janeiro opmærksom paa, at den gule Feber er stærkt udbredt i Santos. Eksempelvis nævnes, at der allerede den 1. f. M. døde 83 Personer af denne Sygdom.

En ny Dampskibslinje med flere nye Skibe er oprettet af det kendte Dampskibs-Rederi Alfred Christensen her i Kjøbenhavn. Det ses af et fra Larsens Bureau udsendt Kort over de forskellige Ruter og Anløbssteder, at der paa denne Rute Kjøbenhavn—Port Arthur indvindes en Besparelse af c. 300 Sømile. De forskellige Anløbspladser ere Kansas City, Chikago, Omaha, St. Louis, St. Poul og Mineapolis.

3/m Skonnert Lemvig af Nordby er solgt ved Auktion i Hamburg d. 28. Juni for M. 14,100.

„La Bourgogne“, tilhørende „Compagnie Générale Transatlantique“, sank den 4. ds. efter en Kollision med det engelske Sejlskib „Cromartyrshire“, 1554 Tons, 60 Kml. syd for Sable Island. Der omkom ca. 565 Mennesker og reddedes kun 165 af Mandskab og Passagerer. Sammenstødet fandt Sted i tæt Taage; „La Bourgogne“ var paa Rejse fra New York til Havre og „Cromartyrshire“ paa Rejse fra Dunkerque til Filadelfia med Kridt.

Imellem to engelske og et fransk Sejlskib, der samtidig sejlede fra St. Francisco til Falmouth, blev der for nylig indgaaet et Væddemaal, om hvem der kunde komme først. Sejerherre blev det franske Sejlskib „Marguerithe Molinos“, der kun brugte 90 Dage til Rejsen.

Ugens Havarier.

Anna, Brig af Papenburg, strandet ved Fjand den 8de ds., maa nu betragtes som totalt Vrag. Desværre druknede 3 Mand af Besætningen.

Viktorija, Skonnert af Hafverø, er den 8. ds. paa Rejse fra Kolding i Ballast grundstødt ved Møllerhage.

Grimstad, Brig af Risør, ankom her paa Reden den 10. ds. paa Rejsen fra Hernøsand med Trælast. Mandskabet nægtede at gaa længere med Skibet. Ved Besigtelse vedtoges det at reparere Skibet her forinden Rejsen fortsattes.

Gustav, svensk Skonnert, kom Natten til den 9. ds. paa Grund paa Nordenden af Saltholmen. Flot med Assistance af Switzers og indbragt hertil.

Orrik, Dpsk. af Randers, har ved Holtenau været i Kollision med Hamburgerdpsk. Gefle. Orrik har faaet en Del oven Bords Skade.

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afg. fra Hamburg 1. Juli, best. til New Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Messina 8. Juli, bestemt til Gallipoli, Bona og Lissabon. — Antwerpen, Holm, ank. til Cardiff 11. Juli, bestemt til Piræus. — Dagmar, Gade, afgik fra St. Petersburg 10. Juli, best. til Trangsund. — Chr. Broberg, Harder, ank. til Livorno 7. Juli, bestemt til Spanien. — Douro, Brabrand jun., pass. Dartmouth 7. Juli, bestemt til Oporto og Lissabon — Georgios I, Kihl, ankom til St. Petersburg 8. Juli. — I. C. Jacobsen, Bech, pass. Dartmouth 9. Juli, bestemt til Cette. — Kiew, Rabe, afgik fra Kbhvn. 12. Juli, bestemt til St. Petersburg. — Kursk, Staal, ankom til Trangsund 11. Juli, best. til Åbo og Bordeaux. — Leopold II, Kruse, ankom til St. Petersburg 1. Juli, best. til Antwerpen. — Louisiana, Jensen, ankom til St. Petersburg 10. Juli, bestemt til Rotterdam. — L. P. Holmblad, Koch,

afgik fra Philadelphia 13. Juli, best. til Riga. — Nicolai II, Michelsen, ank. til Philadelphia 9. Juli, bestemt til New Orleans. — O. B. Suhr, Lissner, afg. fra Kbhvn. 12. Juni, bestemt til Antwerpen. — Omsk, Rasmussen, ankom til Antwerpen 9. Juli; bestemt til St. Petersburg. — Tejo, Borries, afgik fra Kbhvn. 11. Juli, bestemt til St. Petersburg. — Tomsk, Andersen, ankom til Antwerpen 3. Juli, bestemt til St. Petersburg. — Vesuv, Norden, ankom til Bordeaux 7. Juli, bestemt til Le Havre og Kbhvn. — Xenia, Ingerslev, pass. Dunnet Head 24. Juni, bestemt til Philadelphia. — Moskov, Petersen, ankom til St. Petersburg 11. Juli, best. til Antwerpen.

Anglo Dane, Olsen, afgik fra Kbhvn. 11. Juli, bestemt til Hull. — Axelhus, Nielsen, ankom til Trondhjem 11. Juli, bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Clausson Kaas, ankom til Riga 4. Juli, bestemt til Antwerpen. — Ceres, Svensson, pass. Holtenau 11. Juli, bestemt til London. — Christian IX, Mollerup, ankom til London 4. Juli, best. til Kbhvn. — Christianssund, Bay Schmidt, ankom til Stet-10. Juli, bestemt til Kbhvn. — Constantin, Bloch, ankom til Havre 11. Juli, bestemt til Kbhvn. — Frederik, Harboe, ankom til Pillau 11. Juli, bestemt til Hull. — Jolantha, Paaske, afgik fra Riga 9. Juli, bestemt til Antwerpen. — Kasan, Thomsen, afg. fra Kbhvn. 11. Juli, best. til Libau. — Laura, Christiansen, ankom til Leith 11. Juli, bestemt til Færøerne og Island. — Louise, Gøtsche, ankom til Hull 11. Juli, best. til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, afgik fra Kbhvn. 9. Juli, bestemt til Antwerpen. — Moskov, Petersen, ankom til St. Petersburg 11. Juli. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Kbhvn. 9. Juli, best. til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, ankom til Kbhvn. 11. Juli, best. til London. — Perm, Christensen, ankom til London 10. Juli, best. til Hull. — Pregel, Egidiusen, ankom til Antwerpen 5. Juli, bestemt til Kbhvn. — Thyra, Ryder, pass. Dunnet Head 17. Juni, best. til Island. — Valdemar, Koføed, afg. fra Kbhvn. 11. Juli, bestemt til Libau. — Vesta, Corfitzon, afgik fra Leith 5. Juli, bestemt til Island. — Maja, Blom, ankom til Danzig 8. Juli, best. til Kbhvn. Ella, Erichsen, afgik fra Kbhvn. 11. Juli, bestemt til Hamburg.

Ficaria, F. Fenger, afgik fra Kbhvn. 14. Juli, best. til Newcastle. — Esbern Snare, M. Madsen, afgik fra Odense 14. Juli, best. til Newcastle via Frederikshavn. — Esbjerg, C. Bentzen, afgik fra Leith 12. Juli, bestemt til Odense. — Primula, Kromann, afgik fra Newcastle 13. Juli, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Odense 13. Juli, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Kronen, C. Wiberg, afgik fra Nykjøbing F. 13. Juli, best. til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Lol-land, A. Ankersen, afgik fra Newcastle 13. Juli, best. til Aalborg. — Storebelt, J. P. Bay, afgik fra Hull 13. Juli, bestemt til Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm, Schmidt, afgik fra Rotterdam 9. Juli, ankom til Blyth 10. Juli. — Frode, Wrisberg, afgik fra Kbhvn. 6. Juli, ankom til Riga 8. Juli. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Odessa 11. Juni, ankom til St. Petersburg 7. Juli. — Knud, Hansen, afgik fra Blyth 7. Juli, bestemt til Libau. — Svend, Petersen, afgik fra Libau 7. Juni, best. til Rotterdam. — Skjold, Schmidt, afgik fra Riga 6. Juli, ankom til Ghent 12. Juli. — Ragnar, Mahneke, afgik fra Riga 9. Juli, bestemt til Rouen. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Kbhvn. 12. Juli, bestemt til Riga. — Volmer, Ri-ber, afgik fra Swinemünde 5. Juli, ankom til Riga 7. Juli. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Rotterdam 8. Juli, ankom til Grimsby 9. Juli. — Harald, Risøe, afgik fra Kronstadt 7. Juli, ankom til Narva 8. Juli. — Olaf, Lorentsen, afgik fra Methil 7. Juli, bestemt til Kronstadt.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Thorsøe, afgik fra Kronstadt 4. Juli, ankom til London 11. Juli. — Alex. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Kronstadt 30. Juni, ankom til Amsterdam 7. Juli. — Pawel Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra N. Shields 10. Juli, bestemt til Kronstadt. — J. Siem, Knudsen, afgik fra Newcastle 6. Juli, bestemt til Kronstadt. — Russ, Jensen, afgik fra Graven- send 9. Juli, ankom til Grimsby 10. Juli.

Heimdal. Kamma, Risøe, ankom til Grangemouth 12. Juli. — Anine, Løffer, ankom til Rouen 8. Juli. — Elna, Møller, ankom til Kbhvn. 10. Juli. — Martha, Jørgensen, afgik fra Riga 11. Juli.

Urania. Sirius, Kock, ankom til New York 10. Juli. — Urania, Callesen, ankom til Kbhvn. 10. Juli. — Saturn, Lund, ankom til Ghent 11. Juli. — Pallas, Degn, ankom til Kbhvn. 11. Juli. — Mars, Nielsen, ankom til Kemi 11. Juli. — Juno, Jørgensen, ankom til Antwerpen 7. Juli. — Hebe, Bønnelykke, ankom til Kbhvn. 12. Juli.

Nordøen. Nordland, Pii, ankom til N. Kalix 11. Juli. — Finland, Schmidt, ankom til Bolsta 9. Juli. — Holland, Jørgensen, ankom til Antwerpen 10. Juli. — Rusland, Jørgensen, ankom til Antwerpen 9. Juli. — Tyskland, Høgstad, ankom til Kotka 12. Juli. — Skotland, Branth, ankom til Warkworth 10. Juli.

Vesterhavet. Nautik, Meinertz, ankom til Horsens 10. Juli. — Nora, Degn, afgik fra Kallajoky 7. Juli, bestemt til Boness. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Bandholm 9. Juli, bestemt til Søderhamm. — Nerma, Schmith, afgik fra Methil 10. Juli, ank. til Esbjerg 12. Juli. — Nordseen, Jessen, afgik fra Middlesbro 8. Juli, ankom til Esbjerg 10. Juli.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Kbhvn. 7. Juli, ankom til Libau 9. Juli. — Patria, Andersen, afgik fra Sunderland 9. Juli, ankom til Kbhvn. 12. Juli. — Cimbria, Storm-Hansen, afgik fra Luleå 7. Juli, best. til Rotterdam.

Union. Anglia, Erichsen, ankom til Rotterdam 10. Juli. — Frisia, Skov, ankom til Ghent 9. Juli. — Gallia, Nielsen, ankom til Riga 8. Juli.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Kronstadt 8. Juli, ankom til St. Petersborg 8. Juli. — Fyen, Hansen, afgik fra Helsingør 5. Juli, ankom til Riga 7. Juli. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Riga 9. Juli, bestemt til Rotterdam. — Russia, Rasmussen, afgik fra Riga 11. Juli, bestemt til Dordrecht. — Carl Hecksher, Starck, ankom til Rotterdam 7. Juli. — Dania, Troensegaard, afgik fra Rotterdam 10. Juli, bestemt til Helsingør. — Normannia, Rasmussen, afgik fra Dunkerque 10. Juli, bestemt til Archangelsk.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, ankom til Rotterdam 10. Juli. — Christiansborg, Petersen, afgik fra Hull 7. Juli, best. til Saroka. — Frederiksborg, Kühl, afgik fra Ljusne 11. Juli, bestemt til Dordrecht. — Fredensborg, Andersen, ankom til Grimsby 7. Juli. — Rosenborg, Fischer, afg. fra Wiborg 8. Juli, best. til Rouen. — Uranienborg, Olsen, afgik fra Kbhvn. 10. Juli, bestemt til Kotka. — Jomsborg, Schultz, ankom til København 11. Juli. — Skauderborg, v Deurs, ank. til Grimsby 8. Juli.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Dømel, ank. til Wiborg 5. Juli. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Hull 4. Juli. — Skodsborg, Jensen, ankom til Trangsund 5. Juli. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Lübeck 10. Juli, bestemt til Kotka.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Wiborg 12. Juli, bestemt til Dunkirk. — Agnete, Jensen, afgik fra Riga 10. Juli, bestemt til Ghent. — Hermia, Sørensens, afg. fra Ghent 10. Juli, bestemt til Burntisland. — Alice, Kraemer, afgik fra Ghent 10. Juli, bestemt til Methil. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Methil 6. Juli, bestemt til Kronstadt. — Bornholm, Petersen, afgik fra Kiel 5. Juli, ankom til Libau 7. Juli, afgik fra Libau 9. Juli, bestemt til Rotterdam. — Ajax, Brønsen, afgik fra Masnedssund 7. Juli, ankom til Windau 9. Juli. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik Grangemouth 12. Juli, bestemt til Baltasound.

Danmark. Rolf, Hahn, afgik fra København 13. Juli, bestemt til Libau. — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Libau 9. Juli, bestemt til Dunkerque. — Absalon, Prædbjørn, afgik fra Newcastle 7. Juli, bestemt til Kronstadt. — Ansgar, Larsen, afgik fra Riga 9. Juli, bestemt til Dunkirk. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Kronstadt 5. Juli. — Hamlet, Sommer, afgik fra Rotterdam 8. Juli, bestemt til Newcastle. — Helge, Matthiessen, afgik fra Kronstadt 5. Juli, bestemt til London.

Thingvalla. Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 12. Juli, bestemt til New-York. — Hekla, Thomsen, afg. fra Kristiansand 1. Juli, best. til New-York. — Norge, Knudsen, afgik fra New-York 9. Juli, bestemt til Kbhvn. — Thingvalla, Laub, afg. fra New-York 25. Juni, ankom til Kbhvn. 12. Juli.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Wiborg 5. Juli, best. til Boulogne. — Clara, Petersen, afgik fra Wiborg 9. Juli, bestemt til Kings Lynn.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Anna Agnete, Sigurdson, sejlet fra Hull 2. Juli til Santos, passeret Beachy Head 4. Juli. — Dorane, Redgaard, sejlet fra Helsingør 2. Juli, ankom til Oscarshamm 9. Juli. — Alexandra, Pedersen, sejlet fra Elben 1. Juli til Port Natal, passeret Dover 7. Juli. — Nanna, Nielsen, sejlet fra Elben 8. Juli til Celebes. — Maracaibo, Svarrer, ankom til Swansea 7. Juli fra Amsterdam. — Erna, Thomsen, prajet 4. Juli paa 49° N. Br. 7° 30' V. Lgd., fra Barry til Para. — Serapis, Winther, sejlet fra East London 6. Juli til Newcastle N. S. W. — Medor, Svarrer, passeret Dungeness 7. Juli fra Bristol til Gefle. — Kronprinsesse Louise, Jepsen, ankom til Punta Delgrade 11. Juli fra Molukkerne.

Fans. Sønderho. Anne Jensine, Petersen, ankom 28. Juni til Antwerpen fra Falmouth. — Mary, Lydom, ankom 3. Juli til Rochester fra Isefjord. — Eliza, Thomsen, afgik 4. Juli fra Vasa til Esbjerg.

Svendborg. Embla, Mikkelsen, ankom til London 4. Juli. — Jens, Erichsen, ankom til Petersborg 4. Juli. — Anna

Elisabeth, Larsen, ankom til Riga 4. Juli. — Hanne, Jørgensen, ankom til Newhaven 4. Juli. — Hertha, Hansen, ankom til Uleaborg 5. Juli. — I. M. Nielsen, Nielsen, ankom til Littlehampton 4. Juli. — Urania, Pilegaard, ankom til Portsmouth 5. Juli. — Anna Kirstine, Frandsen, ankom til Petersborg 5. Juli. — Phoenix, Hansen, ankom til Petersborg 5. Juli. — Slesvig, Wilke, ankom til Leith 5. Juli. — Hanne, Rynitz, ankom til Holtenau 5. Juli. — Ellen Kirstine, Petersen, ankom til Fowey 6. Juli. — Brockenhaus Schack, Rasmussen, ankom til Charlestown 7. Juli. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Charlestown 8. Juli. — Fides, Nielsen, ankom til Charlestown 8. Juli. — Peter, Jørgensen, ankom til Libau 6. Juli. — Lxø, Jensen, ankom til Kjøbenhavns Red 6. Juli. — Frits Emil, Rasmussen, ankom til Nederkalix 8. Juli. — Niels Juul, Henriksen, ankom til Petersborg 8. Juli. — Jørgen Ring, Fisker, ankom til Flensborg 8. Juli. — Erik, Hansen, ankom til Leith 9. Juli. — Svalva, Nielsen, ankom til Folkestene 9. Juli.

Æro. Ingeborg, Svane, ankom 5. Juli til Sundsvall. — Niels Juel, Nielsen, ankom 6. Juli til Wadsø. — Ellen, Lauritzen, ankom 6. Juli til Paimpol. — Phoenix, Eriksen, ankom 7. Juli til St. Brieux. — Familien. Bager, ankom 7. Juli til St. Brieux. — Thea, Friis, ankom 7. Juli til Leith. — Sylphe, Christensen, ankom 7. Juli til Newcastle. — Salvador, Fabricius, ankom 6. Juli til Uleåborg. — Skjold, Mygind, ankom 6. Juli til Holmsund. (Umeå Distrikt.) — Elise, Marie, Hermansen, ankom 6. Juli til South Alloa. — Haabet, Christensen, ankom 8. Juli til Loctudy. — Jørgen Olsen, Christensen, ankom 9. Juli til Greenock. — Enigheden, Nielsen, ankom 9. Juli til St. Servan. — Freden, Eriksen, ankom 9. Juli til Pont'labbe. — Hjalmar, Rosenbeck, ankom 9. Juli til St. Davids. — Hebe, Clausen, ankom 7. Juli til Frederikssund. — Otto, Petersen, ankom 8. Juli til Stege. — Jørgen, Friis, ankom 7. Juli til Rochester. — Aurora, Raahauge, ankom 11. Juli Inverkeithing. — Dorteia, Christensen, ank. 11. Juli til Holmsund. — Arken, Christensen, ankom 11. Juli til Rudkøbing. — Jephyr, Hansen, ankom 9. Juli til Isigny. — Ceres, Bager, ankom 9. Juli til Isigny. — Cathrine, Rasmussen, ankom 11. Juli til Treport.

Rønne. Ansgar, Lerche, ankom til Hammerfest 4. Juli. — Immanuel, Mortensen, ankom til Kbhvn. 4. Juli. — Hans Peter, Westh, ankom til Kbhvn. 4. Juli. — Herman Olsen, ankom til Göteborg 7. Juli. — Ane Cathrine, ankom til Kbhvn. 7. Juli. — Odin, ankom til Kbhvn. 7. Juli. — Amarant, Kyhn, ankom til Archangel 8. Juli. — Neptun, Jensen, ankom til Kbhvn. 9. Juli. — Castor, Clausen, ankom til Rendsburg 8. Juli. — Clara Marie, Koefoed, ankom til Kbhvn. 11. Juli. — M. Christiansen, Bager, ankom til Onega 8. Juli. — Erik, Sonne, ankom til Kem 9. Juli. — Rolf, Jakobsen, ankom til Karrebæksminde 11. 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, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

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

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

Paa *Havrevlen* 18 Fod.

I *Kanalen* 12 Fod.

Paa *Fjordgrunden* 11 Fod.

Sundet. *Nordre-Røse Fyr.* Den 1ste September 1898 forandres Taagesignalet ved *Nordre-Røse Fyr.* Det vil efter dette Tidspunkt blive givet med en Sirene, der hver 1 Minut giver Fire-Stød, hvert Støds Varighed c. 1 1/2 S. Signalet gives straks, naar Vejret bliver usigtbart.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. *Bottniske Bugt.* *Sundswall.* *Klingerfjärden.* Stagen S. for Landgrunden uden for *Indalselven* er nu ombyttet med en rød Stage med Kost.

Luleå. *Kälkholmsgrund.* V. for 16 Fods Grunden, Ø. for den sorte Vager ved *Kälkholm*, er Stagen med Kost nu udsat. Ved *Knifören*, *Hammörarne* og *Lappö* er Forandringen i Afmærkningen nu foretaget.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Løberen. Frederiksstad. En Grund, hvorpaa en Damper har stået, ligger tæt Ø. for det almindelige Farvand i *Løberen* ved Indsejlingen til *Frederiksstad*. 59° 5' 36" N. Br. 10° 59' 5" Ø. Lgd.

Soons. Bentsebroen. Stagen med Kost paa *Bentsebroen* ved *Soons* er flyttet og staar nu i 9 Fod Vand klos V. for det Grundeste paa *Boen*. 59° 51' 5" N. Br. 10° 41' 12" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 17de Juni. 53° 20' 0" N. Br. 1° 48' 2" Ø. Lgd. En Mast, 5 Fod over Vandet, sandsynligvis fast i et sunket Vrag.

Norge. Velfjorden. Mellem *Fjordholmene* og *Larsholmen* er funden en 17 Fods Bo, *Ristaren*. 65° 37' 32" N. Br. 12° 20' 35" Ø. Lgd.

Fra *Boen* strækker et Flak, *Lystaren*, med 28 Fod Vand sig 3/4 Kbl. SV. ud.

Tyskland. Norder Piep. Neumannsloch. I *Norder Piep* ved *Büsum* er uden for *Neumannsloch* i 28 Fod Vand udlagt en sort Spidstønde Nr. 9, fra *Blauort Sand* Baake i S. 38° Ø. og fra *Busch Sand* Baake i N. 41° Ø.

Helgoland. Sellebrunnen. Spirtønden med N.-lig Topbetegnelse, som ligger ved *Sellebrunnen*, tæt ved *Baaketønden*, er ogsaa rød og sort stribet.

Weser. Dwarsgat og Fedderwarder Farvand. I *Dwarsgat* ere følgende Tønder, paa Grund af at Farvandet trækker sig N. efter, flyttede og ligge nu saaledes:

Spirtønde N i 22 Fod Vand. 53° 43' 42" N. Br. 8° 18' 12" Ø. Lgd.

Spirtønde O i 19 Fod Vand. 53° 43' 50" N. Br. 8° 19' 29" Ø. Lgd.

Spirtønde P i 25 Fod Vand. 53° 43' 44" N. Br. 8° 20' 38" Ø. Lgd.

Spirtønde Q. 53° 43' 28" N. Br. 8° 21' 43" Ø. Lgd.

Sort Spidstønde Nr. 10 i 20 Fod Vand. 53° 44' 23" N. Br. 8° 16' 27" Ø. Lgd.

Sort Spidstønde Nr. 11 i 20 Fod Vand. 53° 44' 17" N. Br. 8° 18' 11" Ø. Lgd.

Sort Spidstønde Nr. 12 i 27 Fod Vand. 53° 44' 13" N. Br. 8° 19' 21" Ø. Lgd.

Sort Spidstønde Nr. 13 i 32 Fod Vand. 53° 44' 6" N. Br. 8° 20' 34" Ø. Lgd.

Sort Spidstønde Nr. 14. 53° 43' 49" N. Br. 8° 21' 47" Ø. Lgd.

Sort Spidstønde Nr. 16. 53° 42' 52" N. Br. 8° 24' 7" Ø. Lgd.

Sort Spidstønde Nr. 17. 53° 42' 17" N. Br. 8° 24' 47" Ø. Lgd.

I *Meyers Ledge* Fyr ere Vinklerne med fast Fyr og med Et-Blink og To-Blink, der lyse ned ad *Weser*, forandrede i Overensstemmelse hermed.

I *Dwarsgat* bør dybgaende Skibe paa Strækningen fra Tønde Nr. 10 til noget oven for Tønde Nr. 11 holde sig til den Side, hvor de sorte Tønder ligge.

Man skal vogte sig for Høfderne, som bygges ved *West- og Ost-Eversand* og ved *Meyers Ledge*; de strække sig dog ikke uden for Linjen mellem de sorte Tønder.

I *Fedderwarder* Farvand ere følgende Tønder paa Grund af Farvandets Forandring flyttede og ligge nu saaledes:

Rød Stumtønde D i 19 Fod Vand. 53° 40' 28" N. Br. 8° 22' 9" Ø. Lgd.

Rød Stumtønde F D i 6 Fod Vand.

Rød Stumtønde F E i 13 Fod Vand.

Sort Spidstønde F 4 i 7 Fod Vand og

Sort Spidstønde F 5 i 11 Fod Vand.

I det øvre *Fedderwarder* Farvand er der paa Sandryggen, mellem Tønderne FD og FE kun 4 Fod ved Lavvande.

Jade. Fra 9de til 19de September 1898 afholdes Sømineøvelser S. for *Genius Bank* mellem Tønde W og den Ø.-lige Wattgrænsen. Ved Pladsen, der er spærret for al Sejlads, ligge enten Minekraner eller en Damper, der for Indgaende skal holdes om Bagbord, eller Minefartøjer med sort Flag. Anvisninger og Signaler fra Skib eller fra Land skulle ubetinget følges.

Holland. Friesche Zeegat. I *Gat van Schiermonnikoog* ere følgende Tønder midlertidig udlagte: En Spidstønde paa 53° 26' 59" N. Br. 6° 9' 24" Ø. Lgd. En Spidstønde paa 53° 27' 6" N. Br. 6° 9' 34" Ø. Lgd. I Løbet er den mindste Dybde 9 Fod.

I *ZO.-Lauwers* har Spidstønde Nr. 2 nu Balon som Topbetegnelse.

Ameland. Ballum Baake er nu flyttet og staar paa 53° 27' 26" N. Br. 5° 40' 55" Ø. Lgd.

Zuiderzee. Harderwijk. Vraget, som laa sunket ved *Harderwijk*, er borttaget. Vragvageren er inddragen. 52° 30' 15" N. Br. 5° 36' 44" Ø. Lgd.

Zeegat van Brouwershaven. I *Oost Hellegat* har Spidstønde Nr. 5 nu Ballon, hvorimod Spidstønde Nr. 5 i *West Hellegat* ikke har Ballon.

Hansweerd Schelde. Hansweerd Fyr er forandret. Det viser nu rødt Lys fra N. 49° V. til N. 88° V., hvidt Lys fra N. 83° V., gennem V. til S. 36° V., c 1 1/4 Kbl. V. for den røde Kugletønde Nr. 14 med Ballon, grønt Lys fra S. 36° V. til S. 19° V., tæt ved den røde Kugletønde Nr. 14 med Ballon, iøvrigt er det uforandret. 51° 26' 24" N. Br. 4° 0' 30" Ø. Lgd.

England. Themsen. West Swin. Maplin Sand har skudt sig ud mod NØ. og *Middle Sand* mod SSV., saa at Løbet nu kun er 7 Kbl. bredt.

SW. *Middle* sort og hvid vandret sribede Klokketønde flyttes derfor 2 Kbl. S. 1/4 V. hen i 17 1/2 Fod Vand, Springtids Lavvande. 51° 37' 50" N. Br. 1° 6' 25" Ø. Lgd.

NE. *Maplin* sorte Lystønde, der viser hvidt Fyr med Formærkelser, flyttes 4 1/2 Kbl. N. t. Ø. 3/4 Ø. hen i 17 1/2 Fod Vand, Springtids Lavvande. 51° 37' 20" N. Br. 1° 5' 45" Ø. Lgd.

Der er nu kun 19 Fod Vand, Springtids Lavvande, i Løbet mellem de to Tønder.

Humber. Paa *Hull Middle Sand* er der mellem Tønde Nr. 9 og 10 mindre Vand end angivet i Kortene.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Havre. Den 10de Juli 1898 udlægges en sort Lystønde, der viser rødt, fast Lys, paa N.-Siden af den gravede Rende, *Passe SO.*, til *Havre*. Flammens Højde: 12 Fod. Synsviddens: 3 1/2 Kml. 49° 28' 13" N. Br. 0° 4' 41" Ø. Lgd. Tønden kan brænde til Forsøg.

Samtidig inddrages Spidstønde *Sud du Grand-Placard*.

Frankrig N. Jersey. Mont Orgueil (Gorey). Den 1ste Juli 1898 forandres det hvide, faste Fyr paa *Mont Orgueil* Pierhoved til et fast Fyr, der viser rødt Lys fra S. 55° Ø. til S. 8° Ø., over *La Grande Arconie, La Goubinière* og andre Grunde, forøvrigt grønt Lys. Flammens Højde: 27 Fod. Synsviddens: 10 Kml. Fyret vises fra et nyt Fyrtaarn, der staar paa det gamles Plads. 49° 11' 40" N. Br. 2° 1' 5" V. Lgd.

England. Cowes. Den rød og hvid tærned Stumtønde Nr. 3 ved Ø.-Siden af *Cowes* Havn er ombyttet med en rød og hvid tærnet Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr med Formærkelser. 50° 46' 0" N. Br. 1° 17' 45" V. Lgd.

Southampton Waters. Den 27de Juli 1898 tændes de nye Fyr i *Southampton Waters*.

Irlands Ø.-Kyst. Belfast Lough. I *Victoria Channel*, ved Indløbet til *Belfast*, ere følgende Forandringer foretagne:

Løbet er nu afmærket om Styrbord for Indgaende med rødmaalede Lystønder, der vise Fyr med Formærkelse, om Bagbord med sorte Lystønder, der vise fast Fyr, og tillige med forskellige Fyr paa *Twinn Islands*.

Tønderne i *Belfast Lough* uden for *Victoria Channel* ere ogsaa forandrede i Overensstemmelse med ovenstaaende.

Irlands V.-Kyst. Arran Killeany Bay. Ved Yderenden af Grunden paa N.-Siden af *Killeany Bay, Inishmore* Ø.-Side, er i 3 Fv. Vand udlagt en rød Spidstønde, fra *Straw Island* Fyr i N. 48° V., 4 Kbl. og fra *Temple Benan* i N. 45° Ø. 53° 7' 15" N. Br. 9° 38' 25" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Chesapeake Bay. Tall of Horse Shoe. Et Vrag ligger sunket 1 Kml. N. 49° V. fra Tønden ved *Tall of Horse Shoe*.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Grenadiner Øer. Carriacou. Ved *Hillsborough* er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 194 Fod. Synsviddens: 6 Kml. Det vises fra et lille Hus paa en Høj bag Byen. 12° 23' 40" N. Br. 61° 27' 20" V. Lgd.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Rio Grande do Sul. I Maj 1898 kunde Barren ved *Rio Grande do Sul* i 25 Dage passeres med et Dybgaende af 12 Fod.

Karantænebestemmelser m. m.

Tyrkiæt. — Med Hensyn til Varer, der komme fra *Indien* og Lande, hvor der hersker Kolera, Pest eller gul Feber, er bestemt: Indførsel af friske eller ugarvede Huder, dyrisk Af-fald, Haar, Fjer, Klude er forbudt. Linned, brugte Klæder, brugte Sække, Broderier, Tæpper og Emballager skulle desinficeres. Alle andre nye Genstande skulle underkastes en ydre Desinfektion.

Bugsering paa Nakskov Fjord.

Bugsering ønskes udført paa Nakskov Fjord af en i Nakskov stationeret, passende, helst isbrydende Bugserdamper. saaledes at Taksten for Bugsering holdes indenfor henholdsvis 25 og 15 Øre pr. Ton, eftersom Bugseringen foregaar udenfor eller indenfor Slotø, og saaledes at hele Fjorden befares mindst 1 Gang daglig. Fra Havnekassen kan forventes en aarlig Subvention, at beregne efter den Tid, Fjorden er aaben for Sejladsen. Tilbud med Hensyn til Størrelsen af denne Subvention indgives til undertegnede Udvalg inden 4 Uger.

Udvalget for Nakskov Havn, d. 21. Juni 1898.

P U V
Preben Hoskier.

Ved Ekspeditionen fra Frihavnen fradrages Tolden.

Før Henflytningen til „Højbrohus“

udsælges Varelageret. Havannacigarer fra 12 Kr. Manilla fra 6 Kr. Bremer- og hollandske Cigarer fra 5 Kr. Et stort Parti Cigarer fra Trichinopoli Syd India, lig med god Havanna fra 55—70 Kr. pro Mille.

En Del Tobak og Cigaretter til nedsat Pris. Engelske Shagpiber & Tobakspunge, Merskurum & Rav.

Wilh. Jørgensen nu Østergade 37

Telefon 672. fra Oktober Østergade 61.

Alt leveres gratis om Bord.

C. W. Obel's Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Skibslanterer med Certifikat, gældende overalt. Gamle Lanterner prøves og forandres, naar de have den lovbefalede Størrelse. Certifikat følger med hver Lanterne fra os.

Havnefy, Lanterner, Metalspejllapparater

samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

G. W. FRYDENLUND & SØN, Løderstræde 9.

Telefon 3681. * Kjøbenhavn K. * Telefon 3681.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leveran.ør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Valdemarsg. 24. V.

Telefon 5560.

Nienstædt & Co.

(Kunstindustri-Museum):

Lager af amerik., engelske, franske og tyske Værktøjmaskiner. Værktøj, File, engl., svensk og tysk Staal. File ophugges.

Kjøbenhavns Børskurs d. 13. Juli 1898.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.....	113 ³ / ₄	114	113 ¹ / ₂	114
Danmark.....	92 ¹ / ₄		92	92 ¹ / ₄
Norden.....			120	121
Kjøbenhavn.....			104 ¹ / ₄	104 ³ / ₄
Carl.....	62		61 ³ / ₄	62 ¹ / ₄
Dannebrog.....			109	109 ¹ / ₂
Skjold.....	78		77 ³ / ₄	78 ¹ / ₄
Helsingørs Dampsk.....			—	—
Østersøen.....			94 ¹ / ₂	95
Nordsøen.....			77	80
Torm.....			—	—
Foren. Bugser-Selsk.....			85	90
Dansk-russisk Dampsk.....			96	98
Urania.....			102	104
Union.....			104	104 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.....			—	—
5% — —.....			—	—
5% Thingvalla 1880.....			—	—
5% — 1894.....			—	—
5% Norden.....			101	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.....			97 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % uopsig Stats.....			101	100 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....			93 ³ / ₄	95
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....			92 ¹ / ₂	93
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....			96 ¹ / ₄	97
4% — — 6 —.....			97	97 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —.....			94 ¹ / ₂	95
Aktier.				
Nationalbank.....			151 ¹ / ₄	152
Privatbank.....			131	131 ¹ / ₂
Landmandsbank.....			127 ³ / ₄	128 ¹ / ₂
Handelsbank.....			123 ¹ / ₂	124 ¹ / ₂
Burm. & Wain.....	94 ¹ / ₂		94 ¹ / ₂	94 ³ / ₄
Helsingørs Jernsk.....			90	94
Sukkerfabr.....	95	95 ¹ / ₄	95	95 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier.....	102 ¹ / ₄	102	102	102 ¹ / ₄

Vekselkurser d. 12. Juli 1898.

	Avista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	89.10	88.95
London.....	18.16	18.13
Paris.....	72.15	—
Amsterdam.....	150.85	—

Notering paa Berlins Børs d. 12. Juli 1898.

Russiske Noter.....	216.15
4% Russiske Consols.....	—
4 ¹ / ₂ % — Boden Kredit.....	101.10
6% Mexikanske.....	98.80
5% Rumænske Stats.....	100.25
4% — — 1890.....	93 ¹ / ₂

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

Foren. Dampskibs. 54,000, „Danmark“ 8,000, „Norden“ 42,000, „Kjøbenhavn“ 10,000, „Carl“ 16,000, „Dannebrog“ 32,000, „Skjold“ 50,000,

Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden 16.

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.

Bjerre & Rømer,
Skibsmæglere.

Agenter for
Kullens Enskilda Assurans
Förening.

Hovedforhandler PETER BUCH, Vinhandel, Helmerhus 13.



F. ZUSCHLAG. Aquavit, Kjøbenhavn N.

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.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Oeksler 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.

Jh. Klokker & Co.,
Nyhavn 4.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,
modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde.
Meget billig Pris; Fritagelse for Havneavgift.
Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

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.

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.

Anti-magnetiske
Ankergangs
Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Regulering og Repara-
tion af Søuhre

udføres samvittighedsfuldt.

Palle Sørensen,
6, Sølvtorvet 6.

Einhorn-Apotheket

Hamburg (St. Pauli.)
Langereihe 83.

Dansk Betjening.
Løgehjælp (ogsaa Specialister)
anvises.

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.

„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. 29.

Kjøbenhavn, Torsdag den 21. Juli 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Erstatning for Ulykke om Bord. — Ruslands Skibsbygning. — Frederiksholms Kaj. — Forsømmelig Navigation. — Fra Island. — Nye internationale Code-Signaler. — Fragtmarkedet. — Havari-grosse Bidrag. — Hvem skal betale Befragtningskommissionen under Tidscertepartier? — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Foreningsmeddelelser. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

Anders Nielsen,
Fredericiagade 27.

Største Lager

af
Fedevarer.

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

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

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 Nisson.
Nyhavn 53, Køjbenhavn.
Telefon 120.

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. Forbyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jøpsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

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.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.
(Axel Herfurth Fléron.)

Herreekviperingsforretning

St. Annaplads 14.

Uniformer og civile Klædninger.

Skibsproviant.

Smør i Blikdaaser,
Svinefedt i Blikdaaser,
Flæsk i lagetætte Tønder,
Røget Flæsk i alle Sorter,
Saltede og røgede Skinker,
Prima Spegepølse,
Oksekød i lagetætte Fustager,

samt alle til Proviant hørende Spisevarer kan faas i garanteret holdbar Kvalitet.

PHILIP W. HEYMAN, Køjbenhavn Ø.

* **Leverandør til den engelske Marine.** *

Overretssagfører J. WESTENGAARD,
Vestervoldgade 2, Køjbenhavn V. Telefon 8424.

Hansa Composition.

Anerkendt bedste Skibsbundfarve.

ANDREAS HENNINGSEN, Ny Toldbodgade 5.

Telefon 165.

Cypress og Greenheart.

Disse fortrinlige Træsorter anbefales Havneautoriteter til Forsøg.

Bedste Vidnesbyrd foreligge.

Lager hos
EMIL HAMMELEV, St. Kongensgade 61. Telefon 3338.

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^d.

eneste Fabrikanten af
Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
 samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:
 Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telephon 3994.
 Conferencetid 12-1½. Admiralitætsstr. 39, 1. Telephon 3999.
 Telegr.-Adr.: **Dicotto.**

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen. Ø. Telephon 35.

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.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
 KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
 257.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1838. Telegraphic address "SVITZERSALVAGE".
 Telephon Nr. 5195.

Agent for
 Great Britain.

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	.....	"SVITZERSALVAGE".
KASTRUP	.....	"HØYER".
ELSNØRE	.....	"SVITZERGOTTLIEB".
KORSØR	.....	"JØRGENSEN".
ALBUEN (LÅLAND)	.....	"GUNNERSEN".
FREDERIKSHAVN	.....	"SVITZERLUND".
GOTHENBURG (SWEDEN)	.....	"ELFVERSSON".
GREIFSWALD (GERMANY)	.....	"SPRUTH".

The company's boat **Danmark** — 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 Mediter-
 ranean 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 **G. W. Møller, Grønnegade, Dragør.** Telephon
 Nr. 6. 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.

Prima røgede Skinker.

Store Partier prima. letsaltede, nyrøgede Skinker
 anbefales til

lave Priser.

Højbroplads 12 ved Gammelstrand.

A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

Fanø praktiske Sømmandsskole.

Saavel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver

Tid. Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,

Nordby, Fanø.

Prima Svinefedt.

Fine Spegepølser.

Erstatning for Ulykke om Bord.

(Efter Nordisk Skibsederforenings Aarsberetning.)

I December Maaned 1896 skete der om Bord paa et norsk Dampskib i New York's Havn et beklageligt Ulykkestilfælde idet en norsk Matros, der under Skibets Udhaling fra Kajen var beskæftiget med at fire paa en Trosse, under dette Arbejde fik sin højre Arm afrevet. For den Lidelse og det Tab af Arbejdsevne, der forarsagedes ham herved, forlangte han af Rederiet en Erstatning af Doll. 50.000.00, idet han paastod, at Ulykken var sket derved, at han var bleven beordret til at klare Trossen alene, skønt det efter hans Mening var et Arbejde for 3 Mand. Der blev forhandlet om Størrelsen af den Garanti, der skulde stilles for at faa Baaden fri, men man kom ikke til Enighed herom, og Resultatet blev, at Skibet gennem Rettens Foranstaltning solgtes ved Auktion for mindre end $\frac{1}{3}$ af ovennævnte Beløb. Rederiet paa sin Side benægtede Rigtigheden af den fremsatte Paastand om, at Ulykken kunde lægges Skibet til Last, men tilbød ikke destomindre Sagsøgeren en meget rundelig Erstatning, som imidlertid blev afslaaet, og Processen maa derfor gaa sin Gang. Man forsøgte gennem den norske Regering og de forenede Rigers Legation i Washington at bestride amerikansk Domstols Kompetence til at dømme i denne Sag, fordi den formentlig i Følge traktatmæssig Overenskomst mellem Norge og De forenede Stater hører under konsulær og

norsk Domstols Jurisdiktion, og man opnaaede ogsaa, at den paagældende Statsadvokat i New York fik Ordre til at intervenere i Processen og nedlægge Paastand paa Sagens Afvisning i Overensstemmelse hermed, men da saadan Intervention først skal finde Sted, efter at alle Vidner er afhørte, og Sagen optagen til Doms, vil man i al Fald neppe for denne Sags Vedkommende have nogen synderlig Nytte deraf.

Naar denne Sag er omtalt her, er det fordi den afgiver et ganske karakteristisk Eksempel paa, hvilken Risiko en Reder er udsat for, naar saadanne Erstatningsfordringer kan indbringes for amerikansk Domstol. Naar en Matros bliver lemlæstet, og det bevises, at det skyldes Fejl fra hans Overordnedes Side, saa bør han naturligvis have en rimelig Erstatning. Ingen rettænkende Reder vil finde noget at indvende derimod; men man har Grund til at undre sig over, at et civiliseret Lands Lovgivning gør det muligt for en uansvarlig Person, naar blot han ser sig i Stand til at tilvejebringe en Kautio paaa 250 Dollars, i et Tilfælde som det foreliggende at lægge Arrest paa Skibet for et Beløb, der umuligt kan staa i noget rimeligt Forhold til den Erstatningssum, han i heldigste Tilfælde kan vente at faa sig tilkendt, og saaledes udsætte Rederiet for ruinerende Tab uden selv at løbe nogen Risiko, fordi han intet ejer.

Ruslands Skibsbygning.

Den russiske Regering har i længere Tid været stærkt optaget af at skaffe Rusland en Handelsflaade. For at løse dette Spørgsmaal har der paa Finansministeriets Foranstaltning i det forløbne Aar været sammenkaldt en Kommission, i hvilken Sagkyndige saa vel fra russiske Dampskibsforetagender som fra Jærindustrien har haft Sæde. De Sagkyndige ere komne til forskellige Resultater efter Interesserne, som de ønske at fremme. Repræsentanterne for Søfarten mente, at det bedste Middel til at forøge den russiske Handelsflaade, vilde være at give de russiske Redere Lejlighed til at forskaffe sig Skibe fra Udlandet ved at faa dem todfrit indførte i Rusland. Til Gunst for dette Standpunkt taler hovedsagelig følgende Argumenter: 1) at Udgifterne ved Rederiforretning til at begynde med bør være saa smaa som muligt, for derved at faa Kapitalisterne til at sætte deres Penge i Skibe, 2) vil Konkurrencen mellem russiske og udenlandske Rederier kun kunne tænkes mulig, naar Priserne paa Materiellet ere nogenlunde ens, 3) vilde Forholdsregler i saa Henseende ikke kunne skade den russiske Skibsbygning, da denne er indskrænket til Bygningen af Skibe til Navigation i Indlandsvandene, Skibe, som kunne vedblive at være underkastede Told og 4) vilde Handelsflaadens Forøgelse medføre Opførelsen af indenlandske Reparationsværksteder, som igen danne den naturlige Overgang til Bygningen af større Skibsværfter. Paa den anden Side gjorde Repræsentanterne for Jærindustrien gældende, at man kun burde udvide Handelsflaaden og Transportmidlerne ved Hjælp af den indenlandske Industri, og at den russiske Skibsbygning derfor burde støttes med alle de Midler, man har til sin Raadighed, som f. Eks. Beskyttelsestold, Præmier paa Skibsbygning og Navigationspræmie for de i Rusland byggede Skibe.

Et enkelt Medlem har udtalt sig for todfri Indførsel af Jærn og Staal til Skibsbygning, da efter hans Mening de høje Priser paa Raamaterialerne i høj Grad hemmer den russiske Skibsbygning.

For bedre at kunne forstaa disse Forhandlinger er det nødvendigt nærmere at oplyse den russiske Skibsbygnings Stilling.

Den første Januar 1897 talte den russiske søgaaende Flaade 377 Dampskibe med 158,223 Reg. Tons; af disse var 150,135 Reg. Tons byggede i Udlandet, medens kun 24 Dampere med en samlet Tonnage af 5065 Reg. Tons vare byggede i Rusland, og iblandt disse 17 Dampere paa 1732 Reg. Tons i Finland. Disse Tal udvise, at de søgaaende Fartøjer under russisk Flag næsten alle stamme fra Udlandet; Tonnagen af de Dampere, der ere byggede i Rusland (med Undt. af Finland), udgøre ikke mere end 4 % af den samlede Dampskibsflaade. I Aaret 1883 var af Ruslands samlede Tonnage 3,615 Reg. Tons byggede i Rusland, medens 46,477 Reg. Tons vare byggede i Udlandet; fra 1883—87 udgøre de tilsvarende Tal 550 Reg. Tons og 19,651 Reg. Tons; medens der endelig fra 1888—96 blev bygget 938 Reg. Tons i Rusland og 82,299 i Udlandet. Ved nøjere at betragte disse Tal kommer man til det Resultat, at den Overvægt, som de i Udlandet byggede Skibe udviser i den russiske Handelsflaade, næsten ikke er aftaget i Aarenes Løb. Forøgelsen af den russiske søgaaende Dampskibsflaade fra 1884—93 udgør: 36 russisk byggede Skibe, med 3,611 Reg. Tons, deriblandt 21 finske Dampere med 1302 Reg. Tons, og 140 Dampere byggede i Udlandet med en Tonnage af 64,130 Reg. Tons.

For det Kaspiske Havs Vedkommende udviser Tallene et helt andet Resultat. Den første Januar 1897 befandt sig paa dette Hav 108 udenlandsk byggede Dampere med 40,085 Reg. Tons og 79 russisk byggede Dampere med 41,883 Reg. Tons, deriblandt 15 finske med 4,155 Reg. Tons. Paa det Kaspiske Hav udgør saaledes de russisk byggede Dampskibe (med Undt. af Finland) 45,7 % af dette Havs samlede Dampskibsflaade. Skibe byggede i Udlandet blive her efterhaanden fortrængte af de russisk byggede. — I den russiske Flodflotille gør et samme Forhold sig gældende, idet ogsaa her Skibe

af russisk Bygning har Overvægten, og efterhaanden fortrænge de fra Udlandet indførte Skibe. — Efter en Optælling i Aaret 1895 var af 2,535 Dampere, som sejlede paa de russiske Floder, 1,620 eller 64 % byggede i Rusland, i Aaret 1890 udgjorde dette Tal 62 % og i 1886 50 %. Af de ny tilførte Flodskibe, i Tidsrummet fra 1892—96, vare 81 % byggede i Rusland, 7 % i Finland og 12 % i Udlandet.

De anførte Data findes angivne i det russiske Finansministeriums Beretning over de større russiske Skibsværfters Virksomhed i det forløbne Aar.

I efterfølgende Tabel findes anført den samlede Produktion for 16 Værfter i de sidste 10 Aar:

Aar	Antal af byggede Skibe		Mængde af forbrugte Materialer		Værdi Rubel
	Flodskibe	søgaende Skibe	russiske	udenlandske Pud	
1885	10	1	44,454	8,303	478,507
1886	19	17	49,200	23,299	1,350,219
1887	20	6	85,240	8,463	1,082,990
1888	14	15	122,333	11,748	1,584,295
1889	26	2	140,603	2,461	1,231,900
1890	23	47	199,746	23,707	2,505,166
1891	27	2	62,228	22,217	771,477
1892	43	9	192,487	10,935	2,629,474
1893	23	8	101,390	18,122	2,134,623
1894	33	8	201,851	14,776	2,828,398
1895	50	5	168,225	38,786	4,355,998
Sum	288	120	1,367,747	182,816	20,593,137

Den største Del af Flodskibene benyttes paa Floderne Volga og Kama, og de søgaaende Skibe anvendes hovedsagelig paa det Kaspiske Hav. Naar man tager i Betragtning, at der blandt de søgaaende Skibe findes 32 Kuttere, 2 Minebaade, 2 Barkasser og 40 Transportbaade, vil man indse, at Bygningen af egentlig søgaaende Jærnskibe endnu er i sin Barndom i Rusland. Det er et stort Spørgsmaal, om den af den ovennævnte Kommission foreslaaede Toldbeskyttelse for Skibe indførte fra Udlandet vil være i Stand til at opnaa den forønskede Virkning, samtidig at ophjælpe den russiske Skibsbygning; den af et Medlem af Kommissionen foreslaaede Ophevelse af Told paa Staal og Jærn fra Udlandet, vilde sikkert have været et langt virksommere Middel til at fremme Skibsbygningen i Rusland.

Hansa.

Frederiksholms Kaj.

Vi have modtaget følgende:

Undertegnede Fører af Galease „Marie“ af Marstal, der i Kjøbenhavn har losset en Ladning Stensalt, blev i Wismar befragtet at losse i Kjøbenhavn, Frederiksholms Kaj. Paa Forespørgsel hos Mægleren i Wismar, „Hvor Frederiksholms Kaj ligger“, kunde denne ikke give mig nogen Oplysning, og det laa derfor nær for mig at antage, at nævnte Losseplads var Frederiksholms Kanal; men ved Ankomsten til Kjøbenhavn blev jeg beordret til at losse ved Frederiksholms Teglværk, der ligger helt syd for Københavns Havn, og det viste sig nu, at der med Frederiksholms Kaj var ment Frederiksholms Teglværk.

Rent bortset fra, at Frederiksholms Teglværk ligger ved Valby, saa det efter min Mening slet ikke hører med til Kjøbenhavn, har man for at losse nævnte Sted, en Del forøgede Udgifter ved Damper og Lods, saa jeg

føler mig forpligtet til at advare enhver Skibsfører imod at slutte Stensalt til Frederiksholms Kaj uden forhøjet Fragt.

C. C. Boye.

Forsømmelig Navigation.

Den danske Generalkonsul i London skriver i sin Aarsberetning:

Den 16. December blev en Sag paadømt i Admiralitetsretten, som har Interesse for Redere af Sejlskibe.

Sag blev anlagt imod Rederen af et Sejlskib „Waterloo“ for £ 284 Erstatning for Skade paa en Ladning Havre, og Kontrasag blev anlagt mod Modtageren af Ladningen for Havari Gros-Udgifter paa Ladningen. „Waterloo“ var befragtet for en Ladning Havre fra Cork til Swansea. Ved Indsejlingen til Swansea tog Fartøjet Grunden, og da Vandet løb bort, faldt Skibet over paa den ene Side med Masterne horisontale. Da Floden kom, fyldtes Fartøjet med Vand, og Ladningen beskadigedes til ovenstaaende Beløb. Konnossementet indeholdt de almindelige Klausuler, beskyttende Rederen imod Guds Tilskikkelser og Søens Farer (accidents of navigation), men indeholdt ingen Klausul fritagende Rederen for Følgerne af Forsømmelse, fejlagtig Bedømmelse etc. af Kaptajnen eller de i hans Tjeneste staaende Personer.

Admiralitets-Dommeren, Mr. Justice Barnes, afgav følgende Kendelse:

„Dette synes mig en klar Sag, naar alle Fakta ere bekendte. Anklageren er Ihændeher af et Konnossement for et Parti Havre, at overføres fra Cork til Swansea og at afleveres i god Stand, dog med visse, i Konnossementet stiplede Reservationer, saasom Guds Tilskikkelser, Søens Farer etc., men der findes intet stipuleret om, at Rederen er fritaget for Følgerne af forsømmelig Navigation. Skibet tog Grunden, faldt over paa Styrbords Side og fyldtes med Vand. Anklageren paastaar, at dette er en Forsømmelse fra Reders og Førers Side, hvorfor de ere ansvarlige, da Konnossementet ikke indeholder nogen Stipulation, som fritager dem for et saadant Ansvar. Det fremgaar, at Kaptajnen ikke havde været i Swansea i 25 Aar og ikke var bekendt med Forholdene, saa det var hans Pligt selv at overbevise sig om, hvorledes Bunden var, forinden han lod Fartøjet tage Grunden; — dette forsømte han, og Følgen blev, at Fartøjet tog Grunden paa et Sted, hvor det var farligt at staa, og faldt over. Rederen maa bære Følgerne af denne Forsømmelse. Dommen er, at han betaler Klageren £ 284 og Sagens Omkostninger, og hans Kontrafordring imod Klageren for Havari Gros bortfalder.“

Moralen heraf er, at det er lige saa nødvendigt for Sejlskibe som for Dampskibe at have en Forsømmelses-Klausul i Konnossementerne, fritagende Rederen for Ansvar for Skade, som opstaar ved forsømmelig Navigation eller urigtig Bedømmelse af Forholdene, hvori Kaptajn eller Mandskab, eller andre i hans Tjeneste staaende Personer, maatte gøre sig skyldige.

Risikoer af denne Slags kan Ejeren af Ladningen beskytte sig imod ved Assurance, og de fleste Varepolicer nu til Dags indeholde en Negligence-Klausul, der efter Anmodning kan faas paaført, hvilket ikke bør forsømmes. Naar Assurandørerne derimod kunne gøre Rederne lovligt ansvarlige, er det ikke at vente, at de godvilligt betale.

Fra Island.

Korrespondance til Dansk Søfartstidende.

Seydisfjord, den 7. Juli 1898.

Fiskeriet har i den sidste Maaned været helt elendig, det er først i de allersidste Dage, at der spores lidt Forandring til det bedre; men Mangel paa Agn og ustadige Vejrforhold hindre Fiskerne i deres Arbejde. Den danske Damper Cimbria ligger for Øjeblikket paa Seydistfjord for at indtage Fangsten fra de frederikshavnske Kuttere, hvis Virksomhed heller ikke har været forbundet med noget videre godt Resultat i denne Sommer. Med Cimbria, der kommer fra Ønundafjord paa Vestlandet, erfarede, at den franske Skonnert „Mouette“ fra Dunkerque er strandet ved denne Fjord den 20. Juni. Besætningen er reddet og hjemsendt med Damperen Remus; Mouettes Kaptajn og Styrmand tager med Cimbria, der i Morgen afgaar til Grimsby. Det strandede Skib blev solgt ved Auktion for ca. 53 Kr. (75 Francs), med Fangsten indbragte Auktionen i det Hele ca. 6,000 Kr. Da Mouette var et ældre Skib (29 Aar), er denne Affære næppe til Skade for Rederiet. Dampskibet Thyra, Kaptajn Ryder, er endnu ikke ankommet, men ventes hertil i Morgen.

Nye internationale Code-Signaler.

Den danske Generalkonsul i London skriver i sin Aarsberetning til Udenrigsministeriet:

Efter flere Aars Arbejde er nu den sidste og endelige Rapport af det Udvalg, der i sin Tid blev nedsat af Regeringen for at revidere og omarbejde det gamle Signalsystem af 1854, indsendt til Board of Trade og af dette forelagt Parlamentet.

Rapporten er i Form af en helt ny Signalbog, udarbejdet med stor Omhu og efter omhyggelig Overvejelse af de til Udvalget fra andre Landes Regeringer indsendte Vink om Forbedringer og Forandringer af praktisk Nytte.

Udvalget, der enstemmig havde undertegnet Rapporten, bestod af følgende Medlemmer: Sir Digby Murray, Admiral Mac Clintock, Viceadmiral Nares, Kontreadmiral Rawson, Sekretæren for „Lloyds“ Oberst Hozier og Kaptajn C. P. Wilson.

Den betydeligste Forandring bestaar i Indførelsen af Flag, som betegne Vokaler, og denne Ide udgik oprindelig fra den franske Regering. Det franske Forslag var, at to nye Flag, førende Bogstaverne X og Z, skulde tilføjes de alt eksisterende 18 Flag, betegnende de 18 Konsonanter i Alfabetet, og dette Forslag støttedes af Rusland og andre Nationers Regeringer. Det viste sig imidlertid, at Tilføjelsen af disse to nye Flag vilde nødvendiggøre Omskrivningen af hele Systemet, og man besluttede derfor ikke alene at optage Flag, førende X og Z, men ogsaa Flag, førende alle Vokalerne, og dette er nu gjort. Hvad der kan signaliseres med 26 Flag, hvoraf Systemet nu bestaar, imod de tidligere 18 Flag, er forbausende. Med de tidligere 18 Flag kunde gives 78,600 Signaler, medens de 26 Flag ere i Stand til at give 375,076 Signaler, eller omtrent fem Gange saa mange som tidligere. Den store Fordel ved den ny Code er, at intet almindeligt Signal vil bestaa af flere end 3 Flag, og der er en betydelig Udvidelse af Antallet af Signaler med 2 Flag. Alle 2-Flags-Signaler ere nu paatrængende Vigtigheds-Signaler. Bogstavet N, kendt over hele Verden som Nødsignal, vil fremdeles benyttes af Skibe i Nød. Kompas-Signaler efter den ny Code ville blive givne i Grader i Stedet for i Streger og halve Streger som tidligere. Stavelse-Tabellen er et vigtigt Afsnit af den ny Code. Naar Code-Standeren over E

er hejst, betyder det, at Signalet kan aflæses, uden at Signalbogen behøver at benyttes. Den gamle alfabetiske Stavelsetabel er dog bibeholdt af specielt Hensyn til derom af andre Nationers Regeringer udtalte Ønsker, og den er nu gjort meget mere udførlig, ikke alene for at stave Navne, men for at sende Ciffer-Meldinger. Den indeholder nu 6,000 Signaler imod de ca. 800 i den gamle Code.

Den geografiske Signaltabel er gjort mere udførlig og indeholder ca. 10,000 Navne paa Kyststeder i forskellige Lande eller omtrent 3 Gange saa mange som fandtes i den gamle Code. Der var nemlig ikke nogen Del af den gamle Code, som tiltrængte Revision mere end den geografiske Afdeling, for omendskønt Tilføjelser bleve gjorte fra Tid til anden, var Listen af Navne paa Kyststeder dog meget mangelfuld. Ifølge Opfordring af Autoriteterne i Danmark vil et specielt Mærke tilføjet Navne paa Kyststeder, hvor der findes Redningsstationer. For at muliggøre Kommunikationer om Natten er der foreslaaet Anvendelse af Lanterner og Lydsignaler. Endvidere indeholder den nye Code Afstandssignaler, saaledes benævnte, fordi de kunne læses i en længere Afstand end Flagsignaler, men de kunne ogsaa, hvis ønskes, bruges paa nært Hold. Der er tre Maader at signalisere paa under dette System, nemlig:

1. med Kugler, Kegler og Cylindre,
2. med Kugler, Flag og Standere og
3. med Semaforen.

Den første Maade, nemlig at signalisere med Kugler, Kegler og Cylindre, er noget nyt og vil formodentlig vise sig af største Nytte, da disse Signaler kunne læses paa større Afstand end Flag og Standere og ere billige i Anskaffelse og Vedligeholdelse.

Det foreslaas, at den ny Signalbog skal træde i Kraft den 1. Januar 1900, og at der fra den Tid ikke udstedes flere Eksemplarer af den gamle Code, der fra 31. December 1901 aldeles træder ud af Kraft. Fristen indtil 1. Januar 1900 er givet, for at fremmede Nationer i Mellemtiden kunde faa Systemet oversat i de forskellige Landes Sprog.

Udvalget slutter Rapporten med følgende Bemærkninger:

„Vi ønske at udpege, at det gamle System har været i Brug over 40 Aar, og tages Hensyn til det store Arbejde, der er forbundet med dets Revision, og til de Ulemper, der selvfølgelig maa opstaa, naar en ny Code skal træde i Stedet for en ældre, er der Grund til at formode, at en længere Tid vil hengaa, inden det vil forsøges at indføre yderligere radikale Forandringer. Vi have følgelig betragtet det som vor Pligt ved Udarbejdelsen af den ny Signalbog ikke alene at forsøge at møde de øjeblikkelige Fornødenheder af Handelsmarinen, men ogsaa at introducere forskellige moderne Signalsystemer, der tilbyde Fordele saa vigtige, at deres Adoption med Grund tør forudsættes. Samtidig tro vi med Tillid at turde sige, at de Forandringer, vi have gjort i det ældre System ved Signalisering med Flag, ikke ere saaledes, at der vil opstaa nogen Vanskelighed for Officerer og Søfolk, der ere fortrolige med Brugen af den gamle Code, ved at forstaa de ny Signaler, hvis de ville studere Bogen før Øjeblikket indtræder, at den skal benyttes. Vi udtale det Haab, at hvis vort Arbejde ikke i alle Henseender tilfredsstiller fremmede Nationer, det dog af disse vil have i Erindring, at vi have haft at tage en Mængde modstridende Meninger under Overvejelse, og vi haabe, at den uomtvistelige Fordel ved at have et universalt Signalsystem i Brug paa Søen, hvor Omstændigheder ofte opstaa, da Brugen af Signaler kan lede til Præservasjon af Liv og Ejendom, vil bevæge fremmede søfarende Nationer til at acceptere det nye System, vi have udarbejdet, og som nu fremlægges.“

Fragtmarkedet.

Ugen har været stille, og vi behøve egentlig talt ikke at gaa i Detailler hvad Øjeblikkets Noteringer angaar, da de ere temmelig uforandrede fra vor sidste Beretning. Imidlertid berørte vi samtidig de gode Udsigter for Efteraarskampagnen, saavel fra Amerika som Sortehavet, og uagtet man selvfølgelig ikke kan vente betydelige Fremskridt i et saa kort Tidsrum som otte Dage, maa vi dog konstatere en rolig beskeden Fremgang i Raterne for opgiven Termin. En forceret Stigning foran en ny Høst kan næppe være andet end Svindel; men en rolig Stigning fra Dag til Dag, fra Uge til Uge, indtil Maskinerne har mejet Kornet og Pakhusene paany ere fyldte, er den bedste Garanti for de resterende Maadeder af Aaret.

Vi noterer Amerika New York C. f. O 3/1 Baltimore Danmark 3/1½ én Havn, 3/3 to Havne; fremdeles New York London, Hull eller Newcastle 13/ for Stykgods. Fra New Orleans eller Galveston betales 13/6 à 13/9 Nett charter til U. K. Continent, Option Danmark 13/9 én Havn, 13/10½ to Havne. Fra Pensacola til Rotterdam betales 115/, Montreal London 42/6, endelig Phosphate Tampa Kastrup 18/., Stettin 18/6, Ferdinanda eller Savannah Hamburg 16/6, Memel 18/6. Rendsburg 17/6, Boness 16/, London 18/. Tidsbefragtinger gaa stadig godt, og Ordrene ere mange; for en cirka 1700 Reg. Tons Baad betales 7/6 à 7/9, enkelte opnaar 8/., prompte Baade i Amerika vil vel kunne paaregne en god Gevinst ved de spanske Troppetransporter hjem efter, der bliver sikkert ikke knebet paa Fragten ved en saadan Lejlighed.

Kulfragterne ere omtrent uforandrede, muligvis en Smule fastere for Østersøens Vedkommende. Vi noterer i Flæng: Swansea Genua 8/6, Savona 8/6, Venedig 9/3; fra Glasgow til Genua 8/., Cagliari 8/6 à 8/9, Alexandria 8/6, Methil Venedig eller Triest 9/3, Leith Venedig 9/, Methil Algier 7/6. Til Kronstadt betales 5/3 à 5/4½ fra Vestkysten; til dansk Havn betales fra Østkysten 5/6 à 5/9 for mindre Baade, 5/ til Kjøbenhavn.

Sortehavet er en Smule fastere, og Forretningerne ere gaaede livligt; vi noterer: Azoff Rotterdam 3200 Tons prompt 10/, Donau 2500 Tons pr. 1/15 August 12/3 N. C. Odessa Antwerpen 8/9 prompt, Odessa L. H. A. R. 8/6 prompt. Fra Alexandria til U. K. er betalt 11/ for Julibaad. Smyrna London giver 10/, endelig for Erts: Bona Østkysten U. K. 2700 Tons 8/.

Østen noterer Calcutta Hamburg 27/6 Septbr., Calcutta Madras 5½ Rupies pr. Juli August. Ilo Ilo 3800 Tons tørt Sukker 30/ U. K., 31/3 United States, 32/6 St. John eller Halifax, 33/9 Montreal

Østersøen er stadig stærkest beskæftiget i Træ, og Forretningen gaar her livligt. Fra Wiborg til dansk Havn betales 25/26 Mark for senere Aflastninger, og Ordrene ere usædvanlig store, Kotka Kjøbenhavn giver 24 Mark, Abo Kjøbenhavn 23/24 Mark, Hernøsand lansk Provinshavn 25 Mark. Fra Kronstadt til Granton betales 22/ for større Baade. Fra Libau er Noteringen d/ London, Hull eller Leith, 1/ Rotterdam, 1/1½ Antwerpen, andre Pladser i sædvanligt Forhold.

Vort hjemlige Marked ligger inde med en hel Del Laster, men Forretningen er alligevel beskeden og Raterne smaa. Vi noterer Kjøbenhavn Volgast 17½ Pf. pr. Ctr. Majs, lignende Rater til Burgstaken, Orth eller Heiligenhafen. Kultjære herfra til Stolpemünde giver 110 Pfennige. Let Jærn til Hamburg 8 Mark. Af Guanolasterne fra Kastrup nævner vi: Stralsund 15 Pf., Rügenwalde 16/17 Pf., Colberg 16/17 Pf. Kalkstenslasterne fra Faxe, Limhamn og Klagstorp ere mange,

baade til tyske og danske Havne, Fragterne ere de sædvanlige.

Fra Nakskov skrives til os: Sidste Befragtinger: Nakskov Gøteborg 45 Øre pr. Sæk Malt à 160 Ø, Nakskov Randers 14 Øre pr. Centner Rug, Klagstorp Nakskov Kr. 22 pr. Cbfv. Kalksten.

Havari-grosse Bidrag.

(Efter nordisk Skibsrederforenings Aarsberetning.)

Da et norsk Dampskib paa Rejse fra Norrköping til Calais den 27. Juni 1897 befandt sig 5 Mil N. O. for Gabbarderne Fyrskib, blev Maskinen pludselig stoppet, og ved Undersøgelse viste det sig, at Lavtryks Krumtap var brækket. Kursen blev derfor sat mod nærmeste Sted, Orfordness, Sejlene tilsattes og Maskinen brugtes saameget, „at den netop gik rundt“; men Skibet var næsten uden Styling. Da man om Eftermiddagen fik en Bergensdamper i Sigte, hejstes der Nødsignal, og man enedes om Slæbning til Calais, hvortil Skibet ankom den følgende Dag. Ladningsmodtagerne rægtede at bidrage til Slæbningsudgifterne, som de ikke ansaa for Havarigrosse, og der blev i den Anledning noteret Protest mod dem, men noget retsligt Skridt blev ikke foretaget. Den 15. og 16. Juli havde Kaptajnen telegraferet til Rederiet om Bemyndigelse til at udtage Stævning, men saadan Bemyndigelse blev ikke givet. Først den 19. Aug. fik Mægleren Fuldmagt til at indkassere Havarigrossebidraget, men det var da for sent at anlægge Sag; thi i Følge code de commerce, Art. 436, skulde Søgsmaal have været indledet inden 1 Maaned fra Protestens Dato (1. Juli). Selv om altsaa Forholdet var det, at der her var Tale om en Udgift, der i Følge fransk Ret kunde henføres under Havarigrosse, var Præskriptionsfristen overskreden; Ladningsejerne var saaledes allerede af denne Grund sikrede mod retslige Forholdsregler, og der var efter Omstændighederne ingen Chance for at kunne gøre Mægleren ansvarlig. Da det kan være af Betydning at kende den urimelig korte Præskriptionsfrist, som den franske Handelslovbog har fastsat i saadanne Tilfælde, citeres her i Oversættelse code de commerce Art. 435. og Art. 436.

Art. 435. Følgende Sager skal afvises: Alle Sager mod Kaptajn og Assurandører for Skade, tilføjte Varerne, naar man har taget mod dem uden Protest; alle Sager mod Befragteren angaaende Havaribidrag, naar Kaptajnen har leveret Varerne fra sig og modtaget Fragten uden at have protesteret; alle Sager om Erstatning for Skade, foraarsaget ved Paasejling paa et Sted, hvor Kaptajnen har kunnet sagsøge, naar han ingen Reklamation har gjort.

Art. 436. Disse Protester og Reklamationer er uden Virkning, naar de ikke ere foretagne og forkyndte inden 24 Timer, og naar de ikke efterfølges af Stævning inden en Maaned fra deres Dato.

Hvem skal betale Befragtningskommissionen under Tidscertepartier?

(Efter nordisk Skibsrederforenings Aarsberetning:)

Dette er et Spørgsmaal, som har almindelig Betydning, fordi det refererer sig til en Form for Tidscertepartier, der er meget i Brug. Efterat det er sagt,

at Rederen skal bekoste Udrustningen, Hyre, Assurance etc., bestemmes det videre: That the Charterers shall provide and pay for coals as stated below, Port Charges, Pilotages, Agencies, Commissions and all other charges whatsoever, except those before stated, og fremdeles: A commission of five per cent on the estimated amount of freight is due on signment hereof to N. N. ship lost or not lost. Det er altsaa ikke her direkte fastsat, hvem der skal betale Befragtningskommissionen; ikke destomindre har der, saavidt vides, ikke i Praksis været nogen Tvivl om, at det efter dette Certeparti, som efter alle andre, er Rederen, der maa betale denne Kommission. Nægtes kan det imidlertid ikke, at Ordene i de citerede Klausuler, læst i Forbindelse med hinanden, nærmest kunde tyde paa, at det er Befragterens Sag; thi de skal betale Kommissioner og alle andre Udgifter, af hvad Art nævnes kan, med Undtagelse af de tidligere omtalte, og blandt dem findes ikke nævnt Befragtningskommissionen. Det var dette, Spørgsmaalet drejede sig om i nærværende Tilfælde. Trods den Tvivl, Ordene kan fremkalde, maa det antages, at Meningens ingen Sinde har været at fravige den internatioale Kutyme, at Rederen betaler Befragtningskommissionen. En Afvigelse fra en saa velkendt og almindelig fulgt Praksis bør ske i Udtryk, der er saa tydelige, at de ikke kunne efterlade nogen fornuftig Tvivl om, hvad der har været Parternes Mening. For at forlige denne Fortolkning med Ordene, maa det antages, at Udtrykket Commissions i den først citerede Klausul, ligesom de andre dér nævnte Udgifter, alene sigter til Forpligtelser, som paadrages ved Certepartiets Opfyldelse, altsaa efter at Skibet har tiltraadt sine Ture for at opfylde det, medens jo Befragtningskommissionen er en Udgift, som paadrages for at faa Certepartiet i Stand, og som er forfalden til Betaling, selv om Skibet forliser efter at Certepartiet er sluttet, og derved udelukker dettes Ikrafttræden. Til Undgaelse af Strid bør det udtrykkelig anføres, hvem der skal betale Befragtningskommissionen.

Fra Sø og Land.

Da Thingvalla Linjens Dampskib „Island“ i Tirsdags d. 12. ds. afsejlede herfra paa sin sædvanlige Rejse til New York, tiltraadte det sin 100 Rejse, og vil altsaa ved sin Tilbagekomst hertil have krydset Atlanterhavet 200 Gange.

Paa de 100 Rundrejser over Atlanterhavet, har Skibet udsejlet ca. 810,000 Kvartmil, hvilket er 37½ Gang Jordens rundt. Paa de tilbagelagte 99 Rejser har Skibet befordret 50,215 Passagerer, hvoraf 35,817 rejste til Amerika og 14,398 kom fra Amerika. „Islands“ første Fører var Kapt. A. G. Thomsen, der førte det 16 Rejser, hvorefter dets nuværende Fører Kapt. W. Skjødt overtog Kommandoen.

Kapt. Skjødt har siden været uadskilligt sammenknyttet med „Island“, og har ved sin imødekommende Optræden og sin Omhu for de ham an betroede Passagerers Vel i Aarens Løb forskaffet sig et stort Antal Venner blandt disse.

Den af den britiske Marine nylig offentliggjorte hydrografiske Beretning for Aaret 1897 udviser, at der i Løbet af afvigte Aar er opdaget ikke mindre end 190 blinde Skær og Grunde, som frembyder ligesaa mange Farer for Skibsfarten. 21 af disse ere fundne af Opmaalingsfartøjer, 9 af andre britiske Krigsskibe, 14 af Handelsskibe og 130 ere meldte fra Kolonierne og andre fremmede Regeringer. Kendskabet til 16 Skær og Grunde skyldes den Erfaring, som er bleven gjort af Skibe, der er kommen i ublid Berørelse med dem. Det engelske Opmaalingsfartøj „Triton“ har paavist, at Nord Hinder-Fyrskib er urigtig aflagt i Kortet, ligesom

Beliggenheden af de i Nærheden af Montevideo værende to Fyrtaarne paa Kap Medano og Mogetes ligeledes ere uoverensstemmende med den i Kortet angivne.

Det franske Deputeretkammer har fra Handelsmarinens Søfartskommission modtaget et af denne vedtaget Lovudkast, der har til Hensigt at yde Skibsfarten større Sikkerhed. Udkastet bestemmer, at intet Skib paa over 25 Reg.-Tons maa stikke i Søen, førend det er bleven besigtiget af en Kommission, som har at bestemme Skibets Dybgaende med Last og det Passagerantal, som kan tillades at være om Bord. Ethvert Skib skal, ogsaa ulastet, inspiceres en Gang om Aaret saavel som hver Gang, at det lider Havari eller der er bleven foretaget Reparationer, Forandringer eller a. lign. Naar der foreligger Mistanke om Skibets Sødygtighed, skal desuden Marineautoriteterne i Indlandet og Konsulerne i Udlandet til enhver Tid være berettigede til at anordne en speciel Inspektion af Skibet. Enkelthederne ved en saadan Inspicering, Gebyrene, Bestemmelser for Lastelinje, Passagerernes Antal, Transport af farlige Stoffer, Medikamenter og nautiske Instrumenter, endvidere for Renligholdelse, Ventilation og hygiejniske Forholdsregler vil blive at forordne ved Lov. Til at vaage over disse Bestemmelers Fuldblydelse kan ansættes Klassifikationsselskabernes Ekspertes, saafremt disse Funktionærer er af fransk Nationalitet. Vigtig for den ikke franske Skibsfart er den Bestemmelse, at Loven helt eller delvis ogsaa kan blive anvendt paa saadanne fremmede Nationer, i hvis Havne franske Skibe er underkastet lignende Bestemmelser. Denne Forholdsregel er rettet mod England, hvis Optræden ligooverfor franske Skibe, væsentlig med Hensyn til Lastelinje, har vakt megen Uvilje, saa at man allerede længe har forlangt, at der tages Repræsalier derimod.

(Hansa).

Den tyske Damp „Kaiser Wilhelm der Grosse“ har paa en af de sidste Rejser fra Southampton til New York opnaaet en Middelhastighed af 23½ Knob. I et Etmaal gennemsejledes 580 Kml. Dette er den største Fart, som endnu er præsteret over Atlanterhavet.

Ugens Havarier.

Iris, Skonnert af Filtved, der paa Rejsen fra Randers til Hjemstedet i Ballast grundstødte paa Læsø, er af Bjergningsdpsk. Øresund bragt flot og ind til Frederikshavn.

Sørine, Barkslib af Fanø, har paa Rejsen fra Tafelbay til Batavia været paa Grund paa Merah Øen udfør Anju. Flot med Assistance af Indtødt. Mistet Anker.

Rudolf, 3m. Skonnert af Kjøbenhavn, returnerede d. 15. ds. til Tuborg med læk i Skottet mellem Tankene. Skibet, der var lastet med Petroleum, maatte losse og reparere.

Xenia, Dpsk. af Kjøbenhavn, har haft Ild om Bord i Philadelphias Havn. Ilden blev dog hurtigt slukket, og Skib og Ladning tog kun ringe Skade.

Tercera, Bark af Fanø, kom d. 17. ds. paa Rejsen fra Sundswall til Delagoa Bay med Trælast paa Grund paa Svalerumpen ved Amager. Flot ved egen Hjælp og indkommet her paa Reden for at undersøges af Dykker.

Jumborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 18. ds. ved Udsejlingen af Havnen i Kollision med Langebro, mindre Beskadigelse.

Proviant Mangel.

Rosa, Brig af Fanø, er d. 25. Juni prajet paa 37° N. Br. og 36° V. Lgd. med Mangel paa Proviant. Desværre havde Skibet „Girl of Devon“, der prajede Rosa, ingen Proviant at undvære, og den fra Rosa udsatte Baad maatte returnere med uforrettet Sag. Rosa er paa Rejsen fra Montevideo til St. Petersburg, og havde, da det blev prajet, været 93 Dage i Søen. D. 28. Juni blev Rosa atter prajet af svensk Bark P. Wikstrøm jr. paa 40° 4' N. Br. og 36° 25' V. Lgd., og den svenske Bark forsynede Rosa med Brød, Kød og Flæsk.

Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Indmeldelse i Foreningen kan ske til Kredsbestyrelsernes Formænd:

Skibsreder M. N. Fischer, Vejle; Skibsreder C. P. Lund, 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	<i>Knud Petersen</i> og <i>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....	Højesteretssagfører	<i>Ludvig Arntzen</i> .
Kolding.....	Overretssagfører	<i>H. C. Bennetzen</i> .
Marstal.....	Sagfører	<i>H. P. Nielsen</i> .
Middelfart.....	—	<i>Philip Hansen</i> .
Nexø.....	—	<i>H. Mauritzen</i> .
Nyborg.....	—	<i>Chr. Quist</i> .
Nykjøbing Jyll.	—	<i>P. P. Salling</i> .
Odense.....	—	<i>E. Kiørboe</i> og <i>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> .

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Hamburg 1. Juli, bestemt til New Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Bona 16. Juli, bestemt til Lissabon. — Antwerpen, Holm, afgik fra Cardiff 15. Juli, bestemt til Piræus. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Tarragona 18. Juli, bestemt til Malaga. — Dagmar, Gade, ankom til Trangund 11. Juli, bestemt til Barcelona. — Douro, Brabrand jun., ankom til Lissabon 16. Juli, bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Kihl, ankom til St. Petersburg 8. Juli, bestemt til Riga. — I. C. Jacobsen, Bech, ankom til Cette 19. Juli, bestemt til Genua. — Kiew, Rabe, ankom til St. Petersburg 17. Juli, bestemt til Riga. — Kursk, Staal, ankom til Åbo 16. Juli, bestemt til Bordeaux. — Leopold II, Kruse, ankom til St. Petersburg 1. Juli, bestemt til Antwerpen. — Louisiana, Jensen, ankom til St. Petersburg 11. Juli, bestemt til Antwerpen. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Philadelphia 18. Juni, bestemt til Riga. — Nicolai II, Michelsen, ankom til Philadelphia 15. Juli, bestemt til New Orleans. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Antwerpen 16. Juli, bestemt til St. Petersburg. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Antwerpen 19. Juli, bestemt til St. Petersburg. — Tejo, Borries, afgik fra St. Petersburg 18. Juli, bestemt til Stockholm. — Tomsk, Andersen, afgik fra Antwerpen 12. Juli, bestemt til St. Petersburg. — Vesuv, Norden, afgik fra Dover 17. Juli, bestemt til Kbhvn. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Philadelphia 19. Juli, bestemt til New Orleans.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Hull 15. Juli, bestemt til Kbhvn. — Axelhus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 17. Juli, bestemt til Stettin. — Baron Stjernblad, Clausson Kaas, pass. Holtenau 18. Juli, bestemt til Antwerpen. — Ceres, Svensson, ankom til Hamburg 18. Juli, bestemt til Kbhvn. — Christian IX, Møllerup, ankom til Königsberg 16. Juli,

best. til Kbhvn. — Christianssund, Bay Schmidt, ankom til Arendal 18. Juli, bestemt til Vestnorge. — Constantin, Bloch, ankom til Kbhvn 16. Juli, bestemt til Libau. — Frederik, Harboe, afgik fra Kbhvn. 19. Juli, bestemt til Hull. — Jolantha, Paaske, ankom til Antwerpen 14. Juli, bestemt til Riga. — Kasan, Thomsen, afg. fra Libau 17. Juli, bestemt til Kbhvn. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 12. Juli, bestemt til Island. — Louise, Gøtsche, afgik fra Hull 17. Juli, bestemt til Kbhvn. — Morsø, Frisette, ankom til Antwerpen 13. Juli, bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 13. Juli, bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Hansen, ankom til London 18. Juli, bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Hull 17. Juli, bestemt til Kbhvn. — Pregel, Egidiussen, ankom til Kbhvn. 16. Juli, bestemt til Riga. — Thyra, Ryder, ankom til Kbhvn. 17. Juni, bestemt til Island. — Valdemar, Kofoed, ankom til Libau 13. Juli, bestemt til Riga. — Vesta, Corfitzon, afgik fra Leith 3. Juli, bestemt til Island. — Maja, Blom, afg. fra Kbhvn. 18. Juli, bestemt til Hamburg. — Ella, Erichsen, ankom til Kbhvn. 18. Juli, bestemt til Danzig.

Ficaria, F. Fenger, afgik fra Newcastle 20. Juli, bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, V. Jørgensen, afgik fra Newcastle 19. Juli, bestemt til Odense. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 21. Juli, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, M. Madsen, afg. fra Leith 19. Juli, bestemt til Odense. — Kronen, C. Wiberg, afgik fra Newcastle 19. Juli, bestemt til Nykjøbing F. — Lolland, A. Ankersen, afg. fra Odense 20. Juli, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Esbjerg, C. Bentzen, afgik fra Odense 21. Juli, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Storebelt, J. P. Bay, afgik fra Nakskov 20. Juli, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Newcastle 19. Juli, bestemt til Kbhvn.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 15. Juli, bestemt til Cronstadt. — Frode, Wrisberg, afgik fra Riga 16. Juli, bestemt til Rouen. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra St. Petersburg 17. Juli, ankom til Riga 19. Juli. — Knud, Hansen, afgik fra Blyth 7. Juli, ankom til Libau 12. Juli. — Svend, Petersen, afgik fra Rotterdam 16. Juli, ankom til Blyth 17. Juli. — Erik, Tofte, afgik fra Rotterdam 14. Juli, ankom til Reval 17. Juli. — Skjold, Schmidt, afg. fra Ghent 17. Juli, ankom til Blyth 19. Juli. — Ragnar, Mahneke, afgik fra Riga 9. Juli, ankom til Rouen 17. Juli. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Kbhvn. 12. Juli, ankom til Riga 14. Juli. — Volmer, Riber, afgik fra Riga 13. Juli, bestemt til Ghent. — Dan, Kraemer, afgik fra Newcastle 13. Juli, bestemt til Cronstadt. — Magnus, Jørgensen, afg. fra Grimsby 17. Juli, bestemt til Cronstadt. — Harald, Holst, afgik fra Narva 14. Juli, bestemt til Amsterdam. — Olaf, Lorentsen, afgik fra Methil 7. Juli, ankom til Cronstadt 14. Juli.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Thorsø, afgik fra Cronstadt 4. Juli, ankom til London 11. Juli. — Alex. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Amsterdam 14. Juni, ankom til Newcastle 16. Juli. — Pawel Andrejeff, Johnsen, afgik fra N. Shields 10. Juli, ankom til Cronstadt 16. Juli. — J. Siem, Knudsen, afgik fra Newcastle 6. Juli, ankom til Cronstadt 13. Juli. — H. Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Archangel 13. Juli, bestemt til Rotterdam. — Russ, Jensen, afgik fra Gravesend 9. Juli, ankom til Grimsby 10. Juli.

Heimdal. Kamma, Risøe, ankom til Kbhvn. 18. Juli. — Helga, Lagesen, afgik fra Rouen 18. Juli. — Anine, Løffer, ankom til Sunderland 17. Juli. — Elna, Møller, afgik fra Kbhvn. 14. Juli. — Martha, Jørgensen, ankom til Ghent 18. Juli.

Vesterhavet. Nancy, Jessen, afgik fra Pomaron 15. Juli, bestemt til Mariepool. — Nora, Degn, ankom til Boness 13. Juli. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Søderhamn 16. Juli, bestemt til Ipswich. — Nerma, Schnith, afgik fra Methil 19. Juli, bestemt til Esbjerg. — Nautik, Meinertz, afgik fra Horsens 15. Juli, bestemt til Trangund. — Nord søen, Jessen, ankom til Esbjerg 18. Juli fra Newcastle.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Kbhvn. 17. Juli, bestemt til Hull. — Rita, Larsen, afgik fra London 17. Juli, ankom til Hull 18. Juli. — Patria, Andersen, afgik fra Kbhvn. 18. Juli, bestemt til Riga. — Cimbria, Storm-Hansen, ankom til Rotterdam 16. Juli.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Rotterdam 14. Juli, ankom til Sunderland 16. Juli. — Frisia, Skov, afgik fra Ghent 17. Juli, bestemt til Blyth. — Gallia, Nielsen, afgik fra Riga 15. Juli, bestemt til Dordrecht.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra St. Petersburg 14. Juli, bestemt til Dunkerque. — Fyøn, Hansen, afgik fra Riga 13. Juli, bestemt til Dunkerque. — Hafnia, Neergaard, ankom til Rotterdam 15. Juli. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Blyth 16. Juli, ankom til Kbhvn. 19. Juli. — Dania, Troensegaard, afgik fra Helsingør 16. Juli, bestemt til Luleå.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, ankom til West Hartlepool 16. Juli. — Christiansborg, Petersen, ankom til Saroka 17. Juli. — Frederiksborg, Kühl, ankom til Dordrecht 18. Juli. — Fredensborg, Andersen, ankom til Cronstadt 19. Juli. — Rosenborg, Fischer, ank. til Rouen 16. Juli. — Uranienborg, Olsen, ankom til Frederikshavn 14. Juli. — Jømsborg, Schultz, afgik fra Kbhvn. 18. Juli, bestemt til Hernøsand. — Skanderborg, v. Deurs, ank. til Grimsby 8. Juli.

Damskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Dømel, afgik fra Wiborg 13. Juli, bestemt til Rouen. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Hull 14. Juli, bestemt til Cronstadt. — Skodsborg, Jensen, afgik fra Kbhvn. 19. Juli, bestemt til Rouen. — Guldborg, Schmidt, afgik fra Helsingfors 18. Juli, bestemt til Rouen. — Tuborg, Hveissel, ankom til Lovisa 14. Juli. — Marselisborg, Hartmann, afgik fra West Hartlepool 13. Juli, bestemt til St. John.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Wiborg 12. Juli, bestemt til Calais. — Agnete, Jensen, ankom til Ghent 16. Juli. — Hermia, Sørensen, afg. fra Burntisland 15. Juli, ankom til Kiel 19. Juli. — Alice, Kraemer, afgik fra Methil 17. Juli, bestemt til Kiel. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Kronstadt 15. Juli, ankom til Reval 16. Juli. — Bornholm, Petersen, afgik fra Rotterdam 18. Juli, bestemt til Methil. — Ajax, Brorsen, afgik fra Windau 12. Juli, bestemt til Boness. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Riga 18. Juli. — Nauta, Steen, afgik fra Fraserburgh 19. Juli, bestemt til Stettin. — Rønne, Hintse, ankom til Libau 16. Juli. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Baltasound 16. Juli, bestemt til Stettin.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Libau 15. Juli. — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Dunkerqu 17. Juli, bestemt til Grangemouth. — Absalon, Predbjørn, ankom til Kronstadt 13. Juli. — Ausgar, Larsen, ankom til Dunkirk 14. Juli. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Kronstadt 13. Juli, bestemt til Brake. — Hamlet, Sommer, ankom til Kjøbenhavn 17. Juli. — Helge, Olsen, ankom til London 13. Juli.

Thingvalla. Norge, Knudsen, afgik fra New-York 9. Juli, bestemt til Kbhvn. — Island, Skjødt, afgik fra Kristiansand 15. Juli, bestemt til New-York. — Hekla, Thomsen, afg. fra Kristiansand 1. Juli, ankom til New-York 13. Juli. — Thingvalla, Laub, afgik fra Kbhvn. 19. Juli, bestemt til Stettin.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Boulogne 18. Juli, best. til Methil. — Clara, Petersen, afgik fra Wiborg 9. Juli, ankom til Kings Lynn 18. Juli.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Irvine, Meinertz, sejlet fra Liverpool 9. Juli til Para. — Røhl, Nørby, ankom til Isle Pinos 20. Maj og sejlet 4. Juni til London. — Nanna, Nielsen, passeret Prævie Pt. 10. Juli fra Hamburg til Celebes. — Doris Brodersen, Hansen, ankom til Westport 13. Juli fra Sidney. — Kronprinsesse Louise, Jepsen, fik Ordre 14. Juli at afgaaet fra Punta Delgade til Marseille. — Ines Røhl, Jessen, præjet 30. Juni paa 10^o N. Br. 26^o V. Lgd., fra Hamburg til Rio Grande. — Paul, Svane, ankom til Progreso 23. Juni fra Santos. — Medor, Svarrer, ankom paa Kjøbenhavns Red 16. Juli fra Bristol til Geile. — Rosa, Brinck, præjet 25. Juni paa 37^o N. Br. 36^o V. Lgd., fra Montevideo til Petersborg.

Fans. Sønderho. Hans, Brinck, ankom 10. Juli til Kotka fra Åbo. — Martha, Nissen, afgik 12. Juli fra Liverpool til Rio Grande. — Merida, Pedersen, ankom 17. Juli til Falmouth fra Paysander.

Svendborg. Jørgen, Hansen, ankom til Croix de Vee 11. Juli. — Rasmus, Jensen, ankom til Fowey 11. Juli. — Hans Ditlev, Christiansen, ankom til Libau 11. Juli. — Haabet, Andreasen, ankom til Fowey 11. Juli. — Astræa, Rasmussen, ankom til Kings Lynn 13. Juli. — Fremad, Brandt, ankom til Aberdeen 14. Juli. — Newsky, Nielsen, ankom til Bongar 14. Juli. — Catrine, Hansen, ankom til Libau 14. Juli. — Ludvig, Larsen, ankom til Rochester 13. Juli. — Pomona, Nielsen, ankom til Holtenau 12. Juli. — Odin, Andersen, ankom paa Kjøbenhavns Red 13. Juli. — Neptunus, Jensen, ankom paa Kjøbenhavns Red 17. Juli. — Solon, Hansen, ankom til Dysart 16. Juli. — Triton, Nielsen, ankom til Ratsø 16. Juli. — Urda, Nielsen, ankom til Christianiafjord 16. Juli. — Hans, Iversen, ankom til Gravesend 16. Juli. — Grønsund, Mikkelsen, ankom til Gøteborg 16. Juli. — Thurø, Huusfeldt, ankom til Grimsby 16. Juli. — Venus, Nielsen, ankom til Charlestown 17. Juli. — Insulaneren, Hansen, ankom til Åbo 17. Juli. — Guldborg, Rasmussen, ankom til Invernees 18. Juli. — Skjold, Larsen, ankom til Middelsbro 18. Juli. — Flora, Nielsen, ankom til Blyth 15. Juli. — Urania, Pilegaard, ankom til Fecamp 15. Juli.

Ærs. Agent Petersen, Frederiksen, ankom 3. Juli til Abbefors. — M. Hay, Petersen, ankom 12. Juli til Bridgeness. — Karen, Hansen, ankom 12. Juli til Åhus. — Niels, Nielsen, ankom 12. Juli til Trelleborg. — Christian den 9ende, Knudsen, ankom 14. Juli til Kotka. — Danmark, Christensen, ankom 14. Juli til Falmouth f. O. — Eden, Mikkelsen, ankom 15. Juli til Riga. — Thyra, Ras, ankom 15. Juli til Ørnskøldsvik. — Henriette, Holm, ankom 13. Juli til Falmouth f. O. beordret til Antwerpen. — Søstrene, Clausen, ankom 15. Juli til Trangsund. — Immanuel, Hansen, ankom 15. Juli til Libau. — H. A. Friis, Friis, ankom 17. Juli til Pillau. — Sylfid, Kromann, ankom 17. Juli til St. Valery sur Somme. — Prøven, Schmidt, ankom 18. Juli fra Newcastle. — Stella, Rasmussen, ankom 18. Juli til Treport. — Energi, Hansen, ankom 17. Juli til Kotka.

Rønne. Thor, Jensen, ankom til Sørøka 13. Juli. — Ane Magrethe, Schou, ankom til Kjøbenhavn 12. Juli. — Coureer, Holm, ankom til Windau 15. Juli.

Efterretninger for Søfarende.

Langden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fvrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Møulene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

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

Sundet. Kjøbenhavn. Fra den 30te August til 24de September 1898 udlægges til Øvelse Søminer i *Sundet*, paa *Saltholm Flak*, N. for *Saltholm*.

Øvelsespladsen, der er spærret for al Sejlads, afmærkes saaledes:

1. Det NØ-lige Hjørne med en Fyrjagt, der ligger Ø. t. N. $\frac{1}{4}$ N. 7,500 Alen fra *Middelgrunds-Fort* Fyrtaarn. Den viser om Natten en grøn Lanterne over en rød Lanterne, og om Dagen har den en grøn Ballon paa Toppen.
2. Det NV-lige Hjørne med en Vager med grøn Kurvefletning og en grøn Ballon. Den ligger ØNØ. 4,000 Alen fra *Middelgrunds-Fort* Fyrtaarn.
3. Midten af den V-lige Side med en Fyrjagt, der ligger Ø. $\frac{1}{2}$ N. 3,200 Alen fra *Middelgrunds-Fort* Fyrtaarn. Den viser om Natten en rød Lanterne over en grøn Lanterne, og om Dagen har den grønt Flag paa Toppen.
4. Det SV-lige Hjørne med en Vager med grøn Kurvefletning og en grøn Ballon. Den ligger Ø. $\frac{1}{4}$ S. 3,900 Alen fra *Middelgrunds-Fort* Fyrtaarn.
5. Det SØ-lige Hjørne med en Vager med grøn Kurvefletning og en grøn Ballon. Den ligger Ø. $\frac{1}{4}$ S. 6,900 Alen fra *Middelgrunds-Fort* Fyrtaarn.
6. Øvelsespladsens N-lige Side afmærkes desuden med 3, den V-lige Side med 1, og hver af de andre Sider med 2 mindre grønne Vagere med grønt Flag. Alle Vagere ere grønne.

Sundet. Kjøbenhavn. Midlertidig Inddragning af Afmærkning og Slukning af Varselfyr. Fra den 15de August til den 24de September 1898 inddrages Afmærkningen for Søminekorpsets Øvelsesplads mellem og foran *Mellemfort* og *Prøvesteen*. I samme Tid slukkes Varselfyrene paa begge Forter.

Sundet. Flinterende. Nordre-Flint. Den 18de Juli 1898 er den til Sildefiskernes Vejledning bestemte Klokketønde ved *Nordre-Flint* udlagt. Den ligger i 5 Fv. Vand i Linjen mellem Vageren ved Grunden og Grundens Ø-Side.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Bleking. Farvandet til *Hellevik* er nu afmærket.

Rusland. Pappensee Fyr skal forsynes med nyt Fyrapparat, og det er derfor midlertidig slukket den 7de Juli. Det tændes tidligst i Slutningen af Juli 1898.

Tyskland. Frisches Haff. Tønden ved *Pröbbernu* er flyttet Ø. efter og ligger nu i 8 $\frac{1}{2}$ Fod Vand, 1 $\frac{1}{2}$ Kml. S. 47^o Ø. fra *Pröbbernu* Kirke.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Vinga. Den 20de Juli 1898 forandres *Vinga* Taagesignal. En Sirene giver hver 2 Minutter To-Stød.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Brunshüttel. Det hvide, faste Fyr paa Lodsbygningen ved Indløbet til *Kaiser Wilhelm Kanal* ved *Brunshüttel* or slukket.

Weser. Bleven. I Juli 1898 forandres den sorte Baakentønde LN ved N.-Enden af Lededæmningen lige over for *Bleven*. Den bliver hvid med rød, N.-lig Topbetegnelse.

Weser. Beckumersiel røde, faste Tværmærke Fyr skal flyttes c. 1/2 Kbl. ned ad Floden. Midlertidig vises et rødt Fyr tæt ved Fyrets nuværende Plads.

Holland. Zeegat van Terschelling. I *Vlie* eller *Monnikensloot* har Spidstønde Nr. 5 nu afkortet Kegle som Topbetegnelse. 53° 17' 49" N. Br. 5° 6' 50" Ø. Lgd.

Texel. Harssens. Den 26de Juli 1898 og følgende Dage foretages Skydeøvelser fra Fort *Harssens*. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet, og Damper ligger ude for at give Anvisning; men Skydepladsen er ikke afmærket.

Zuiderzee. Fiskefartøjet, der var sunket i 13 Fod Vand, N. 53° Ø. fra *Marken* Fyr, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Ilmuiden. I *Ilmuiden* er der nu, med daglig Lavvande, i Indløbet og til den nye Sluse 27 1/2 Fod Vand, hvilket er Udgangspunktet for Tidevands-Signalerne. Den nye Sluse er 80 Fod bred, og Dybden paa Slusetærskelen er 29 Fod. Forskellen mellem Højvande og Lavvande er 5 Fod. Skibe med 25 1/2 Fods Dybgaende kunne gaa op ad Kanalen, naar der er 1 1/2 Fod under Middelvandstand.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. I *Nieuwe Rotterdamsche Waterweg* er Stumptønde Nr. 5 flyttet. Den ligger nu i 20 Fod Vand. 51° 54' 56" N. Br. 4° 14' 40" Ø. Lgd.

Zeegat van Brouwershaven. O.-Hellegat. Dybden i *O.-Hellegat* aftager bestandig. Afmærkningen forandres ikke, hvorfor Farvandet foreløbig er upaalideligt.

Zeegat van Brouwershaven. Volkerak. *Karolina Geul* er nu afmærket. Kommende fra *Volkerak* ligger nu om Styrbord i Lystønde og 10 Spidstønder, af hvilke en senere skal ombyttes med en Lystønde.

Nærmere Meddelelse senere.

England. Themsen. I *Swin Spitway* er Fartøjet „*Spinaway*“ sunket i 5 Fod Vand, Springtids Lavvande. To Master ere over Vandet. Vraget er afmærket med en grøn Spidstønde. 51° 43' N. Br. 1° 10' Ø. Lgd.

Themsen. Fyrskibet „Shipwash“. Vraget af Damperen „*Curler*“, der laa sunket 1/2 Kml. S. 35° V. fra Fyrskibet „*Shipwash*“, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Hammond Knoll. Vraget af Skibet „*Galatea*“ ligger sunket paa *Hammond Knoll*. En Mast er over Vandet. En grøn Spidstønde ligger tæt ved Vraget og et Vragfyrskib c. 2 Kbl. SV. for Vraget. 52° 52' 20" N. Br. 1° 53' 30" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Boulogne. Uddybningsmaskinen „*Hartleur*“ er sunken i 6 Fv. Vand. 3 Kml. N. 10° V. for *Boulogne* Havn.

Englands S.-Kyst. Start Point. Den 10de November 1898 forandres Taagesignalet ved *Start Point* Fyr til Et-Stød af 7 Sekunders Varighed hver 2 Minutter. 50° 13' 18" N. Br. 3° 38' 28" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Rochebonne. Den store, sorte Lystønde, der viste hvidt, fast Fyr, ved *Rochebonne*, er ombyttet med Fyrskibet, som har været udlagt til Forsøg. Det er rødt, mærket „*Rochebonne*“, 46 Fod langt og 21 Fod bredt, har een Mast, hvorfra vises et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 32 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Der er hverken Besætning eller Vagt ombord. Fyrskibet er forsynet med Klokke. 46° 12' 20" N. Br. 2° 23' 8" V. Lgd.

Tønden *Rochebonne SE.* er ombyttet med en stor, sort Lys- og Klokketønde „*Rochebonne SE.*“, der viser rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 22 Fod. Synsvidden: 8 Kml. Den ligger 1 1/2 Kml. SØ. t. Ø. fra de SØ-lige Klipper paa *Rochebonne*. 46° 9' 50" N. Br. 2° 20' 43" V. Lgd.

Lystønden „*Rochebonne NO.*“ ved *La Congrèe* er rød-malet og viser grønt Fyr. 46° 12' 53" N. Br. 2° 27' 2" V. Lgd.

Portugal. Tejo. Ethvert Skib, der staar ind i *Tejo*, skal stoppe ved det ved *Belem* Taarn liggende portugisiske Vagtskib for at undersøges.

Spanien. Chipiona. Udenrigsministeriet meddeler:

Chipiona Fyr er midlertidig slukket.

Nova Scotia Ø.-Kyst. Canso Harbor. En sort og hvid lodret sribet Stumptønde er i 13 Fod Vand udlagt som Midtfarvandstønde ud for det N.-lige Indløb til *Canso Harbor*, c. 1 Kml. N. 18° V. fra *Hart Island* eller *Cutler Island* Fyr. 45° 21' 45" N. Br. 60° 59' 45" V. Lgd.

Nova Scotia SØ.-Kyst. Beaver Harbor. Beaver Island Shoal.

En sort Stumptønde er i 7 Fv. Vand udlagt ved Yderenden af Grunden Ø. for *Beaver Island*, 1/2 Kml. N. 68° Ø. fra *Beaver Island* Fyr. Den skal holdes om Bagbord for Indgaaende i *Beaver Harbor* eller *Salmon River*.

Nova Scotia S.-Kyst. Port Latour. Page Island Fyr. Fra den 20de Juni 1898 gives ved *Page Island* Fyr Signal med Haandkrafts-Taagehorn, naar Skibes Taagesignal høres.

Pubnico Harbor. Beach Point Fyr. Fra den 20de Juni 1898 gives ved *Beach Point* Fyr Signal med Haandkrafts-Taagehorn, naar Skibes Taagesignal høres.

Forenede Stater i Nord-Amerika. New-Jersey. Fyrskibet „Northeast End“ SØ. Vraget af en Skonnert ligger sunket 1 1/2 Kml. S. 58° Ø. fra Fyrskibet „*Northeast End*“. To Stænger ere over Vandet.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. I Nizza Havn bortsprænges den lille indre Ø.-Mole. Fem Minutter for hver Sprængning hejses rødt Flag paa et Fartøj, som ligger i Nærheden af Ø.-Molen. Saalænge det røde Flag er hejst, skal man holde sig borte fra Arbejdsstedet. Hver Sprængning tilkendegives ved Stød i Horn, og straks efter hver Sprængning nedhales det røde Flag.

Rusland. Azovske Hav. Taganrok Bugt. En Skonnert er sunken i 24 Fod Vand. 4. Kml. SSØ. fra Baaken paa *Pynt Krvaia*. Masterne ere over Vandet. Vraget skal afmærkes.

Tunis. Bizerte. Den 1ste Juli 1898 er paa Ø.-Molens Yderende ved *Bizerte* Havn tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 46 Fod. Synsvidden: 6 1/2 Kml. 37° 16' 23" N. Br. 9° 53' 21" Ø. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nordamerika. Florida. Key West. Kursen gjennem *Main Ship Channel* fra Anduvnings-Tønden er N. 9° Ø.

Outer Port sorte Stumptønde med hvidt Kors ligger i 30 Fod Vand, fra *Sand Key* Fyr i N. 73° Ø. og fra *Key West* Fyr i S. 1° Ø.

Starboard røde Spidstønde med hvid Ballon ligger i 30 Fod Vand, fra *Sand Key* Fyr i N. 72° Ø. og fra *Key West* Fyr i S. 2° Ø.

Inner Port sorte Stumptønde med hvidt Kors ligger i 30 Fod Vand, fra *Sand Key* Fyr i N. 70° Ø. og fra *Key West* Fyr i S. 1° Ø.

SW. Corner Anchorage Ground hvide Spidstønde ligger i 37 Fod Vand, fra *Sand Key* Fyr i N. 67° Ø. og fra *Key West* Fyr i S. 5° V.

SE. Corner Anchorage Ground hvide Spidstønde ligger i 37 Fod Vand, fra *Sand Key* Fyr i N. 68° Ø. og fra *Key West* Fyr i S. 7° Ø.

NW. Corner Anchorage Ground hvide Spidstønde ligger i 37 Fod Vand, fra *Sand Key* Fyr i N. 58° Ø. og fra *Key West* Fyr i S. 6° V.

NE. Corner Anchorage Ground hvide Spidstønde ligger i 37 Fod Vand, fra *Sand Key* Fyr i N. 63° Ø. og fra *Key West* Fyr i S. 9° Ø.

Den mindste Dybde i Løbet og paa Ankerpladsen er 30 Fod.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. I *Brasilien* skal indføres et ensartet Signal-System til Angivelse af Dybden paa Barren uden for Havnene.

Brasilien. Sao Francisco do Sul. Ved *Sao Francisco* ligger en 16 Fods Grund 1 Kml. N. 55° Ø. og en 26 Fods Grund 1 1/2 Kml. N. 89° Ø. fra Fyret paa Kap *Joao Diaz*. Man kan ikke gaa imellem disse Grunde.

Nautiske Instrumenter til Salg.

En fin Sekstant fra *Spencer, Barret & Co., London*, en Oktant, Lieut. *Maury's Sailing Directions* i 2 Dele, sammes „*Wind & Track Chart*“ tilligemed en Del nautiske Bøger og Kort ere billigt til Salg hos

Laurenberg,

Korsør.

Kjøbenhavns Børskurs d. 20. Juli 1898.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.	114	113 ³ / ₄	114 ¹ / ₄
Danmark	93 ³ / ₄	93 ¹ / ₂	94
Norden	121 ¹ / ₄	121 ³ / ₄	122
Kjøbenhavn	105 ¹ / ₂	105 ¹ / ₂	105 ³ / ₄
Carl	63 ³ / ₄	63 ¹ / ₄	63 ³ / ₄
Dannebrog		110	110 ¹ / ₂
Skjold	80	80	80 ¹ / ₄
Helsingørs Dampsk.		49	55
Østersøen	95	95 ¹ / ₂	95 ¹ / ₂
Nordseen	81	80 ¹ / ₂	81
Torm		—	—
Foren. Bug'er-Selsk.		—	—
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Urania	103 ¹ / ₂	103 ¹ / ₂	103 ³ / ₄
Union	104 ¹ / ₂	104 ¹ / ₄	104 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.		103	105
5% — —		—	—
5% Thingvalla 1880		—	—
5% — — 1894		—	—
5% Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		97 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % uopsig Stats.		100	100 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		93 ³ / ₄	95
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.	92 ³ / ₄	92 ¹ / ₂	93
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.		96 ¹ / ₄	97
4% — — — 6 —	97	97	97 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —	94 ¹ / ₂	94 ¹ / ₂	95
Aktier.			
Nationalbank		151 ¹ / ₂	152
Privatbank		131 ¹ / ₂	131 ³ / ₄
Landmandsbank		117 ¹ / ₄	118 ¹ / ₂
Handelsbank		123 ¹ / ₂	124 ¹ / ₂
Burm. & Wain	94 ¹ / ₂	94 ¹ / ₂	94 ³ / ₄
Helsingørs Jernsk.	90 ¹ / ₂	90	91
Sukkerfabr.	95 ¹ / ₄	95	95 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier	101 ¹ / ₄	100 ³ / ₄	100 ¹ / ₂

Vekselkurser d. 19. Juli 1898.

	åviste Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.10	88.95
London	18.16	18.13
Paris	72.10	—
Amsterdam	150.85	—

Notering paa Berlins Børs d. 19. Juli 1898.

Russiske Noter	216.15
4% Russiske Consols.	103.60
4 ¹ / ₂ % — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	99.40
5% Rumænske Stats	100.40
4% — — 1890	93.30

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

Foren. Dampskibs. 60,000, „Danmark“ 2,000, „Norden“ 50,000, „Kjøbenhavn“ 20,000, „Carl“ 54,000, „Dannebrog“ 14,000, „Skjold“ 36,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden 16.

3 Kabinettbilleder

♦ gratis ♦
ved Bestilling paa 12 holdbare Visitskort til 4 Kr. Kabinetts kun 6 Kr. pr. Dus. NB. Ugsaa efter ethvert indsendt Billede.

Monty.

St. Kongensgade 21.

EMIL KLÜNDER,
Skibsmægler.
KIEL.
Holtenu-Bronsbüttel.

Pumper,

udmærket egnede til Lastpumper.
Maskinfabrikken Rannje,
Mathæusgade 6.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malme“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“, „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn—Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

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“.

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 Evropa til vore Banquiers, Herr Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Skibsmægler-Kontorist.

En saadan kan straks faa Plads i en større Søkøbstad. Billet mrk.: „26“ med vedlagt Anbefaling bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

Agentur
for udenlandske
Søassurance-
Selskaber.

Bjerre & Rømer,
Skibsmæglere.
Agenter for
Kullens Enskilda Assurans
Förening.

P. Otzen & Thorstenson.
Manometre, Vacummetre, Tællemaskiner.
Reparationer udføres.
Solvmedaille Stockholm 1897.



Solvmedaille Stockholm 1897.
Eneforhandler af Vulcaniseret Fiber
til Pumpekapper etc.
Lager af Materiel og elektriske Artikler.
Vesterbrogade 24.

E. Husted & Co.
Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.
Telegrams: HUSTED.

Lange & Møllers
Bødkerværksted
i
Kjøbenhavns Frihavn
anbefaler sig med alt i
Udearbejde samt alt færdigt
Bødkerarbejde for Export
Alt Arbejde udføres af solide
og ævede Folk.

LANDMANDSBANKEN

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

Aalborg Havn.

Vanddybden 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 fritagne 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.

Sunderland. Thompson Shields & Co.

(Established 1858.)

Ship brokers.

Coal Exporters & Timber Merchants.

196, High Street East. Sunderland.

Highest freights for foreign & coasting.

Herring freights from ports in Scotland to Elben &
Baltic a speciality.

Letters & telegrams addressed to our care are delivered
promptly on board vessel on arrival.

Telegrams: „Shields“. Sunderland.

The Russian-Baltic Salvage Co. Reval.

Licensed by the Imperial Russian Government re-
commends its modern Salvage Steamers for the
russian Coast and the Gulf of Finland.

Telegraphs: Francken, Reval.

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.

Havnefyr & Lanterner.

Metalspejlapparater.

Skibslanterner med Certifikat
Gl. Lanterner prøves og forandres.

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.

TH. SIMONSEN,

NYHAVN 57.

SØLVMEDAILLE I MALMØ

OG STOCKHOLM.

FOR LANTERNER.

Marius Hoffgaard

(forhen kld. Brodersen).

Anbefaler sig med alt til
Fotografien henhørende.

Atelier St. Strandstræde 6. 3.

Fotografier af forskellige danske
Skibe have altid paa Lager.
Hurtig Ekspedition.

„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. 30.

Kjøbenhavn, Torsdag den 28. Juli 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Sø- og Handelsretsdøm. — S. S. Irrawaddy-Sagen. — Hvideørn. — Konsulatet i Buenos Aires. — Fragtmarkedet. — Franske Mægleres Kurtage. — En Skibsførers Myndighed overfor Passagererne. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søførende. — Københavns Børskurs.

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.

Skibsproviant.



Smør i Blikdaaser,
Svinefedt i Blikdaaser,
Flæsk i lagetætte Tønder,
Røget Flæsk i alle Sorter,
Saltede og røgede Skinker,
Prima Spegepølse,
Økseked i lagetætte Fustager,

samt alle til Proviant hørende Spisevarer kan faas i garanteret holdbar Kvalitet.

PHILIP W. HEYMAN, Kjøbenhavn Ø.

* **Leverandør til den engelske Marine.** *



Marius Hoffgaard

(forhen kld. Brodersen).

Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende. **Atelier St. Strandstræde 6. S.** Fotografier af forskellige danske Skibe høves altid paa Lager. **Hurtig Ekspedition.**

Pumper,

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

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.

Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

M. Christiansen

M. Christiansen,

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering henhørende.

Transit og Kreditoplagsvarer.

John Hinzøe Enke

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

Sunderland. Thompson Shields & Co.

(Established 1858.)

Ship brokers.

Coal Exporters & Timber Merchants.

196, High Street East. Sunderland.

Highest freights for foreign & coasting.

Herring freights from ports in Scotland to Elben & Baltic a speciality.

Letters & telegrams addressed to our care are delivered promptly on board vessel on arrival.

Telegrams: „Shields“. Sunderland.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson.

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

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^d.

eneste Fabrikanten af
 Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
 samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:
 Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.
 Conferencetid 12-1½. Admiralitætsstr. 39. Telefon 3999.
 Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon. 35.

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.

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.

Cornelius Knudsens Etabl.,

Telefon 538. Kjøbmagergade 37. København. 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
 Marinekikkerte.
 Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**

(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**

Enhver Kaptajn, som vil
 spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon G. W. Møller, Grønnegade, Dragør. Telefon
 Nr. 6. Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

DANSK ARBEJDERBANK,

Kjøbenhavn,

modtager Indskud i Sparekasseafdelingen
 og i Forsørgelseskassen.

Hovedkontor Hjørnet af Walkendorfs-
 gade 16.

EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1833. Telegraphic address SVITZERSALVAGE.
 Telefon Nr. 5195.

Agent for
 Great Britain.

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	SVITZERSALVAGE
KASTRUP	„HØYER“
EL SINORE	„SVITZBERGQTTLEB“
KORSØR	„JØRGENSEN“
ALBUEN (LAALAND)	„GUNNERSEN“
FREDERIKSHAVN	„SVITZERLUND“
GOTHENBURG (SWEDEN)	„ELFVERSSON“
GREIFSWALD (GERMANY)	„SPRUTH“

The company's boat **Danmark** — 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 Mediter-
 ranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea &
 Red-sea).

Fanø praktiske Sømandsskole.

Sæavel Begyndere som unge Sømand optages til enhver
 Tid. Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,
 Nordby, Fanø.

Sø- og Handelsretsdom.

(Firmaet Aug. Leffler & Søn i Gøteborg mod Fabrikerne Lyneborg hersteds).

Den 18. Juni 1897 blev der i West Hartlepool pr. Telegraf afsluttet et Certeparti imellem Firmaet Fawcitt & Co., Skibsmæglere og Kuleksportører dersteds, som Agenter for Sagsøgerne i nærværende Sag, Firmaet Aug. Leffler & Søn i Gøteborg. I Følge Certepartiet skulde det Firmaet Aug. Leffler & Søn tilhørende Dampskib „Carl Frederik Wærn“, i de nærmeste Dage efter d. 18. Juni i Hartlepool indtage en Ladning Kul og dermed afgaa enten til Trelleborg eller til Tuborg for en Fragt af 4 sh. 9 d. pr. Ton.

Det nævnte Skib ankom hertil den 29. Juni 1897, hvor dets Ladning, 499 $\frac{1}{2}$ Tons Kul, blev leveret til de Indstævnte, Fabrikerne Lyneborg, der meldte sig som Ladningsmodtagere. Fragten, paa hvilken der ikke var taget Forskud, blev derefter afkrævet Fabrikerne med 2148 Kr. 45 Øre, men de erklærede kun at ville betale dette Beløb med et Fradrag af 181 Kr. 10 Øre, idet Skibet skulde være ifaldet en Bøde af denne Størrelse ved at unklade at benytte Befragternes Agent til Indklarering af Skibet her paa Pladsen; denne havde meldt sig ved Skibsmæglerne Hecksher & Søn, men i Stedet for at benytte dette Firma havde Kaptajnen brugt de ham af Rederiet opgivne Skibsmæglere Petersen, Møller & Hoppe.

Firmaet Aug. Leffler & Søn anlagde derpaa nærværende Sag, hvorunder de have fordret sig tilkendte de oven anførte 2148 Kr. 45 Øre med Renter deraf 5 % aarlig fra den 30. Juli f. A., foruden skadesløs Sagsomkostning. De Indstævnte have paastaaet sig frifundne mod Betaling 1967 Kr. 35 Øre, og 2148 Kr. 45 Øre + de ovennævnte 181 Kr. 10 Øre.

Under Sagen er det oplyst, at da Damperen „Carl Frederik Wærn“ den 29. Juni f. A. ankom i Tuborg Havn, indfandt der sig straks efter to Kontorister om Bord, den ene fra Skibsmæglerne Hecksher & Søn, medbringende et Brev fra de Indstævnte, der indeholdt Begæring til Skibets Kaptajn om at lade Skibet klarere ved hans Firma, og den anden fra Skibsmæglerne Petersen, Møller & Hoppe, medhavende et Brev fra Sagsøgerne med Ordre til ham om at lade Klareringen besørge ved de sidstnævnte Mæglere.

Der fandt derpaa i Kabytten en Samtale Sted imellem Kaptajnen og de to Kontorister; under denne blev Certepartiet fremtaget og eftersat, og Hecksher & Søns Kontorist hævdede de Indstævntes Ret til at lade hans Principaler besørge Skibets Klarering, hvilket den anden Kontorist og Kaptajnen bestred, men som endte med, at Kaptajnen leverede Skibets Papirer til Petersen, Møller & Hoppes Kontorist. Under Samtalen maa det antages ogsaa at have været paa Bane, hvem der repræsenterede Fawcitt & Co. her, og Hecksher & Søns Kontorist har udtalt, at Fawcitt & Co. eller dennes herværende Repræsentant ønskede, at Hecksher & Søn skulde besørge Klareringen, og Kontoristen lovede at bringe en Begæring fra ham derom næste Morgen, samt at Kaptajnen lovede ham, at Hecksher & Søn i saa Fald skulde komme

til at besørge Klareringen eller dog faa Vederlag derfor, men dette er benægtet af Sagsøgerne og ikke erkendt af den anden Kontorist, medens der slet ikke foreligger nogen Fremstilling af Kaptajnen om det da passerede. Det maa anses som givet, at den nævnte Kontorist hos Hecksher & Søn igen kom om Bord i Skibet næste Formiddag mellem Kl. 9 og 10 med et Brev til Kaptajnen fra den Grosserer, gennem hvem Fawcitt & Co. den 25. Juni 1897 havde fremsendt Papirerne vedrørende den omhandlede Ladning. Dette Brev skal i Følge de Indstævntes Fremstilling have indeholdt en Begæring fra ham om Klareringens Besørgelse ved Hecksher & Søn, men da var allerede alt ordnet desangaaende gennem Mæglerne Petersen, Møller & Hoppe. Det nævnte Brev er ikke kommet til Stede i Retten, og der foreligger ingen nærmere Udtalelser om dets Indhold.

Der kan nu ikke gives Indstævnte Medhold i, at den Omstændighed, at de være i Besiddelse af Konnossementet og i Følge samme havde at betale Fragten, kunde medføre, at de her maatte betragtes som Befragternes Agenter. Der kan heller ikke gives dem Medhold i, at Certepartiets Bestemmelser i dets Paragraf 7: „Fragt og andre Betingelser efter Certepartiet“ og i dets Paragraf 11: „Damperen at adressere til Befragternes Agenter i Lossehavnen, saaledes at den betaler den sædvanlige Provision ved Tegning af Konnossementerne,“ kunne siges at have nogen Betydning for Afgørelsen af nærværende Sag. De Indstævnte have dernæst hovedsagelig paaberaabt sig § 15 i Certepartiet, hvori det hedder: „Kurtage 5 % skyldes til Fawcitt & Co. ved Underskrift af dette Certeparti, og Damperen skal klareres af dem eller deres Agenter imod Betaling af de sædvanlige Udgifter eller i Mangel deraf at bøde 10 £, der bliver fradraget i Fragten, som en Erstatning, man er enig om at bringe i Likvidation.“ Selv om denne Bestemmelse maatte opfattes som omfattende Klareringen ikke blot i Lade-, men ogsaa i Lossehavnen, og selv om man maatte kunne betragte det som oplyst, at Mæglerne Hecksher & Søn virkelig havde været berettigede til ved den her omhandlede Lejlighed at optræde for Fawcitt & Co., findes der dog ikke at kunne gives de Indstævnte Ret i den af dem nedlagte Paastand, fordi det maatte have været en Betingelse for Kaptajnens Forpligtelse til at lade Skibet klarere ved Mæglerne Hecksher & Søn, der ikke havde været ham opgivne i Forvejen, at disse havde været i Stand til straks at legitimere sig som Repræsentanter for Fawcitt & Co., idet de ikke kunde forlange, at Skibet skulde blive liggende uklareret til Mæglerne den næste Dag skaffede tilstrækkelig Legitimation til Veje, hvilket det heller ikke kan ses, at Kaptajnen har lovet at gøre.

De Indstævnte ville derfor have at betale hele det paastævnte Beløb 2148 Kr. 45 Øre med Renter deraf 5 % aarlig fra 30. Juli 1897, indtil betaling sker, og 100 Kr. i Sagsomkostning.

S. S. Irrawaddy-Sagen.

Harter Loven og Havarigross Bidrag.

I Novbr. 1895 strandede det britiske Dampskib Irrawaddy paa Kysten af New-Jersey. Det var under Vejs med Last fra Trinidad til New-York, da Ulykken skete. Det lykkedes at faa Skibet af Grund, saa at

Rejsen til New-York kunde fortsættes, men det skete kun ved forskellige Havarigross-Opofrelser. Strandingen skyldtes urigtig Navigering, men ifølge den amerikanske Konnossementslov af 13. Febr. 1893 (den saakaldte

Harter Act), er Rederen ikke ansvarlig herfor. I New-York blev der opgjort Dispatch, og Indstævnte (Modtagerne) betalte den Del af de fælles Udgifter og Tab, der faldt paa dem, med Undtagelse af et Beløb paa ca. 500 Dollars, der var deres Andel i Opofrelser af Værdier, der tilhørte Rederne. Denne Sum nægtede de at betale, fordi Strandingen var foraarsaget ved fejlagtig Navigering.

Ved første Instans vandt Rederiet; men Indstævnte appellerede, og Appelretten forelagde Højesteret følgende Spørgsmaal:

„Naar et Skib, der er sødygtigt ved Rejsens Begyndelse, senere strander paa Grund af Kap-tajnens Skødesløshed, har da Rederen, som har anvendt skyldig Omhu paa at gøre sit Skib i enhver Henseende sødygtigt, ordentligt bemanded, udrustet og forsynet, ifølge Bestemmelserne i § 3 i Loven af 13. Febr. 1893, Ret til Havarigross-Kontribution for Opofrelser, han har gjort som en Følge af Strandingen, under Forsøg, som krones med Held, paa at frelse Skib, Fragt og Ladning“.

Højesteret besvarede dette Spørgsmaal benægtende, dog under Dissens. Naar Højesterets Opfattelse er god amerikansk Ret, saa er hertil at sige, at den næppe stemmer med, hvad der gælder eller i lignende Tilfælde vil blive antaget at gælde paa denne Side af Atlanterhavet, og dog vil Højesteret i U. S. støtte sig paa et engelsk Domspræjudikat, som den imidlertid aabenbart har misforstaaet. Hverken i England eller i andre evropæiske Lande findes nogen Lov, der svarer til den amerikanske Harter Act, men Retsforholdet bliver i denne Henseende det samme, hvad enten Rederens Ansvarsfrihed er begrundet ved en Lov eller ved en Klausul i Kontrakten (negligence clause). Tilsvarende Domme i England skulde altsaa angaa Tilfælde, hvor Rederen ved Kontrakten har befriet sig for Ansvar for Besætningens Fejl under Skibets Navigering. Den citerede River Ettrick Sag havde intet hermed at gøre. Skib og Ladning var sunkne ved Besætningens Fejl, for hvilke Rederen var ansvarlig, men blev ved Rederens Foranstaltning optagne og bjærgede; han mente at kunne erholde Kontribution af Ladningen til Bjærgelønnen, ved at begrænse sit Ansvar til £ 8 pr. Ton, som Loven giver ham Adgang til; men Retten gav ham ikke Medhold heri. Det er vanskeligt at se, hvad denne Affære har med Irrawaddy Sagen at gøre. Derimod er Dommen i den engelske Carron Parck Sag ikke til at tage Fejl af. I denne Sag forvoldtes Havarigross Opofrelsen derved, at der kom Vand ind i Skibet paa Grund af en Forsømmelse, som Maskinmesteren var Skyld i, og det blev paastaet, at Rederiet af den Grund ikke kunde kræve Kontribution. Men Certepartiet undtog fra Rederiets Ansvar: „any neglect or default whatsoever of the pilot, master, crew or other servants of the shipowners“, og det blev antaget, at dette gjorde Rederiets Fordring berettiget. Sir J. Hannen sagde: „Fordringen paa Kontribution til Havarigross kan ikke gennemføres, naar den opstaar ved Skødesløshed, hvorfor Rederen er ansvarlig; men Skødesløshed, hvorfor han ikke er ansvarlig, er ligesaa fremmed for ham som for den, der lider derved“ — og fremdeles: „Her staar det saa for mig, at Forholdet mellem Ejeren af Godset og Rederen er blevet forandret ved Kontrakten om, at Rederen ikke skal være ansvarlig for Skødesløshed, udvist af hans Folk under de Begivenheder, som indtraadte“.

Betragtninger af mere almindelig Art synes ogsaa at have spillet en Rolle ved Afgørelsen; saaledes udtaler Retten: „at om Rederne kunde forlange Kontribution i et saadant Tilfælde, saa kunde det influere paa Skipperen, naar han i Tilfælde af Fare skulde afgøre, om han vilde etablere et Havarigrossstilfælde ved at opføre Skibet helt eller delvist. Naar han vidste, at Rederen skulde nyde godt af en Kontribution, foraarsaget ved et

Tab, saa vilde det være mindre sandsynligt, at han vilde anstrænge sig og Besætningen for at undgaa Tabet.“

Hertil er at bemærke, at man med større Ret synes at kunne ræsonnere omvendt og sige, at naar Rederen ikke kunde forlange Kontribution, vilde Skipperen og hans Folk blive ængstelige for at bringe Ofre til fælles Frelse; Argumentet tager sig i al Fald mærkeligt ud i et Land, der har erklæret Rederen for uansvarlig for Følgerne af Besætningens Fejl under Vejs, naar blot han har sørget for, at Skibet, da det tiltraadte Rejsen, var sødygtigt og behørigt udrustet og bemanded.

At Redernes Ret til Kontribution maa være en naturlig Konsekvens af hans Ansvarsfrihed, synes indlysende. Spørgsmaalet kan næppe fremstilles klarere og mere logisk, end det blev gjort af Dommeren i første Instans. Han sagde:

„Jeg tror ikke, der er nogen Tvivl om, at Forpligtelsen til at holde Ladningsejeren skadesløs er den eneste Grund til at udelukke Rederen fra at forlange Havarigross-Erstatning for sine Udgifter ved at afvende en Fare, som er foraarsaget ved urigtig Navigation. Følgen synes derfor nødvendigvis at maatte være den, at i Tilfælde, hvor alt saadant Ansvar er afskaffet ved Loven, saaledes som det er i nærværende Sag ved Harter Acten, der kan ingen saadan Udelukkelse være berettiget; og at hvor ingen saadan Forpligtelse eksisterer for Skibet eller dets Reder, dér opstaar hans Ret til Havarigross Kontribution af Ladningen nødvendigvis ved de samme Billigheds Principer, som gør sig gældende i almindelige Havarigrossstilfælde. Hvor skyldig Omhu er anvendt for at gøre Skibet sødygtigt, og en fælles Fare opstaar paa Rejsen ved „fault or error in the navigation or management of the ship“, bestemmer den 3die Paragraf i den Lov, at hverken Skibet, dets Reder, Agent eller Befragter skal anses ansvarlig for Skade eller Tab, der opstaar derved. Rederens tidligere eksisterende Ansvar overfor Ladningsejeren for Navigeringsfejl er saaledes ophævet i alle Tilfælde, der falde ind under Loven. I saadanne Tilfælde er Fejl i Skibets Navigering ikke længere som hidtil Rederens Fejl; og Skibet og dets Reder er nu ikke mere ansvarlig overfor Ladningsejeren for den Skade, han lider derved, end sidstnævnte er ansvarlig overfor Rederen for den Skade, Skibet lider derved. Begge have lige lidt med Fejlen at gøre og ere i lige Grad fri for alt Ansvar for den, og alle Udgifter og Tab, som frivillig ere paadragne til fælles Frelse, paadrages ikke længere for at opfylde en ved Loven paalagt Forpligtelse for den enkelte eller for at mindske et Ansvar, der alene hviler paa den ene af Parterne, men ere, rettelig betragtet, et Offer, der frivilligt bringes for det fælles bedste, og det i lige Grad, hvad enten det bringes af Rederen eller af Ladningsejeren alene. Derfor er i saadanne Tilfælde principmæssigt den ene lige saa berettiget til Havarigross Bidrag for sit Offer som den anden. Anvendelsen af denne Bestemmelse i Harter Acten paa Havarigross Tilfælde gør faktisk ikke den mindste Forandring i Principerne for Havarigross-Kontribution. Reglen bliver som før, nemlig at den ved hvis Fejl, være sig virkelig eller konstruktiv*), Skib og Ladning er blevet bragt i Fare, ikke kan kræve Havari-Kontribution for sine Udgifter ved at redde dem. Og den omvendte Regel bliver ogsaa som før, nemlig at den, som uden at have begaaet nogen Fejl, bringe Ofre til fælles Frelse, er berettiget til Havari-Kontribution af det, som derved er frelst. Før end Harter Acten var Rederen i Følge vor Lov ansvarlig for daarlig Navigering og faldt derfor ind under den første Regel. Men ved at afskaffe den konstruktive Fejl og ophæve dette

*) Dette Udtryk bruges for at betegne at Fejlen, retslig set, er hans, fordi han er ansvarlig for den. Vort Sprog savner et enkelt Ord til at udtrykke dette; i Betegnelsen „konstruktiv Totalforlis“ træffer vi Ordet brugt i en noget lignende Betydning.

Ansvar, unddrager Harter Acten ham fra den første Regel og berettiger ham til Kontribution i Følge den sidste.“
Johs.

Hvideørn.

Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

I Juli og August Maaned i Fjor lossede dette Skib en Ladning Planker og Brædder i Garston. Ifølge Certepartiet skulde Konnossementets Kvantitetsopgave være afgørende Bevis for, hvad Skibet havde faaet om Bord. Efter Konnossementet, som var undertegnet uden Reservation, havde Kaptajnen modtaget i Alt 24,209 Stykker. Forinden Losningen begyndte, opfordrede Kaptajnen Modtagerne til at stille en Mand ved Skibssiden for at tage Tallet, efterhaanden som Lasten forlod Skibet, da han ellers ikke senere vilde have noget Ansvar for Tallet. Modtagerne stillede imidlertid ingen Mand ved Siden, og Styrmanden tog derfor Tallet alene med det Resultat, at der udlossedes 24,269 Stykker, altsaa 60 Stykker mere end anført i Konnossementet. Den 11. August var Losningen fuldført, men først den 7. September fremkom Modtagerne med Resultatet af deres Tælling og Maaling. De havde fundet ud, at der ialt var udlosset 24,021 Stykker, og Jærnbane-kompagniet, der tog mod Lasten, var kommet til omtrent samme Resultat. For de manglende 188 Planker og Brædder forlangte Modtagerne £ 22-17-4 i Erstatning. Sagen blev overgivet til Foreningen, og da Bestyrelsen fandt, at den Tælling, der var foretaget straks da Lasten forlod Skibet, var den, man nærmest maatte holde sig til, blev der anlagt Sag mod Modtagerne ved Liverpool County Court. Styrmanden blev afhørt som Vidne og bekræftede med sin Ed Rigtigheden af Tallybogen. Fra Modpartens Side førtes der adskillige Vidner, som svor paa, at Modtagernes og Jærnbane-kompagniets Tal var korrekt. Det oplystes under Vidneforhøret, at Styrmanden af og til havde hjulpet med under Losningen, og Dommeren fandt, at man af den Grund maatte have mere Tillid til Modpartens Tælling, saa meget mere som Jærnbaneselskabets og Modtagernes Tal stemte overens med hinanden. Foreningen tabte altsaa Sagen, og da andet Resultat ikke kunde forventes ved en Appel, maatte den lade det bero ved denne Dom.

Hvad Dommen først og fremst belærer os om, er det, at den Mand, der tager Tallet paa Skibets Vegne, ikke bør beskæftige sig med nogetsomhelst andet Arbejde, saalænge Losningen foregaar, i al Fald ikke naar han, saaledes som i nærværende Tilfælde, er alene om at tælle, fordi Modtagerne har undladt at stille en Mand for at kontrollere Tallet. Dernæst tror vi, det bør tages under Overvejelse, om det ikke skulde svare Regning at engagere en uafhængig Mand fra Land for at tælle sammen med Styrmanden; naar denne tæller alene, har man ingen andre Vidner at føre end ham, og det er ikke saa heldigt, naar man kun har en eneste Mand at stille op mod mangle. I denne Sag førte Modparten en hel Skare Vidner i Ilden, og de svor allesammen paa, at Modtagerne havde talt korrekt, saa det er ikke underligt, at Dommeren tilsidst lod sig overbevise om, at det virkelig forholdt sig saa. Snarere maa man undres over, at han deraf saa hastig drog den Slutning, at Styrmandens Tal ikke var rigtigt. Denne Slutning vilde være berettiget, om det var det samme Kvantum Last, der var talt begge Gange, men det er netop det, som er det usikre, og som Dommeren næppe var berettiget til at anse bevist ved de stedfundne Vidneforklaringer. Sagens Dokumenter oplyser os ikke om,

hvorlænge Lasten laa, inden den kom paa Jærnbanevogne, men vi overdriver næppe, naar vi siger, at det varede nogle Dage; dermed er imidlertid ogsaa Muligheden givet for, at noget af Lasten kan være kommet bort i Mellemtiden, og at Differencen i Tallet forklares derved og ikke ved Fejltælling af den ene eller den anden. Vi siger ikke, at noget af Lasten blev stjaalet eller kom bort paa anden Maade; vi siger kun, at der er en Mulighed for, at det var Tilfældet (det er nemlig sket nogle Gange før i de engelske Dokke), og det forekommer os, at det kun vilde være rimeligt, om Modparten havde tabt sin Sag, saalænge han ikke paa fuldt ud fyldestgørende Maade havde bevist, at der ingen saadan Mulighed var; thi det maa stadig erindres, at han undlod at efterkomme Kaptajnens Opfordring om at stille en Mand ved Siden for at kontrollere Tallet paa den Tid, der naturligt egnede sig for saadan Kontrol, nemlig da Losningen foregik. Styrmandens Tallybog var usædvanlig omhyggeligt og ordentligt ført Dag for Dag, og den burde efter vor Mening have været taget som fuldt Bevis for det udlossede Kvantum; thi Modtageren maatte ved sin Passivitet overfor Kaptajnens Opfordring antages stiltiende at have bundet sig til at anerkende Styrmandens Tal, og naar dette var større end det, Modtageren konstaterede længe efter Losningen, da burde dette have været betragtet som et Bevis for, ikke at Styrmanden havde talt urigtigt, men for at noget af Lasten var kommet bort i Mellemtiden, være sig ved Sammenblanding med anden Last, Tyveri eller paa anden Maade. Man har, som sagt, Erfaring for, at slikt kan ske i Dokkene i England.

Konsulatet i Buenos Aires.

Vi have modtaget følgende:

I Anledning af en i Søfartstidende Nr. 16 af 21. April d. A. indrykket Besværing over, at Kontortiden for det kgl. Konsulat i Buenos Aires er fastsat fra Kl. 9 til 12 Fmdg., anmodes Redaktionen om at oplyse, at de angivne Klokkeslet kun betegne den Tid, hvori den fungerende Konsul med Sikkerhed træffes til Stede paa Kontoret, medens han næsten altid vil kunne træffes hjemme dér mellem c. 3½ og 6, og i saa Fald aldrig nægter at modtage Folk, der komme i Konsulatsanliggender, ligesom han, særligt overfor Skibsførere, henstiller til disse at søge ham paa denne Tid, i hvilken han da forpligter sig til at være til Stede, naar de forud meddele ham, at de ville tale med ham.

Udenrigsministeriet, den 25. Juli 1898.

Fragtmarkedet.

At skildre „Fragtmarkedet“ Uge efter Uge er som at skrive fortsat paa en lang, men lidet interessant Bog, i hvilken der forekommer en uendelig Række smaa Kapitler med ringe Spænding i hvert enkelt; skulde man tvinges til at studere hele denne Lektüre samlet i et Bind, vilde man sikkert fortvivle inden Halvvejen var naaet; men vi maa haabe, at de enkelte smaa Afsnit, serverede med passende Mellemrum, alligevel forme sig i Læserens Erindring til et samlet Hele, der i korte Træk lader Hovedbegivenhederne i Fragtafslutningerne, der stadig skifte Farve, træde frem. Snart er Amerika i Forgrunden, snart lokker Sortehavet store Flaader til sig, for senere at misbruge Rederiernes Tillid paa det

skændigste, og snart meldes om Krigslarm og Vaabengny, som influerende paa Fragterne.

For Øjeblikket synes de to Rivaler — Sortehavet og Amerika — at ruste sig til en Dyst om Førerstillingen i Efteraarskampagnen, de ere begge i god Kondition og tegner godt, alligevel holder vi paa Amerika; samtidig hermed begynder Østersøen at komme svært med, og efter det lange Pusterum har man Lov til at vente sig en anselig Kraftudfoldelse. Der er faktisk overalt i Østersøen en fastere Tone, end for kort Tid siden, og i Fald Rederierne vilde holde igen, er der ingen Tvivl om, at vi i Efteraarsmaanederne vil faa en betydelig Stigning i Raterne.

For Øjeblikket notere vi:

Amerika giver: Northern range Danmark 3/3 pr. August for Baade paa cirka 16,000 quarters. New York Stockholm 3/7½ à 3/9. September, Philadelphia Odessa 20/ prompt. New Orleans Danmark 15/ Nett charter pr. September (i Fjor var Raten 13/), endelig Tampa Stettin 18/6 for Phosphate pr. August, 19/ à 19/6 pr. September Afskibning.

Sortehavet: Odessa Hamburg betaler 11/, for kort Tid siden var Raten 7/6; Donau Antwerpen eller Rotterdam 14/6, Hamburg 15/ pr. 1/15 September. Befragtingen gaar her stadig livlig.

Østersøen noterer Libau Rotterdam 1/1½ som Grundbasis for Anlægning af Dampere, og bebuder fordelagtigere Komplettering; de andre Pladser i sædvanligt Forhold. Træbefragtingerne gaar fortsat godt. Raterne ere stigende, mange Laster skal endnu aftages, og Tonnagen er sparsom med at melde sig.

Kulfragterne ere fortsat faste. Helligdagene paa Østkysten ere nu omtrent forbi og Sporene af dem begynder at udslettes; der er en uendelig Række af Laster som venter paa Skib. Vi noterer: Grangemouth Kjøbenhavn 5/ à 5/3 for 1600 Tons Baade, Provinsen 6/, enkelte mindre Laster paa 13 Fods Dybgaende offeres til 7/ dansk Provinshavn. Middelhavet er fast, men Raterne til Østersøen dog forholdsvis bedre. Striken i Wales varer ved endnu, og Tørnen er som Følge deraf slet paa andre Pladser, hvor man maa sikre sig sin Tørn i god Tid for at undgaa langt Ophold, og mange Laster, der ere solgte pr. Juli kan faktisk ikke blive aflastede før ind i August. Fra Vestkysten til Kronstadt betales 5/6 à 5/9, andre Pladser i Forhold.

Vort hjemlige Marked er stille. Kjøbenhavn Stralsund giver 16 Pf. pr. Ctr. Majs, til Provinsen herfra betales 11 Øre pr. Ctr. som Gennemsnitsrate, til Nykjøbing S. er sluttet 12 Øre, Præstø 12 Øre. til Nysted er sluttet 19 Øre pr. Cf. Trælaster og til Odensefjord 16 Øre samme Ladning. Bomuldsfrøtager herfra til f. Eks. Bandholm betales med 16 Øre pr. Ctr. Tungt Jærn til Hamburg er betalt med 3½ Rmk. pr. Ton. Udsigterne for næste Uge ere tarvelige; først Fordelingen af den ny Høst vil antagelig bringe Liv i denne Branche — man maa vente med Taalmodighed herpaa,

Fra Nakskov skrives til os: Sidste Befragtinger: Nakskov Aarhus 11 Øre pr. Sæk Melassefoder à 100 Pd., Nakskov Bogense 10 Øre pr. Centner Rug.

Franske Mægleres Kurtage.

Efter nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Der drives for Tiden en livlig Agitation i England for at faa den urimelig høje Mægler-Kurtage i Frankrig nedsat. Nordisk Skibsrederforenings Bureau har ofte

haft Lejlighed til at beskæftige sig med dette Spørgsmaal, der stadig melder sig igen, og med nogle Aars Mellemrum foranlediger livlige Diskussioner i Pressen, med Protester fra Redere, der har været udsatte for særligt iøjnefaldende Optrækkerier; og en Mængde mere eller mindre praktiske Forslag, sigtende til at undgaa det vidtdrevne Optrækkeri, som Skibene ere Genstand for fra franske Mægleres Side, have været bragte paa Bane.

Som bekendt maa de franske Mæglere betale deres Privilegier i dyre Domme; paa enkelte Steder, hvor der er særlig livlig Trafik og liden Konkurrence, kan det dreje sig om flere hundrede tusinde Francs. Privilegierne sælges og købes som en anden Handelsvare, og naturligvis skal der store Indtægter til, for at det kan svare Regning at give 2—300,000 Francs eller mere for Ret til at drive Mæglergerning. Ved et Dekret af 25. Aug. 1861 er der fastsat en for hele Riget fælles Tarif for Beregningen af en Fragtton, men selve Kurtagens Størrelse varierer for de forskellige Havnestæder, og dens Maksimum fastsættes af Regeringen. Dens overdrevne Størrelse træder særligt stærkt frem nuomstunder, hvor Skibene gennemgaaende har en langt større Drægtighed, end de havde, den Gang Tariferne blev fastsatte, og man kan derfor høre Tale om Tilfælde, hvor f. Eks. et enkelt Skib har betalt halvandet Hundrede Pund Stering eller deromkring til en fransk Mægler for rent nominelle Tjenester.

En med Forholdene meget godt kendt Mand skrev for nogle Aar siden til Bureauet:

„Inden den tysk-franske Krig begyndte, blev der ført langvarige og alvorlige Forhandlinger mellem Mæglerne og Regeringen om Mæglervæsenets Frigørelse i Frankrig og Mæglerchargernes Indløsning af Staten, saaledes som det nogle Aar tidligere var sket for Varemæglerens Vedkommende.

Spørgsmaalet var sin Løsning temmelig nær, men saa brød Krigen ud. og dermed fulgte Lavvande i Statskassen. Det er siden død aldeles bort, da de Midler, Statskassen muligvis kan have at disponere over. nu tager ganske andre Veje end til Indløsningen af Skibsmæglerens Charger, hvortil der vil udfordres en ganske betydelig Sum.

Det er Dem maaske bekendt, at Englænderne for nogle Aar siden gjorde Forsøg i ovennævnte Retning, men uden nogetsomhelst Resultat.

De større engelske Rederier, der har mange Skibe, som stadig anløber en og samme Havn, har derfor fundet det fordelagtigt at etablere egne Filialer og lade Skibenes Journaler og øvrige Dokumenter udfærdige paa Fransk, hvorved de ifølge Loven som Redere og Konsignatører selv kan klarere deres Skibe, men det kan jo alene den Reder tillade sig, hvis Interesser paa et Sted er store nok til at bære Omkostningerne ved en saadan Etablering af Filial.“

Endskønt den franske Lovgivning ikke lægger Hindringer i Vejen for, at den Skibsfører, der er det franske Sprog mægtig, selv klarerer sit Skib, synes det, som om det franske Toldvæsen, i al Fald paa nogle Steder, gør sig solidarisk med Mæglerne ved at gøre alt saa vanskeligt som muligt for den Skibsfører, der saaledes vil gaa udenom de privilegerede Mæglere. Fairplay skriver herom:

De franske Toldautoriteter synes ivrigt at støtte de edsvorne Mæglere. Et britisk Skib plejede at være uafhængig af Monopolisterne, naar dets Kaptajn kunde tale og skrive Fransk. Nogle Kaptajner, som havde Kendskab til Sproget, trode, at de kunde spare Rederiet for Mægler-Monopolisterne; men de fandt, at de tog Fejl. Da de præsenterede sig for Toldembedsmændene, blev der sluppet en Strøm af Fransk løs paa dem, og naar de ikke kunde følge med eller ikke kunde give ligesaa flydende Svar, blev det sagt dem, at de maatte benytte edsvorne Mæglere. Senere, da nogle faa Kap-

tajner havde vist sig Situationen voksen, forlangte Toldautoriteterne, at to Matroser, som vare kendte med det franske Sprog, skulde bringes med for at være Vidner til deres Kaptajns Forklaring. I et Tilfælde forhyrede en britisk Reder et Par Jerseyænd for at komme over denne Vanskelighed; men de franske Toldautoriteter nægtede at modtage dem, og forlangte selv at gøre deres Valg blandt Mandskabet.

Da denne Sag jo ogsaa har stor Betydning for Rederne i de nordiske Lande, vil Foreningen ikke blot med Interesse følge Englændernes Arbejde for at faa en Ende paa disse næsten skandaløse Forhold, men den vil ogsaa selv tage Spørgsmaalet op og henvende sig til de nordiske Rigers Regeringer desangaaende.

En Skibsførers Myndighed overfor Passagererne.

Søretten i Marseille har for nylig afsagt Dom i en Sag, der drejede sig om, hvorvidt en Kaptajn er berettiget til under visse Forhold at tiltvinge sig Lydighed af Passagererne. De nærmere Omstændigheder vare følgende:

Den 14. April løb Damperen „Los Andes“ paa Overfarten fra Buenos Aires til Marseille ind i Bahias Havn. Da der herskede gul Feber paa dette Sted, forbød Kaptajn Razouls paa det strængeste Passagererne paa 3. Klasse (300 hjemvendende Emigranter) at gaa i Land. Kun enkelte Passagerer paa 1. og 2. Kl. fik Tilladelse til at forlade Skibet under Ledsagelse af en Læge.

Denne Ordre bragte en af 3. Klases Passagerer i Harnisk. Han forlangte gentagne Gange at blive sat i Land og paastod, at han havde samme Ret som Passagererne paa de andre Klasser. Kaptajnen frygtede, at Mandens udfordrende Optræden skulde virke smittende paa de andre Emigranter, og truede derfor med at lægge ham i Jærn, hvis han ikke forholdt sig rolig. Da denne Trusel intet frugtede, idet Manden tværtimod højrosted fordrede at faa Klagebogen udleveret, lod Kaptajnen ham gribe og lægge i Lænker i tolv Timer. Dette hjalp; Passagererne forholdt sig fra nu af rolige, men indgav Klage efter Skibets Ankomst til Marseille.

Kaptajn Razouls indrømmede Rigtigheden af Klagen, men erklærede, at han „ikke havde kunnet handle anderledes“.

Retten kom til det Resultat, at Kaptajnen vel havde betjent sig af et Middel, som Loven ikke hjemlede ham Ret til at benytte, men at dette kun var sket i samtlige Passagerers Interesse, som var truet ved den enkeltes Optræden. Kaptajnen blev derfor enstemmig frikendt, en Dom som hilstes med stærk Bifald af de Tilstedeværende.

„Frankf. Zeit.“ knytter følgende Ræsonnement til denne Dom:

Vi kan hverken bifalde Dommen eller slutte os til Auditoriets Bifald. I Virkeligheden har en 3. Kl. Passager samme Ret som en 1. eller 2. Klases, og naar der, som i dette Tilfælde, forelaa en Fare for, at en Tilsidesættelse af denne Ligeberettigelse kunde føre til Uroligheder, saa laa intet nærmere, end at nægte ogsaa Passagererne paa 1. og 2. Kl. at gaa i Land. Dette var der saa meget større Grund til, som den gule Feber saa vidt os bekendt ikke har mere Respekt for velhavende Folk end for fattige, ja ikke en Gang lader sig imponere af en Læges Nærværelse“.

Fra Sø og Land.

Under 15. ds. har Indenrigsministeriet foretaget følgende Forandring i det under 8. Maj 1897 udfærdigede Reglement for Ordens Overholdelse i Kjøbenhavns Havn:

I § 9 indsættes som nyt 2. Stykke:

„Om Natten vil der for Skibe, som sejler ud af Havnen, paa Toldbodbommen være tændt en rød Lanterne og paa Brohovedet ved Bommens Vagt en grøn Lanterne, begge kun lysende indad mod den sydlige Del af Havnen.“

Samme Paragrafs tidligere 2., nu 3. Stykke, affattes saaledes:

Endvidere vil der om Natten paa Toldbodbommen over de derværende grønne Ledelyr (se § 2) blive hejst en Lanterne med hvidt Lys til Angivelse af, at Bombroen er lukket eller at Farvandet paa anden Maade er spærret.“

I Følge Bekendtgørelse fra Ministeriet under 12. ds. er det blevet vedtaget, at det i Henhold til Sølovens § 45 udfærdigede Reglement af 10. December 1892, for saa vidt angaar den i Afsnit III indeholdte Bestemmelse om Reglementets Ikrafttræden, forandres derhen, at Reglementets Afsnit I, angaaende Skibsmandskabets Forplejning, fra den 1. Januar 1899 at regne bliver gældende ogsaa for de Skibe, der ikke efter den 1. Januar 1893 har været i dansk Havn.

Ifølge telegrafisk Indberetning fra det kgl. Gesandtskab i Washington til Udenrigsministeriet, ere Skibe, kommende fra Kjøbenhavn, ved en af de Forenede Staters Præsident under 19. d. M. udstedt Proklamation, blevne fritagne for den Tonnageafgift, der ifølge Kongresakten af 19. Juni 1886 § II (cfr. Akten af 26. Juni 1884 § 14) i bemeldte Staters Havne afkræves fremmede Skibe.

Nybygninger i Juli. S. S. Marselisborg, bygget hos Wm. Gray & Co., West-Hartlepool, til Firmaet C. K. Hansen, foretog den 12. ds. Prøvetur. Skibet er bygget til Lloyds højeste Klasse og har følgende Dimensioner: 329' × 46' × 23' 6". Cylindernes Dimensioner ere 23' × 36½" × 62" med 39" Slaglængde. Prøveturen var i alle Henseender tilfredsstillende.

S. S. Polarstjernen, bygget hos C. S. Swan & Hunter, Wallsend, til Firmaet Alfred Christensen her, sejlede fra Tyne d. 7. ds. paa Prøvetur. Skibets Dimensioner ere: 330' × 45' 3" × 23', og det skal laste 5,500 Tons. Skibet opnaede 11 Knobs Fart paa den maalte Mil og Maskinen arbejdede tilfredsstillende. Cylindernes Dimensioner ere: 24" × 40" × 64" med 42" Slaglængde.

S. S. Lars Kruse, bygget hos Carmichael, Maclean & Co., Greenock, til Dampskibsselskabet „Cimbria“, korresponderende Redere D'hr. Svendsen & Christensen, Kjøbenhavn, holdt d. 16. ds. Prøvetur, der i alle Henseender faldt, tilfredsstillende ud. Skibets Dimensioner ere: 260' × 36' 6" × 20' 4"; det maaler 1500 Gr. Reg. Tons og 934,64 N. R. T. samt skal kunne laste 2,450 Tons død Vægt.

S. S. L. H. Carl, under Bygning hos Wm. Gray & Co., West-Hartlepool, til Firmaet L. H. Carl her, løb d. 19. ds. af Stabelen. Skibets Dimensioner ere: 290' × 40' × 20½'.

I England bygges for Øjeblikket 580 Handelsskibe paa 1,322,068 Tons, hvoraf kun 1800 Tons ere Sejlskibe. Efter Maskinarbejderstrikens Afslutning har Nybygningerne taget et stort Opsving, saaledes var der omtrent 500,000 Tons mere under Bygning i Juni i Aar, end paa samme Tid i Fjor. Af denne Tonnage bliver største Delen bygget for engelsk Regning; af fremmede Lande bygges for Tyskland 41,996 Tons, for Japan 31,250, for Rusland 30,190, for Danmark, 24,092, for Holland 22,683, for Norge 14,173 og for Belgien 12,941 Tons. Tendensen gaar i Retning af at bygge store Dampere, thi der bygges 8 over 10,000 Tons, 2 mellem 9 og 10,000, 2 mellem 8 og 9000 og 14 mellem 7 og 8000 Tons, altsaa 26 Dampere, der ere større, end hvad man brugte for kun faa Aar siden.

Foruden alle disse Arbejder er de engelske Værfter beskæftigede med at bygge 80 Krigsskibe paa ca. 340,000 Tons for saavel Indlandet som Udlandet.

Dampere bestemte til Odessa med Ladning — ligegyldigt med hvor megen eller hvor lille en Ladning — have hidtil altid faaet en Kajplads, saa snart der var en ledig, selv om flere belastede Dampere laa og ventede paa Plads. Denne Kutyme gav yderligere vedkommende Dampere Ret til efter endt Losning at beholde sin Plads og fortsætte Lastningen paa samme, hvorved der hyppigt sparedes Tid, naar der var mange Skibe i Havnen. Dette er nu forbi, idet en ny Forretning er traadt i Kraft, ifølge hvilken ankommende Dampere med mindre end 200 Tons Ladning ikke vil blive tilladt ovennævnte Begunstigelse. Da nu mange af de regelmæssige Linjers Baade, der gaa til U. K. Cont. og Middelhavet, have mindre end 200 Tons Ladning til Odessa, der er deres sidste Anløbssted paa Udrejsen og første Ladested paa Hjemrejsen, protestere de ivrigt mod denne Indskrænkning i deres tidligere Rettigheder, der imidlertid vil være til Gavn for Tramp-Damperne.

Sh. Gaz.

Ugens Havarier.

Gloria, Brig af Kragerø, er strandet ved Kobbergrunden, kærtret og sunket. Mandskabet reddet.

Frederikke, Skonnert af Rügen, strandede d. 19. ds. paa Sjællands Rev. Mandskabet reddet. Skibet, der var paa Rejsen fra Hjemstedet til Holbæk med en Ladning Majs er sunket og kan ikke bjerges.

Dagmar, Dampfærge, har d. 21. ds. havt Ild om Bord medens den laa i Masnedssund Havn. Ilden slukkedes ved Hjælp fra Dampfærge Thyra; men 1. og 2. Kahyt ere meget ødelagte af Ild og Vand.

Hulda, Skonnert af Nyborg, kom d. 22. ds. paa Rejsen fra Rendsborg til Carlshamn paa Grund paa Rødsand. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Nysted Havn for Reparation.

Carola, Dpsk. af Helsingborg, har udfor Skagen været i Kollision med Dpsk. Ørnen. Carola sank og Mandskabet er af Ørnen landsat i Gøteborg

Arcona, Brig af Haugesund, fra Kotka med Planke-ladning til Boness kom d. 21. ds. paa Grund paa Flyndergrunden. Flot med Assistance af Svitzer og indbragt til Frederikshavn med Tab af Køl og Læk.

Paula, Galease af Allinge, mistede, paa Rejsen fra Allinge til Svendborg med Sten, i Køge Bugt sin Rigning og indbragtes hertil d. 24. ds. for Reparation.

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ank. til New Orleans 25. Juli, best. til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Lissabon 22. Juli, bestemt til Kbhvn. — Antwerpen, Holm, afg. fra Cardiff 15. Juli, bestemt til Piræus. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Cadiz 24. Juli, bestemt til Gibraltar. — Dagmar, Gade, afgik fra Kbhvn. 23. Juli, best. til Barcelona. — Douro, Brabrand jun., afgik fra Lissabon 20. Juli, bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Kihl, ank. til St. Petersburg 8. Juli, bestemt til Riga. — I. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Cette 25. Juli, bestemt til Genua. — Kiew, Rabe, ank. til Riga 24. Juli, bestemt til Bordeaux. — Kursk, Staal, afgik fra Kbhvn. 21. Juli, best. til Bordeaux. — Leopold II, Kruse, afgik fra St. Petersburg 19. Juli, bestemt til Antwerpen. — Louisiana, Jensen, ank. til St. Petersburg 11. Juli, bestemt til Antwerpen. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Philadelphia 19. Juni, bestemt til Riga. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra Philadelphia 19. Juli, bestemt til New Orleans. — O. B. Suhr, Lissner, ank. til Antwerpen 16. Juli, bestemt til St. Petersburg. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Antwerpen 19. Juli, bestemt til St. Petersburg. — Tejo, Borries, ank. til Gamleby 24. Juli, bestemt til Dover. — Tomsk, Andersen,

ankom til St. Petersburg 20. Juli, bestemt til Antwerpen. — Vesuv, Kromann, ank. til Kbhvn. 21. Juli, bestemt til St. Petersburg. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Philadelphia 19. Juli, bestemt til New Orleans.

Anglo Dane, Olsen, afgik fra Hull 22. Juli, bestemt til Kbhvn. — Axelhus, Nielsen, ank. til Kbhvn. 24. Juli, bestemt til Vestmøge. — Baron Stjernblad, Clausson Kaas, ank. til Antwerpen 21. Juli, best. til Riga. — Ceres, Svensson, afgik fra Kbhvn. 25. Juli, bestemt til Libau. — Christian IX, Møllerup, ank. til Kbhvn. 26. Juli, bestemt til London. — Christianssund, Bay Schmidt, afgik fra Stavanger 25. Juli, bestemt til Kbhvn. — Constantin, Bloch, afgik fra Kbhvn. 25. Juli, bestemt til London. — Frederik, Harboe, ank. til Hull 22. Juli, bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Paaske, afgik fra Kbhvn. 23. Juli, bestemt til Riga. — Kasan, Thomsen, ank. til London 25. Juli, bestemt til Libau. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 12. Juli, bestemt til Island. — Louise, Gøtsche, ank. til Pillau 24. Juli, best. til Hull. — Morsø, Frisette, ank. til Kbhvn. 22. Juli, bestemt til Libau. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Antwerpen 24. Juli, best. til Kbhvn. — Nordjylland, Hansen, afgik fra London 24. Juli, best. til Kbhvn. — Perm, Christensen, afgik fra Kbhvn. 25. Juli, best. til Libau. — Pregel, Egidiusen, ank. til Riga 22. Juli, bestemt til Antwerpen. — Thyra, Ryder, ank. til Kbhvn. 17. Juni, best. til Island. — Valdemar, Kofoed, afgik fra Riga 23. Juli, bestemt til Kbhvn. — Vesta, Corfitzon, afgik fra Leith 3. Juli, bestemt til Island. — Maja, Blom, ank. til Kbhvn. 25. Juli, best. til Danzig. — Ella, Erichsen, ank. til Danzig 22. Juli, best. til Kbhvn.

Ficaria, F. Fenger, afgik fra Kbhvn. 28. Juli, best. til Newcastle. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 27. Juli, best. til Kbhvn. — Knuthenborg, V. Jørgensen, afg. fra Odense 28. Juli, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Kronen, C. Wiberg, afgik fra Nykjøbing F. 27. Juli, best. til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 26. Juli, bestemt til Odense. — Storebelt, J. P. Bay, afgik fra Newcastle 26. Juli, bestemt til Nakskov. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 27. Juli, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 15. Juli, ank. til Cronstadt 27. Juli. — Frode, Wrisberg, afgik fra Riga 16. Juli, ank. til Rouen 23. Juli. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Riga 25. Juli, ank. til Libau 27. Juli. — Knud, Hansen, afgik fra Libau 22. Juli, bestemt til Rotterdam. — Svend, Petersen, afgik fra Blyth 20. Juli, ank. til Kbhvn. 24. Juli. — Erik, Tofte, afgik fra Reval 20. Juli, bestemt til Rotterdam. — Skjold, Schmidt, afgik fra Blyth 22. Juli, bestemt til Cronstadt. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Riga 21. Juli, bestemt til Rouen. — Ragnar, Hveysel, afgik fra Rouen 26. Juli, bestemt til Swansea. — Volmer, Ribet, afgik fra Ghent 25. Juli, bestemt til Blyth. — Dan, Kraemer, afgik fra Newcastle 13. Juli, ank. til Cronstadt 20. Juli. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Grimsby 17. Juli, ank. til Cronstadt 23. Juli. — Harald, Holst, afgik fra Amsterdam 23. Juli, ank. til Grimsby 24. Juli. — Olaf, Lorentsen, afgik fra St. Petersburg 26. Juni, bestemt til Boness.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Thorsøe, afgik fra Gravesend 20. Juli, ank. til Grimsby 24. Juli. — Alex. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Newcastle 22. Juli, bestemt til St. Petersburg. — Pawel Andrejoff, Johnsen, afgik fra N. Shields 10. Juli, ank. til Cronstadt 16. Juli. — J. Siem, Knudsen, afgik fra Cronstadt 23. Juli, bestemt til Sunderland. — H. Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Archangel 13. Juli, bestemt til Rotterdam. — Russ, Jensen, afgik fra Grimsby 21. Juli, bestemt til Cronstadt.

Helmdal. Kamma, Risøe, afgik fra Kbhvn. 25. Juli. — Helga, Lagesen, afgik fra Blyth 22. Juli. — Anine, Løffer, ank. til Stettin 24. Juli. — Elna, Møller, afgik fra Åbo 23. Juli. — Martha, Jørgensen, ank. til Burntisland 24. Juli.

Urania. Ekliptika, Klaaborg, ank. til Rotterdam 24. Juli. — Venus, Lund, afgik fra New York 23. Juli, bestemt til Kbhvn. — Sirius, Kock, afgik fra New York 17. Juli, bestemt til Kbhvn. — Urania, Callesen, ank. til Stockholm 22. Juli. — Saturn, Lund, afgik fra Grangemouth 26. Juli, bestemt til Kbhvn. — Pallas, Degn, ank. til Riga 21. Juli. — Juno, Jørgensen, ank. til Libau 24. Juli. — Hebe, Bennelykke, ank. til Kbhvn. 26. Juli. — Polarstjernen, Nielsen, afgik fra Hamburg 21. Juli, bestemt til New York.

Nordseen. Nordland, Pii, ank. til Dunkirk 24. Juli. — Finland, Schmidt, ank. til Honfleur 22. Juli. — England, Petersen, afgik fra Trångsund 26. Juli. — Holland, Jørgensen, ank. til St. Petersburg 24. Juli. — Rusland, Møller, afgik fra Kbhvn. 26. Juli, bestemt til St. Petersburg.

— Tyskland, Høgstadt, ankom til Harlingen 23. Juli — Skotland, Branth, ankom til Trångsund 25. Juli.

Vesterhavet. Nautik, Meinertz, ankom til Trångsund 20. Juli. — Nora, Degn, afgik fra Boness 26. Juli, bestemt til Horsens. — Neptun, Jørgensen, ankom til Ipswich 23. Juli. — Norma, Schmith, afgik fra Esbjerg 25. Juli, bestemt til Methil. — Nordsoen, Jessen, afgik fra Lysekil 26. Juli, bestemt til Esbjerg.

Østersøen. Yrsa, Hansen, ankom til Hull 23. Juli. — Rita, Larsen, afgik fra Hull 19. Juli, ankom til Colberg 23. Juli. — Patria, Andersen, ankom til Riga 21. Juli. — Cimbria, Storm-Hansen, afgik fra Rotterdam 21. Juli, bestemt til Luleå.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Sunderland 21. Juli, ankom til Kbhvn. 24. Juli. — Frisia, Skov, afgik fra Blyth 22. Juli, ankom til Lübeck 25. Juli. — Gallia, Nielsen, ankom til Dordrecht 22. Juli. — Britannia, Nielsen, ankom til London 20. Juli.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, ankom til Dunkerque 23. Juli. — Fyen, Hansen, afgik fra Dunkerque 24. Juli, bestemt til Grangemouth. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Rotterdam 23. Juli, ankom til Grangemouth 25. Juli. — Russia, Rasmussen, afgik fra Dordrecht 21. Juli, ankom til Grangemouth 23. Juli. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Kbhvn. 23. Juli, ankom til Helsingør 23. Juli. — Dania, Troensegaard, afgik fra Luleå 21. Juli, bestemt til Amsterdam. — Normannia, Rasmussen, ankom til Archangel 21. Juli.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 23. Juli. — Christiansborg, Petersen, ankom til Saroka 17. Juli. — Frederiksborg, Kühl, ankom til Burntisland 26. Juli. — Fredensborg, Andersen, ankom til Jacobstad 26. Juli. — Rosenborg, Fischer, ank. til Hull 23. Juli. — Uranienborg, Olsen, afgik fra Frederikshavn 22. Juli, bestemt til Dunkirk. — Jomsborg, Schultz, ankom til Holmsund 24. Juli. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Cronstadt 26. Juli.

Damskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Dømel, ankom til Rouen 22. Juli. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Bjørke 24. Juli. — Skodsborg, Jensen, ankom til Rouen 24. Juli. — Guldberg, Schmidt, afgik fra Frederikshavn 20. Juli, bestemt til Rouen. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Frederikshavn 20. Juli, bestemt til Ghent. — Marselisborg, Hartmann, afgik fra West Hartlepool 12. Juli, bestemt til St. John.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Calais 20. Juli. — Agnete, Jensen, afgik fra Ghent 21. Juli, ankom til Burntisland 23. Juli. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kiel 23. Juli, ank. til Riga 26. Juli. — Alice, Kraemer, afgik fra Kiel 26. Juli, bestemt til Riga. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Reval 20. Juli, bestemt til Rotterdam. — Bornholm, Petersen, ankom til Grangemouth 20. Juli. — Ajax, Brorsen, ankom til Boness 20. Juli. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Riga 23. Juli. — Nauta, Steen, ankom til Stettin 23. Juli. — Rønne, Hintze, afgik fra Libau 22. Juli. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Stettin 22. Juli, bestemt til Baltasound.

Danmark. Rolf, Hahn, afgik fra Libau 19. Juli, best. til Ghent. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Grangemouth 20. Juli. — Absalon, Predbjørn, afgik fra Kronstadt 21. Juli, bestemt til Rotterdam. — Ansgar, Larsen, afgik fra Sunderland 23. Juli, bestemt til Riga. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Brake 21. Juli. — Hamlet, Sommer, ankom til Reval 23. Juli. — Helgø, Olsen, ankom til Newcastle 22. Juli.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Methil 21. Juli. — Clara, Petersen, afgik fra Kings Lynn 24. Juli, ankom til Burntisland 25. Juli.

Sejlskibe.

Fans. Nordby, Erna, Thomsen, prajet 9. Juli paa 40° N. Br. 12° V. Lgd. fra Barry til Para. — Lenita, Clausen, sejlet fra Port Stanley 28. Juni til Coronell. — Røhl, Nørby, ankom til London 22. Juli fra Isle of Pinos. — Anna & Emmy, sejlet fra Paysandu 18. Juni til Kanal f. O. — Union, Svarrer, ankom til Port Natal 20. Juli fra Liverpool. — Valparaiso, Lorentzen, ankom til Port Natal 22. Juli fra Buenos Aires. — Rosa, Brinck, indkom til Falmouth 23. Juli for Proviant paa Rejsen fra Montevideo til St. Petersburg. — Embla, Kallesen, ankom til Falmouth 23. Juli fra Santos. — Medor, Clausen, ankom til Gefte 24. Juli fra Bristol.

Fans. Sønderho, Clara, Carstensen, passerede 16. Juli Helsingør. — Anna, Mortensen, afgik 21. Juli fra Rochester til Kotka. — Eliza, Thomsen, passerede 17. Juli Helsingør.

Svendborg. Brage, Jørgensen, ankom til St. Petersburg 16. Juli. — Saga, Clausen, ankom til Leith 18. Juli. — Han-

ne, Jørgensen, ankom til Fowey 18. Juli. — Fædres Minde, Nielsen, ankom til Uleaborg 18. Juli. — Ruth, Nielsen, ankom til Stockholm 19. Juli. — I. M. Nielsen, Nielsen, ankom til Charlestown 19. Juli. — Hans Emil, Hansen, ankom til Libau 18. Juli. — Hansine, Rasmussen, ankom til Charlestown 19. Juli. — Laura, Fuglsang, ankom til Kramfors 21. Juli. — Freir, Christensen, ankom til Petersborg 20. Juli. — Slesvig, Wilde, ankom til Pillau 22. Juli. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ankom til Umeå 20. Juli. — Agnes, Andersen, ankom til Uleaborg 22. Juli. — Elise, Andreassen, ankom til Skelefteå 23. Juli. — Karoline, Dam, ankom til Leith 24. Juli. — Sofie, Jensen, ankom til Leith 24. Juli. — Union, Rasmussen, ankom til Uleaborg 23. Juli. — Helge, ankom til Kings Lynn 24. Juli. Svafva, Nielsen, ankom til Fowey 25. Juli.

Æro. Kathinka, Olsen, ankom 19. Juli til Königsberg. Enigheden, Nielsen, ankom 20. Juli til Burntisland. — Hjalmar, Rosenbeck, ankom 20. Juli til Pillau. — Elise Marie, Hermansen, ankom 21. Juli til Rudkøbing. — Aurora, Raahauge, ankom 21. Juli til Königsberg. — Henriette, Holm, ankom 21. Juli til Antwerpen. — Juliane, Christensen, ankom 20. Juli til Kragerø. — Syphe, Christensen, ankom 19. Juli til Mariager. — Thea, Friis, ankom 20. Juli til Kalmar. — Saga, Clausen, ankom 21. Juli til Uleåborg. — Hans, Folmar, passerede 22. Juli Kiel gennem Kanalen fra Hamburg. — Anne Johansen, ankom 21. Juli til Carlshamn. — Marie, Bøye, ankom 22. Juli til Charlestown. — Haabet, Christensen, ankom 23. Juli til Fowey. — Hosanna, Hay, ankom 25. Juli til Riga. — Danmark, Christensen, ankom 24. Juli til Hamburg. — Anne, Jensen, ankom 24. Juli til Boness. — Ansgar, Lauritzen, ankom 25. Juli til Kjøbenhavn.

Rønne Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Mørbylänga 17. Juli. — Odin, Møller, ankom til Berquara 19. Juli. — John Hintze, Andersen, ankom til Kbhvn. 24. Juli. — Laurentine Emilie, Johnsen, ankom til Kbhvn. 24. Juli. — Rønne, Hintze, ankom til Kbhvn. 24. Juli. — Jørgensen, Jørgensen, ankom til London Derry 25. Juli.

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, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

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

Kattegat. Lysegrund Fyr er nu forandret. Det viser hvid Fyr med En-Formærkelse hver 5 Sekunder, Lys c. 3 S., Mørke c. 2 S. Synsviddens: 8 Kml. Lysevnen: 8 Kml.

Sundet. Helsingør. Fra den 27de Juli 1898 gives paa Grund af Signalapparatets Eftersyn i 10 à 12 Dage intet Tid-signal fra Helsingør Signal-Station.

Sjælland Ø. Kalleboer. Sorte-Rende. Den 1ste September 1898 udlægges Fyrjagten i Kalleboer. Den inddrages den 30te November.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Finland. Bottniske Bugt. Säbbskär V. Til Brug ved Opmaaling er V. for Säbbskär udsat fire hvide Stager med sort Ballon mellem 61° 27' og 61° 32' N. Br., 20° 56' 40" og 21° 8' 40" Ø. Lgd.

Finland. Finske Bugt. Wiborg Distrikt. Kuorsalo. Ved Indløbet til Maringi er det V.-lige Sømærke ved Trallgrund flyttet og ligger nu i 23 Fod Vand V. for en 12 Fods Grund, der ligger 1¹/₂ Kbl. S. 74° Ø. fra Sigasari SØ-Spids. 60° 27' 57" N. B. 27° 38' 40" Ø. Lgd.

Mellem Pitkäpaasi og Kuorsalo er det S.-lige Sømærke ved Pisisalmi flyttet og ligger nu i 24 Fod Vand S. for en 19 Fods Sten, 1¹/₂ Kbl. S. 16° Ø. fra Lilla Pisisari S.-Spids. 60° 26' 57" N. B. 27° 39' 36" Ø. Lgd.

Tyskland. Pillau. Fra 8de til 27de August 1898 afholdes paa Hverdagene fra Kl. 7 til 12 Fm. Skydeøvelser over Søen fra Kystbatterierne ved Pillau. I den Tid maa intet Skib staa ind i eller ud af Havnen. Paa Pillau Fyrtaarn hejses, naar der skydes, rødt Flag. Hvidt Flag hejst paa Fyrtaarnet betyder, at der den Dag ikke skydes.

En Gang i den Tid skydes der om Natten.

Grosse Stettiner Haff. I Grosse Stettiner Haff ere tre Lægtene sunkne i 15 Fod Vand, c. 1 Kbl. VNV. fra Baakenden Kirchhaken. Vragene ere afmærkede med 3 Vragtønder, en med N.-lig, en med Ø.-lig og en med S.-lig Topbetegnelse.

Neustadt. Ved *Neustadt* ligge følgende Tønder saaledes:
Rød Baaketønde, mærket „*Neustadt*“, med Ballon. 54° 5' 23" N. Br. 10° 49' 6" Ø. Lgd.
De to Stumptønder ere ombyttede med Spidstønder, hvoraf en rød Spidstønde ligger paa 54° 5' 39" N. Br. 10° 48' 56" Ø. Lgd. og en sort Spidstønde paa 54° 5' 39" N. Br. 10° 48' 48" Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Kullen. I 1898 tændes et mindre, vekslede Fyr ved Foden af *Kullen*.

Nærmere Meddelelse senere.

Norge. Tønsbergfjord. I August og September 1898 udlægges Søminer i den V.-lige Del af Sundet mellem *Veierland* og *Nitterø* og i den V.-lige Del af Sundet mellem *Veierland* og *Lango*. I hvert Sund afmærkes Søminerne med 3 Bejer, der om Natten ere forsynede med Lanterne.
Man skal gaa Ø. om Bøjerne.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Holland. I *Nieuwe Rotterdamsche Waterweg* er Stumptønde Nr. 19 inddragen.

Zeegat van Goeree. I *Aardappelengat* ere følgende Tønder flyttede og ligge nu saaledes:

Sort Lystønde A G. Nr. 1 i 17½ Fod Vand. 51° 47' 38" N. Br. 4° 9' 12" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 2 i 17 Fod Vand. 51° 47' 38" N. Br. 4° 9' 32" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 3 i 17½ Fod Vand 51° 47' 38" N. Br. 4° 9' 45" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 4 i 16½ Fod Vand: 51° 47' 39" N. Br. 4° 10' 6" Ø. Lgd.

Sort Lystønde A G. Nr. 2 i 19 Fod Vand. 51° 47' 34" N. Br. 4° 10' 36" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 3 med Ballon i 16 Fod Vand. 51° 47' 32" N. Br. 4° 10' 10" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 4 med Ballon i 19 Fod Vand. 51° 47' 28" N. Br. 4° 10' 31" Ø. Lgd.

Rød Lystønde M H er inddragen.

En Spidstønde Nr. 4 a er udlagt i 16 Fod Vand. 51° 47' 15" N. Br. 4° 10' 54" Ø. Lgd.

Naar man i Mærket: „*Goeree Taarn* overet med *Molenpolder* Fyrpæl“ kommer paa Højde med *Dirskland* Havn, kan man holde paa sort Lystønde A G Nr. 1.

Man holder denne om Bagbord og staar paa en ØSØ.-lig Kurs *Aardappelengat* ind; naar man nærmer sig sort Lystønde A G Nr. 2, bliver Kursen SSØ.-lig, og der styres paa *Middelharnis* Fyr.

Den mindste Dybde i *Aardappelengat* er nu 18½ Fod.

Zeegat van Brouwershaven. Hellegat. I *O.-Hellegat* og *W.-Hellegat* ere følgende Tønder flyttede og ligge nu saaledes:

I *O.-Hellegat* den rød og sort vandret sribede Kugletønde Nr. 7 med Kegle i 17 Fod Vand. 51° 42' 29" N. Br. 4° 23' 2" Ø. Lgd.

I *W.-Hellegat* Stumptønde Nr. 1 i 12 Fod Vand. 51° 40' 30" N. Br. 4° 22' 8" Ø. Lgd. og Stumdtønde Nr. 7 i 15 Fod Vand. 51° 42' 15" N. Br. 4° 22' 42" Ø. Lgd.

England. Fyrskibet „*South Goodwin*“ er nu flyttet og ligger i Linien *Sout Foreland* Fyr overet og 4,0 Kml. S. 35° Ø. fra *Deal Castle*.

Blyth. Omtrent den 1ste August 1898 tændes paa N.-Enden af V.-Molen ved *Blyth* Havn et hvidt, fast Fyr. Det staar i Ledefyrlinien. 55° 7' 20" N. Br. 1° 29' 30" V. Lgd.

Skotland. North Carr Rock. Et Vrag ligger sunket i 12 Fv. Vand 4 Kbl. N. 78° Ø. fra *Carr Rock* Baake og et andet Vrag i 13 Fv. Vand 3 Kbl. N. 73° Ø. fra *Carr Rock* Baake.

En grøn Spidstønde er i 15 Fv. Vand udlagt 4 Kbl. N. 75° Ø. fra *Carr Rock* Baake.

Man maa ikke gaa mellem *North Carr Rock* og Fyrskibet „*North Carr*“, der ligger paa 56° 18' 15" N. Br. 2° 32' 50" V. Lgd.

Skotland N. Ørknays. Auskerry. Revet NØ. for *Auskerry* strækker sig med 6 ½ 15 Fod Vand c. 0,5 Kml. NØ. ud. Den mindste Dybde findes paa 59° 2' 40" N. Br. 2° 33' 50" V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Vrag i Kanalen. Den 9de Juli. 14 Kml. SSØ. for *Round Island* Fyr, *Scilly Islands*. Et Vrag med en Mast 8 Fod over Vandet.

Frankrig. Havre. Den sorte Ballon paa den hvide Baake S. 2° Ø. fra *Sainte-Adresse* Klokketaarn er nu ogsaa hvid.

Ormonville. l'Etonnard. Taarnet paa Klippen *l'Etonnard*, som ligger i Forlængelsen af Molen ved *Ormonville*, er nu fuldført. Højden over Højvande: 14 Fod.

England. Mersey. Crosby hvide, faste Fyr tændes ikke mere.

Omtrent den 9de September 1898 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen i *Mersey*:

Den sorte Lystønde C. 8. i *Crosby Channel* ombyttes med en Lys- og Klokketønde, mærket C 8, der viser rødt Blinkfyr. 53° 28' 50" N. Br. 3° 4' 20" V. Lgd.

Klokkebaakeskibet H 1, N. for *Spencer's Spit, Horse Channel*, ombyttes med en sort, stump Klokketønde, mærket H 1, med Ballon.

Den sorte Stumptønde R 1, *Rock Channel*, faar Kors som Topbetegnelse.

Nordlige Atlanterhav.

Spanien. Ved *Santander* ere Fyrene midlertidig slukkede og Afmærkningen inddragen.

Midlertidig er der Lodstvang.

Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Fyrskibet „Sandy Hook“. Omtrent den 12te Juli 1898 ombyttes „*Sandy Hook*“ Fyrskib Nr. 51 midlertidig med Reservefyrskib Nr. 16. Det viser hvidt Et-Blink hver 15 Sekunder. Synsviddens: 10 Kml. Taagesignal gives med en 12 Tommer Dampfløjte, Et-Stød hver 15 Sekunder, Stød 3 S., Pause 12 S. Skroget er gult, mærket „*Relief* Nr. 16“. Det har to Master med en sort Skorsten mellem Masterne og er skonnertrigget, uden Bousgpryd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Cap Couronne. Signal-Stationen *Bouc* er flyttet til *Cap Couronne*. 43° 20' 1" N. Br. 5° 3' 10" Ø. Lgd.

Grækenland. Den 13de Juli 1898 tændes følgende røde, faste Havnefyr:

Gerolimena (Cavagrosso) Fyr er anbragt paa Fyrpasserhuset. Flammens Højde: 54 Fod. 36° 27' 28" N. Br. 22° 24' 55" Ø. Lgd.

Lameni Fyr er anbragt paa Fyrpasserhuset. Flammens Højde: 41 Fod. 36° 40' 25" N. Br. 22° 23' 2" Ø. Lgd.

Petalidion Fyr er anbragt paa et Fyrhus ved Kysten. Flammens Højde: 23 Fod. 36° 57' 20" N. Br. 21° 56' 42" Ø. Lgd.

Coron Fyr er anbragt paa en Pæl paa Molehovedet. Flammens Højde: 23 Fod. 36° 47' 50" N. Br. 21° 58' 0" Ø. Lgd. Fyret staar paa samme Plads som det gamle Fyr, der er slukket.

Fyrenes Lysevne er 5 Kml. De ere forsynede med Linseapparater og lyse over 270° af Horisonten.

Tyrkiet. Sinope. Et Fartøj ligger sunket i 6 Fv. Vand c. 4 Kbl. S. 22° V. fra *Sinope* Moskee. I den N.-lige Del af Bugten er der 3 à 5 Fod mindre Vand end angivet i det franske Kaart.

Rumænien. Donau. St. George Munding. Da Grunden, som strækker sig ud fra *Olinka*, har forandret sig, ere Baakerne flyttede saaledes:

N.-Baaken c. 1,350 Alen N. hen, fra *Olinka* Fyr i N. 53° Ø., 2,4 Kml. og fra *St. George* Kirke i S. 54° Ø. 44° 52' 40" N. Br. 29° 39' 45" Ø. Lgd.

S.-Baaken c. 975 Alen S. hen, fra *Olinka* Fyr i S. 20° Ø. 2 Kml., og fra N.-Baaken i S. 21° V.

Naar man passerer Baakerne, maa man ikke komme dem nærmere end ¼ Kml.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Tampa Bay. Omtrent den 11te Juli 1898 foretages følgende Forandringer ved Fyrene ved den gravede Rende fra *Tampa Bay* til *Old Tampa Bay*:

South Cut røde, faste Fyr anbringes paa Ø.-Siden af det S.-lige Indløb til *South Cut*, c. 500 Alen SV. for dets nuværende Plads. Flammens Højde: 32 Fod.

North Cut røde, faste Fyr anbringes paa Ø.-Siden af det S.-lige Indløb til *North Cut*, c. 300 Alen V. for dets nuværende Plads. Flammens Højde: 32 Fod.

Florida. Apalachicola Bay. Omtrent den 14de Juli 1898 foretages følgende Forandringer ved Fyrene, der fra *Apalachicola Bay* lede til *Apalachicola*:

Outer Beacon røde, faste Fyr anbringes paa den nuværende *Outer Baake* i c. 7 Fod Vand, paa Ø.-Siden af det nedre Indløb til den til *Apalachicola* gravede Rende. Flammens Højde: 35 Fod. Baaken er rød og bestaar af fire Pæle med Platform og Lanternehus med en Pæl, hvorfra Fyret vises. 29° 41' 51" N. Br. 84° 58' 32" V. Lgd.

Apalachicola Bay forreste Ledefyr er et rødt, fast Fyr, der anbringes paa en Baake i 7 Fod Vand, c. 600 Alen N. for den nuværende, midlertidige Plads og c. 1,500 Alen S. 11° Ø. fra Bagfyret. Flammens Højde: 19 Fod. Baaken er sort og bestaar af fire Pæle med Platform og Lanternehus med en Pæl, hvorfra Fyret vises. 29° 43' 35" N. Br. 84° 58' 54" V. Lgd.

Apalachicola Bay bageste Ledefyrs Baake er forhøjet. Flammens Højde: 34 Fod.

Holdte overet lede Fyrene gennem den til *Apalachicola* gravede Rende.

Kjøbenhavns Børskurs d. 27. Juli 1898.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.....	114	114 ¹ / ₄	114	114 ¹ / ₄
Danmark.....			94 ¹ / ₂	95
Norden.....	123 ¹ / ₂	¹ / ₄	123 ¹ / ₄	123 ¹ / ₂
Kjøbenhavn.....	106 ¹ / ₂		106 ¹ / ₂	106 ³ / ₄
Carl.....	65	65 ¹ / ₄	65	65 ¹ / ₄
Dannebrog.....	111	111 ³ / ₄	111 ¹ / ₂	112
Skjold.....	82 ¹ / ₂	82	82	82 ¹ / ₄
Helsingørs Dampsk.....			50	
Østersøen.....	98 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂	99	100
Nordsøen.....			—	—
Torm.....			93	96
Foren. Bugser-Selsk.....			—	—
Dansk-russisk Dampsk.....	96 ¹ / ₂	97	95 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
Urania.....	104		103 ³ / ₄	104
Union.....			104 ¹ / ₂	105 ¹ / ₄
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.....			103	105
5% — —.....			—	—
5% Thingvalla 1880.....			—	—
5% — 1894.....			—	—
5% Norden.....			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.....			97 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % uopsig Stats.....			100	101
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....			93 ³ / ₄	95
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....			92 ¹ / ₄	93
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....			96	97
4% — — 6.....			97	98
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —.....			94	95
Aktier.				
Nationalbank.....			151 ¹ / ₂	152
Privatbank.....			132 ³ / ₄	133 ¹ / ₄
Landmandsbank.....			127 ³ / ₄	129
Handelsbank.....			123 ³ / ₄	124
Burm. & Wain.....			94 ¹ / ₂	94 ³ / ₄
Helsingørs Jernsk.....			—	—
Sukkerfabr.....	95 ¹ / ₂	95 ³ / ₄	95 ¹ / ₂	95 ³ / ₄
Bryggeri Aktier.....	93	93 ¹ / ₂	93 ¹ / ₄	93 ¹ / ₂

Vekselkurser d. 26. Juli 1898.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	89.05	88.90
London.....	18.16	18.13
Paris.....	72.10	—
Amsterdam.....	150.85	—

Notering paa Berlins Børs d. 26. Juli 1898.

Russiske Noter.....	216.15
4% Russiske Consols.....	—
4 ¹ / ₂ % — Boden Kredit.....	—
6% Mexikanske.....	99.30
5% Rumænske Stats.....	100.50
4% — — 1890.....	93.50

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

Foren. Dampskibs. 44,000, „Danmark“ 18,000, „Norden“ 92,000, „Kjøbenhavn“ 38,000, „Carl“ 52,000, „Dannebrog“ 18,000, „Skjold“ 30,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Skibsmægler-Kontorist.

En saadan kan straks faa Plads i en større Søkøbstad. Billet mrk.: „26“ med vedlagt Anbefaling bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

Bestyrerposten
i Nordisk Skibrederforening.
Ansegningsfristen er forlænget til 15. August.
Bestyrelsen.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874.

Som Medlem af Foreningen kan optages enhver farende dansk Skibsfører samt enhver farende Styrmand, der opfylder de i Søneringsloven stillede Krav til Erhvervelse af Bevis som Skibsfører. Medlemmer af Foreningen have Ret til Sygehjælp, ligesom der gives Understøttelse til gamle, trængende Medlemmer, der ere Medlemmer af Enkekassen. Denne sidste giver for Tiden en Understøttelse af Kr. 100 aarlig til Enker. Forskellige Legater ere ligeledes henlagte under Foreningen. Nærmere Oplysninger faas paa Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 13.

Bestyrelsen.

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde.
Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.
Nærmere Oplysninger meddeler Dokmestren.

Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

Nautiske Instrumenter til Salg.

En fin Sekstant fra Spencer, Barret & Co., London, en Oktant, Lieut. Maury's Sailing Directions i 2 Dele, sammes „Wind & Track Chart“ tilligemed en Del nautiske Bøger og Kort ere billigt til Salg hos

Laurenberg,
Korsør.

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.

Telefon 5560.

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.

Hovedforhandler PETER BUCH, Vinhandel, Helmerhus 13.



F. ZUSCHLAG. Aquavit, Kjøbenhavn N.

3 Kabinetsbilleder
♦ gratis ♦
ved Bestilling paa 12 holdbare Visitkort til 4 Kr. Kabinets kun 6 Kr. pr. Dus. NB. Ogsaa efter ethvert indsendt Billede.

Monty.

St. Kongensgade 21.

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.

LANDMANDSBANKEN

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

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af
Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyd's, London,
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: *Heckshers.*

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

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.

Skibslanterner med Certifikat, gældende overalt. Gamle Lanterner prøves og forandres, naar de have den lovbefalede Størrelse. Certifikat følger med hver Lanterne fra os.

Havnefy, Lanterner, Metalspejllapparater
samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

G. W. FRYDENLUND & SØN, Løderstræde 9.

Telefon 3681. * Kjøbenhavn K. * Telefon 3681.

Nienstædt & Co.

(Kunstindustri-Museum):

Lager af amerik., engelske, franske og tyske Værktøjmaskiner. Værktøj, File, engl., svensk og tysk Staal. File ophugges.

DANCHELLS FABRIKER. LINOLEUM. VOXDUG



Anker-Marke

Eneudsalg i Danmark for
**DELMENHORSTER
LINOLEUMFABRIK.**
Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:
Pilestræde 13 Matthæusg. 5.
Telefon 545. Telefon 2680.
Kjøbenhavn.

DENTIN

er en Tand-plombe; nogle faa Draaber i den hule Tand hinders Luftens Adgang og stiller derved de heftigste

Tandsmærter.

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

Agentur
for udenlandske
Søassurance-
Selskaber.

Bjerre & Rømer,
Skibsmæglere.

Agenter for
Kullens Enskilda Assurans
Förening.

Einhorn-Apotheket
Hamburg (St. Pauli.)
Langereihe 83.
Dansk Betjening.
Lægehjælp (ogsaa Specialister)
anvises.

„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. 31.

Kjøbenhavn, Torsdag den 4. August 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: De tropiske omdrejende Storme. — Søvejsreglernes Art. 16 og 15 b. — Uoverensstemmelser mellem Dagbogen og en Kaptajns Korrespondance. — Tonnageafgiften i russiske Havne. — Fragtmarkedet. — Bugserbaades Ansvar overfor de Skibe, de bugsere. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Foreningsmeddelelser. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Anders Nielsen,
Fredericiagade 27.

Største Lager

af
Fedevarer.

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

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

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.
Nyhavn 53, Kjøbenhavn.
Telefon 120.

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. Jøpsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

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.

Telefon 4968. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.
(Axel Herfurth Fleron.)

Herreekviperingsforretning

St. Annæplads 14.

Uniformer og civile Klædninger.

Skibsproviant.

Smør i Blikdaaser,
Svinefedt i Blikdaaser,
Flæsk i lagetætte Tønder,
Røget Flæsk i alle Sorter,
Saltede og røgede Skinker,
Prima Spegepølse,
Oksekød i lagetætte Fustager,

samt alle til Proviant hørende Spisevarer kan faas i garanteret holdbar Kvalitet.

PHILIP W. HEYMAN, Kjøbenhavn Ø.

* **Leverandør til den engelske Marine.** *

Sunderland.
Thompson Shields & Co.

(Established 1858.)

Ship brokers.

Coal Exporters & Timber Merchants.

196, High Street East. Sunderland.

Highest freights for foreign & coasting.

Herring freights from ports in Scotland to Elbøen & Baltic a speciality.

Letters & telegrams addressed to our care are delivered promptly on board vessel on arrival.

Telegrams: „Shields“. Sunderland.

„Scotts Code“ — ninth Edition — used.

Bestyrerposten

i Nordisk Skibredereforening.

Ansøgningsfristen er forlænget til 15. August.

Bestyrelsen.

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^d.

eneste Fabrikanten af
Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
 samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:
 Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.
 Conferencetid 12—1½. Admiralitætsstr. 39, 1. Telefon 3999.
 Telegr.-Adr.: **Dicotto.**

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen. Ø. Telefon 35.

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 velkommet.

Besøgende have fri Adgang i 14 Dage.

Bestyrelsen.

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.

EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1888. Telegraphic address „SVITZERSALVAGE“.
 Telefon Nr. 5195.

Agent for
 Great Britain.

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	„SVITZERSALVAGE“.
KASTRUP	„HØYER“.
EL SINORE	„SVITZERGOTTLIEB“.
KORSØR	„JØRGENSEN“.
ALBUEN (LAALAND)	„GUNNERSEN“.
FREDERIKSHAVN	„SVITZEHLUND“.
GOTHENBURG (SWEDEN)	„ELFVERSSON“.
GREIFSWALD (GERMANY)	„SPRUTH“.

The company's boat **Danmark** — 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 Mediter-
 ranean 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 **G. W. Møller, Grønnegade, Dragør.** Telefon
 Nr. 6. 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.

Prima røgede Skinker.

Store Partier prima. letsaltede, nyrøgede Skinker
 anbefales til

lave Priser.

Højbroplads 12 ved Gammelstrand.

Prima Svinefedt.

Fine Stegøstter.

Fanø praktiske Sømmandsskole.

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

P. H. Clausen,
 Nordby, Fanø.

N. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

De tropiske, omdrejende Storme.

(Efter Pilot Chart for Juli).

Beretningerne fra det nordamerikanske hydrografiske Departement udvise, at de tropiske, omdrejende Stormes Hyppighed i den nordlige Del af det atlantiske Ocean er som vist paa den nedenfor staaende Tabel, hvis Iagttagelser gælde for Juni, Juli, August, September, Oktober og November Maaned i en 13-aarig Periode.

	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	Ialt
Juni	0	2	1	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	6
Juli	1	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	4
August...	2	3	2	1	1	1	1	4	0	0	0	0	0	16
September	1	1	3	3	6	2	2	1	0	2	1	3	1	26
Oktober ..	1	3	2	1	2	1	3	4	2	3	1	1	2	26
November	0	0	2	2	2	2	0	1	1	0	0	0	0	10

I ovennævnte Maaneder bør enhver Skibsfører, der enten sejler til de vestindiske Farvande eller til de nordamerikanske Fristaters sydlige Kyster, være forberedt paa at møde disse Storme, og han bør omhyggelig lægge Mærke til alle Tegn paa deres Fremkomst, da de næsten alle uden Undtagelse ere ledsagede af saa voldsom Sø og saa hæftige Vindkast, at de Skibe, der befinde sig i eller i Nærheden af Stormcentret, i høj Grad ere udsatte for Havarier etc.

Disse omdrejende tropiske Storme, der egentlig ere bedre kendte under Navn af „de vestindiske Orkaner“, har i Almindelighed samme Karakter som andre omdrejende Storme med Undtagelse af, at Stormcentret paa det tidligste Stadium hyppigt trækker Vest efter, hvilket skyldes Tendensen hos Atmosfæren til paa disse lave Breddegrader at bevæge sig i vestlig Retning. Dette finder særlig Sted i den karabiske Bugt og i Havet umiddelbart Øst for Luvarvs-Øerne. Paa Grund af Overfladevandets høje Temperatur er den atmosfæriske Ligevægt under Orkantiden meget ustabil, hvorfor opadstigende, varme Luftstrømme ere meget hyppige, og for at udfylde denne varme Lufts Plads styrter den koldere og følgelig mere tætte Luft til fra alle Sider, paa denne Maade frembringes de atmosfæriske Hvirvler, hvori Vinden løber rundt i modsat Retning af Viseren paa et Ur.

Største Delen af disse Hvirvler dø hen igen; men under gunstige Omstændigheder vedligeholdes de og føres derpaa Vest efter, paa samme Maade som Hvirvler i Vandet føres af Sted af Strømmen; samtidig med denne Bevægelse Vest paa forøges Hvirvlerne i Udstrækning og Styrke.

Paa det første Stadium er Hvirvlen lille, maaske ikke mere end 100 Kml. i Diameter, men den vokser saa hurtig, at dens Diameter opnaar en Størrelse af ca. 500 eller endog 1000 Kml., efterhaanden som den kommer op paa højere Bredder. Orkanen bestaar i sin helt udviklede Tilstand af et Centrum med lav Barometerstand, omkring hvilket Vinden hovedsagelig drejer sig i modsat Retning af Viseren paa et Ur (imod Solen), idet den dog samtidig blæser noget ind i Cirklen ad Centrum til; den Maade, hvorpaa Vinden løber rundt om sit

Centrum, kan sammenlignes med Vandmassens Bevægelse, naar den søger ud af et Hul i Bunden af et cirkelrundt Kar.

Skønt det ikke kan siges at være helt rigtigt, kan man dog i Praksis sætte Vindens Retning i Orkanen til omtrent 2 Streger fra Tangentens Retning. Nord for Centret vil Vinden altsaa være ONO, syd for Centret blæser den fra VSV, øst for Centret fra SSO og vest for Centret fra NNV. For at finde den omtrentlige Retning, hvori Stormcentret haves i Forhold til Skibet, er det derfor kun nødvendigt at stille sig med Ansigtet mod Vinden, man har da Centret ca. 10 Streger til højre. Saa længe Barometret falder, nærmer man sig til Centret, og ved hver Time eller hyppigere, om man ønsker det, at mærke sig Skibets og Centrets relative Plads, kan man faa et nogenlunde Begreb om, hvorledes Centrets Bane er beliggende.

Det Areal, som Orkanen spænder over, og Arealet hvori den laveste Barometerstand findes, varierer indenfor store Grænser. Saaledes observeredes en Cyclon den 25. November 1888, der havde Centret paa 31° N. Br. og 71° V. Lgd., hvor Barometret da stod paa 29.10 Tommer, at forårsage orkanagtig Kuling paa 41° N. Br. eller 600 Kml. borte.

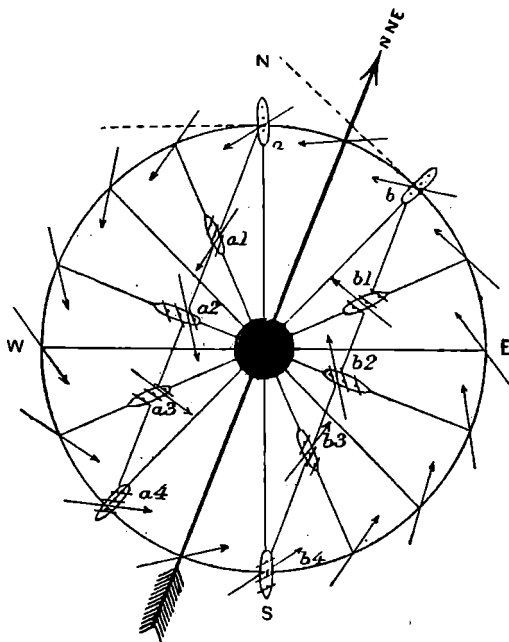
I et Minimum, hvis Centrum stod over Eleuthera den 27. August 1893, faldt Barometerstanden til 29.0 Tommer. Orkanen var næsten hel cirkulær, og Isobaren for 29.9 Tommer havde en Radius paa 240 Kml. Vindstyrken 12 blev observeret i en Afstand af 180 Kml. fra Centrum, medens Barometerstanden her var 29.7 Tommer.

I en Storm, hvis Centrum stod ved Cap Hatteras den 8. Januar 1896, noteredes Barometerstanden til 28.5 Tommer; Vindstyrken 11 fandtes endnu 200 Kml. fra Centrum, og her var Barometret oppe paa 29.6 Tommer.

En vestindisk Orkan staar altsaa, som før nævnt, ikke stille paa samme Sted, men samtidig med at Vinden blæser omkring Centrum, bevæger hele Hvirvlen sig fremefter. Der spørges nu om, hvad Vej den hele Luftmasse tager.

Naar Lufthvirvlen dannes i de stille Bælter, har Centret med den lave Barometerstand en Kurs, som falder mellem Nord og Vest; har Orkanen naaet Pas-satens nordlige Grænse, bøjer Banen nordligere og fortsætter omtrent parallel med og op langs Nordamerikas Kyst, indtil Kursen paa de højere Bredder bliver nord-østlig, idet dog meget afhænger af de stedlige atmosfæriske Forhold.

Da Vinden, som Figuren udviser, blæser i modsat Retning paa Orkanens diametralt modsatte Sider, vil et Skib, som træder ind i Centret paa den ene Side, først faa fuldstændig stille, og derpaa, naar det træder ud af Centret igen paa den anden Side, atter møde Orkanen blæsende fra modsat Side og med fornyet Energi. Dette er en af de farligste Situationer for Sømanden. I selve Centret findes den laveste Barometerstand, Vinden er helt løjet af, men Søen er, især med stærke Storme, overordentlig svær. Centrum er i Almindelighed lille, næppe mere end faa Mile i Diameter, saaledes at man i



de fleste Tilfælde kan undgaa det ved fornuftig Navigation.

Hvis Skibet befinder sig foran for og i Nærheden af Orkanens Vej, vil man i Særdeleshed lægge Mærke til lange Dønninger, faldende Barometer med stærk Regn og tiltagende Kuling, der drejer sig i Overensstemmelse med den ovenfor omtalte Lov.

I Troperne vil f. Eks. et Skib, som møder faldende Barometer med truende, bygeagtigt Vejr og NNO-lig Vind, sandsynligvis befinde sig i den nordvestlige Del af Orkanen, og efterhaanden som Stormen skrider frem, vil Vinden hurtigt skifte om til NO, O., og SO. Befinder Skibet sig i den almindelige Passat, vil Kulingen tage til paa Grund af det lave Lufttryk i Syd.

Paa de Bredder, hvor Orkanens Kurs forandres Nord efter, og hvor Vinden skager sig fra SO til Syd, vil Skibet rimeligvis være øst for Centret, medens Pladsen paa endnu nordligere Bredder, hvor Stormcentrets Kurs er fra NO til ONO, er i den nordvestlige Del; her skager Vinden sig fra Nord til NV, men Barometret holder sig mere stadigt.

Figuren forestiller en af de omdrejende Storme paa den nordlige Halvkugle. For Sæmpelhedens Skyld er det af Orkanen bedækkede Areal vist helt cirkelrundt, og Vindretningen er overalt vist bøjende sig et Par Streger ind mod Centret. Lad os nu antage, at Stormcentrets Bane falder i Retningen NNO, som antydtes af den store Pil. Er Skibet i a, har det ONO-lig Vind; det er da vest for Stormcentrets Kurs, altsaa i Cyclonens venstre Halvcirkel. Er Skibet i b, har det OSO-lig Vind, og det befinder sig i den højre Halvcirkel. Efterhaanden som Stormen skrider frem, vil begge Skibene, der forudsættes at ligge for Styrbords Halse, successivt komme til at indtage Stillingerne a_1 , a_2 etc. og b_1 , b_2 etc.

For det Skib, der befinder sig i a, vil Vinden skage sig tilvenstre, som de smaa Pile vise; naar det som ovenfor nævnt ligger underdrejet for Styrbords Halse, vil Vinden skralle og Sejlene ofte være udsatte for at blive bakke, thi Vinden springer pludseligt og med hæftige Stød. Da Søen ikke forandrer Retning saa hurtigt som Vinden, vil den gamle Sø først komme tværs og senere agterligere, efterhaanden som Skibet falder af, hvilket al Tid er meget uheldigt og farligt. Af denne Grund bør Skibet hellere dreje under for Bagbords Halse, da Vinden, naar den springer, derved kommer rummere og rummere, medens Stævnen paa denne Maade stadig holdes op imod den gamle Sørætning. Det fremgaar ogsaa heraf, at selv om det er muligt, at Skibet kan føre videre Sejl, maa det holdes under smaa Sejl for ikke at gøre saa megen Fart, at der kan blive Fare for at sejle sig ind i Centret.

Antages det stadig, at Stormcentrets Bane følger den store Pil, ville vi undersøge Forholdene for Skibet b, der ligger underdrejet for Styrbords Halse i højre Halvcirkel; Vinden, der her skager sig til højre, vil altsaa rumme, som vist paa Figuren. Endvidere vil Fartøjet faa Stævnen mod den gamle Sø, hvorfor b her har valgt den rigtige Bøve at ligge over. Heraf kan man udlede den Regel, som passer baade for den nordlige og sydlige Halvkugle:

„I Orkanens venstre Halvcirkel, hvor Vinden skager sig til venstre, drejes under for Bagbords Halse; i den højre Halvcirkel, hvor Vinden skager sig til højre, drejes under for Styrbords Halse.“

Det er imidlertid ikke al Tid nødvendigt at dreje under. Findes der tilstrækkelig Plads til at lænse, kan Skibet a, fra sin Stilling a, være i Stand til at løbe bort fra Orkanen langs den paa Figuren viste punkterede Linje, der udgaar fra a, idet Skibet, efterhaanden som Vinden springer, stadig holder denne paa Styrbords Laaring, hvorved Afstanden til Orkanens Centrum vedvarende forøges.

Naar et Skib overfalder af en Orkan ud for Kysterne nord for Kap Hatteras, og er i Tvivl om sin

Stilling i Forhold til Stormcentret, bør det dreje under for Styrbords Halse i nogen Tid for at kunne iagttage Barometerstanden og Vindens Skiftninger. Hvis Barometret da falder, medens Vinden stadig blæser fra samme Retning med tiltagende Styrke, kan man gaa ud fra, at Skibet befinder sig i Stormcentrets Bane, hvorfor man gør bedst i at holde væk for Vejret.

Hvis Vinden derimod drejer sig til venstre, medens Barometret falder, befinder man sig i Orkanens venstre Halvcirkel og i en Afstand fra Centret, som omtrentlig kan bedømmes af den Hastighed, hvormed Barometret falder. I dette Tilfælde drejes under for Bagbords Halse.

Gaar Vinden til højre, befinder Skibet sig i Orkanens højre Halvcirkel, man bør da enten dreje under for Styrbords Halse, eller, dersom man er bange for at komme for nær ved Stormcentret, søge at krydse dettes Bane foran for Orkanen ved at holde Vinden paa Styrbords Laaring (se den punkterede Linje, der paa Figuren udgaar fra Stillingen b).

Hvis man under disse Omstændigheder søger Ankerplads, maa denne vælges saaledes, at man stadig har Læ af Land, selv om Vinden efterhaanden springer om.

Søvejsreglernes Art. 16 og 15 b.

Vi have modtaget følgende:

Blandt ansvarshavende Navigatørers Pligter er det uden Tvivl en af de vigtigste at kende de internationale Søvejsregler paa en saadan Maade, at Vedkommende i kritiske Øjeblikke kan vælge den Manøvre, der ifølge Reglerne passer til Situationen.

Naar man er sig bevidst i et givet Tilfælde at have handlet fuldstændig overensstemmende med Lovens Forskrifter, kan man vel med nogenlunde Sindsro imødesee Udfaldet af en Proces, men indtil Sagen er afgjort, er der dog altid en Mulighed for, at Modpartens Opfattelse og Forklaring kan bringe Vægtskaalen til at synke til Fordel for ham. Særlig ere Skibsførere udsatte for at danne sig en ensidig Mening, der let kan overvurderes, fordi de som oftest ere overladte til deres egne Betragtninger, og derfor hænder det ikke saa sjældent, at der ved det grønne Bord bliver gjort Anskuelse gældende, der afvige fra Førernes. Det er derfor meget lærerigt at sætte sig ind i Domstolens Afgørelse af vigtige Sager, thi paa den Maade erhverves lettest Indsigt i, hvorledes Lovene kan og bør fortolkes.

I „Dansk Søfartstidende“ for 30. Juni er der omtalt en Dom, der er meget lærerig, den blev afsagt i Admiralitetsretten i Anledning af en Sag imellem to Dampere, der i Taage kolliderede ved Dover.

Uden at gentage hele Dommen skal her henvises til, at begge Skibe bleve dømt skyldige i Uheldet, fordi ingen af dem manøvrerede overensstemmende med Art. 16 af de intern. Søvejs-Regler, idet de undlod at stoppe Maskinerne, da det opdagedes, at Skibene nærmede sig hinanden; og Dommeren tilføjede: „at denne Regel bør overholdes og overholdes strengt.“ Endvidere gik han ud fra, at dersom Skibene, da de hørte hinanden, havde stoppet, indtil Farten var udløbet, og derefter gaaet langsomt frem, vilde en Kollision, som den der havde fundet Sted, (han paastaar ikke, at Uheldet vilde være helt undgaaet ved at følge Reglerne) have været umulig, selv om Skibene først havde faaet hinanden i Sigte, da de vare klods op ad hinanden.

Den omtalte Dom faar særlig Betydning derved, at den paa det bestemteste slaar fast, at et Dampskibs Maskine skal stoppes, naar der i Taage høres et Taagesignal foran for tværs fra et Dampskib, hvis Plads ikke kan bestemmes med Sikkerhed, og at det derefter skal

navigeres med Forsigtighed, indtil Faren for Sammenstød er forbi; men under denne forsigtige Navigering skal der i Henhold til Art. 21. Ann. fortsættes med den oprindelige Kurs, indtil Skibene komme i Sigte af hinanden.

Ved i Taage at følge Dommerens Anvisning, at navigere saaledes som det er paabndt i Art. 16., bringes Skibene i en meget kritisk Situation ved at sejle hinanden i Sigte, selv om Farten er nok saa ringe, og Sekunderne vil blive lange, naar der i Taage holdes skarpt Udkig efter Lanterneerne paa en modgaaende Dampet, der efter Lyden skønnes at være lige ved Stævnen, især naar det er saa mørkt, at det paa Vandet langs Skibssiden ikke kan opdages, om Skibet gaar frem eller tilbage.

En Del Skibsførere ere af den Mening, at Art. 15. b. er tilføjlet de nye internationale Søvejs-Regler for at fri Skibene fra at komme i en saa farlig Stilling overfor hinanden, som de ifølge de øvrige Paragrafer kan tvinges til, ved at ingen af dem har Ret til at forandre Kurs eller give de derfor foreskrevne Signaler, før de ere i Sigte af hinanden.

§ 15. b. lyder saaledes: „Et Dampskib, der er let, men ligger stoppet uden at gøre Fart, skal med Mellemløb af højst 2 Minutter give 2 lange Toner med omtrent 1 Sekunds Mellemtid.“ Der er altsaa kun stillet de to Betingelser, at Skibet skal være let og stoppet, for at det kan være berettiget til at bruge Signalet, og man maa derfor kunne gaa ud fra, at ethvert af de mødende Skibe har Lov til at afbenytte det, naar Farten er standset; naar den anden modgaaende Dampet nu hører de to lange Stød med Dampfløjten, maa den have Ret til at foretage en hvilken som helst Manøvre, der kan fjerne den fra en stationær Fare. Med det ny Signal er der altsaa indført en Mulighed for, at Skibe paa en nem og forholdsvis hurtig og sikker Maade kan komme fri af hinanden i Tykning i saa stor Afstand, at de ikke behøve at se hinanden.

Uoverensstemmelser mellem Dagbogen og en Kaptajns Korrespondance.

Efter Nordisk Skibsrederforenings Aarsberetning.

I Foraaret 1897 laa et norsk Sejlskib under Lastning ved Ship Island. Der var i Certepartiet fastsat 20 weather workingdays for Leveringen af Lasten, which is understood to mean actual delivery of the cargo alongside and not to complete loading. Der gik mange flere Dage med, og Kaptajnen gjorde Fordring paa omtrent £ 400 i Erstatning for Opholdet. Da Befragterne intet vilde betale, blev der telegraferet ud til Foreningens Advokater i Mobile om at bistaa Kaptajnen. Befragterne forlangte, at Konnossementerne skulde underregnes uden nogen Tilføjelse, der kunde gøre det muligt at holde sig til Ladningen for skyldige Liggedagspenge. De nægtede at udklarere Skibet, hvis ikke Kaptajnen rettede sig herefter, men da denne derpaa, efter Advokaternes Raad, lod dem vide, at deres Nægtelse af at udklarere Skibet vilde blive betragtet som Brud paa Certepartiet, der vilde have Lastens Beslaglæggelse til Følge til Fyldestgørelse af Kaptajns Fordringer paa Liggedagspenge og Erstatning for Certepartibrud, gav de efter, og lod Kaptajnen tilføje efter „Fragt“: other conditions as per charterparty. Da Certepartiet gav „lien on the cargo for demurrage“, var hermed, i Følge engelsk Ret, hans Adgang til at holde sig til Ladningen for Liggedagspengene reserveret.

Paa Bestemmelsesstedet, London, kom det derefter til Proces; da den havde været ført i nogen Tid, indbetalte Modtagerne i Retten det Beløb, som de nu erkendte at

skyldte, og som beløb sig til £ 68.-8.-0. Efter Omstændighederne fandt man at burde acceptere dette, og Processen blev derfor hævet. Det viste sig nemlig, at Journalens Beskrivelse af Vejret paa flere af de Dage, der var medregnet i Ligge- og Overliggedagene, ikke kunde bringes helt i Overensstemmelse med Kaptajns Udtalelser i hans Breve til Rederen. Det beror naturligvis til Dels paa et Skøn, om Vejret paa en bestemt Dag er af en saadan Beskaffenhed, at det kan siges at hindre Lastens Udbringelse til Skibssiden, men naar en Skibsfører selv skriver til sin Reder, at det efter hans Mening er tvivlsomt, om de Dage, der i Journalen er anført som Lastedage, kan medregnes i disse, og naar disse Breve paa Modpartens Begæring maa fremlægges i Retten, kan man ikke gøre sig meget Haab om at gendrive det heri liggende Bevis til Gunst for den anden Part. Det er ikke første Gang, at Foreningen har gjort den Erfaring, at en engelsk Retssags gode Chancer kan forspildes ved uforsigtige, lidet overvejede Udtryk og Vendinger i Kaptajns Breve til Rederne. De vilde være mere forsigtige, naar de havde for Øje, at under en eventuel Retssag i England vil alt, hvad de har skrevet, blive forlangt fremlagt i Retten, og at deres eget Syn paa Sagen, saaledes som det er forklaret i deres private Breve, derved vil komme Modparten for Øje og med stor Virkning blive benyttet af ham, forsaavidt det støtter hans Argumentation.

Tonnageafgiften i russiske Havne.

Vi have modtaget følgende:

Skønt „British Rule“ er den officielt antagne Regel, hvorefter Skibes Register Tonnage beregnes i Rusland, og man derfor skulde tro, at fremmede Skibe, der ere maalte efter denne Regel, kun burde erlægge Havneafgifter etc. overensstemmende med den, har der dog til for nylig hersket stor Usikkerhed i saa Henseende. Danske Skibe, der som bekendt jo nu alle ere maalte efter British Rule, have saaledes i en Række af Aar maattet betale Havneafgifterne i enkelte russiske Havne efter Donau-Regelen, medens de i andre ere slupne med at betale deres Afgifter efter British Rule. Det lader imidlertid nu til, at man i Rusland er bleven enig med sig selv om at acceptere British Rule som den, hvorefter Afgifterne for danske Skibes Vedkommende skulde betales i alle russiske Havne. Dog have vi bragt i Erfaring, at det er nødvendigt, for at Skibe kan nyde godt af det fulde Fradrag, som denne Regel tilsteder dem, at Maalings-Certifikatet er affattet i en bestemt af de russiske Autoriteter forlangt Form, der er noget afvigende fra de ellers almindelige.

Vi skulle nedenfor anføre et Eksempel paa en Dampers Maalebrev, affattet i Overensstemmelse med den af de russiske Autoriteter fordrede Form:

Brutto Register Tonnage	990.95
Frdrag for Rum til Ophold eller Brug for Skibets Fører eller for Mandskabet, til Skibets Navigering eller Brug	61.59
Frdrag for Rum, optagne af eller fornødne for den bevægende Kraft	317.10
Netto Reg. Tonnage	612.26

Derimod maa der ikke i Stedet for sidst nævnte Frdrag staa:

a. Maskin-, Kedel- og Akselrum (eksel. Kulrum)	180.70
b. Frdrag med 32 % af Brutto-Tonnagen	317.10

da der i saa Fald kun vil blive frdraget de for Maskin-, Kedel- og Akselrum (eksel. Kulrum) angivne 180.70 Tons.

Iøvrigt maa den for Rum til Ophold eller Brug for Skibets Fører eller for Mandskabet, til Skibets Navigering eller Brug etc. angivne Tonnage ikke overstige 5 % af Brutto Tonnagen, da det overskydende i saa Tilfælde ikke vil blive optaget i Fradraget. Ovennævnte Dampers Register Tonnage er saaledes af Toldvæsenet i Riga ansat til 624.31 Tons i Stedet for 612.26, hvilket er Differencen mellem angivne Tonnage for Rum til Ophold etc. og 5 % af Brutto Tonnagen.

Efter at saaledes de danske Skibe i al den Tid, hvor deres Maalebrevs ikke have været anerkendte, have maattet betale alle Havne- og Skibsafgifter efter større Tonnage end de i Virkeligheden have, maa de respektive Rederier være berettigede de til at fordrø de ved Toldvæsenets vilkaarlige Ansættelse af Tonnagen for meget erlagte Beløb refunderet.

E.

Fragtmarkedet.

Kulstriken i Wales varer ved. Alle Forsøg paa at faa denne fortvivlede Kamp afsluttet ere hidtil strandede. Uge efter Uge holder Arbejderen ud under de sørgeligste Omstændigheder, og Uge efter Uge gør Mineejereren sit kolossale Tab op, men urokkelig og stivnakket viger han ikke en Tomme. Lige skarpt staar de to Modstandere overfor hinanden. Rigmanden paa sit „castle“ og Arbejderen dernede fra de lave, mørke Gange under Jorden, men begge Parter spiller paa en højere Indsats, end de maaske selv beregner, thi Striken har bevist — „at Waleskul ikke ere uundværlige“. Der er kommen nye Navne op paa Kulmarkedet i den lange Kampperiode. nye Analyser ere foretagne af Fagmænd, og Resultatet er blevet, at man i andre Miner har fundet passende Ekvivalent for, hvad man mente at miste i selve Wales. Selv den engelske Regering har akcepteret nye Sorter Kul, vi nævner blot „Monmouthshire“, og snart vil Kontinentet utvivlsomt lade Kontrakterne fra Wales overføre paa andre Kul af samme Kvalitet. Naar saa Striken endelig en Gang slutter officielt, har begge de stridende Parter tabt og kun tabt, og trods nok saa megen reklamerende Sejr, vil det samtidig med Fredstraktaten være slaaet fast i den almindelige Bevidsthed, at „Waleskul ere ikke uundværlige“. Dette burde være en Lære for Fremtidens økonomiske Kampe. Rederierne har imidlertid betalt en betydelig Del af Krigsomkostningerne ved uforholdsmæssig høje Bunkerpriser, og det turde være paa Tiden at søge disse nedsætte en Del. Fragter man en Damper med Kul, betinges som Regel, at Afladerne leverer — „Bunkers at current price“ — et meget elastisk Udtryk, da Kaptajnen ikke faar Tid til at søge rundt hos andre for at forhøre sig om Prisen, og da Forsyning af Bunkerkul hos andre end Afladerne forårsager længere Tidstab; men her burde man følge Normændene; de fordrø absolut „bunkerfri“ ved enhver Befragtning, og de lader hellere en Forretning gaa over Styr fremfor at vige paa dette Punkt, og Resultatet er, at deres Dampere brænde betydelig billigere Kul end vore. Vi spørge, om det for danske Redere ikke nu vilde være heldigt at indføre samme Skik som Normændene? Gennem et langt Aar bliver det dog til en betydelig Skilling, som man kan spare ved at have frie Hænder for Indkøbet af Kul. Vi tilraader vore Redere at have Opmærksomheden henvendt herpaa.

Ugens Fysiognomi er forøvrigt uforandret i alle Brancher. Amerika er en Nuance lavere for prompt Tonnage og Sortehavet en Smule fastere, ellers ere Noteringerne saa uforanderlige, at det kun vilde være Gentagelse at opremse Raterne. Vi henvise derfor udelukkende til sidste Artikel.

Vort hjemlige Marked er mat, og faa Forretninger have fundet Sted. Vi noterer Majs Kjøbenhavn Stege 10 Øre, Hvede Kjøbenhavn Svendborg 12 Øre, Faxe 9 Øre. Hørfør til Malmø er betalt med 11 Øre pr. Ctr.; imidlertid ventes daglig større Dampere hertil, muligvis vil dette bringe lidt mere Liv med sig, hvilket vilde være ønskeligt.

Bugserbaades Ansvar overfor de Skibe, de bugserer.

Den danske Generalkonsul i London skriver i sin Aarsberetning til Udenrigsministeriet:

En Sag, paadømt i Admiralitetsretten den 13. Marts, er af særlig Interesse, ikke alene for Redere og Førere af Skibe, der bugseres, men ogsaa for Personer, interesserede i Bugserbaade, da man deraf ser, hvilke Pligter og hvilket Ansvar der paahviler Baade, som ere beskæftigede med at bugserer.

Det tyske, firmastede Sejlskib „Altair“, 2.346 Register-Tons, ca. 23 Fods Dybgaende, paa Rejse fra San Francisco, anløb Falmouth og fik Ordre at gaa til Hull som Losseplads. Kaptajnen engagerede i Falmouth en Bugserbaad „Blazer“ af Liverpool til at slæbe Skibet fra Falmouth til Hull for en Betaling af £ 120. Alt gik vel indtil Ankomsten ud for Humberen. En Kurs sattes for Outer Dowsing, der efter Beregningen skulde have bragt dem til Spurn Fyrskib. Vejret blev imidlertid taaget, og i Stedet for at faa Kending af Spurn og uden at høre Taagsignal fra dette Fyrskib, strandede „Altair“ syd for Humberen. „Blazer“ forsøgte at slæbe det af Grunden, men forgæves. En anden Bugserbaad, „Humber“, der befandt sig i Nærheden, kom til Stede, og benyttende sig af den kritiske Stilling, hvori „Altair“ befandt sig, afpressede hins Kaptajn denne en skriftlig Kontrakt om for en Betaling af £ 500 at slæbe „Altair“ i Varigheden af en „tide“ og forsøge at tage Skibet af Grunden, Betalingen at ydes, hvad enten Forsøget lykkedes eller ikke. Forsøget mislykkedes trods „Blazers“ Medhjælp; to andre Bugserbaade, „Gipsy King“ og „Southern Cross“, kom derefter til Hjælp, og efter at en Del af Ladningen imidlertid var kastet over Bord, lykkedes det ved næste Højvande alle fire Baade i Forening at slæbe „Altair“ af Grunden og bringe det i Sikkerhed til Hull. Sag blev nu anlagt imod „Altair“ af de fire Baade: „Blazer“ gjorde Krav paa Bjærgeløn efter Rettens Skøn, foruden de akkorderede £ 120 for Bugsering fra Falmouth, — „Humber“ fordrø foruden de kontraktmæssige £ 500 en yderligere Erstatning som Bjærgeløn for de senere ydede Tjenester, — „Gipsy King“ og „Southern Cross“ fordrø Bjærgeløn i Forhold til de bjærgede Værdier.

Rederen af „Altair“ gjorde Kontrafordring paa „Blazer“ for al den Skade og alt det Tab, der var opstaaet ved denne Stranding som Følge af „Blazer“s Forsømmelse og urigtige Handlemaade ved at slæbe Skibet paa Grund.

Dommeren fandt, at „Humber“s Kontrakt for £ 500 var urimelig og ugyldig, da den var afpresset „Altair“s Kaptajn i et Øjeblik, da han befandt sig i en kritisk Stilling og var værgeløs. Efter alle Omstændigheder vare tagne i Betragtning, blev „Humber“ tilkendt en Betaling af £ 400, „Gipsy King“ £ 200 og „Southern Cross“ £ 300.

Nu med Hensyn til „Blazer“: Dennes Fordring og Kontrafordringen imod den gav Dommeren, Mr. Justice Barnes, Anledning til at udtale sig meget udførligt om en Bugserbaads Pligter og Ansvar overfor det Skib, den bugserer. En Bugserbaad er pligtig til at navigere og

manøvrere med Omhu, for ikke ved nogen Forsømmelse eller fejl Handlemaade at bringe det Skib, der bugseres, i Fare. Opstaar der Skade som Følge af Bugserbaadens Forsømmelse, er den ansvarlig i en større eller mindre Grad, eftersom det kan bevises, om der har været kontribuerende Forsømmelse fra det Skibs Side der bugseres. I det her omhandlede Tilfælde fandt Retten, at den Kurs, der sættes fra Outer Dowsing, var fejlagtig, og Spørgsmaalet opstod derfor: hvem satte Kursen, og hvem bar Ansvaret for den, Bugserbaaden eller Skibet, der bugseredes? Loven siger, at hvis ingen Ordre er givet af det Skib, der bugseres, til Bugserbaaden med Hensyn til den Kurs, der skal styres, paahviler det Bugserbaaden at sætte Kursen. I en tidligere Sag: „Smith versus The St. Lawrence Tow Boat Co.“, appelleret fra Retten i Kanada til det engelske Statsraads juridiske Udvalg, og som altsaa danner en Rettesnor for efterfølgende Sager, udtalte Dommeren, Sir Barnes Peacock, sig saaledes:

„Det er klart, at naar det Skib, der bugseres, ikke har givet nogen Anvisning eller Ordre til Bugserbaaden med Hensyn til den Kurs, der skal styres, er Reglen den, at Bugserbaaden skal sætte Kursen. Bugserbaaden er den drivende Kraft, men den er under Kontrol af Føreren eller Lodsens af det Skib, der bugseres.“

„Altair“ gav ingen Ordre til „Blazer“ med Hensyn til Kursen; det var derfor Bugserbaadens Pligt, at sætte den rette Kurs, og Dommeren fandt, at „Blazer“ bar Ansvaret for den styrede Kurs, der resulterede i Ulykken. Nu kom Spørgsmaalet om, hvorvidt der havde været kontribuerende Forsømmelse fra „Altair“s Side. Dommeren fandt, at der havde været saadan Forsømmelse til Stede, idet Kaptajnen paa „Altair“ undlod at skaffe sig Vished om, at Bugserbaaden styrede den rette Kurs, hvilket han let kunde have gjort ved at konsultere Sejl-Anvisningerne (sailing directions), ligeledes ved at tage tilbørligt Hensyn til Lodskuddene, der viste ham, at Vandet var i Aftagende. Hvis der ikke havde været denne kontribuerende Forsømmelse til Stede fra „Altair“s Side, vilde Bugserbaaden utvivlsomt være bleven dømt til at betale hele Tabet, forarsaget ved Ulykken. Resultatet blev nu, at „Blazer“ ikke erholdt nogen som helst Bjærgeløn, og at Kontrafordringen imod „Blazer“, som Følge af „Altair“s kontribuerende Forsømmelse, blev afvist.

Fra Sø og Land.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874 har nu taget sine nye Lokaler i Brug. Disse ere som hidtil i Larsens Lokale, St. Annæ Plads 13, men i Stedet for, at man tidligere gik til højre i Porten, er Opgangen nu til venstre. Lokalerne bestaa af to hyggelige, nyligt istandsatte og smukt monterede Værelser foruden Kassererens Kontor. Vi kunne ikke noksom anbefale Medlemmerne at tage Lokalerne, hvor vi ere overbeviste om, at de hurtigt ville finde sig hjemme, i Øjesyn. En Telefon vil om kort Tid blive sat i Forbindelse med Restaurationen for derved at sikre de Besøgende en hurtig og prompt Retjening

Det store franske Dampskibsselskab „Messageries Maritimes“ gav i 1897 et Overskud af 5 pCt. Skibenes bogførte Værdi steg i 1897 med lidt over 7 Millioner Kroner, idet blandt andet 2 nye store Dampere, „Laos“ og „Dupleix“, vare blevne anskaffede i det forløbne Aar, medens en Damp-er udgik af Fortegnelsen, der nu omfatter 60 Skibe.

I Slutningen af forrige Aar havde Selskabet 5 Dampere under Bygning, og af disse fem er den ene, „Sinai“, en stor dobbeltskrue Fragtdamper, bestemt til Sejlads paa Indo-kinesiske Farvande.

De i 1897 udførte Rejser ere omtrent af samme Længde og Varighed som i 1896. Middelhastigheden i Fjor paa de vigtigste Linjer oversteg endog den i Regeringens Postkontrakt stipulerede Fart. Farten varierede fra 18₈₇ Knob paa Colombo og Calcutta Linjerne til 14₉₅ Knob paa Australien og Ny Caledonien. Varetransporten udviste en Forøgelse af 25.271 Tons, medens Passagerernes Antal sidste Aar var 150,912, omtrent 3000 mindre end i 1896.

I Atlanterhavet gaar Selskabets Skibe nu hver 14de Dag til Sydamerika, medens de tidligere kun gik hver Maaned. Paa de Indo-kinesiske Linjer gøres nu 7 Rejser aarlig — tidligere kun 5 —, og endvidere er Rejseplanen udvidet, saaledes at Skibene nu ogsaa skulle anløbe Kreta. Mellem Saigon og Haiphong holdes ugentlig Forbindelse.

I Fjor ramtes Skibene ikke af noget Uheld, men Selskabet maatte kæmpe mod to uheldige Omstændigheder, nemlig den finansielle, kommersielle Krise i Brasilien og Pesten i Indien, hvilke to Ting hovedsagelig vare Skyld i, at Dividenden gik ned fra 6 pCt. i 1896 til 5 pCt. for sidste Aar. (Engineering.)

Rusland. En ny Lov, som afskaffer Told paa Skibe byggede i Udlandet, men registrerede i russiske Havne, har allerede frembragt store Resultater, idet Finansministeriet har faaet ikke mindre end 11 Ansøgninger om Tilladelse til at grunde store Dampskibsselskaber.

Det betydeligste Selskab, som er startet af Viceadmiral Makaroff under Navn af „Cronstadts russiske Dampskibsselskab“, har en Kapital af 15 Millioner Rubler. Det er Selskabets Hensigt at holde Dampere i Gang paa Ruterne Wladivostok, Talienvan og Port Arthur, og endvidere paa Mundingerne af Ob og Jenisej.

Seks andre Selskaber dannes for Tiden i Odessa, Novorossisk og Theodosia. I Løbet af Efteraaret skal der startes 2 andre i St. Petersborg og endvidere 2 i Windau og Libau.

S. S. Fulham, 2024 Br. Reg. T., paa Rejse fra Sulina til Dunkirk, opdagede i Nærheden af Finisterre, at den havde for lidt Kul. Ved at brænde, hvad den kunde, af Skibs-inventar, naaedes Ouessant i en Afstand af 30 Kml., da Maskinen ikke kunde bruges mere af Mangel paa Brændsel. Tre Dampere, som passerede Skibet, forsøgte efterhaanden at bugser det, men Vejret var saa slet, at de maatte opgive Forsøget og fortsætte Rejsen. Kaptajnen paa „Fulham“, A. Duff, udviste derpaa en høj Grad af Sømandsdygtighed og Konduite ved uden nogensomhelst Assistance, og uden Afbenyttelse af Maskinen, under Sejl at bringe Skibet til et Sted, der laa 20 Kml. fra Plymouth. Her fik han Hjælp af en Slæbedamper, der i en Storm bragte Skibet ind bag Plymouth Breakwater. Under Sejladsen blev Ankerkæderne stukket i Bund, naar der var Ebbe, og Skibet paa denne Maade holdt nogenlunde paa et Sted, til Floder kom, da Kæderne heves ind og der blev draget saa megen Nytte af Strømmen som muligt. Paa denne Maade drev Skibet 200 Kml. op imod Plymouth i 3½ Etmaal.

Ugens Havarier.

Marie, dansk 3m. Skonnert, har paa Rejsen fra Memel til Granton med Egestaver mistet en Del af Dækslasten under en Storm i Nordsøen og faaet Skade paa Skandseklædningen etc.

Germania, Dpsk. af Gefle, blev, medens den laa under Udlosning i Christiansgade, paasejlet af Galeasen Hilda af Brantevik, som var under Bugsering. Begge Skibe fik nogen Skade.

Fisken, Kvase af Hornbæk, indbragtes til Helsingørs Havn i Torsdags med Tab af Masten.

Henriette, Jagt af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Stege til Klagstorp i Ballast været paa Grund udfor Skanør. Flot med Assistance, læk.

Veritas, Barkskib af Christiania, grundstødt paa Nord-siden af Saltholmen, er bragt flot af Svitzers og har fortsat Rejsen til Finland.

Farmand, norsk Jagt, har været paa Grund paa Rødsand, flot og fortsat Rejsen til Nysted.

Siisti, finsk Brig, kom d. 27. Juli paa Grund ved Syltholm. Flot med Assistance af Svitzers og bragt til Nakskov.

Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Indmeldelse i Foreningen kan ske til Kredsbestyrelsernes Formænd:

Skibsreder M. N. Fischer, Vejle; Skibsreder C. P. Lund, 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	<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....	Højesteretssagfører	<i>Ludvig Arntzen.</i>
Kolding.....	Overretssagfører	<i>H. C. Bennelzen.</i>
Marstal.....	Sagfører	<i>H. P. Nielsen.</i>
Middelfart.....	—	<i>Philip Hansen.</i>
Nexø.....	—	<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>

Opmærksomheden henledes paa Bladets *Annonce-Afdeling.*

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ank. til New Orleans 25. Juli, bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Kbhvn. 2. Aug., bestemt til St. Petersburg. — Antwerpen, Holm, afgik fra Piræus 31. Juli, bestemt til Odessa. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Kbhvn. 14. Juli, bestemt til New-Orleans. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Lissabon 29. Juli, bestemt til Kbhvn. — Dagmar, Gade, afgik fra Trangsund 19. Juli, bestemt til Barcelona. — Douro, Brabrand jun., ankom til Kbhvn. 29. Juli, bestemt til Memel. — Georgios I, Kihl, ankom til Kbhvn. 1. Aug., bestemt til Trebizonde. — I. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Neapel 1. Aug., bestemt til Messina. — Kentucky, Caroc, afgik fra Kbhvn. 1. Aug., best. til New-Orleans. — Kiew, Rabe, ankom til Riga 24. Juli, bestemt til Bordeaux. — Kursk, Staal, ankom til Bordeaux 23. Juli, bestemt til La Rochelle. — Leopold II, Kruse, ankom til Antwerpen 27. Juli, bestemt til St. Petersburg. — Louisiana, Jensen, afgik fra St. Petersburg 31. Juli, bestemt til Antwerpen. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Philadelphia 19. Juni, bestemt til Riga. — Moskov, Petersen, afgik fra Antwerpen 1. Aug., bestemt til St. Petersburg. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra New Orleans 31. Juli, bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Antwerpen 27. Juli, bestemt til St. Petersburg. — Omsk, Rasmussen, ankom til St. Petersburg 26. Juli, bestemt til Antwerpen. — Tejo, Borries, ankom til Kbhvn. 1. Aug., bestemt til Dover. — Tomsk, Andersen, ankom til St. Petersburg 20. Juli, bestemt til Ant-

werpen. — Vesuv, Kromann, ankom til St. Petersburg 30. Juli, bestemt til Kotka. — Xenia, Ingerslev, afgik fra New Orleans 31. Juli, bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Libau 31. Juli, bestemt til Hull. — Axelhus, Nielsen, ankom til Thronhjelm 1. Aug., bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Clausson Kaas, afgik fra Antwerpen 31. Juli, best. til Kbhvn. — Ceres, Svensson, pass. Holtenau 1. Aug., bestemt til London. — Christian IX, Møllerup, pass. Holtenau 29. Juli, bestemt til London. — Christiansund, Kjølsten, ankom til Stettin 31. Juli, bestemt til Kbhvn. — Constantin, Bloch, ankom til Hamburg 2. Aug., bestemt til Kbhvn. — Frederik, Harboe, afgik fra Hull 31. Juli, bestemt til Kbhvn. — Jolanthia, Paaske, ankom til Riga 26. Juli, bestemt til Antwerpen. — Kasan, Thomsen, ankom til London 25. Juli, bestemt til Libau. — Laura, Christiansen, ankom til Leith 31. Juli, bestemt til Kbhvn. — Louise, Gøtsche, afgik fra Pillau 1. Aug., best. til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, afgik fra Libau 31. Juli, bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Kbhvn. 30. Juli, best. til Riga. — Nordjylland, Hansen, ankom til Pillau 31. Juli, best. til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 1. Aug., best. til London. — Pregel, Egdiussen, afgik fra Riga 31. Juli, bestemt til Antwerpen. — Thyra, Ryder, ankom til Leith 1. Aug., best. til Island. — Valdemar, Kofoed, ankom til Antwerpen 31. Juli, bestemt til Kbhvn. — Vesta, Corfitzon, afgik fra Leith 3. Juli, bestemt til Island. — Maja, Blom, ankom til Danzig 29. Juli, best. til Kbhvn. — Ella, Erichsen, afgik fra Kbhvn. 1. Aug., best. til Hamburg.

Ficaria, F. Fenger, afgik fra Newcastle 3. Aug., best. til Kbhvn. — Esbern Snare, M. Madsen, afgik fra Odense 4. Aug., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 4. Aug., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, V. Jørgensen, afg. fra Newcastle 2. Aug., bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, C. Wiberg, afgik fra Newcastle 2. Aug., bestemt til Aalborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 3. Aug., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, J. P. Bay, afgik fra Nakskov 3. Aug., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 2. Aug., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra St. Petersburg 30. Juli, bestemt til Rotterdam. — Frode, Wrisberg, afgik fra Rouen 2. August, bestemt til Sunderland. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Libau 31. Juli, best. til Odessa. — Knud, Hansen, afgik fra Libau 22. Juli, ank. til Rotterdam 29. Juli. — Svend, Petersen, afgik fra Kbhvn. 30. Juli, ankom til Riga 1. August. — Erik, Tofte, afgik fra Rouen 2. August, bestemt til Methil. — Skjold, Schmidt, afgik fra Blyth 22. Juli, ankom til Cronstadt 28. Juli. — Ragnar, Risøe, afgik fra Rouen 26. Juli, ankom til Swansea 28. Juli. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Riga 21. Juli, ankom til Rouen 28. Juli. — Volmer, Riber, afgik fra Blyth 31. Juli, bestemt til Libau. — Dan, Kraemer, afgik fra St. Petersburg 27. Juli, ank. til Kønigsberg 30. Juli. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Cronstadt 28. Juli, ankom til Riga 30. Juli. — Harald, Holst, afgik fra Amsterdam 23. Juli, ank. til Grimsby 24. Juli. — Olaf, Lorentsen, afg. fra St. Petersburg 26. Juli, bestemt til Boness.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Thorsee, afgik fra North Shields 31. Juli, bestemt til Cronstadt. — Alex. Shukoff, Stoltenberg, afg. fra Newcastle 22. Juli, ankom til St. Petersburg 29. Juli. — Pawel Andrejeff, Johnsen, afgik fra Cronstadt 28. Juli, bestemt til Rotterdam. — J. Siem, Knudsen, afgik fra Cronstadt 23. Juli, bestemt til Odessa. — H. Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Rotterdam 1. August, bestemt til Newcastle. — Russ, Jensen, afgik fra Grimsby 21. Juli, ankom til Cronstadt 27. Juli.

Heimdal. Kamma, Risøe, afgik fra Riga 31. Juli. — Helga, Lagesen, afg. fra Lübeck 30. Juli. — Anine, Løffer, ankom til Cronstadt 31. Juli. — Martha, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 1. August. — Elna, Møller, ank. til Dunkerque 30. Juli.

Vesterhavet. Nancy, Jessen, ank. til Mariupol 3. Aug. Nautik, Meinertz, afgik fra Trangsund 3. August, bestemt til Ghent. — Nora, Degu, ankom til Horsens 30. Juli. — Neptun, Jørgensen, afg. fra Ipswich 3. August, bestemt til Riga. — Nerma, Schmith, ankom til Methil 27. Juli. — Nordsøen, Jessen, afgik fra Esbjerg 29. Juli, ankom til Methil 31. Juli.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Hull 29. Juli, ankom til Kbhvn. 2. Aug. — Rita, Larsen, afgik fra Colberg 27. Juli, ankom til Gamleby 28. Juli. — Patria, Andersen, afgik fra Riga 28. Juli, ankom til Amsterdam 1. Aug. — Cimbria, Storm-Hansen, afgik fra Luleå 31. Juli, bestemt til Amsterdam.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Kbhvn. 30. Juli, ankom til Riga 1. Aug. — Frisia, Skov, afgik fra Lübeck 29. Juli, ankom til Riga 1. Aug. — Gallia, Nielsen, afgik fra Dordrecht 28. Juli, ankom til Wearmouth 30. Juli. —

Britannia, Nielsen, afgik fra London 28. Juli, ankom til Methil 31. Juli.

Kjøbenhavn. Fyen. Hansen, afgik fra Grangemouth 1. August bestemt til Cronstadt. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Grangemouth 29. Juli, ankom til Kbhvn. 1. August. — Russia, Rasmussen, afgik fra Grangemouth 30. Juli, ankom til Kbhvn. 2. August. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Helsingør 30. Juli, ankom til Riga 1. August. — Dania, Troensegaard, ankom til Amsterdam 28. Juli. — Normannia, Rasmussen, afgik fra Archangel 31. Juli, bestemt til Onega.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, ankom til Lovisa 1. Aug. — Christiansborg, Petersen, afgik fra Saroka 28. Juli, bestemt til England. — Frederiksberg, Kühl, afgik fra Burntisland 29. Juli, bestemt til Kronstadt. — Fredensborg, Andersen, ankom til Jacobstad 26. Juli. — Rosenberg, Fischer, afgik fra Hull 28. Juli, bestemt til Kronstadt. — Uranienborg, Olsen, ankom til Dunkirk 29. Juli. — Jomsborg, Schultz, afgik fra Byshe 1. Aug., best. til Dieppepalle. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Kronstadt 31. Juli, bestemt til Frederikshavn.

Damskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Dømel, ankom til Blyth 1. Aug. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Bjerke 24. Juli. — Skodsborg, Jensen, ankom til Grangemouth 2. Aug. — Guldborg, Schmidt, ankom til Rouen 29. Juli. — Tuborg, Hveissel, ankom til Terneuzen 29. Juli. — Marselisborg, Hartmann, ankom til St. John 29. Juli.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Calais 27. Juli, ank. til Methil 30. Juli. — Agnete, Jensen, afgik fra Burntisland 29. Juli, ankom til Kiel 2. Aug. — Hermia, Sørensen, afgik fra Riga 30. Juli, bestemt til Dunkirk. — Alice, Kraemer, afgik fra Riga 1. Aug., bestemt til Ghent. — Sjølland, Sonnichsen, afgik fra Rotterdam 30. Juli, ank. til Burntisland 1. Aug. — Bornholm, Petersen, ankom til Kiel 31. Juli. — Ajax, Brorsen, afgik fra Boness 29. Juli, bestemt til Colberg. — St. Alban, Jørgensen, ankom til South Alloa 31. Juli. — Nauta, Steen, afgik fra Fraserburgh 2. Aug., bestemt til Stettin. — Rønne, Hintse, ankom til Sunderland 30. Juli. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Baltasound 30. Juli, bestemt til Stettin.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Boness 2. August. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Kbhvn. 1. August. — Absalon, Predbjørn, ank. til Rotterdam 29. Juli. — Ansgar, Larsen, ankom til Riga 30. Juli. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til North-Shields 30. Juli. — Hamlet, Sommer, ank. til Rotterdam 2. August. — Helge, Olsen, afgik fra Newcastle 30. Juli, bestemt til Cronstadt, pass. her 2. August.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Methil 1. Aug., best. til Kronstadt — Clara, Petersen, afgik fra Burntisland 29. Juli, bestemt til Kronstadt.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Medor, Brinck, sejlet fra Rio Grande 25. Juni til Kanalen f. O. — Afma, Ankensen, paa Rejsen fra Hamburg til Maracaibo, forlist et Anker og 15 Favne Kæde medens den laa til Ankers ved Dungeness 23. Juli. — Embla, Callesen, ankom til Havre 28. Juli. — Laura, Callesen, ankom til Tahiti 8. Juli fra St. Catrine. — Lenita, Clausen, ankom til Caronell 29. Juli fragtsøgende fra Port Stanley. — Capley, Struckmann, ankom til Antofogata 28. Juli fra Newcastle N. S. W. — Casma, Jørgensen, sejlet fra Sundsvall 26. Juli til Port Elisabeth. — Wilhelmine, Lauridsen, sejlet fra Isle Grande 4. Juli til London. — Rosa, Brinck, passeret Dower 28. Juli fra Montevideo til St. Petersborg.

Fans. Senderho. Merida, Petersen, ankom 24. Juli til Antwerpen fra Falmouth. — Anna, Mortensen, paa Rejse fra Rochester til Kotka, passeret Skagen 29. Juli. — Eliza, Thomsen, ankom 29. Juli til Esbjerg fra Vasa.

Svendborg. Grethe, Hansen, ankom Danzig 27. Juli. — Haabet, Andreasen, ankom til Stettin 27. Juli. — Maren Kirstine, Jensen, ankom til Swinemünde 26. Juli. — Concordia, Henriksen, ankom til Rønne 27. Juli. — Ludvig, Larsen, ankom til South Alloa 29. Juli. — Neptunus, Jensen, ankom til Portsmouth 30. Juli. — Agnete, Møller, ankom til Altenau 30. Juli. — G. J. Berg, Petersen, ankom til Christianssand 31. Juli. — Niels Juul, Henriksen, ank. til Gefle 31. Juli. — Flora, Nielsen, ankom til Faxø 31. Juli. — Johanne, Jensen, ank. til Sundsvall 31. Juli. — Urda, Nielsen, ankom til Folkestone 29. Juli. — Dannebrog, Bergesen, ankom til Helsingborg 31. Juli. — Niord, Svennevig, ankom til Newcastle 30. Juli. — Odin, Andersen, ankom til Yarmouth 31. Juli. — Doris, Hansen, ankom til London 30. Juli. — Mine, Møller, ankom til Mullerup 31. Juli. — Marie, Petersen, ankom til Helsingfors 31. Juli. — Fulvia, Nielsen, ankom til Charlestown 1. Aug. — Niels Jensen, Hansen, ankom til Karlshamn 25. Juli. — Galathea, Bom, ankom til Gøteborg 23. Juli. — Lyø, Jensen, ankom til North. Berwich. 25. Juli.

Rønne. Camtoos, afgik fra Archangel 26. Juli. — Ane Magrethe, Schou, ankom til Kjøbenhavn 28. Juli. — Castor, Clausen, ankom til Rendsburg 28. Juli. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Kjøbenhavn 28. Juli. — Herman Olsen, ankom til Svendborg 29. Juli. — Bornholm, Grønnegaard, ankom til Newcastle 30. Juli. — Saturn, Carl Lund, ankom til Kjøbenhavn 30. Juli. — Rønne, Hintze, ankom til Sunderland 30. Juli. — Ane Katrine, Hermansen, ankom til Kbhvn. 31. Juli. — Rolf, Jakobsen, ankom til Kjøbenhavn 31. Juli. — Odin, Møller, ankom til Kalmar 31. Juli.

Ærs. Skirner, Jepsen, ankom 26. Juli til Inverkeithing. — Immanuel, Bager, ankom 26. Juli til Inverkeithing. — Ansgar, Lauritsen ankom til Kjøbenhavn 26. Juli fra Ponce. — Elise Dyreborg, Nielsen, ankom 27. Juli til Rønne. — Norden, Rasmussen, ankom 26. Juli til Nieuport. — Hebe, Clausen, ankom 26. Juli til Ursvik. — Phoenix, Eriksen, ankom 27. Juli til Leith. — M. Hay, Petersen, ankom 28. Juli til Lohals. — Niels Juel, Nielsen, ankom 18. Juli til Archangel. — Alf, Rasmussen, ankom 28. Juli til Treport. — Elma, Carlsen, ankom 28. Juli til Falmouth fra Marokko f. O. — Kodan, Knudsen Hansen, ankom 28. Juli til Portsmouth. — Hildur, Schmidt, ankom 29. Juli til Bridgeness. — Hans, Folmer, ank. 29. Juli til Rokkula. — Dpsk. Enigheden, Nielsen, ank. 29. Juli til Kallunborg. — Dpsk. Energi, Hansen, ank. 30. Juli til Dunkerque. — Jørgen, Friis, ankom 28. Juli til Amble. — Lorenz, Levinsen, ankom 29. Juli til Boston. — Hansigne, Clausen, ankom 30. Juli til Hudiksvall. — Berthel, Eschen, ankom 1. August til Newcastle. — H. C. Christensen, Boye, ankom 31. Juli til St. Servan.

Efterretninger for Søfaren.

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, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

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

Kattegat. Lysegrund. En Sten med 16 Fod er funden i 5 å 6 Fv. Vand 5,300 Alen N. 67° V. fra *Lysegrund* Fyrbaake 56° 18' 57" N. Br. 11° 45' 0" Ø. Lgd.

Sundet. Kjøbenhavn. I de ved Sømene-Øvelsespladsen N. for *Saltholm* udlagte Fyrjagter vil Taagesignal blive givet saaledes, at den paabudte hurtige Ringning med Klokke vil blive afsluttet med To-Slag i den ved det NØ-lige Hjørne liggende Fyrjagt og med Et-Slag i den ved Midten af den V-lige Side liggende Fyrjagt.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Kalmarsund. Hatten. Ved Grunden *Hatten* skal til Forsøg udlægges en Lydtønde tæt ved Klokketønden, som ligger ved Grunden.

Öland. Högby. Den 15de August 1898 tændes *Högby* Fyr. Det er et hvidt Blinkfyr, der hver 10 Sekunder viser To-Blink. 57° 8' 52" N. Br. 17° 3' 0" Ø. Lgd.

Finland. Finske Bugt. Helsingfors-Rönnskär. I Farvandet mellem *Helsingfors* og *Rönnskär* forbi *Stora Kyttö* er Sømærket S. for Grunden *Systrarna*, 1/3 Kml. N. 68° Ø. fra den Ø-lige af *Systrarna* Klipper, inddraget.

Stagen med Kors ved Grunden *Sistorne*, 1 1/2 Kml. VSV. fra *Stora Kyttö* SV-Spids, er inddragen. Ved S-Siden af en 14 Fods Grund, c. 1/2 Kbl. NV. for *Sistorne* er udsat et Sømærke. 60° 3' 16" N. Br. 24° 41' 34" Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Kattegat. Ø. Fladen. Paa NØ-Hjørnet af Grunden *Fladen* er funden en lille Pulle, hvorpaa den mindste Dybde er 6 Fv. 57° 13' 7" N. Br. 11° 49' 18" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Finkenwerder og Altona. Ved Kystarbejderne ved *Finkenwerder* og *Altona* ere følgende Foranstaltninger truffene:

Ved *Finkenwerder* er i 19 Fod Vand udlagt en rød Stumtønde c. 50 Alen N. for en Højde, tæt ved *Finkenwerder* Fyrbaake, (*Königsbake*). Den ligger i Linien *Finkenwerder* Fyrbaake overet med *Finkenwerder* Mølle.

Det lille, hvide, faste Fyr paa *Königsbake* er ombyttet med et hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 2 S., Mørke 2 S. Flammens Højde: 48 Fod.

Et lignende Fyr vises fra Forskibet af Vraget af *Athabasca*, der ligger uden for Farvandet. Flammens Højde: 38 Fod.

Ovenfor Vraget af *Athabasca* ligger tæt ved S-Grænsen af det dybe Farvand et lille, enmastet Fartøj, der om

Dagen viser rødt Flag og om Natten et hvidt, fast Fyr fra Masten og et hvidt, fast Fyr fra Staget forude.

Fyrene ved Formørkelser paa *Königsbake* og paa Vraget af „*Athabasca*“ ere formørkede saaledes, at man paa Strækningen mellem dem gaar klar af Kystarbejderne ved *Finkenwerder*, naar man samtidig holder begge Fyr isigte.

Fyret paa *Königsbake* er ned af Floden formørket S. og V. for Linien til den røde Stumptønde RS., som ligger ud for *Nienstedten*.

Fyret med Formørkelser paa Vraget af „*Athabasca*“ er op af Floden formørket S. og Ø. for en Linie til det ovennævnte lille Fartøj, der viser hvidt, fast Fyr.

De tre Fartøjer mellem *Königsbake* og Vraget af „*Athabasca*“ ere inddragne og de to hvide, faste Fyr paa Vraget slukkede.

Ved *Altona* er paa Duc d'Alber ved Ydersiden og Inder-siden af den nedre og af den øvre Ende af Havnedæmningen, som er under Bygning ud mod Farvandet i *Elben*, tændt røde, faste Fyr. Flammens Højde: 38 Fod.

Ud for Dæmningen holder man sig mellem de to røde, faste Fyr paa den ene Side, og det lille Fyrskib. Uddybningsmaskinen ud for *Maakenwerder* samt det røde, faste Fyr paa den NV.-ligste Duc d'Albe ved *Kuhwerder* paa den anden Side.

Weeser. *Beckumersiel* røde, faste Tværmærke Fyr er nu flyttet. Flammens Højde: 33 Fod. Det vises fra en hvid Pæl med sort Firkant paa Toppen. Det angives, naar man har det i V. $\frac{1}{4}$ S., at man fra *Flagbalgersiel* Ledefyrlinie skal gaa over i *Grossen Pater (Harriersand)* Ledefyrlinie eller omvendt.

Det midlertidige røde Fyr er slukket.

Holland. *Zuiderzee. Edam Ø.* Dampkedelen, som var sunken Ø. for *Edam*, er borttagen. $52^{\circ} 31' 0''$ N. Br. $5^{\circ} 10' 7''$ Ø. Lgd.

Hoek van Holland. Den 16de August 1898 og nærmeste Dage foretages Forsøg med „Well's“ Lys fra Fort *Hoek van Holland*.

Zeegat von Brouwershaven. Volkerak. I *Karolina Guel* ligger nu for Indgaaende om Styrbord:

Rød Lystønde „VR“ Nr. 1 i $21\frac{1}{2}$ Fod Vand. $51^{\circ} 39' 13''$ N. Br. $4^{\circ} 17' 54''$ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 2 i $16\frac{1}{2}$ Fod Vand. $51^{\circ} 39' 8''$ N. Br. $4^{\circ} 18' 16''$ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 3 i 16 Fod Vand. $51^{\circ} 39' 3''$ N. Br. $4^{\circ} 18' 42''$ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 4 i $18\frac{1}{2}$ Fod Vand. $51^{\circ} 38' 58''$ N. Br. $4^{\circ} 19' 4''$ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 5 i 27 Fod Vand. $51^{\circ} 38' 57''$ N. Br. $4^{\circ} 19' 31''$ Ø. Lgd.

Rød Lystønde „VR“ Nr. 6 i 33 Fod Vand. $51^{\circ} 38' 52''$ N. Br. $4^{\circ} 20' 0''$ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 7 med Ballon i 13 Fod Vand. $51^{\circ} 39' 0''$ N. Br. $4^{\circ} 20' 34''$ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 8 i 15 Fod Vand. $51^{\circ} 39' 6''$ N. Br. $4^{\circ} 21' 9''$ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 9 i 21 Fod Vand. $51^{\circ} 39' 29''$ N. Br. $4^{\circ} 21' 47''$ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 10 i 16 Fod Vand. $51^{\circ} 40' 1''$ N. Br. $4^{\circ} 22' 23''$ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 11 i 16 Fod Vand. $51^{\circ} 40' 16''$ N. Br. $4^{\circ} 22' 45''$ Ø. Lgd.

For Indgaaende om Bagbord:

Stumptønde Nr. 1 med afkortet Kegle i $21\frac{1}{2}$ Fod Vand. $51^{\circ} 39' 17''$ N. Br. $4^{\circ} 18' 11''$ Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 2 i 10 Fod Vand. $51^{\circ} 39' 12''$ N. Br. $4^{\circ} 18' 37''$ Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 3 i $10\frac{1}{2}$ Fod Vand. $51^{\circ} 39' 6''$ N. Br. $4^{\circ} 19' 8''$ Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 4 i $11\frac{1}{2}$ Fod Vand. $51^{\circ} 39' 5''$ N. Br. $4^{\circ} 19' 31''$ Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 5 med afkortet Kegle i $10\frac{1}{2}$ Fod Vand. $51^{\circ} 38' 58''$ N. Br. $4^{\circ} 19' 52''$ Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 6 i 13 Fod Vand. $51^{\circ} 39' 7''$ N. Br. $4^{\circ} 20' 26''$ Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 7 i 14 Fod Vand. $51^{\circ} 39' 22''$ N. Br. $4^{\circ} 21' 4''$ Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 8 i $12\frac{1}{2}$ Fod Vand. $51^{\circ} 39' 40''$ N. Br. $4^{\circ} 21' 32''$ Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 9 i 16 Fod Vand. $51^{\circ} 39' 56''$ N. Br. $4^{\circ} 21' 58''$ Ø. Lgd.

Inddragne ere: Spidstønde Nr. 1, Nr. 3, Nr. 4 med Ballon, rød Lystønde „VR“ Nr. 5, Spidstønde Nr. 6, Nr. 7, Nr. 7 a, Nr. 8 med Ballon, Nr. 9, Nr. 10. Stumptønde Nr. 1 med afkortet Kegle, Nr. 1 a med afkortet Kegle, Nr. 1 b, Nr. 2, Nr. 3 og Nr. 4.

Der er mindst Vand mellem Stumptønderne Nr. 4 og Nr. 5 med afkortet Kegle og Spidstønde Nr. 5 og rød Lystønde „VR“ Nr. 6. Der er dybest langs Spidstønderne inen meget stejlt affaldende.

Zeegat von Vlissingen. Oostgat. Et Fiskefartøj er sunket i $5\frac{1}{2}$ Fv. Vand i *Oostgat*, $1\frac{1}{2}$ Kml. N. 63° V. fra *Zoutelande*

Taarn. En grøn Vragtønde ligger ved Vraget. $51^{\circ} 30' 36''$ N. Br. $3^{\circ} 27' 22''$ Ø. Lgd.

England. Themsen. I *Alexandra Channel* er Dybden mellem Tønderne *SW-Shingles* og *Girdler Spit* aftagen til 22 Fod, Springtids Lavvande.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Merlimont. Vraget af „*Alliance*“, der ligger sunket V. for *Merlimont*, borttages. $50^{\circ} 27' 43''$ N. Br. $1^{\circ} 33' 23''$ Ø. Lgd.

England. Dungeness V. Et Vrag ligger sunket c. 8 Kml. S. 62° V. fra *Dungeness*. To Master ere nogle Fod over Vandet. Paa den ene er anbragt et Flag. Et Vragfyrskib skal udlægges ved Vraget. $50^{\circ} 49' 30''$ N. Br. $0^{\circ} 48' 0''$ Ø. Lgd.

Fyrskibet „Royal Sovereign“ S. En Mast, kun lidt over Vandet er truffet 1 Kml. S. 27° Ø. fra Fyrskibet „*Royal Sovereign*“. $50^{\circ} 41'$ N. Br. $0^{\circ} 28'$ Ø. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Baie de Quiberon. Teignouse. I Løbet N. for *Goue-Vas* ere følgende Grunde fundne:

En 21 Fods Klippe 2,600 Alen S. 35° V. fra Taarnet paa *Er-Pondeu* og 4,800 Alen N. 63° V. fra det røde V.-lige Taarn paa *Esclassiers*.

En 18 Fods Klippe paa Hagen af *Basse du Chenal* 2,700 Alen S. 50° V. fra Taarnet paa *Er-Pondeu*, og en 17 Fods Klippe 450 Alen N. 81° V. for denne.

S. for *Teignouse* Fyr og i Løbet mellem Fyret og *Basse Nouvelle* er fundet flere Klipper med 22 og 25 Fod Vand.

Dybderne ere angivne ved Lavvande.

Mærket i Løbet V. om *Teignouse* er: *Crac'h* Klokketaarn til højre Side af *Kerbéann* hvide Vagthus i N. 14° Ø. Man maa ikke forveksle *Crac'h* Klokketaarn med *Auray* Klokketaarn, som ligger lidt til venstre for det. I Mærket er der godt 5 Fv. Vand.

Grouin du Cou. Fartøjet „*l'Aimable-Elisa*“ er sunket paa Grunden *Grouin du Cou*. En grøn Spidstønde er udlagt $\frac{1}{4}$ Kbl. V. for Vraget. $46^{\circ} 20' 10''$ N. Br. $1^{\circ} 32' 15''$ V. Lgd.

Spanien. Cadiz. Udenrigsministeriet meddeler:

Ved Indløbet til *Cadiz* ere Sømærkerne inddragne. Fyrpælen paa *Las Puercas* borttages.

Canada. St. Lawrence Bugt. Miramichi Bay. Preston Beach Ledefyr ere flyttede til firkantede Taarne, der staa i den gamle Ledefyrlinie. Forfyret er et hvidt, fast Fyr ved Kysten. Flammens Højde: 45 Fod. Synsvidden: 10 Kml. $47^{\circ} 4' 47''$ N. Br. $64^{\circ} 54' 58''$ V. Lgd.

Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, 400 Alen S. 40° Ø. fra Forfyret. Flammens Højde: 56 Fod. Synsvidden: 10 Kml.

Holdte overet lede Fyrene fra Tønden paa Barren gennem Løbet Ø. om *Lump* Tønde.

Cape Breton. Indian Bay. En Klippegrund, *Davis Head Shoal*, med 2 Fv. Vand ligger c. 8 Kbl. N. 30° V. fra *Coal Point*. $46^{\circ} 15' 30''$ N. Br. $60^{\circ} 2' 10''$ V. Lgd.

Man maa ikke komme *Coal Point* og de nærliggende Pynter nærmere end 1 Kml.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Muscongus Bay. Meduncook River. En sort Spidstønde Nr. 1 er udlagt i 23 Fod Vand ved Yderenden af *Northeast Point Reef*, der strækker sig ud fra NØ.-Enden af *Morse Island*. Den ligger fra *Morse Island* Ø.-lige Side i N. 40° Ø. og fra *Garrison Island* SV.-Pynt i S. 50° Ø.

Virginia. Hog Island Fyr er midlertidigt uregelmæssigt. Det viser syv Gange regelmæssigt Blink hver 45 S., men derefter forløber c. 90 S. til det næste Blink.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Marseille. Den 31te Juli 1898 udlægges en sort Lystønde, der viser rødt, fast Lys c. $1\frac{1}{4}$ Kbl. fra NV.-Kanten af *Pinède* Tværmole og c. $1\frac{1}{4}$ Kbl. fra den indre Ende af den N.-lige Forhavns Ydermole. Flammens Højde: 11 Fod. Synsvidden: 4 Kml. $43^{\circ} 19' 34''$ N. Br. $0^{\circ} 40' 38''$ V. Lgd.

Tyrkiet. Marmara Hav. Doghan Aslan. Fyrskibet ved *Doghan Aslan, Gallipoli*, er midlertidigt ombyttet med et Reservefyrskib, der viser to hvide Fyr lodret for hinanden. Synsvidden: 6 Kml.

Rusland. Azovske Hav. Jenikale Fyr NNØ. Et Skib er sunket i 32 Fod Vand $7\frac{1}{2}$ Kml. N. 22° Ø. fra Fyret *Jenikale*. Vraget er afmærket med en stribet Vager med Ballon. $45^{\circ} 30'$ N. Br. $36^{\circ} 42'$ Ø. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Alabama. Mobile Bay. Omtrent den 15de Juli 1898 er et rødt, fast Fyr tændt 2 Fod under det nuværende Fyr paa V.-Siden af den gravede Rende, tæt ved Midten af den anden Bøjuing, ved N.-Enden af *Mobile Bay*.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....	113 ³ / ₄	113 ¹ / ₂	114
Danmark.....		94	94 ¹ / ₂
Norden.....		123	123 ³ / ₄
Kjøbenhavn.....		106	106 ¹ / ₂
Carl.....	65	64 ³ / ₄	65
Dannebrog.....	110 ³ / ₄	110 ¹ / ₂	110 ³ / ₄
Skjold.....	32	32 ¹ / ₄	32 ¹ / ₄
Helsingørs Dampsk.....		99	100
Østersøen.....	99 ¹ / ₂	99	100
Nordsøen.....		82	85
Torm.....		93	97
Foren. Bugser-Selsk.....		—	93
Dansk-russisk Dampsk.....		—	105
Urania.....		103	103 ¹ / ₂
Union.....		104 ¹ / ₂	105 ¹ / ₂
Heimdal.....		103	104
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.....	104	103 ¹ / ₂	105
5% — —.....		—	—
5% Thingvalla 1880.....		—	—
5% — 1894.....		—	—
5% Norden.....		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uopsig Stats.....	100 ¹ / ₄	100	100 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		93 ¹ / ₂	95
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....		92 ¹ / ₄	93
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....		96	97
4% — — 6 —.....		97	98
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —.....		94 ¹ / ₄	95
Aktier.			
Nationalbank.....	152 ³ / ₄	152 ³ / ₄	153
Privatbank.....	134	134	134 ¹ / ₄
Landmandsbank.....		128 ¹ / ₄	128 ³ / ₄
Handelsbank.....	124 ¹ / ₂	124 ¹ / ₄	124 ¹ / ₂
Burm. & Wain.....		94 ³ / ₄	95
Helsingørs Jernsk.....		92 ¹ / ₂	93 ¹ / ₂
Sukkerfabr.....	95 ¹ / ₂	1/4	95 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier.....	98 ¹ / ₂		98 ¹ / ₄

Vekselkurser d. 2. Aug. 1898.

	åvista Sælger.	to d. d. Køber.
Hamburg.....	89.10	88.95
London.....	18.17	18.14
Paris.....	72.10	—
Amsterdam.....	150.85	—

Notering paa Berlins Børs d. 2. Aug. 1898.

Russiske Noter.....	216.15
4% Russiske Consols.....	—
4 ¹ / ₂ % — Boden Kredit.....	—
6% Mexikanske.....	99 ¹ / ₂ %
5% Rumænske Stats.....	100.50
4% — — 1890.....	98 ¹ / ₄

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

Foren. Dampskibs. 64,000, „Danmark“ 14,000, „Kjøbenhavn“ 20,000, „Norden“ 16,000, „Carl“ 40,000, „Dannebrog“ 14,000, „Skjold“ 52,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Nautiske Instrumenter til Salg.

En fin Sekstant fra Spencer, Barret & Co., London, en Oktant, Lieut. Maury's Sailing Directions i 2 Dele, sammes „Wind & Track Chart“ tilligemed en Del nautiske Bøger og Kort ere billigt til Salg hos

Laurenberg,
Korsør.

Gensidig Løsøreforsikring

for

Officerer i Dampskibe.

Herved underrettes Medlemmerne om at indbetale til S. S. „Erna“'s totale Forlis, den 16/12 97, 2 Kr. og til S. S. „Christiansborg“'s Strauding, den 17/3 98, 2 Kr., i alt 4 Kr. 0 Øre, hvilket Beløb bedes indsendt til Kassereren,

Hr. Nicolai Jensen,
Toldbodvej 36.

Postbevis gælder som Kvittering for Foreningen. I øvrigt henvises til Lovens §§ 7 og 10.

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“.

The Russian-Baltic Salvage Co.
Reval.

Licensed by the Imperial Russian Government recommends its modern Salvage Steamers for the russian Coast and the Gulf of Finland.

Telegraphs: Francken, Reval.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malmø“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halländ“, „Halmstad“, „J. P. Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

K j ø b e n h a v n — L ü b e c k

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Agentur
for udenlandske
Søassurance-
Selskaber.

Bjerre & Rømer,
Skibsmæglere.

Agenter for
Kullens Enskilda Assurans
Förening.

P. Otzen & Thorstenson.
Manometre, Vacuümte, Tællemaskiner
Reparationer udføres.
Sølvmedaille Stockholm 1897.



Sølvmedaille Stockholm 1897.
Eneforhandler af Vulcaniseret Fiber
til Pumpekapper etc.
Luger af Materiel og elektriske Artikler.
Vesterbrogade 24.

Havnefyr & Lanterner.
Metalspejlapparater.

Skibslanterner med Certifikat
Gl. Lanterner prøves og forandres.
Fabrik:
Læderstræde Nr. 9,
Kjøbenhavn.
Telefon Nr. 3681.
G. W. Frydenlund & Søn

TH. SIMONSEN,

NYHAVN 57.

SØLVMEDAILLE I MALMØ

OG STOCKHOLM.

FOR LANTERNER.

LANDMANDSBANKEN

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

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 ubindret 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.

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 Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Cypress og Greenheart.

Disse fortrinlige Træsorter anbefales Havneautoriteter til Forsøg.
Bedste Vidnesbyrd foreligge.

Lager hos

EMIL HAMMELEY, St. Kongensgade 61. Telefon 3338.

**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.

Einhorn-Apotheket

Hamburg (St. Pauli.)

Langereihe 83.

Dansk Betjening.

Lægehjælp (ogsaa Specialister)
anvises.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: H U S T E D.

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.

„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 Bredder 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. 32.

Kjøbenhavn, Torsdag den 11. August 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Skibsfarten mellem Evropa og Østasien. — Literatur (Nautisk Almanak, Nye Søkort). — Ratata. — Fragtmarkedet. — Strømsætningerne i Nordsøen i Forbindelse med Fiskeriet. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

3 **Kabinetsbilleder**
♦ gratis ♦
ved Bestilling paa 12 holdbare Visitekort til 4 Kr. Kabinets kun 6 Kr. pr. Dus. NB. Ogsaa efter ethvert indsendt Billede.

Monty.

St. Kongensgade 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.

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.

Sunderland.
Thompson Shields & Co.

(Established 1858.)

— Ship brokers. —

Coal Exporters & Timber Merchants.

196, High Street East. Sunderland.

Highest freights for foreign & coasting.

Herring freights from ports in Scotland to Elben & Baltic a speciality.

Letters & telegrams addressed to our care are delivered promptly on board vessel on arrival.

Telegrams: „Shields“. Sunderland.

„Scotts Code“ — ninth Edition — used.

M. Christiansen

M. Christiansen,

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsprovantering henhørende.

Transit og Kreditoplagsvarer.

John Hinze's Døke

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, Københav.

Hansa Composition.

Anerkendt bedste Skibsbundfarve.

ANDREAS HENNINGSEN, Ny Toldbodgade 5.

Telefon 165.

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.

Bestyrerposten

i Nordisk Skibrederforening.

Ansøgningsfristen er forlænget til 15. August.

Bestyrelsen.

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^d.

eneste Fabrikanten af
Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
 samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandeurer til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:
 Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.
 Conferencetid 12—1½. Admiralitâtstr. 39, 1. Telefon 3999.
 Telegr.-Adr.: **Dicotto.**

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen. Ø. Telefon 35.

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.

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.

EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1898. Telegraphic address SVITZERSALVAGE.
 Telefon Nr. 5195.

Agent for
 Great Britain.

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	„SVITZERSALVAGE“.
KASTRUP	„HØYER“.
ELSNØRE	„SVITZERGOTTLIEB“.
KORSØR	„JØRGENSEN“.
ALBUEN (LAALAND)	„GUNNERSEN“.
FREDERIKSHAVN	„SVITZERLUND“.
GOTHENBURG (SWEDEN)	„ELFVERSSON“.
GREIFSWALD (GERMANY)	„SPRUTH“.

The company's boat **Danmark** — 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 Mediter-
 ranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea &
 Red-sea).

Fanø praktiske Sømandsskole.

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

P. H. Clausen,
 Nordby, Fanø.

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.

Skibslanterner med Certifikat, gældende overalt. Gamle
 have den lovbeholdte Størrelse. Certifikat følger med hver Lanterne fra os.

Havnefyr, Lanterner, Metalspejlsapparater

samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

G. W. FRYDENLUND & SØN, Læderstræde 9.

Telefon 3681. * Kjøbenhavn K. * Telefon 3681.

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon **G. W. Møller, Grønnegade, Dragør.** Telefon
 Nr. 6. Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Skibsfarten mellem Europa og Østasien.

Det var den 17. Marts 1616, at Christian d. IV, som vel var den af de danske Konger, der interesserede sig mest for Handel og Søfart, udstedte en Resolution angaaende Dannelsen af et Selskab, som skulde drive Handel paa Ostindien. Kompagniet fik tolv Aars Privilegium paa Eret til at omsejle det gode Haabs Forbjerg.

Det følgende Aar begyndte altsaa det „Danske Asiatiske Kompagni“ sin Virksomhed med 2 Skibe, konvojerede af 2 Orlogsskibe.

Tiderne vare den Gang ualmindelig gunstige, men alligevel vilde det ikke rigtig gaa, og allerede 1650 ophævedes Kompagniet. I Aaret 1670 oprettedes det dog paany og havde da den bekendte Paul Klíngenbergh til Direktør. Det erholdt nu 40 Aars Privilegium, og nu havde man endelig Held med sig. Handelen udviklede sig til ogsaa at omfatte Kina, og i Slutningen af det 17. Aarhundrede byggedes der en egen Havn til Selskabet paa Christianshavn.

Desværre, Heldet var ikke vedblivende, og begrundet paa Elleveaarskrigen maatte man 1729 atter ophæve Kompagniet. Faa Aar derefter sørgede Christian d. VI dog for Kompagniets Genoprettelse under Navn af det „Kgl. Oktrojerede Danske Asiatiske Kompagni“, ligeledes med 40 Aars Privilegium. I disse 40 Aar indsejledes der et Overskud paa 20 Millioner Rigsdaler, og da Privilegiet blev forlænget i 20 Aar, var Overskudet 50 Mill Rdlr. Denne Tid kan vel nok anses for den danske Handels Stortid.

Efter denne Tid gik det atter tilbage for Kompagniet, og i 1814 indstilledes Handelen ganske. Kompagniet eksisterede dog af Navn, indtil Privilegiet udløb, hvorefter Pladsen ved Havnen paa Christianshavn solgtes.

Som en ny Fugl Fønix er nu „det Østasiatiske Kompagni“ opstaaet og har atter optaget Farten paa Østasien med store moderne 6—7000 Tons Dampskibe. Forholdene ere nu vidt forskellige fra den Gang, det Danske Asiatiske Kompagni eksisterede; Konkurrencen er større, og saa meget desto mere maa man beundre, at et saa lidet Land som Danmark giver sig i Lag med et saa betydeligt Foretagende, hvilket uden Tvivl vil have en overordentlig gunstig Indvirkning paa vor Handel i Almindelighed til Følge.

Af de 3 Søveje, som nu føre til Østasien, er den ene, Ruten omkring det gode Haabs Forbjerg, uden væsentlig Betydning. Den anden Rute gaar over Atlanterhavet til Amerika, tværs over dette Kontinent til det stille Ocean, og videre med Dampskibsforbindelse til Yokohama.

Den mest betydningsfulde Forbindelsesvej er dog Ruten gennem Suezkanalen. Frekvensen her er da ogsaa stegen ganske betydeligt i de sidste Aar. For Eks. i 1890 gennemførtes i Kanalen 6,172 Mill. Tons, fordelte paa 3380 Skibe, i 1896 7,534 Mill. Tons, fordelte paa 3408 Skibe. Rumindholdet af Skibene er saaledes steget med 1,362 Mill. Tons eller ca. 20 %, hvorimod selve Antallet af Skibe med kun 28; heraf ses, hvor megen Vægt der nu lægges paa store Skibe.

Ved Aabningen af den sibiriske Bane etableres der en stærk Konkurrence med Suezkanalen, skønt den jo egentlig kun er anlagt som ensporet Militærbane. Men dette Anlæg vil sikkert give Stødet til Anlæggelse af flere Baner, i Lighed med hvad man har Eksempler paa andre Steder. Det Opsving, den russiske Industri ad denne Vej vil opnaa, rummer en betydelig Fare for de andre evropæiske Riger.

For nu at kunne konkurrere med denne nye Forbindelsesvej med Østasien, er det nødvendigt, at Skibene paa Suezruten efterhaanden bygges store og hurtig-

sejlende, saaledes at ikke blot Rejsetiden forkortes, men ogsaa Sikkerheden for Gods og Passagerer forøges i højere Grad end hidtil. I Fald man ikke bruger betydelig længere Tid til Rejsen ad Suezruten end med den sibiriske Jærubane, ville naturligvis mange Rejsende af selvfølgeligelige Grunde foretrække Sørejsen fremfor den ensformige Jærnbane. Fik man Skibe af samme Hastighed som de moderne Atlanterhavsbaade, vilde man i Løbet af ca. 20 Dage kunne naa Hongkong. I meget kortere Tid kan man ad den sibiriske Bane ikke naa denne By.

Japaneserne ville naturligvis mærke Jærnbanen betydeligst i deres økonomiske Udvikling; men de have allerede nu som en Modvægt bestilt 12 6000 Tons store hurtigsejlende Baade i England, og naar disse ere færdige, agte de desforuden at erhverve 6 yderligere.

Den nuværende Postdampertafrik ad Suezkanalen besørgeres af forskellige evropæiske og et japansk Selskab.

Den engelske Linje „Peninsular & Oriental Steam Navigation Co.“ sejler med 20 Dampere mellem London og Bombay og London og Hongkong-Shanghai. Det franske „Messageries Maritimes“ sejler med 16 Dampere fra Marseille til Colombo og skiftevis til Australien og til Japan og Kina.

„Norddeutscher Lloyd“ beskæftiger 9 Dampere fra Bremen til Hongkong og Shanghai samt 2 Dampere, der sejle mellem Hongkong og Yokohama og mellem Singapore og Ny-Guinea.

Det italienske „Navigazione Generale Italiana“ har 8 Dampere, som løbe fra Genua til Bombay. Herfra gaar langsommere Dampskibe til Hongkong.

I Holland besørger „Rotterdaamsche Lloyd“ og „Stoomvaart Maatschappij“ med tilsammen 31 Skibe Forbindelsen med Batavia, hvorfra der med det Koninklijke Packetvaart Maatschappij er Forbindelse med Singapore og Tilslutning til det engelske Selskab. — Oesterreichische Lloyd“ har 12 Dampskibe, der løbe mellem Triest, Shanghai og Kobe og med langsommere Dampere fra Bombay.

I Rusland sorterer et Aktieselskab under Marine-ministeriet under Navnet „Den Russiske Frivilligflaade“. Dette Selskab vil om nogen Tid have 6 Hurtigdampere og 15 Postdampere til Raadighed, som skulle løbe imellem Odessa og Wladivostock og anløbe kinesiske og japanske Havne. — Den spanske Linje „Compania Transatlantica“ sejler med 7 Dampere fra Liverpool over Cadiz til Manilla og derfra til Singapore og Hongkong.

Det danske „Østasiatiske Kompagni“ sejler som bekendt nu med 3 6000 Tons Baade og en mindre Kystdampert samt har under Bygning en 7000 Tons Dampert. Hensigten er vistnok imidlertid med Tiden at udvide denne Flaade til at omfatte 6 Dampere. Linjen er Kjøbenhavn, over Hamburg eller Antwerpen til Bangkok, Hongkong, Shanghai og eventuelt Yokohama.

Den japanske Linje „Nippon Yusen Kaisha“ har 78 Dampskibe, heri dog medregnet de 12 tidligere omtalte, som ere under Bygning i England. Skibene gaa fra Yokohama til London og Antwerpen, og en ny Rute tænker man at lægge fra Odessa over Yokohama til Wladivostock.

De fleste Lande yde disse Selskaber betydelige Subventioner, og mærkeligt er det, at Japan staar som Nr. 1, hvad disses Størrelser angaar, nemlig med ca. 9,560,000 Kr.; dette Beløb angaar dog ogsaa en amerikansk Rute. Af evropæiske Selskaber modtager det britiske den største Subvention, i alt ca. 5,450,000 Kr., hvoraf dog Italien betaler en Del. Den franske Linje faar ca. 4,375,000 Kr., den tyske Linje ca. 3,300,000 Kr., den spanske Linje ca. 1,360,000 Kr., den russiske

ca. 1.350,000 Kr., den østrigske ca. 1,100,000 Kr., den italienske ca. 945,000 Kr. og de hollandske Selskaber tilsammen ca. 635,000 Kr.

Den danske Linje har til Dato endnu ikke erholdt nogen Subvention, men maa det haabes, at naar Regeringen ser, hvilke store kommercielle Fordele et saadant Foretagende yder Landet, den da vil yde Selskabet en mindre aarlig Subvention, i Fald dette skulde vise sig at være formaalstjenligt.

Der anvendes altsaa fra de forskellige Regeringers Side tilsammen over 25 Millioner Kr. aarlig til Opretholdelsen af Postforbindelsen med Østasien.

Et stort Antal Fragtdamperlinjer kunne naturligvis meget godt bestaa uden saadanne Understøttelser. Det er imidlertid først og fremmest den større Hurtighed, der forlanges af Postdamperne, og det dermed følgende større Kulforbrug, som fordyrer Rejsen saa betydeligt. For Eks.: En Fragtdamper, der løber 9 Knob paa Højrejsen fra Evropa til Østasien, bruger ca. 1000 Tons Kul, medens en Postdamper af samme Størrelse, der løber 13 Knob, forbruger 2000 Tons. Sætter man nu Prisen for Kul til 16 Kr. pr. Ton, koster alene Postdamperens Kulforbrug 16,000 Kr. mere end Fragtdamperens. Postdamperen maa endvidere have en større Maskine og meget stor Plads til Kul, altsaa bliver der mindre Lastrum end i Fragtdamperen. Postdamperen maa tillige holde et større Maskinpersonale og kan desuden af Hensyn til Passagererne ikke medtage brandfarlige eller ildelugtende Varer, og paa Grund af Konkurrencen ej heller forhøje Fragten for de andre Varer, undtagen de, der for ej at gaa i Forraadelse maa befordres særlig hurtigt til Bestemmelsesstedet.

Uden Subventionerne vilde vedkommende Selskaber altsaa i mange Tilfælde være nødsagede til at forhøje Prisen for Passagerbefordring saa betydeligt, at dette saa godt som umuliggjorde Rejsen.

Det synes imidlertid af stor Vigtighed at holde Passagertakterne saa lave som muligt, for at holde Lejlighed aaben til ved Selvsyn i saa fjærne og ikke fuldt ud kendte Lande at lære disses kommercielle og industrielle Forhold at kende. Persontakterne til Østasien ere derfor i Forhold til Takterne til Amerika overordentlig billige. Rejsen til Nordamerika tager f. Eks. ca. 7 Dage og koster mellem 350—450 Kr., medens den næsten 4 Gange saa lange Rejse til Shanghai, der varer 6 Gange saa lang Tid, nemlig 42 Dage, med den tyske Linje kun koster ca. 1520 Kr. Det Danske Østasiatiske Kompagni tager endda kun 1500 Kr. for Høj- og Tilbage rejsen til Siam. Atlanterhavsbaadene have jo desforuden ingen Afgifter at betale, medens de store Dampere for Farten gennem Suezkanalen maa betale ca. 64,000 Kr., og dette i Forbindelse med Driftsomkostningerne foraarsager en Omkostning af til 600,000 Kr. for en enkelt Rejse frem og tilbage.

Den engelske Linje har den hyppigste Forbindelse mellem London og Bombay, nemlig ugentlig. Til Kina og Japan hveranden Uge. De hollandske Linjer have ugentlig Forbindelse med Batavia og Singapore, herfra er engelsk Tilslutning. Ruslands Skibe afgaa hver 10. Dag, de franske og japanske hver 14. Dag, de tyske, italienske, spanske og østerrigske en Gang om Maaned, og endelig den danske med 7 à 8 Ugers Mellemrum. Man tænker dog paa med Tiden, naar Flaaden er bleven udvidet, at lade afgaa et Skib hver Maaned.

Størrelsen af Subventionerne retter sig selvfølgelig efter Ruternes Hyppighed og Skibenes Fart.

De franske Dampere skulle kontraktmæssig løbe 13₅ Knob, nye Skibe endog 14 Knob. Norddeutsche Lloyd's Baade skulle nu udvikle 13 Knob og nye Skibe 13₅. De engelske Skibe skulle løbe 11₂ og imellem Brindisi og Bombay 12₅ Knob. De spanske og japanske Dampere løbe ca. 12, de russiske 10 à 12, de hollandske 11 à 12, de italienske 9 à 11 og den danske Linjes Skibe foreløbig 10 Knob.

Carl Holtermann.

Literatur.

Nautisk Almanak for 1899, udgiven af Navigationsdirektør J. A. D. Jensen, er nu udkommen paa Universitetsboghandler Gads Forlag. Indholdet er i Hovedsagen det samme som i tidligere Udgaver; dog kan af nyt Stof nævnes: „Regler for Benyttelse af Taagesignaler“, „Zonetid“, „Nogle Vejlængde-Maal omsat til dansk Maal“ samt „Meter omsat til danske Favne“. Almanaken udmærker sig som de tidligere Udgaver ved Prisbillighed og let Overskuelighed.

Nye Søkort. Fra Søkort-Arkivet er udgaaet nye Kort over Nordsøen. Disse Kort ere baserede paa de nyere Maalinger i det nævnte Farvand, ligesom Kurserne ere aflagte efter de nu almindeligt anvendte Principer. Kortene foreligge i to Blade, et for den nordlige og et for den sydlige Del af Nordsøen, og de fremtræde i den omhyggeligt udarbejdede Form, der særkender Arkivets Arbejder. Det er meget heldigt, at de gamle Kort over dette Farvand, der besejles saa meget af danske Skibe, nu ere blevne afløste af nye, fuldt ud tidssvarende Kort, og vi anbefale meget de Søfarende at anskaffe disse.

Ratata.

(Efter Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære).

Denne Sag har Foreningen nu ogsaa vundet for House of Lords. Som det vil erindres, vandt Preston Corporation ved første Instans, men tabte ved Appelretten, hvorfra den imidlertid appellerede videre til House of Lords, der har afvist Appellen med Omkostninger. Dette Resultat er særdeles tilfredsstillende ikke alene for Ratatas Rederi og for Foreningen, men for Skibsfarten i Almindelighed; thi det er derved slaaet fast, at Havneautoriteterne eller deres Funktionærer ikke uden Ansvar kan behandle Skibene, som de finder for godt. Sagens store Betydning viser sig ogsaa deri, at baade Nordisk Skibsrederforening og adskillige norske Assuranceforeninger lovede at bidrage til Omkostningerne, dersom Sagen skulde tabes.

Lordkansleren udtalte: Klagerne i denne Sag er den norske Bark Ratata's Rederi, og de sagsøger Prestons Kommunalbestyrelse for Skade, tilføjet nævnte Skib derved, at det kom paa Grund i Rible Floden den 24. Juli 1895. Preston Corporation er Havneautoritet, og desforuden har den Ret til at slutte Kontrakter angaaende Slæbning af Skibe, der benytter Preston Havn, og til at give andre Bevilling dertil. Det er af Vigtighed at huske paa de to Egenskaber, i hvilke Korporationen optræder. Preston Havn er beliggende i en betydelig Afstand fra Søen, og den sædvanlige Forretningsgang er den, at Havnemesteren, der optræder i dobbelt Egenskab, arrangerer Tiden, naar Skibene skulle bugseres op ad Floden i det Tidsrum, hvor Tidevandet tillader dem at naa Bestemmelsesstedet i Sikkerhed. Flodens Bredde er saadan, at ét Skib alene fylder den; naar der derfor er flere Skibe, som skal bugseres op paa samme Højvande, maa de gaa i en Række efter hinanden. I det Tilfælde, hvor nærværende Uheld indtraf, gav Havnemesteren Ordre paa sædvanlig Maade med Hensyn til Tiden, da man skulde afgaa. Ratata blev slæbt af en Dampbugserbaad, og to andre Skibe startede med samme Maal, nemlig at naa frem til Preston paa samme Højvande, forinden Ebben medførte Fare for at støde paa Grund. Ratata blev anbragt sidst i Rækken, og efter de afgivne Vidneforklaringer skulde der ikke være nogen Vanskelighed ved at naa Havnen, me-

dens Vandet steg. Vixen var Navnet paa den Damp, som bugserede det forreste Skib, og af en eller anden Grund kunde Vixen ikke gaa saa hurtigt, som man havde ventet og beregnet. Resultatet var, at Ratata kom paa Grund, før end det naaede sit Bestemelsessted, og led derved betydelig Skade. Der blev anlagt Sag for at opnaa Erstatning for den Skade, der fulgte heraf. Forud for Kontrakten om Slæbning gik der en Korrespondance, ved hvilken Ratata's Rederi opfordredes til at lade Skibet komme til Havnen, og hvorved man paatog sig at lægtre det paa Korporationens Bekostning. Der er ikke fremlagt nogen skriftlig Kontrakt mellem Parterne, men Retten er opfordret til at udlede, hvad Kontrakten var efter den vanlige Fremgangsmaade, der iagttages mellem Redere og Folk, der paatager sig Slæbning. Naar jeg ser paa Faktum, vil jeg udlede det, at, medens der paa den ene Side ikke er nogen Garanti fra deres Side, der paatog sig Slæbningen, for at Skibet skulde ankomme i Tide for at undgaa at komme paa Grund, saa mener jeg paa den anden Side, at det er klart, at de paatog sig at udvise ordentlig (reasonable) Omhu og Duelighed, indtil den Forpligtelse, de havde paataget sig for Betaling, var opfyldt. Naar jeg ser paa Arten af det, som skulde præsteres, saa maa jeg sige, at de var forpligtede til at have ordentlig Kendskab til Tidevandet, saa meget mere som de skal give Signalet til Startningen; ordentlig Omhu og Duelighed i selve Operationens Udførelse, naar i et Tilfælde som dette flere Skibe skal bringes op paa samme Vande; og ordentlig Omhu med Hensyn til at skaffe til Veje fyldestgørende Dampkraft til Arbejdets Udførelse. For mig staaar det saaledes, at det i dette Tilfælde er bragt paa det rene, at de ikke opfyldte, hvad de skulde, og jeg mener, at Klagerne med Hensyn til alt det, som Indstævnte skulde udføre, var berettigede til at beklage sig over, 1) at de ikke lægtrede Skibet, 2) at de ikke i Betragtning af Ratata's Dybgaende anbragte det først i Rækken og 3) — og herpaa blev der lagt mest Vægt, da Sagen var for — at de satte en ubrugbar Damp til at være det ledende Skib, hvoraf den nødvendige Følge var Forsinkelse af Ratata, som ikke kunde passere eller gaa ved Siden af det Skib, der saaledes maatte gaa altfor langsomt, og Katastrofen indtraf utvivlsomt som en Følge af Vixen's usædvanlige og abnorme Langsomhed. Det er sagt, at Vixen ikke var Korporationens Ejendom, men kun var lejet af den for Anledningen. For mig staaar det saaledes, at denne Betragtning er uvæsentlig. Vixen var engageret i det, som jeg har kaldet den „samlede Operation“, en Operation, som nødvendigvis er samlet, fordi to Skibe ikke kan gaa ved Siden af hinanden paa Floden. Naar Korporationen sætter en ubrugbar Slæbebaad forrest i Rækken, saa vil den Omstændighed, at den ledende Slæbebaad ikke er brugbar, have Følger ikke alene for det Skib, som den selv slæber, men ogsaa for alle de Skibe, som følger efter. Det blev sagt, at Korporationen ikke var ansvarlig for en Slæbebaad, som den havde lejet; men denne lejede Slæbebaad var undergivet Korporationens almindelige Disposition og Kontrol. Den udførte Arbejde for Korporationen, som denne blev betalt for, og jeg anser det for uvæsentlig, hvem der var den egentlige Ejer af Slæbebaaden. For den Tid, i hvilken dette Arbejde blev udført, var det Korporationens Slæbebaad, og dens Ubrugbarhed maatte Korporationen være ansvarlig for, fordi den som Slæbnings Kontraktør var forpligtet til at udvise ordentlig Omhu og Dygtighed. Det er dernæst sagt, at Klagerne skulde have bevist, at Vixen ved den Lejlighed var ubrugbar, saavel som Grunden til dens Ubrugbarhed, som kanske var en saadan, for hvilken Korporationen i Følge Kontrakten ikke var ansvarlig. Jeg er imidlertid af den Mening, at dette er en fuldstændig Vildfarelse. Det Faktum, at det ved denne Lejlighed var en ubrugbar Slæbebaad, er bevist af Indstævnte selv, naar de viser, hvorledes den ved andre

Lejligheder udførte sin Funktion ordentligt og tilfredsstillende. Hvis det formodedes, at det var en eller anden ekstraordinær og usædvanlig Hændelse, og at Indstævnte vare berettigede til at støtte sig dertil som et Forsvar, saa var det Indstævntes Sag at bevise det. Der har under Sagens Gang kun været Tale om to Aarsager — den ene: de daarlige Kul, som Korporationen selv skaffede, den anden: Fyrbødernes Uduelighed eller Forsømmelighed. Hvad enten det ene eller det andet er Tilfældet, staaer det saaledes for mig, at Korporationen ikke overfor Rederiet kan paaberaabe sig Folkenes Uduelighed eller det daarlige Materiale, hvis Benyttelse lagde Hindringer i Ratata's Vej og var Aarsagen til Uheldet. Under disse Omstændigheder er jeg af den Mening, at Appelrettens Dom var rigtig, og at denne Appel bør afvises med Omkostninger, og jeg indstiller herpaa.

Lord Watson, Lord Macnaghten og Lord Morris vare enige heri, og Dom blev afsagt i Overensstemmelse dermed.

Frugtmarkedet.

Den sidste Uge har været skuffende paa alle Kanter, naar alene Kulmarkedet undtages, ganske karakteristisk: Følgen af Freden og Krigen. Det er jo kun et Tidsspørgsmaal, naar Freden officielt undertegnes mellem Spanien og Amerika; i Virkeligheden har Handelsverdenen allerede sluttet Fred for længe siden; kan være der endnu demoleres nogle Fæstningsværker og der endnu mistes nogle Hundreder af den gule Feber, — den merkantile og maritime Verden kender allerede alle Paragraffer i Fredstraktaten og har udmaalt, hvad der blev vundet eller tabt paa deres Omraade. Spekulanten og Købmanden, der jager forud for selv den mest drevne Diplomat, har allerede nøje vejret Situationen og udnyttet alle Chancer; der er Fred og Ro over Sindene og dermed Stilstand i Kornpriser og Fragtrater. Amerika er rolig, Amerika er stille efter Stormen, og Verdensfrugtmarkedet bøjer sig for den toneangivende mægtige Fører; man føler sig slappet og træt overalt. Saaledes af Billedet af Verdensmarkedet, hvor man nu — figurligt talt — kun tænker paa at pleje de saarede og begrave de døde; men Kulmarkedet er alene fast, thi her raser endnu Krigen, ikke ført med Spyd og Sværd, men med lumske Vaaben, langt alvorligere for Handelsverdenen, fordi Sult og Nød, Tab og Pengetrang staaer skrevet paa Fanerne hos begge Partier, og fordi her alle vil tabe og ingen sejre. Men Kulmarkedet har endnu Uroen over sig, derfra Fastheden i Konjunkturen. Og saa er der endnu den Forskel imellem den politiske og merkantile Konflikt, naar Regnestykket skal bringes til Facit: I Verdensmarkedet vil den spansk-amerikanske Fred alene afføde en Række Transporter af Kvæg, Korn, Fødevarer etc. til de mishandlede Lande; saaledes venter vi meget store Kvægtransporter fra Sydamerika til Kuba; men alt dette vil ikke influere paa Verdenspulsen i London; kun enkelte vil nyde godt deraf; men ved Kulstrikens Ophør vil hele Verden fordre alle gamle Kontrakter opfyldte, og dette vil kaste sit Lys over alle andre Brancher i Frugtmarkedet.

Vi maa da sige, at vi for Øjeblikket lever i en Overgangsperiode, hvorefter vi forhaabentlig gaar ind i en bedre Tilværelse de sidste Maaneder af Aaret. Vi have ikke paa noget Punkt tabt Haabet herom, og vi se ingen Grund til Pessimisme.

Vi notere herefter enkelte Fragter fra de forskellige Lejre. Amerika giver Baltimore C. f. O. 3/; Danmark 3/ én Havn, 3/1½ to Havne. Philadelphia Dan-

mark 3/3 à 3/4^{1/2} September. Galveston eller New Orleans U. K. Cont. 13/9 Septbr. nett. charter. Phosphate giver Fernandina Stettin 18/., Danzig 18/6, Kastrop 17/6, Charlotteharbour U. K. 18/., fra samme Plads til Østersøen 20/. Bomuld betaler Savannah Liverpool 37/6, Wilmington Bremen 37/6, Galveston eller New Orleans U. K. Cont. 41/3 à 42/6. Endelig noterer vi samtidig Træfragterne, saaledes Montreal eller Quebec Manchester 42/6, London 43/6, Mobile Amsterdam eller Rotterdam 115/, Pensacola Hull eller Hartlepool 113/9 à 115/.

Østen opviser følgende: Udfragterne ere Tyne Perim eller Aden 12/ à 12/6, Bombay 12/, Colombo 13/, Singapore 15/ à 15/6, Java 15/6 à 16/, Hongkong 21/ à 22/; fra Dunkirk er sluttet en Damper for Stykgods etc. til Saigon og Haiphong til 29/; endelig giver Antwerpen Wladivostock 30/.

Fra Java er fragtet en 4500 Tons Damper retur U. K. Cont. til 33/6 August Lastning. Calcutta Triest og Fiume 27/6, Ris-Havnene 1950 Tons N. R. Aug/ Septbr. 30/., U. K. Ris-Havn Rio 2500 Tons 34/., Option Santos 37/6.

Sortehavet etc. noterer: Odessa eller Theodosia Kjøbenhavn direkte 1/25 Oktober 13/. Option Nicolaieff og/eller Vavaroffka (B/D) 1/ ekstra. Befragtingen gælder en ny skandinavisk Damper med danske Disponenter, Størrelsen er 6500 Tons. Fremdeles Donau U. K. Cont. 3400 Tons 20. August 12/6 any, 13/ Hamburg. Taganrog Rotterdam 3000 Tons prompt 10/ anlagt. Azoff U. K. Cont. 2500 Tons 25. Aug/25. Septbr. 13/6 any direct, 3 pence ekstra Hamburg. Nicolaieff London 10/6, alle Noteringer en Smule lavere som omtalt i Indledningen. Fra Middelhavet er betalt: Alexandria U. K. 10/6, Tunis og Tripolis Kysten til Leith 12/6 tre, 13/. fire Ladepladser. Huelva Rotterdam 8/6.

Kulfragterne ned giver: Glasgow Genua 7/., Neapel 7/., Venedig 8/6, Alexandria 7/3, Marseilles 7/., Port Said 6/9, Triest 8/6; fra Boness til Gibraltar 6/ à 6/3, Algier 6/9. Fra Methil til Valencia 7/6, Genua 7/. Ind til Østersøen ere Kulfragterne faste; Firth of Forth Kjøbenhavn giver 5/6 for 1600 Tons Baade, til Provinsen 6 à 6/6 for 1000 Tons Baade, og til mindre danske Pladser op til 7/ med 14' fri Lægterage. Som omtalt er vi her paa Toppen og vil vedblive at være det længe endnu, om Rederne blot holder igen, thi Efteraaret staar for Døren, førend man aner det, og da er Kullene i bedste Pris.

Østersøen har for Korneksportpladsernes Vedkommende fulgt Amerika og er derfor bleven svagere, men i Træmarkedet arbejdes der endnu med største Iver, og Raterne ere faste; det er som om Fænomenet „ingen Sommer“ har indjaget Eksportørerne Skræk for „hurtig Vinter“, thi alle Afladninger forceres frem til tidligere Terminer end vanligt, og enhver Baad, der melder sig med rimelige Vilkaar, faar hurtig Beskæftigelse. Hvad der imidlertid i denne Branche har stoppet noget op for det naturlige Løb er de tidligere omtalte „new charters“ — her har staaet og staar endnu en Kamp mellem Redere og Befragtere, og der er enkelte triste Frafald fra de førstes Side at konstatere. Men som Helhed har Rederierne hævdet deres Stilling. Man har spurgt om Grunden til de mange Tidsbefragtinger i Aar — vi skulle ikke komme nærmere ind herpaa i denne Artikel, men en af Grundene er netop, at mange Købmænd, for at undgaa det ny Charters Betingelser, har foretrukket at lade Baaden gaa for egen Regning — altsaa Tidsbefragting —, hvor da alle Certepartibetingelser blev de gamle, samtidig med at de vare Rederiet uvedkommende; paa denne Maade undgik man Stridsspørgsmaalet og fik Lasten hjem som man ønskede. — Forøvrigt frembyder Østersøen herud over intet af Interesse.

Vort hjemlige Marked er uden nogen Interesse, kun meget faa Forretninger have fundet Sted. Vi noterer 3000 Centner Majs til Stolpemünde, fremdeles smaa Laster til Danzig eller Königsberg til tidligere opgivne Rater. 3/400 Tønder Kultjære til Stolpemünde 1 Mark à 1 Mark 10 Pf. 2/4000 Centner let Jærn Kjøbenhavn Hamburg 8 Mark pr. Ton; 2000 Centner Svovlkisafbrænding Aarhus Hamburg 6³/₄ Mark pr. Last.

Strømsætningerne i Nordsøen i Forbindelse med Fiskeriet.

Den danske Generalkonsul i London skriver i sin Aarsberetning til Udenrigsministeriet:

Dette er et Tema, der i de senere Aar har beskæftiget Videnskabsmænd, og mange Undersøgelser ere gjorte og Observationer tagne for at bestemme de vigtigste fysiske Konditioner af Havet, med specielt Hensyn til Strømsætningerne og disses Indflydelse paa Fiskeriet.

I dette Øjemed er der i Løbet af de sidste Par Aar bleven udkastet flere Tusinde Flasker i Søen fra forskellige Punkter paa Nord- og Østkysten af Skotland, hvoraf ca 500 igen ere optagne, ilanddrevne paa forskellige Steder paa Kysterne af Skotland, England, Holland, Tyskland, Danmark, Sverige og Norge, imellem 53 og 69 Grader nordlig Bredde.

Ved nøje at undersøge den Kurs, disse Flasker have taget, i Forbindelse med de eksisterende Vinde, fremgaar det, at Overflade-Strømmen passerer fra Atlanterhavet rundt Nordkysten af Skotland ind i Nordsøen, tager da en sydlig Retning langs Østkysten af Skotland og England til Nærheden af Lynn Bugten, hvorfra den gaar i østlig Retning til Kysten af Jylland; derfra nordover til Skagerak og langs Vestkysten af Norge indtil Lofoten, eller muligvis endnu nordligere.

Ved disse Undersøgelser har det været muligt at beregne den Indflydelse, Strømsætningerne have paa Fiskeriet, idet de transportere Æg og Yngel af Fisk fra de store Udrugningsgrunde langs Kysterne til de fjernere Farvande. Da det er bevist, at den normale sydlige Strømsætning langs Østkysten er 2 à 3 geografiske Mil pr. Dag, og da Fiskeæg efter deres Slægt, Aars-tiden og Søens Temperatur tage fra en til tre Uger at udruge, hvorefter Ynglen endnu et Par Uger er udsat for Strømsætningens Paavirkning, er det muligt for Yngelen at blive transporteret en Distance af 50 à 60 Mil fra det Sted, hvor Moderfisken udkaster Rognen. Søens Temperatur har selvfølgelig stor Indflydelse paa Tiden, der medgaar til Udrugningen, og for Fisk, der kaster sin Rogn om Sommeren, er Distancen, der tilbage-lægges, inden Yngelen er kraftig nok til at modstaa Strømmens Virkning og styre sin egen Kurs, betydelig mindre.

Den østlige Strømsætning fra Doggerbank forklarer den store Sammenhobning af umodne Rødspætter og anden Fladfisk i Farvandet imellem Holland og Jylland.

Fra Sø og Land.

Dødsfald. Kaptajn Frits Hansen, mangeaarig Fører i Det forenede Dampskibsselskab, er afgaaet ved Døden. Han førte oprindeligt „Horsens“ i indenrigs Fart, senere „Tula“ og „Dagmar“ i udenrigs Fart. Paa Grund af Svagelighed trak han sig for nogle Aar siden tilbage.

Den Afdøde var anset for en meget dygtig og nidkær Skibsfører, og hans personlige Elskværdighed skaffede ham talrige Venner.

Generalmajor Johan Peter Købke er for faa Dage siden afgaaet ved Døden i en Alder af henved 74 Aar. Det vil ved dette Dødsfald være rigtigt her i Bladet at minde om den Afdødes Virksomhed som Medlem af Kjøbenhavns Borgerrepræsentation fra 1863—67, idet han med levende Interesse deltog i de meget vigtige Forhandlinger, der den Gang førtes om Ordningen af Byens Havneforhold. Købke gjorde under disse i Tale og Skrift gældende, at Strømmen ved Knippelsbro burde reguleres ved Omformning af Havnens Begrænsninger, hvorved Strømmen (sønden Vande) efter hans Mening vilde komme til at løbe betydeligt mere i Retning af Hovedløbet i Havnen, Sejladsen gennem Broen vilde lettes betydeligt, og ved at anvende Svingbro, som i aaben Tilstand stilledes i Strømmens Retning, mente han at kunne bringe Skibsløbene meget nær i Flugt med Strømmen. Det lykkedes imidlertid ikke Købke at trænge igennem med disse Anskuelser, og Knippelsbro fik, trods hans Modstand, sin nuværende Beliggenhed. Men det bør fremhæves nu, at de mange Erfaringer angaaende Besøjlingsforholdene ved Knippelsbro, der i de medliggende Aar ere indhøstede, tilfulde have vist Berettigelsen af det Standpunkt, Købke den Gang indtog, og der er fra Skibsfartens Side kun Grund til at beklage, at det ikke i sin Tid vandt Stemningen for sig. — Købkes Interesse for Kjøbenhavns Havneforhold lagde sig ogsaa i de senere Aar ved flere Lejligheder for Dagen, saaledes navnlig ved Udgivelsen i 1896 af en Pjece om Kalvebodstrands Uddybning og Indvinding af Landarealer i dette Farvand.

Udenrigsministeriet meddeler os, at Menado med Undtagelse af Tornini og Gorontaco Bugten er inddraget under Toldomraadet og at der samtidig er paalagt en Havne- og Ankringsafgift af 16 cents pr. cubmeter.

For nogen Tid siden omtalte vi her i Bladet en ny Maade at anbringe Vandballasten paa i Dampere, foreslaaet af Mr. Archibald Mc-Glashan, West Hartlepool; vi kunne nu meddele, at det første Skib efter hans Tegning og efter det nye Princip er løbet af Stablen fra D'hr. William Gray & Co's. Værft. Det ejendommelige ved den ny Maade at anbringe Ballasten paa er, at Skibet foruden Bundtanke bliver forsynet med Sidetanke, der i høj Grad hjælpe til at give Skibet roligere Bevægelser, naar det sejler i Ballast. Det blev døbt „Mancunia“, Rederne ere: the Manchester and Salford Steamship Company, Limited, og Dimensionerne ere 362' x 51' x 27', med en Bæreevne af 6,200 Tons.

Dampskibsselskabet „Inga“s (Hecksher & Søn) nye Dampere „Flandria“ løb d. 4. ds. af Stablen fra Burmeister & Wains Værft.

Med Huldampfærgen „Kronprins Frederik“, bygget af Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri paa Bestilling af de danske Statsbaner til Overfarten Helsingør—Helsingborg, foretoges d. 4. ds. en officiel Prøvetur i Sundet.

Færgen, der er enkeltsporet, er 177 Fod lang, 26 Fod bred og ca. 12 Fod dyb, og er beregnet til at overføre 6 belæssede Jærnbanevogne. I Færgens ene Ende er anbragt en smukt dekoreret Salon for 1ste og 2den Klasses Passagerer samt Damekahyt med Toiletrum, i den anden Ende er der Salon for 3die Klasses Passagerer samt Rum for Mandskabet.

I Vingehusene paa begge Sider af Dækket er indrettet Røgesalon, Rum for Jærnbanepersonalet, Maskinmester, Køkken etc. Paa Forkant af Vingehusene fører Trapper op til Promenadedæk, anbragt over disse.

Færgens Maskine er diagonal Høj- og Lavtryks Dampmaskine med Overflade Vindmotor paa 600 indicerede Hestekraft; der opnaaedes en Maksimum Fart af 11 $\frac{1}{4}$ Mil, paa Kulprøven var Farten 9 $\frac{1}{4}$ Mil med et gunstigere Kulforbrug end kontraktlig betinget.

Prøveturen forløb i enhver Henseende til de ombordværendes fulde Tilfredshed, og Færgen overtoges efter endt Prøve af Generaldirektøren.

Fra Seydisfjord skrives til os 30. Juli 1898:

Den engelske Trawler Shakespeare fra Hull er Dags Aften antruffen i Lodmundarfjord i Færd med at trawle. Byfoged Johannesen paa Seydisfjord, der var taget derhen med en Dampere, erklærede Trawleren for anholdt og opfordrede Kaptajnen til at aflevere sine Papirer og følge med til Seydisfjord; men Trawleren nægtede at adlyde og stak til Søs. Byfogden, der var uniformeret, kunde formedelst Søgang ikke komme om Bord i Trawleren. Forhør og Protokol over det passerede bliver nu indsendt til Landshøvdingen.

En Pakke Breve fra 1897 og 1898 ere sammen med nogle Vragstumper Fredag ilanddrevne paa Fanø Strand. Efter Indholdet at domme tilhøre Brevene A. Monke, S/S. Brandenburg, Wilhelmshafen.

I de forenede Stater har Regeringen i Anledning af Krigen indkøbt 250 Fartøjer til en samlet Værdi af 9 Millioner Dollars. Blandt de sidst købte er den 5600 Tons store ny Dampere Mainstay, der er bleven betalt med 667,000 Kr.

Hawaii's Anneksion har forøget den amerikanske Handelsflaade med 53 Fartøjer, hvoraf de 24 ere Dampere. Farten mellem Øerne og det amerikanske Fastland skal udelukkende besørges under amerikansk Flag.

I Forbindelse hermed kan anføres, at Handelsflaaden ifølge den officielle Beretning kun langsomt forøges (c. 1 $\frac{1}{2}$ % aarlig). Den samlede Tonnage er 4,769,020, hvoraf Halvdelen ere Sejlskibe. I det sidste Aar har Forøgelsen af Handelsflaaden beløbet sig til 232,232 Tons.

Almindelig dansk Vare- og Industrilotteris 5. Trækning begynder Onsdag den 17. Aug. 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 faa Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Nummere i tvende forskellige Rækkefølger efter en stedse 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 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.

Ugens Havarier.

Agnete, Jagt af Marstal, er paa Rejsen fra Stettin til Aalborg med Jærnbaneskinner grundstødt og sunket ved Fornæs. Mandskabet reddet.

Livonia, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Riga til Antwerpen i haardt Vejr mistet en Del af Dækslasten.

Lilly, Barkskib af Reval, er paa Rejsen fra Gefle til Bristol med Træløst sprunget læk i Østersøen og er ankommet hertil d. 4. ds. for Reparation.

Helén Otto, Dpsk. af London, har paa Rejsen fra Kronstadt til Hull med Træløst faaet Skade paa Maskinen og ankom hertil d. 5. ds. for Reparation.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra New Orleans 4. Aug., best. til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Kbhvn. 6. Aug., bestemt til St. Petersborg. — Antwerpen, Holm, afgik fra Piræus 31. Juli, bestemt til Odessa. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Kbhvn. 14. Juli, bestemt til New-Orleans. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Kbhvn. 7. Aug., bestemt til St. Petersborg. — Dagmar, Gade, ankom til Barcelona 7. Aug., bestemt til Marseille. — Douro, Brabrand jun., ankom til Kbhvn. 29. Juli, bestemt til Memel. — Georgios I, Kihl, afgik fra Kbhvn. 4. Aug., best. til Konstantinopel. — I. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Gioja 7. Aug., bestemt til Tarragona. — Kentucky, Caroc, pass. Dover 8. Aug., best. til New-Orleans. — Kiew, Rabe, afgik fra Riga 2. Aug., bestemt til Bordeaux. — Kursk, Staal, afgik fra Bordeaux 6. Aug., best. til La Rochelle. — Leopold II, Kruse, afgik fra Antwerpen 6. Aug., bestemt til Kbhvn. og videre til St. Petersborg. — Louisiana, Jensen, ankom til Antwerpen 7. Aug., bestemt til New Orleans. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Kbhvn. 9. Aug., bestemt til Riga. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 1. Aug., bestemt til St. Petersborg. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra New Orleans 31. Juli, bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til St. Petersborg 3. Aug., bestemt til Riga. — Omsk, Rasmussen, ankom til St. Petersborg 26. Juli, bestemt til Kbhvn. — Tejo, Borries, ankom til Dover 7. Aug., bestemt til Oporto. — Tomsk, Andersen, afgik fra St. Petersborg 9. Aug., bestemt til Kbhvn. og videre til Antwerpen. — Vesuv, Kromann, ankom til Kotka 5. Aug., bestemt til Bordeaux. — Xenia, Ingerslev, afgik fra New Orleans 31. Juli, bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Olsen, afgik fra Kbhvn. 8. Aug., bestemt til Hull. — Axelhus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 7. Aug., bestemt til Stettin. — Baron Stjernblad, Clauson Kaas, ankom til Kbhvn. 3. Aug., best. til Riga. — Ceres, Svensson, afgik fra London 7. Aug., bestemt til Hamburg. — Christian IX, Møllerup, afgik fra London 7. Aug., bestemt til Kbhvn. — Christiansund, Kjølens, ankom til Kbhvn. 7. Aug., bestemt til Vestnorge. — Constantin, Bloch, ankom til Libau 8. Aug., bestemt til London. — Frederik, Harboe, ankom til Pillau 7. Aug., bestemt til Hull. — Jolantha, Paaske, pass. Holtenau 8. Aug., bestemt til Antwerpen. — Kasan, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 8. Aug., bestemt til Libau. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 5. Aug., bestemt til Island. — Louise, Gøtsche, ankom til Hull 6. Aug., bestemt til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, ankom til Antwerpen 7. Aug., bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Riga 2. Aug., best. til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, ankom til Kbhvn. 7. Aug., best. til London. — Perm, Christensen, ankom til London 7. Aug., best. til Kbhvn. — Pregel, Egidiussen, ankom til Antwerpen 5. Aug., bestemt til Kbhvn. — Thyra, Ryder, afgik fra Leith 2. Aug., best. til Island. — Valdemar, Kofoed, afgik fra Antwerpen 7. Aug., bestemt til Kbhvn. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik fra Kbhvn. 6. Aug., bestemt til Manchester. — Vesta, Corfitzon, afgik fra Leith 3. Aug., bestemt til Island. — Ella, Erichsen, ankom til Kbhvn. 8. Aug., best. til Danzig. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Kbhvn. 8. Aug., best. til Hamburg. — Viking, Jørgensen, afgik fra Antwerpen 7. Aug., bestemt til Kbhvn.

Ficaria, C. A. Svane, afgik fra Kbhvn. 11. Aug., best. til Newcastle. — Esbern Snare, M. Madsen, afgik fra Newcastle 9. Aug., bestemt til Frederikshavn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 10. Aug., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, V. Jørgensen, afgik fra Nykjøbing F. 10. Aug., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, C. Wiberg, afgik fra Odense 11. Aug., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 9. Aug., bestemt til Odense. — Storebelt, J. P. Bay, afgik fra Newcastle 9. Aug., bestemt til Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 10. Aug., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra St. Petersborg 30. Juli, ankom til Rotterdam 6. Aug. — Frode, Wrisberg, afgik fra Rouen 2. August, ankom til Sunderland 4. Aug. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Libau 3. Aug., best. til Odessa. — Knud, Hansen, afgik fra Rotterdam 2. Aug., ank. til Granton 4. Aug. — Svend, Petersen, afgik fra

Riga 5. Aug., bestemt til Dunkerque. — Erik, Tofte, afgik fra Rotterdam 2. August, ankom til Methil 4. August. — Skjold, Schmidt, afgik fra Reval 7. Aug., bestemt til Rotterdam. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Rouen 6. Aug., ankom til Blyth 9. Aug. — Ragnar, Risøe, afgik fra Swansea 3. Aug., ankom til Stettin 10. Aug. — Volmer, Riber, afgik fra Blyth 3. Juli, ankom til Libau 5. Aug. — Dan, Kraemer, afgik fra St. Petersborg 27. Juli, ank. til Kongsberg 30. Juli. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Riga 3. Aug., ankom til Ghent 8. Aug. — Harald, Holst, afgik fra Grimsby 6. Aug., bestemt til Cronstadt. — Olaf, Lorentsen, afg. fra St. Petersborg 26. Juli, ank. til Boness 3. Aug.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Thorsøe, afgik fra North Shields 31. Juli, ankom til Cronstadt 7. Aug. — Alex. Shukoff, Stoltenberg, afg. fra Newcastle 22. Juli, ankom til St. Petersborg 29. Juli. — Pawel Andrejeff, Johnsen, afgik fra Cronstadt 28. Juli, ankom til Rotterdam 4. Aug. — J. Siem, Knudsen, afgik fra Cronstadt 23. Juli, bestemt til Odessa. — H. Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Rotterdam 1. August, ankom til Newcastle 3. Aug. — Russ, Jensen, afgik fra Cronstadt 2. Aug., ankom til Sundswall 4. Aug.

Heimdal. Anine, Løffler, afgik fra Cronstadt 6. Aug. — Kamma, Risøe, ankom til Ghent 8. Aug. — Martha, Jørgensen, ankom til Riga 8. Aug. — Helga, Lagesen, ank. til Sundsvall 2. Aug. — Elna, Møller, ankom til Grangemouth 8. August.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Kbhvn. 3. Aug., ankom til Libau 5. Aug. — Rita, Larsen, afg. fra Gamleby 5. Aug., bestemt til Dover. — Patria, Andersen, afgik fra Amsterdam 5. Aug., ankom til Sunderland 6. Aug. — Cimbria, Storm-Hansen, ankom til Amsterdam 8. Aug.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Riga 7. Aug. — Frisia, Skov, afgik fra Riga 6. Aug., bestemt til Ghent. — Gallia, Nielsen, afgik fra Wearmouth 5. Aug., ankom til Kbhvn. 8. Aug. — Britannia, Nielsen, afgik fra London 28. Juli, ankom til Methil 31. Juli.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Leith 6. Aug., ankom til Methil 7. August. — Fyen, Hansen, ankom til Cronstadt 8. Aug. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Kbhvn. 5. Aug., bestemt til Riga. — Russia, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 8. Aug., best. til Riga. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Riga 7. Aug., bestemt til Zaandam. — Dania, Troensegaard, afgik fra Amsterdam 2. Aug., ank. til Luleå 8. Aug.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, ankom til Lovisa 1. Aug. — Christiansborg, Petersen, ankom til Hull 8. Aug. — Frederiksborg, Kühl, afgik fra Kronstadt 8. Aug., bestemt til Narva. — Fredensborg, Andersen, afgik fra Jacobstad 4. Aug., best. til Rotterdam. — Rosenborg, Fischer, ankom til Kronstadt 5. Aug. — Uranienborg, Olsen, ankom til Hull 8. Aug. — Jomsborg, Schultz, afgik fra Skellefteå 1. Aug., bestemt til Dieppedalle.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Dømel, ankom til Kbhvn. 7. Aug. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Wiborg 3. Aug., bestemt til Hull. — Skodsborg, Jensen, afgik fra Grangemouth 8. Aug., bestemt til Kronstadt. — Guldborg, Schmidt, ankom til Burntisland 7. Aug. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Blyth 6. Aug., bestemt til Lübeck. — Marselisborg, Hartmann, ankom til St. John 29. Juli.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Methil 7. Aug., bestemt til Kronstadt. — Agnete, Jensen, afgik fra Kiel 6. Aug., ankom til Riga 9. Aug. — Herma, Sørensen, ankom til Dunkirk 7. Aug. — Alice, Kraemer, ankom til Ghent 9. Aug. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Burntisland 6. Aug., bestemt til Kiel. — Bornholm, Petersen, afgik fra Kiel 4. Aug., ank. til Libau 6. Aug. — Ajax, Brorsen, afgik fra Colberg 6. Aug., ank. til Windau 8. Aug. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Fraserburgh 6. Aug., bestemt til Stettin. — Nauta, Steen, afgik fra Stettin 8. Aug., bestemt til Fraserburgh. — Rønne, Hintze, afg. fra Fraserburgh 7. Aug., bestemt til Libau. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Fraserburgh 8. Aug.

Danmark. Rolf, Hahn, afgik fra Boness 8. August, bestemt til Kbhvn. — Thorvaldsen, Skjød, ankom til Riga 6. August. — Absalon, Predbjørn, ank. til Sunderland 5. Aug. — Ansgar, Larsen, afgik fra Riga 7. August, bestemt til Gand. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Newcastle 5. Aug., bestemt til Cronstadt. — Hamlet, Sommer, ank. til Newcastle 7. August. — Helge, Olsen, ankom til Cronstadt 6. August.

Thingvalla. Norge, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 10. Aug., bestemt til New-York. — Thingvalla, Laub, afg. fra Kristianssand 29. Juli, bestemt til New-York. — Island, Skjød, afgik fra New-York 6. Aug., bestemt til Kbhvn. — Hekla, Thomsen, i Havnen.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Kronstadt 8. Aug. — Clara, Petersen, ankom til Kronstadt 6. Aug.

Sejlskibe.

Fansø. Nordby. Dorane, Rødgaard, sejlet fra Oscarshamn 1. August til Hull. — H. Grohmann, Nielsen, sejlet fra Odense 29. Juli, ankom til Frederikshamn (Finland) 1. August. — Anna, Nielsen, sejlet fra Hamburg 3. August til Bahia, til søs fra Cuxhaven 4. August. — Thor, Meinertz, ankom til Taltal 4. August fra Buenos Aires, beordret til at laste i Galea Buena. — Franz Schwalbe, Poulsen, sejlet fra Sourabaya 25. Juni, ankom til Batavia 29. Juni. — Sørine, Andersen, sejlet fra Batavia 28. Juni til Padang. — George Schwalbe, Petersen, passeret St. Helene 7. Juli fra Gorontala til Rotterdam. — Rosa, Brinck, passeret Hirtshals og Skagen 5. August. — Lenita, Clausen, sejlet fra Coronell 4. August til Guayaquil. — Dania, Nielsen, ankom til Progreso 5. August fra Esbjerg. — Casma, Jørgensen, ankom paa Kjøbenhavns Rhed 5. August fra Sundswall til Algoa Bay. — Max, Poulsen, sejlet fra Guayaquil 13. Juni til Manta. — Aalborg, Clausen sejlet fra Buenos Aires 2. August til Iquique.

Fansø. Sønderho. Anna, Mortensen, ankom til Kotka 5. August fra Kbhvn. — Killena, Brinck, ankom 3. August til Taltal fra Buenos Aires, beordret til Iquique. — Hans, Brinck, afgik 3. August fra Kotka til Itzehoe.

Svendborg. Christine, Rasmussen, ankom til Libau 2. August. — Psyche, Hansen, ankom til London 2. August. — Magnet, Jensen, ankom til London 1. August. — Thetis, Hansen, ankom til London 3. August. — Skjold, Larsen, ankom til Hudiksvall 3. August. — Confidence, Mauritsen, ankom til Kalmar 3. August. — Sofie, Jensen, ankom til Middlesbrough 4. August. — Jørgen Ring, Fisker, ankom til Petersborg 4. August. — Galathea, Bom, ankom til Luleå 5. August. — Grønsund, Mikkelsen, ankom til Åbo 5. August. — Samson, Hansen, ankom til Risør 5. August. — Ane, Jørgensen, ankom til Petersborg 6. August. — Garibaldi, Jørgensen, ankom til Petersborg 6. August. — Hans Emil, Hansen, ankom til Landskrona 6. August. — Martha, Christiansen, ankom til Bogense 6. August. — Emanuel, ankom til Bauf 5. August. — Thuro, Husfeldt, ankom til Hasle 6. August. — Bellona, Petersen, ankom til St. Valery en Caur 6. August. — Marte, Nielsen, ankom til Ørn-skjeldsvik 6. August. — Niels, Hansen, ankom til Nørkjøbing 7. August. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Weymouth 8. August.

Ærø. Poseidon, Frederiksen, ankom 2. August til Newcastle. — Karen, Hansen, ankom 2. August til Aberdeen. — Thea, Friis, ankom 3. August til Stugsund fra Søderhamn. — Fuglen, Hansen, ankom 2. August til St. Valery. — Sirius, Rasmussen, ankom 2. August til Kramfors. — Freden, Eriksen, ankom 3. August til Havre. — Skjold, Mygind, pass. 4. August Kbhvn. fra Sandviken med Træ. — Thyra, Rasmussen, ankom 4. August til Kbhvn. — Svalen, Christensen, ankom 4. August til Stege. — Juliane, Christensen, ankom 3. August til Boulogne. — Marie, Boye, ankom 6. August til Stege. — Syphiden, Bøye, ankom 5. August til Langesund. — Sylphe, Christensen, ankom 5. August til Lapvik (Finland). — Arken, Christensen, ankom 6. August til Gefle. — Cathrine, Hansen, ankom 6. August til Warkworth. — Elise Dyreborg, Nielsen, ankom 5. August til Riga. — Frem, Folmer, ankom 8. August til Blyth. — Haabet, Christensen, ankom 8. August til Kbhvn. — Faders Minde, Knudsen, ankom 8. August til Vlaardingen. — Aurora, Raahaage, ankom 6. August til Ursviken.

Rønne. Ansgar, Lерcke, ankom til Kim 4. August. — Prøven, Bidstrup, ankom til Stettin 4. August. — Charles, Nielsen, ankom til Wisbeck 7. August. — Hans Peter, Vesth, ankom til Kalmar 7. August. — John Hintze, Andersen, ankom til Drøbak 6. August.

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.), Kæbellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

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

Nordsøen. Graadyb og Slugen. I Efteraaret 1898 foretages følgende Forandringer i Afnærkningen af *Graadyb* og *Slugen*:

1. Den hvide Stumptønde med 3 nedadvendte Koste, *Slugen N.*, ombyttes med en hvidmalet Lys- og Fløjetønde, mærket „*Slugen N.*“ Den viser hvidt Lys med En-Formørkelse hver $\frac{1}{8}$ Minut, Lys c. 5 S., Mørke c. $2\frac{1}{2}$ S.
2. Den røde Spidstønde med 1 Kost, *Cancer*, ombyttes

med en rødmalet Lystønde, mærket „*Cancer*“. Den viser hvidt Et-Blink hver $\frac{1}{4}$ Minut, Blink c. 5 S., Mørke c. 10 S.

Disse to Lystønder inddrages ved Udgangen af December Maaned, hvis Is ikke allerede tidligere har nødvendiggjort deres Inddragning. og de udlægges om Foraaret, naar Is ikke mere kan ventes. Naar de inddrages, udlægges en hvid Spirtønde paa den førstes og en rød Spirtønde paa den sidstes Plads.

3. Den røde Spidstønde, mærket VII, *Fansø-Sandende*, ombyttes med en rødmalet Lys- og Fløjetønde, mærket VII. Den viser hvidt Et-Blink hver $\frac{1}{4}$ Minut, Blink c. 5 S., Mørke c. 10 S.

4. Den hvide Stumptønde, mærket L, *Sandodden*, inddrages, og en hvidmalet Lystønde, mærket L, udlægges c. 100 Alen V.-ligere. Den viser hvidt Lys med En-Formørkelse hver $\frac{1}{8}$ Minut, Lys c. 5 S., Mørke c. $2\frac{1}{2}$ S.

5. Den rødmaled Lys- og Fløjetønde, mærket O, der nu viser hvidt, fast Lys, forandres til at vise hvidt Et-Blink hver $\frac{1}{4}$ Minut, Blink c. 5 S., Mørke c. 10 S.

6. Den rødmaled Lystønde, mærket III $\frac{1}{2}$, der nu viser hvidt, fast Lys, forandres til at vise rødt Et-Blink hver $\frac{1}{4}$ Minut, Blink c. 5 S., Mørke c. 10 S., og Tønden flyttes c. 150 Alen NV. hen.

Disse 4 Lystønder ombyttes, naar Is ventes, med Spirtønder, der have samme Farve og Mærke som Lystønderne. Synsviddene og Lysøvnene bliver for det hvide Lys 6 Kml., for det røde Lys 4 Kml.

Kattegat. Fornæs NØ. En lastet Jagt „*Agnete*“ af *Ommel* er sunken 11 Kml. N. 51° Ø. for *Fornæs Fyr* i 8 & 9 Fv. Vand. Toppen er 6 Fod over Vandet. En grønmalet Lystønde, der viser grønt Fyr med En-Formørkelse hver $\frac{1}{8}$ Minut, Lys c. 5 S., Mørke c. $2\frac{1}{2}$ S., er udlagt 1 Kbl. V. for Vraget.

Horsens. I Afnærkningen af den gravede Rende, der fører til *Horsens Havn*, ere følgende Forandringer foretagne: En Vager med rød Stage og 2 opadvendte Koste er udlagt ved den N-lige Side af Rendens Ø.-Ende, c. 12,000 Alen fra Havnen.

Mellem denne og den røde Tønde med 2 Koste er udsat 7 røde Stager med 1 opadvendt Kost i en indbyrdes Afstand af c. 800 Alen.

Den sidstnævnte røde Tønde med 2 Koste bibeholdes, dog kun med 1 opadvendt Kost.

Lysegrund. Fyret paa *Lysegrund* er slukket. Det vil snarest mulig blive tændt igen.

Sjælland N. Tidsvilde. I Anledning af de forestaaende Skydeøvelser ved *Tidsvilde* ville følgende Foranstaltninger blive truffene:

a. En Flagstang rejses 1,300 Alen Ø. for *Liseleie*, 1,100 Alen fra Kysten, og en Flagstang rejses i den V.-lige Ende af *Tidsvilde-Hegn*, 1,100 Alen fra Kysten. De Dage, hvor Skydning foretages, hejses Splitflag paa Flagstængerne 1 Time før Skydningens Begyndelse; de nedhales ved Skydningens Ophør.

b. 3 sorte Tønder med rødt Flag udlægges i Farvandet ud for Skydepladsen i en Afstand af c. 5,000 Alen fra Land, og med en indbyrdes Afstand af c. 2,000 Alen.

Naar Splitflagene ere hejste, er det forbundet med Livsfare at færdes mellem Tønderne og Land.

Skydningen udføres paa følgende Dage: den 16., 17., 18., 19., 20., 22., 25., 26., 29. og 30. August, den 1., 3., 6., 7., 9. og 10. September fra Kl. 8 Fm. til Kl. 4 Em., den 13. og 14. September fra Kl. 8 Fm. til Kl. 6 Efm. og den 15. og 16. September fra Kl. 8 Fm. til Kl. 4 Em.

Østersøen. Gjedser. Over *Rødsand* uddybes et Løb til *Gjedser Havn*. En sort Tønde med Stage og Ballon er derfor udlagt paa *Rødsand S.* for Havnen og en anden lignende inden for *Kroghage-Pynt*. Ved Arbejdsstedet er anbragt smaa Stager med Flag.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Sandhammeren SV. Vraget af et Skib, hvis Master er 2 Fod over Vandet, ligger sunket i 9 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand, fra *Sandhammeren Fyrtaarn* i SV. $\frac{1}{4}$ S. og fra den høje Fabriksskorsten ved *Ystad* i SØ. t. S.

Stockholms Skærgaard. Trälhafvet og Vestra Saxarfjärden. Fra 1ste August til 30te September 1898 afholdes Skydeøvelser ud over *Trälhafvet* og *Vestra Saxarfjärden*. Naar der skydes, hejses rødt Flag og om Natten rød Lanterne paa høje Signalmaster og Poster med rødt Flag eller røde Lanterne udsættes paa Siderne af Skydepladsen, som da er spærret for al Sejlsads. Anvisninger fra Fartøjer og fra Posterne skulle ubetinget følges.

Finland. Finske Bugt. Hangöudd Lodsstation. I Farvandet Ø. for *Hangöudd* ved 12 Fods Grunden *Sandskärs Vestra Grund*, der ligger 2 $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 48° V. fra S.-Spidsen af *Øen Sandskär*, er Sømærket S. for Grunden inddraget og en hvid Stage med nedadvendt Kost udsat i 17 Fod Vand N. for Grunden. 59° 48' 41" N. Br. 23° 5' 48" Ø. Lgd.

V. for 9 Fods Grunden *Tjufskärs Östra Grund*, der ligger 1 $\frac{1}{2}$ Kbl. V. for V.-Spidsen af *Øen Tjufskär*, er i 14 Fod Vand udsat en Stage, sort foroven, hvid forneden, med

en nedadvendt over en opadvendt Kost. 59° 48' 46" N. Br. 22° 52' 41" Ø. Lgd.

Sømærket V. for *Quarnskärs Östra Grund* i *Skålstensund*, 2 Kbl. S. 77° Ø. fra *Skålstens* Baake, er inddraget.

Helsingfors Lodsstation. Kjellgrund. Mellem *Helsingfors* og *Rönnskär* er N. for 6 Fods Grunden *Kjellgrund*, der ligger 6, Kbl. N. 61° V. fra *Oen Stora Löfö NV.-Spids*, i 12 Vand udsat en hvid Stage med nedadvendt Kost. 60° 6' 32" N. Br. 24° 45' 15" Ø. Lgd.

Helsingfors. Tidsignal. Skuddet fra *Skatudden*, der afgaves samtidig med at Ballonen for Tidsignalet i *Helsingfors* faldt, gives ikke mere.

Wiborg Distrikt. Kuorsalo S. Havori. Sømærket N. for 15 Fods Grunden *Havori* er flyttet c. 1 Kbl. VNV. hen og ligger nu i 32 Fod Vand tæt N. for Grunden, fra Sømærket paa *Stammö* i N. 63° V., 1, Kml. 60° 25' 10" N. Br. 27° 22' 16" Ø. Lgd.

Rusland. Ösel. V. for *Ösel* er funden en 26 Fods Grund. 58° 17' 37" N. Br. 21° 26' 17" Ø. Lgd. Den sort og hvide Stage med en nedadvendt over en opadvendt Kost er flyttet, saa den afmærker Grunden.

En 31 Fods Plade ligger paa 58° 16' 43" N. Br. 21° 26' 0" Ø. Lgd.

Østersøen. Den svenske Brig *Victor* er sunken c. 6 Kml. SV. ¼ S fra Fyrskibet *Adler-Grund*.

Tyskland. Rügen. Ved *Crampas-Sassnitz* er rejst to Master med rød og hvid vandret stribede Trekanter paa Toppen. Holdte overet lede de til inden for Molehovedet.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Halmstad. Fyret paa Bølgebryderen uden for *Halmstad* er nu forandret og viser hvidt Hurtigblink fra S. 13° V. til S. 60° V. og rødt Hurtigblink fra S. 60° V. gennem V. til det skjules af Landet.

Vinga Taagesignalet paa *Vinga* gives med Sirene, hver 2 Minutter Tre-Stød.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Følgende Fyrlamper ere forandrede og vise, naar de igen tændes, hvidt Fyr med Formærkelser saaledes:

Røkeråsa Fyrlampe. 64° 36' 30" N. Br. 10° 52' 20" Ø. Lgd.

Risvær Fyrlampe med rødt Lys over *Blikøgrunden (Oterholmflakket)*. 64° 56' 25" N. Br. 11° 32' 15" Ø. Lgd.

Melstenen Fyrlampe. 65° 11' 10" N. Br. 11° 51' 30" Ø. Lgd.

Vatnholmen Fyrlampe. 70° 31' 30" N. Br. 22° 56' 30" Ø. Lgd.

Strømmen Fyrlampe med rødt Lys over *Sjaaholmgrunden*. 70° 36' 15" N. Br. 23° 36' 25" Ø. Lgd.

Kristiansund N. Lindvaagsortna. Varden med Kors paa *Lindvaagsortna* er nu sort.

Snertholmen. I 1898 forandres *Snertholmen* Fyrlampe ved *Vevelstad* saaledes, at den Ø. for den røde Vinkel viser en hvid Vinkel mod N., mellem *Vistnæslandet* og *Nordre Snertholmfue*. 65° 43' 0" N. Br. 12° 29' 15" Ø. Lgd.

Tungenæs og Fjeldøen. *Tungenæs* Fyr lyser nu fra S. 65° Ø. gennem Ø., N. og V. til S. 44° V. Lyset er rødt, fast fra S. 65° Ø. til S. 77° Ø., fri N. *Gallestenen*, hvidt, fast fra S. 77° Ø. gennem Ø. og N. til N. 32° V., fri Ø. om *Svendene*, hurtigblinkende fra N. 32° V. til N. 44° V., rødt, fast fra N. 44° V. gennem V. til S. 59° V., fri S. om *Haaboflua*, hvidt, fast fra S. 59° V. til S. 56° V., fri N. om *Snersgrunden*, og hurtigblinkende fra S. 56° V. til S. 44° V. Flammens Højde: 56 Fod. Synsvidden: 11, Kml. for det hvide, 8 Kml. for det røde Lys. Det vises fra et c. 40 Fod højt Taarn ved en hvid Træbygning. 59° 2' 5" N. Br. 5° 35' 15" Ø. Lgd.

Fjeldøen Fyr lyser nu fra N. 10° V. gennem V. og S. til S. 33° Ø. Lyset er hvidt, fast fra N. 10° V. til N. 50° V., hurtigblinkende fra N. 50° V. til N. 57° V., over *Arsgrunden*, hvidt, fast fra N. 57° V. til N. 75° V., fri N. om *Svendene*, rødt, fast fra N. 75° V. gennem V. til S. 20° V., fri Ø. om *Alstenen*, hvidt, fast fra S. 20° V. til S. 6° V., fri V. om *Tungestua* og *Bøskindene*, hurtigblinkende fra S. 6° V. gennem S. til S. 2° Ø., hvidt, fast fra S. 2° Ø. til S. 23° Ø., fri V. om *Kolsboerne*, rødt, fast fra S. 23° Ø. til S. 33° Ø. Flammens Højde: 56 Fod. Synsvidden: 12, Kml. for det hvide, 9 Kml. for det røde Lys. 59° 5' 20" N. Br. 5° 34' 25" Ø. Lgd.

Tyskland. Slesvig. I *Smaldyb* er Tønde A flyttet hen imod Tønde B. Den ligger fra *Amrum* Fyr i S. 12° V. og fra *Pelworm* Taarn i S. 77° V.

Elben. *Scharhörnbake* og *Kugelbake* skulle fornyes og ere derfor midlertidig borttagne.

I *Elben* er Tønde Nr. 13 lige over for *Kugelbake* flyttet og ligger nu paa 53° 54' 6" N. Br. 8° 42' 27" Ø. Lgd.

Jade. *Jadeplate.* Baaketønden ved V.-Spidsen af *Jadeplate* er flyttet og ligger nu i 5½ Fv. Vand paa 53° 50' 15" N. Br. 7° 53' 32" Ø. Lgd.

Holland. Zuiderzee. Fartøjet *de Vrouw Aaltje* er sunket i 10 Fod Vand mellem *Huizen* og *Oen Marken* om-

trent i Kursen fra *Amsterdam* til *Schokland*. Vraget er afmærket med en grøn Stumptønde og om Natten vises Lanterner. Masten er over Vandet. 52° 23' 48" N. Br. 5° 16' 6" Ø. Lgd.

Zeegat van Texel. Schulpengat. Fra 22de August til 1ste Oktober 1898 afholdes Sømineøvelser i *Schulpengat* ud for *Kijkduin*, uden for det afmærkede Farvand. N.-Siden af Pladsen er afmærket med rød og sort tærnedede Stumptønder, S.-Siden med rød og sort tæruede Spidstønder, alle med Kors som Topbetegnelse.

Zeegat van Texel. Bollen. Vraget af *„Mentone“*, som laa sunket paa *Bollen*, er borttaget og Afmærkningen inddragen. 52° 57' 12" N. Br. 4° 41' 55" Ø. Lgd.

Hoek van Holland. Fra den 22de August til 1ste Oktober 1898 afholdes Sømineøvelser i *Nieuwe Rotterdamsche Waterweg* ud for Fort *Hoek van Holland*. Øvelsespladsen er paa N.-Kanten afmærket med røde Spidstønder, paa S.-Kanten med grønne Tønder.

Schiedam. Det hvide og røde Havnefyr paa det V.-lige Havnehoved ved *Schiedam* er slukket. Der vises nu to røde Fyr lodret for hinanden og om Dagen et rødt Flag som Signal for, at Dampskibe skulle gaa langsomt.

England. Tyne. En Dampner ligger sunken i 6 Fv. Vand, 1¼ Kbl. Ø. t. S. ½ S. fra Yderenden af *Tyne S.-Pier*. En grøn Tønde ligger tæt Ø. for Vraget, og om Natten vises, naar det er muligt, to hvide Fyr vandret for hinanden fra en Slæbedamper ved Vraget. 55° 0' 40" N. Br. 1° 23' 45" V. Lgd.

Skotland. Firth of Forth. Ved *Burnt Island* ere de to hvide Fyr lodret for hinanden ved V.-Enden af den ny Bølgebryder, Ø.-Siden af Havneindløbet, forandede til røde Fyr.

Et grønt, fast Fyr vedbliver at vises fra Yderenden af den nye Bølgebryder, V.-Siden af Havneindløbet.

De to røde Fyr ved Ø.-Siden af Havneindløbet og de hvide Fyr paa den gamle Jærnbane Pier slukkes. Fyret paa Ø.-Pieren ligger paa 56° 3' 15" N. Br. 3° 14' 10" V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Englands S.-Kyst. Ved *Start Point* skal Taagesignalet forandres til at give hver 2 Minutter Et-Stød af 7 Sekunders Varighed. 50° 13' 20" N. Br. 3° 38' 30" V. Lgd.

Nærmere Meddelelse senere.

Nordlige Atlanterhav.

Atlanterhavet. En Kabeldamper er i Arbejde i *Atlanterhavet* paa omtrent 43° 25' N. Br. 48° 36' V. Lgd. I en Omkreds af c. 20 Kml. fra dette Sted ere forskellige Tønder udlagte.

Portugal. Tejo. Caxias røde, faste Fyr er nu forsynet med et nyt Fyrapparat. Det lyser over 15°. Flammens Højde: 306 Fod. Synsvidden: 18 Kml.

Tejo. Porto Covo. Paa Fyret ved *Porto Covo* er Flammens Højde: 57 Fod. Det midlertidige Fyr, som nu brænder, lyser over 7°.

Newfoundland S. Saint Pierre et Miquelon. Et Telefon-Kabel er udlagt mellem *Saint Pierre* og *Vile aux Chiens*, fra lidt V. for *Cap à l'Aigle* til V. for *Petit Saint Pierre* til Bugten *Tréhouart*. Det er forbudt at ankre i Kablet, og dersom det fiskes med et Anker, skal det igen slippes uden at det beskades.

Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. East River. Newton Creek. Den røde Spirtønde Nr. 2 ved Indløbet til *Newton Creek* er inddragen. Grunden, som den afmærkede, er borttagen.

Virginia. Hog Island Fyr er igen i Orden og viser Et-Blink hver 45 Sekunder.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italiens Ø.-Kyst. Lido. Uden for *Lido* er paa det Sted, hvor Fyld maa udlosses, udlagt en rød, cylindrisk Tønde med Ballon. 45° 23' 5" N. Br. 12° 25' 41" Ø. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Alabama. Mobile Bay. Det røde, faste Fyr paa V.-Siden af den gravede Rende ved N.-Enden af *Mobile Bay* er tændt 2 Fod over det nuværende Fyr tæt ved Midten af den tredje Bøjning.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Rio Grande do Sul. I Juni 1898 kunde Barren ved *Rio Grande do Sul* i 24 Dage passeres med et Dybgående af 12 Fod.

Rettelse.

Nr. 29 S. 251, Sp. 2 f. n.: En Sirene giver hver 2 Minutter To-Stød, læs: „Tre-Stød“.

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af
Damp- & Sejlskibe,
Havarikommissionærer, Agenter for Lloyd's, London,
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-
Assurance Selskaber.
Telegr.-Adr.: Heckshers.

Ved Ekspeditionen fra Frihavnen fradrages Tolden.

Før Henflytningen til „Højbrohus“

udsælges Varelageret. Havannacigarer fra 12 Kr. Ma-
nilla fra 6 Kr. Bremer- og hollandske Cigarer fra 5 Kr.
Et stort Parti Cigarer fra Trichinopoli Syd In-
dia, lig med god Havanna fra 55—70 Kr. pro Mille.

En Del Tobak og Cigaretter til nedsat Pris. Engelske
Shagpiber & Tobakspunge, Merskum & Rav.

Wilh. Jørgensen nu Østergade 37

Telefon 672. fra Oktober Østergade 61.

Alt leveres gratis om Bord.

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde.
Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.
Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

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.

Telefon 5560.

Prima røgede Skinker.

Store Partier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker
anbefales til

lave Priser.

Højbroplads 12 ved Gammelstrand.

Prima Svinefedt.

Fine Støgepølser.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....		113 ¹ / ₂	113 ³ / ₄
Danmark.....	93	92 ³ / ₄	98
Norden.....		122	123
Kjøbenhavn.....	105	104 ³ / ₄	105 ¹ / ₄
Carl.....	64 ¹ / ₄	64 ¹ / ₄	64 ¹ / ₂
Dannebrog.....	110	109 ³ / ₄	110
Skjold.....	81	81	81 ¹ / ₄
Helsingers Dampsk.....		—	—
Østersøen.....		—	—
Nordsøen.....		80 ¹ / ₂	84
Torm.....		94	95
Foren. Bugser-Selsk.....		85	89
Dansk-russisk Dampsk.....		—	—
Urania.....	103	102 ³ / ₄	103 ¹ / ₄
Union.....		105 ¹ / ₄	106
Heimdal.....		—	—
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.....		—	—
5% — —.....		—	—
5% Thingvalla 1880.....		—	—
5% — 1894.....		—	—
5% Norden.....		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.....		97 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % uopsig Stats.....		100	101
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		93 ¹ / ₂	95
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....		92 ¹ / ₄	92 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....		96	97
4% — — 6 —.....		97	97 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —.....		94	95
Aktier.			
Nationalbank.....		154 ¹ / ₂	155
Privatbank.....		133 ³ / ₄	134
Landmandsbank.....		128	130
Handelsbank.....		123 ³ / ₄	124 ¹ / ₂
Burm. & Wain.....	92 ¹ / ₂	92	93
Helsingers Jernsk.....		90 ¹ / ₂	92 ¹ / ₂
Sukkerfabr.....		95 ¹ / ₄	95 ³ / ₄
Bryggeri Aktier.....		98 ¹ / ₂	99

Vekselskurser d. 9. Aug. 1898.

	Åvista Sælger.	to d. d. Køber.
Hamburg.....	89.05	88.90
London.....	18.17	18.14
Paris.....	72.10	—
Amsterdam.....	151.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 9. Aug. 1898.

Russiske Noter.....	216.20
4% Russiske Consols.....	104.40
4 ¹ / ₂ % — Boden Kredit.....	—
6% Mexikanske.....	99.40
5% Rumænske Stats.....	100.50
4% — — 1890.....	93.75

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

Foren. Dampskibs. 36,000, „Danmark“ 4,000, „Norden“ 6,000, „Kjøbenhavn“ 4,000, „Carl“ 22,000, „Skjold“ 18,000, „Dannebrog“ 16,000, „Urania“ 8,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden 16.

Agentur
for udenlandske
Søassurance-
Selskaber.

Bjerre & Rømer,
Skibsmæglere.

Agenter for
Kullens Enskilda Assurans
Förening.

Hovedforhandler PETER BUCH, Vinhandel, Helmerhus 13.



F. ZUSCHLAG. Aquavit, København N.

Einhorn-Apotheket

Hamburg (St. Pauli)
Langereihe 83.

Dansk Betjening.
Lægehjælp (ogsaa Specialister)
anvises.

Marius Hoffgaard

(forhen kld. Brodersen).
Anbefaler sig med alt til
Fotografien henhørende.
Atelier St. Strandstræde 6. 9.
Fotografier af forskellige danske
Skibe have altid paa Lager.
Hurtig Ekspedition.

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.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Nienstædt & Co.

(Kunstindustri-Museum):

Lager af amerik., engelske, franske og tyske Værktøjmaskiner.
Værktøj, File, engl., svensk og tysk Staal. File ophugges.

Bekendtgørelse

Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

23. Series

5te Trækning begynder Onsdag den 17de Aug. 1898.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinsttrække.		Hovedgevinsttrække.		2. Præmiegevinsttrække.	
1	2	1	2	1	2
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	50 -	90	100 -	90	50 -
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 300 og 150 Nummere i Rækkefølge faa Gevinst.

Lodsedler til Trækningen sælges og fornys overalt à 2 Kr. 60 Øre Stykket hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i Hoved-
kollektionen, Nørrevoldgade 19, hvor Planen paa Forlangende ud-
leveres gratis.

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.

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.

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-Chromometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og Barometere.

Regulering og Repara- tion af Søuhre

udføres samvittighedsfuldt.

Palle Sørensen, 6, Sølvtorvet 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 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. 33.

Kjøbenhavn, Torsdag den 18. August 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Striken i Wales. — De engelske Loders Indtægter. — Afgifterne i Tuborg Havn. — Udbetalingen af Mandskabernes Hyre. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Lysegrunds Fyr. — Forholdsregler mod Panik i Passagerskibe. — Fiskeskipperskole i Frederikshavn. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns 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.

Sunderland. Thompson Shields & Co.

(Established 1858.)

Ship brokers.

Coal Exporters & Timber Merchants.

196, High Street East. Sunderland.

Highest freights for foreign & coasting.

Herring freights from ports in Scotland to Elben & Baltic a speciality.

Letters & telegrams addressed to our care are delivered promptly on board vessel on arrival.

Telegrams: „Shields“. Sunderland.

„Scotts Code“ — ninth Edition — used.

Anders Nielsen,
Fredericiagade 27.

Største Lager

af

 **Fedevarer.**

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

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.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.
(Axel Herfurth Fleron.)

Herreekviperingsforretning

St. Annaplads 14.

Uniformer og civile Klædninger.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nilsson.

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,** Hellerup.

Strandvej 36. Telefon 69.

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.

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^d.

eneste Fabrikanten af
Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
 samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:
 Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.
 Conferencetid 12—1½. Admiralitætstr. 39, 1. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen. Ø. Telefon 35.

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 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.

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.

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon **G. W. Møller, Grønnegade, Dragør.** Telefon
 Nr. 6. 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.

Cypress og Greenheart.

Disse fortrinlige Træsorter anbefales Havneautoriteter til Forsøg.

Bedste Vidnesbyrd foreligge.

Lager hos

EMIL HAMMELEV, St. Kongensgade 61. Telefon 3338.

HÄNSCHELL & Co. 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 Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier
 i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1838. Telegraphic address "SVITZERSALVAGE".
 Telefon Nr. 5195.

Agent for
 Great Britain.

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	.....	"SVITZERSALVAGE".
KASTRUP	.....	"HØYER".
ELSNØRE	.....	"SVITZERGOTTLIEB".
KORSØR	.....	"JØRGENSEN".
ALBUEN (LAALAND)	.....	"GUNNERSEN".
FREDERIKSHAVN	.....	"SVITZERLUND".
GOthenBURG (SWEDEN)	.....	"ELFVERSSON".
GREIFSWALD (GERMANY)	.....	"SPRUTH".

The company's boat **Danmark** — in conjunction
 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).

Fanø praktiske Sømændsskole.

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

P. H. Clausen,
 Nordby, Fanø.

Striken i Wales.

Som tidligere meddelt her i Bladet, fremlagdes paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling i Juli Maaned en Skrivelse fra forskellige Rederi-Foreninger i England om at faa indført Klausuler i Kul-Certepartierne, der kunne hindre, at Skibene tvinges til, paa Grund af Striker, at ligge i lang Tid og vente paa Ladning. De nævnte Foreninger, der repræsenterede saa at sige samtlige Sejlskibsredere i de forenede Kongeriger, havde paa et Møde d. 22. Juni vedtaget en Resolution, der gik ud paa:

- 1) at de nu gældende Kul-Certepartier forandres saaledes, at der i dem indføres en rimelig Strike-Klausul, der giver Skibene Ret til at forlade Lastehavnen inden en rimelig Tid, efter at en Strike er begyndt;
- 2) at søge gennemført saadanne Forandringer i eksisterende Kulmine Garantier, hvorved det forhindres, at Sejlskibenes Ekspedition sættes til Side, naar dette konvenerer Minerne af Hensyn til Dampernes Lastning.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening har, som vi erfare, nu besvaret de engelske Foreningers Skrivelse saaledes:

Til D'Hrr. A. Bilbrough & Co.

London.

Foreningen har modtaget det af D'Hrr. som Repræ-

sentanter for „The British Ship-Owners Mutual Protection and Indemnity Association Limited“ under 27. Juni d. A. udsendte Cirkulære med Meddelelse om den af forskellige britiske Sejlskibsrederi-Organisationer paa et Møde i London d. 22. s. M. vedtagne Resolution angaaende Sikring mod for langt Ophold som Følge af Striker.

Vi tillade os i denne Anledning at meddele D'Hrr., at den nævnte Resolution har været Genstand for Behandling ved Foreningens aarlige Generalforsamling i afvigte Juli Maaned, og at Foreningen fuldt ud kan give den sin Tilslutning. Vi have derfor ved et Cirkulære til vor Forenings lokale Styrelser omkring i Landet opfordret de danske Sejlskibsredere til saa vidt muligt at indføre Klausuler som de i Resolutionen omhandlede i Certepartierne, og vi have samtidig offentliggjort Resolutionen i Foreningens Medlemsblad, „Dansk Søfartstidende“, saaledes at den derigennem er bragt til Kundskab for samtlige Medlemmer i vor Forening.

Idet vi udtale Haabet om, at det gennem disse Foranstaltninger maa være lykkedes os at yde de britiske Sejlskibsrederi-Organisationers Bestræbelser en virksom Støtte, tegne vi

Med Højagtelse

P. B. V.

P. Rechnitzer.

I sine Skrivelser til Kredsstyrelserne har Foreningens Bestyrelse yderligere meddelt, at der mulig vil blive formuleret Klausuler i den angivne Retning til Optagelse i Certepartierne.

De engelske Loders Indtægter.

De engelske Redere har nylig afholdt Aarsmøde, paa hvilket der blev forhandlet vigtige Sager. Under Forsæde af Mr. Bromage, den mangeaarige Præsident i den mægtigste Forening af private Skibsredere i de forenede Kongeriger, blev følgende Temaer bragt paa Bane: I første Række selvfølgelig de af Rederne paa det heftigste bekæmpede urimelig høje Fyrafgifter, endvidere Lodsvæsenet paa Themsen, Themsens Befæstning i Tilfælde af en Krig, Skibenes Bemanding og Apprenticevæsenet. Særlig Interesse vakte Debatte om Lodsvæsenet paa Themsen og dets Repræsentanter. Disse stakkels plagede Folk, skriver „Hansa“, som alle har Medynk med, som border Skibene i den engelske Kanal i simple Sømandsklæder, altid med en tørstig Gane og stor Forkærlighed for Cigarer, især i tyske Skibe, og som, idet de af Skibets Fører venter en Ekstrapræmie i Form af et blinkende Guldstykke, skelder og smelder over den usle Fortjeneste, disse Herrer har just ikke faaet nogen blid Behandling af de engelske Redere. Mr. Bromage, som tillige er Redernes Repræsentant i Trinity House's Lodskomite, har haft Anledning til at beskæftige sig noget nærmere med Londoner Loders Indtægter. Resultatet af sine Iagttagelser og Erfaringer meddelte Præsidenten nu Medlemmerne, som paa denne Maade fik at vide, at en Thems-Lods's gennemsnitlige Fortjeneste beløber sig til £ 35 = 700 Mark maanedlig. Ingen

har under 4,000 Marks Indtægt om Aaret, derimod har af de 370 faste Lodsere mere end 20 pCt. en Aarsindtægt af £ 1,600, altsaa mere end 32,000 Mark. Ganske rigtig bemærkede enkelte af Rederne, at slige Indkomster, sammenlignet med Skibsførernes, ikke stod i nogetsomhelst Forhold til det ydede Arbejde.

Skibsførerne er, naar de har faret til Søs fra de vare Dreng, gennemsnitlig udslidte ved det 55. Leveaar som Følge af Klimaternes Indflydelse og de udstaaede Strabadser. Har de da ingen Privatformue eller ikke har kunnet lægge sig noget op, saa har de kun Fattigvæsenet at ty til. Derimod er Lodserne, efter hvad Præsidenten opgav, i Stand til, i det mindste nogle af dem at udføre deres Tjeneste lige op til det 70. Leveaar, skønt de allerede fra det 65. er pensionsberettigede. Thems-Lodserne, saa vel som mange af deres Kolleger i andre Søbyer, nyder altsaa, efter at de gennem en halv Menneskealder har indkasseret i det mindste det tredobbelte af, hvad en Skibsfører kan tjene, og næppe har mere end en Tiendedel af dennes Ansvar, endnu efter at de har trukket sig tilbage fra deres Virksomhed en anstændig Pension. Denne Sammenligning beviser i Virkeligheden atter, hvor forskelligt og uretfærdigt Arbejdet her i Verden bliver betalt, eftersom Vedkommende virker i det ene eller det andet Kald.

Afgifterne i Tuborg Havn.

Vi have modtaget følgende, som vi have Grund til til at tro vil finde Tilslutning blandt de Skibsførere, der besejle Tuborg Havn:

Efter at Afgifterne i danske Havne ere reducerede stærkt, kan det ikke nægtes, at Afgifterne i Tuborg Havn synes urimelig høje. Jeg indkom med mit Skib i denne Havn fra Limhamn d. 22. Juli og udgik til Stenfiskeri d. 25. Juli. Jeg maatte af mit Skib, der maaler 14 Reg.-Tons, betale i Havneafgift:

Indgaaende	14 Tons	à 20 Sk...	Kr. 5.83
Udgaaende	14	— - 2 —...	— 0.58
Bolværkspenge	14	— - 8 —...	— 2.33
			Ialt Kr. 8.74

Den indgaaende Afgift er absolut for høj, og det vilde være meget ønskeligt, om Bestyrelsen for Tuborg Havn vilde reducere den betydeligt.

S. Frandsen,
Fører af „Niels Juel“ af Kjerteminde.

Udbetalingen af Mandskabernes Hyre.

Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening har besluttet Offentliggørelsen af følgende Cirkulære:

„Da det har vist sig, at Bestemmelsen i Sølovens § 99 om, at en Sømand under Rejsen kan forlange udbetalt efterhaanden indtil $\frac{2}{3}$ af sin fortjente Hyre, efter Udbetalingen jævnlige har givet Anledning til Rønning, særligt i oversøiske Havne, og da det derfor ogsaa for Mandskabet er tjenligst, at en saa stor Del af Hyren ikke udbetales paa en Gang, opfordrer Bestyrelsen danske Sejlskibsredier til ved Udmønstringen af fast Mandskab at faa fastsat i Forhyringskontrakten, at der af den fortjente Hyre kun udbetales Mandskabet indtil Halvdelen, dog saaledes at gifte Søfolk og Søfolk, der understøtte deres Slægtinge, kunne trække paa Hyren indtil $\frac{2}{3}$ af denne.“

Fragtmarkedet.

Den sidste Uge har en noget fastere Tone at opvise fra Sortehavet, Azoff og Donau, og paa ny bekræfter det sig, at denne Branche, som i sin limiterede Saison er Evropas største korneksporierende, danner en naturlig Modvægt mod Amerika, og Vægtskaalens Tunge er fin. Amerika er for Øjeblikket den lette, Sortehavet den kraftige, men Fremgangen for den sidste i Raten svarer nøjagtig til Tilbagegangen for den første — man handler billedlig talt paa Lodder. Rederierne staar i dette Øjeblik — vel Saisonens vanskeligste — noget vaklende. Alles Blikke ere rettede mod Høsten, der skal danne Basis for Aarets bedste og sidste Maaneder, og mange tvinges allerede nu, forinden man kan udtale sig fuldt ud paa lidelig om Situationen, til at tage sin Disposition, i hvert Fald for de større Dampers Vedkommende. De to Hovedruter diskuteres nu paa det ivrigste. Den ene: „Træ ned til f. Eks. Alexandria fra Østersøen og saa Returladning fra Sortehavet“; eller ogsaa fuld Kraft frem mod „the far west“. Kulfragterne til Middelhavet ere dalede; ogsaa dette paavirker selvfølgelig Sortehavsfragterne; men dette anser vi kun for at være rent forbigaaende. Skulde man udtale sig om Situationen, da tror vi med alt Forbehold, at Amerika

alligevel gaar af med Sejren. Den øjeblikkelige Stilhed er, som vi omtalte i sidste Artikel, en naturlig Følge af Freden; naar Sindene igen kommer til Ro, naar Spekulanter som Mr. Leiter og Konsorter ere forsvundne fra Skuepladsen, da vil de kolossale Kornforraad gøre sig gældende og et stabilt Marked indtræffe; thi Yankeen holder af Penge og Evropa trænger stadig til Korn.

Paa Kulmarkedet lider man stadig under den altfor lange Tørn. Raterne til Østersøen ere mere end glimrende, baade fra Øst- og Vestkysten; dog ere Noteringerne fra den første højest, men hvad nytter det, at man i Certepartiet f. Eks. har 6/6 Forthet Kjøbenhavn, naar c. 2/ gaar bort til Dækning af det lange Ophold paa Kulpladsen; det skulde ikke undre os, om mange Redere foretrak at sende Baadene Retur i Ballast fremfor at vente. Imidlertid ere vore Kulkøbmænd meget forlegne, og enkelte har sluttet — blot for at faa Baad — med garanteret Ladetid paa Firth og Forth. Det bliver da Købmanden og ikke Rederen, som maa bære Tabet ud over de stipulerede Ladetimer, og selv om Raten da naturligt bliver noget mindre, staar dog Rederne sig sikkert derved — de faar Tiden betalt —, og det er jo egentlig derfor, de sejler; Aaret bliver ikke længere, fordi man ligger stille 14 Dage; hver Time er kostbar. Vi tilraade Rederne under de nuværende Forhold at søge en saadan Ordning; den kan opnaas, derpaa har vi tilstrækkeligt Bevis; lad saa andre ligge og vente for egen Regning, mismodige trods Certepartiets høje Fragt.

Ugens Noteringer ere: Northern range C. f. o. 2/6, Baltimore Danmark 2/9 à 3/, option 2 Lossehavne 1 $\frac{1}{2}$ pence mere, alt prompt. Ferdinandina Stettin giver 18/6 Phosphate, Danzig 18/, Hamburg 16/6, Rotterdam 16/. Tampa Memel 19/ pr. September. New Orleans eller Galveston giver 14/ Danmark Nett Charter, men Ordren er nærmest nominel; til U. K. Cont. betales 13/3 à 13/6. Fra Miramichi til Vest Kysten betales 45/, Montreal Plymouth 42/6, St. Thomas London 42/6, Mobile U. K. eller Cont. 110/, Quebec London 43/9.

Sortehavet etc. Odessa L. H. A. R. 3000 Tons 20/3, August 10/6, Donau 3700 Tons 13/ Antwerpen Rotterdam. Azoff 14000 quarters 12/25 Aug 12/9. N. C., Lasten Byg. Fremdeles søges 4800 Tons Damper 25. September 20. Oktbr. Odessa 12/3 London, Hull, Rotterdam, Amsterdam; 12/6 Antwerpen, 12/9 Hamburg, option Nicolajeff bar draft 1/ ekstra; der er Udsigt til 3 pence højere Fragt. Op til 2500 Tons søges for Oktober Lastning fra Nicolajeff 15/ til Kjøbenhavn direkte, option 2 danske Havne 15/6. Fremdeles Odessa 13/ Kjøbenhavn. Azoff eller Donau giver 20. September 20. Oktober 14/6 any, 15/ Hamburg, muligt opnaas 6 pence højere. Fra Theodosia og/eller Novorossisk 12 Frcs. til Genua eller Marseilles, Donau eller Azoff samme Option 14 Frcs.

Kulfragterne ned efter giver Tyne Port Said 6/, Alexandria 6/, Donau 8/6, Ergasteria 7/, Triest 7/9, Trapani 7/, Neapel 6/, Genua 6/, Cete 6/3, Barcelona 7/9, Valencia 7/. Til Østersøen betales fra Tyne: Cronstadt 4/9 à 5/, Helsingfors 5/9 à 6/, Reval 5 à 5/3, Riga 4/6, Pillau 5/, Memel 5/, Fairwater 4/9, Stetin 5/, Rostock 5/9; til dansk Havn betales for større Dampere 5/6, for mindre 6/ à 6/3, til Kjøbenhavn any size 4/6 med garanteret Ladetid. Fra Firth of Forth er sluttet Burntisland Kallundborg 6/6, mindre Baade til Provinser 7/ à 7/3, til Kjøbenhavn 6/, alt beror dog her paa Tørnen, og vi henvise til det ovenfor sagte.

Østersøen er stadig ivrig beskæftiget med Træ, baade fra Finland og Sverrig samt ikke mindst fra Riga. Raterne holder sig til Kontinentet og Danmark, hvorimod de ere dalede noget til Middelhavet, en naturlig Parallel til Kulfragterne derned efter. Paa Kornmarkedet er ingen Forandring; Libau giver 1/ à 1 $\frac{1}{2}$ London, andre Pladser i vanligt Forhold.

Vort hjemlige Marked ligger stille hen. Fragten for Korn Kjøbenhavn dansk Provinshavn er 10 à 11 Øre pr. Centner; for Guano i Sk. 13 à 14 Øre. Faa Laster ere i Markedet, og færre ere de end de fragtsøgende Skibe, saa Udsigterne for de nærmeste Dage ere daarlige. Der er sluttet Høganæs Petersborg 7 Rmk. Ton Lervarer. Kastrup Rügenwalde 18 Pf. Guano, Helsingborg Aalborg 3 Kr. pr. Ton Lervarer.

Spørgsmaal og Svar.

Hvorfor bliver der ikke oprettet danske Konsulater i Slesvig og Holsten, da jo enhver Skibsfører, som kommer til Havnene her, er sig selv overgivet og kun kan faa egen Assistance i Tilfælde af, at Vanskeligheder forefalde, som saa ofte sker.

C.

Vi lade Spørgsmaalet gaa videre.

Lysegrund's Fyr.

Vi have modtaget følgende:

I Deres meget ærede Blad Nr. 30 ser jeg bekendtgjort, at Lysegrund's Fyr er bleven forandret i Juli Maaned. og altsaa den 28. Juli skulde Fyret være i fuld Virksomhed. Men da jeg passerede nævnte Fyr Natten mellem den 2. og 3. August, Klokken mellem 2 og 4 Morgen, brændte Fyret ikke; jeg passerede Grunden saa tæt, som jeg kunde, og saa tydelig Fyrbaaken, men ingen Lysflamme var at se, i en Tid af ca. 45 Minutter; dette er jo meget farefuldt for Søfarende, naar man trygt styrer paa et godt kendeligt Fyr og der saa ingen findes, hvorfor jeg anser det for min Pligt at henlede Opmærksomheden derpaa, og tillader jeg mig at bede om Oplysning om, af hvad Grund, nævnte Fyr ikke brændte den Nat.

Ærbødigst

L. C. Jensen,

Fører af Skonnert „Rasmus“ af Thuro.

I vort sidste Nummer bekendtgøres det under „Efterretninger for Søfarende“, at Fyret paa Lysegrund er slukket og snarest muligt vil blive tændt igen. Heldigst havde det naturligvis været, om denne Meddelelse var fremkommen i de Efterretninger, der udgik d. 3. August, men formodentlig har man af en eller Grund maattet slukke Fyret saa kort forinden disses Udgivelse, at Meddelelsen herom ikke har kunnet komme med i dem.

Fyret er nu paany i Orden.

Red.

Forholdsregler mod Panik i Passagerskibe.

Forinden Katastrofen med „La Bourgogne“ gaar i Glemmebogen, burde man drage Nytte af de forskellige Vink, som denne sørgelige Begivenhed har henledet Opmærksomheden paa. Hvad saaledes Passagererne angaa, ere de jo ikke Søfolk, og ere derfor ikke saa forberedte paa med Ro at møde alt, hvad der kan hændes paa Søen. Heller ikke tør man paaregne, at de allesammen er i Besiddelse af den Aandsnærværelse, som er det første Skridt henimod Redning.

Betragte vi saaledes Forholdene paa en engelsk Passagerdamper, der har kollideret med et andet Skib,

og som ligger synkefærdig paa Vandet, da maa jo Passagerer og Mandskab forlade Skibet og tage sin Tilflugt til Baadene, hvilke man maa gaa ud fra ere i Orden, da Board of Trade har Overtilsyn med Baademateriellet, samt at de findes i saa stort Antal, at der er rigelig Plads til saa mange Passagerer, som det i Følge Skibets Papirer er tilladt at tage om Bord i samme.

Dette er for saa vidt i Orden, kun ville vi et Øjeblik overveje, hvorledes alt tager sig ud i Virkeligheden.

Baadene ere stærke og ny samt vel forsynede med Master, Sejl, Vandkere, Olje, Dræg og Kompas; de ere endvidere i Stand til at rumme det Antal Personer, de ere byggede til. Paa den anden Side er den Baad, der staar paa Damperens Dæk, muligvis kun et Redningsapparat. For at være helt effektiv maa den ikke overfyldes, være passende bemanded og kunne fires ned i Vandet uden Fare. Paa en nymodens Damper anbringes Baadene sædvanligt paa et særligt Baadedæk, og det eneste opstaaende over dem er i saa Tilfælde Kommandobro, Skorstene eller Masterne. Dette Baadedæk, der har den praktiske Egenskab at yde et vist Læ for Promenadedækket, forøger imidlertid Fartøjernes Højde over Vandet og gør det vanskeligere at fire dem af.

Vi kunne saaledes anføre et Eksempel, taget fra en ny Liner, et af de prægtigste Skibe, der flyder paa Vandet. Det laa i Dok, da vi besøgte det, og havde Baadene 25 Fod over Vandlinjen. Vi spurgte Kaptajnen, om hvorledes Baadene kom i Vandet i rum Sø, om det var let eller vanskeligt, hvortil han svarede: „I Dønning eller uroligt Vejr vil jeg ikke svare for, at vi kunne fire et eneste af Fartøjerne af med Sikkerhed, da de efter al Sandsynlighed ville blive knuste mod Skibssiden, naar Damperen tager en Overhaling.“ Dette maa man vel fuldstændig give ham Ret i. Under daarlige Forhold — og hermed menes aldeles ikke særlig abnorme Omstændigheder — er den bedste og smukkeste Samling af Baade paa selv moderne Skibes Dæk lige saa unyttige, som det Skib, der blev bygget, men ikke kunde løbe af Beddingen. En Mængde Patenter blive stadig udtagne paa Slippeapparater til Baade, og dog antage vi, at man endnu ikke har kunnet finde paa det Apparat, der under ugunstige Omstændigheder kan bringe en Baad i Vandet fra en stor Højde. Skibskonstruktører indrømme ogsaa, at dette Spørgsmaals Løsning hidtil er faldet dem vanskeligt nok; her maa jo nemlig ikke tænkes paa almindelige Forhold, men paa Omstændigheder, der indtræde paa et synkende, uroligt Skib i en mørk Nat med en Mængde forskrækkede og ophidsede Passagerer om Bord, hvad der altsammen bidrager til at forøge Vanskelighederne, hvilket jo ogsaa Scenerne fra „La Bourgogne“s Forlis bevidne.

Paa engelske Skibe findes anordnet et Redningsbælte til enhver Passager, men hvor mange Passagerer findes der ikke om Bord paa Dampere, som maaske ikke en Gang ane, at et saadant Redningsapparat findes eller hvorledes de skulle bruge det. Og dog kan saadan et Redningsbælte i de fleste Tilfælde yde en virksom Hjælp til at holde en Mand oven Vandet, til Redningen kommer. Og ligeledes vilde det være en stor Hjælp ved Redningsarbejdet, om hver Passager vidste, til hvilken Baad, han skulde søge i Nødstilfælde.

Det er derfor vor Mening at foreslaa, at alle Passagerer burde instrueres om, hvorledes de skulle forholde sig for at undgaa Panik, der al Tid reducerer Udsigten til en heldig Redning. Underret hver Passager om, til hvilken Baad han skal søge, hvis noget skulde støde til; for Eksempel kunde denne Underretning let gives paa Billetten eller paa anden Maade.

I Forhold til den Nytte, det vilde gøre, vilde det heller ikke være stor Ulejlighed at foretage en Prøve, en Slags Mønstring, saa snart Skibet er kommet vel af Sted og fri for al Havnemanøvrering og indenskærs Navigation. Enhver Passager, hvad Klasse han end hører til, skulde mønstres, enhver med sit Redningsbælte

paa, og denne Mønstring vilde de næppe glemme, de vilde alle forstaa, at den er et vigtigt Middel til om muligt at faa reddet Snese, ja Hundrede af Mennesker i Farens Øjeblik. Selvfølgelig kunne vi godt forstaa, at Rederne meget nødig paa denne Maade vil antyde Faren for Passagererne, men vi tro dog, at der næppe vil blive gjort Indvendinger mod den af os antydede Fremgangsmaade, især da den i Farens Stund vil bidrage til at formindske Panikken, opretholde Disciplinen og lette Baadenes Nedfiring og Bemanding. Lige saa nødvendigt det er at indøve sit Mandskab i mange Retninger, lige saa, ja langt mere nødvendigt er det at indøve Folk, der ikke ere vant til Søen, og til alt, hvad der kan hændes paa den, Folk, der i en Panik fuldstændig kunne tilintetgøre alle Anstrængelser fra Kaptajns, Officerernes og Mandskabets Side for at redde dem. Nogle Redere ville maaske sige, at en saadan Prøve vilde forarsage Passagererne unødvendig Frygt; det kan maaske ogsaa være, at en Natallarm for at bemandede Fartøjerne vil gøre det, men en rolig Mønstring, som vi have forudsat det, vil ikke i sig selv være frygtindgydende. Det er dog, naar alt kommer til alt, bedre at finde sig i lidt Ulejlighed, hvis den til Gengæld kan sikre mod Panik under alvorlige Forhold.

Syren.

Fiskeskipperskole i Frederikshavn.

„Frederikshavns Avis“ skriver:

Som bekendt er Frederikshavn Danmarks betydeligste Fiskerihavn, idet her hører hjemme ca. 120 Kuttere, som hver har 6 Mands Besætning.

Størsteparten af disse Fartøjer føres nu af Folk, som ikke har underkastet sig nogen Slags Eksamen. Trangen for eksaminerede Skippere gør sig imidlertid mere og mere gældende, efterhaanden som Fartøjerne bliver større og Rejserne længere. Saaledes skal Kuttere paa Islandsfiskeri have eksaminerede Skippere, da Fiskefartøjer udenfor Nordsøen kun maa føres af Folk, som mindst har bestaaet den i 1892 indstiftede Fiskeskipperprøve. Sandsynligvis vil det ogsaa inden mange Aar blive fastslaaet, at nye Skippere skal have aflagt denne Prøve for at kunne ansættes i Hjemmefiskeri paa Dæksfartøjer over en vis Størrelse. Thi medens den ældre, prøvede Kutterskipper kan siges at have godtgjort sin Duelighed i Praksis, saa besidder den nye, ueksaminerede Mand intet antageligt Bevis for, at han er Opgaven voksen, eller at han kender Søvejsreglerne, der dog har saa stor Betydning i befærdede Farvande som Kattegat, Skagerak og Nordsøen.

Enkelte af vore yngre Fiskere har derfor i de sidste Aar aflagt Prøven ved Navigationskolerne. Men det er kun et Mindretal af vore Fiskere, som kan og vil ofre Tid og Penge paa et Studieophold ved en i en fremmed By beliggende Navigationskole. Dette er ogsaa temmelig meget forlangt, naar først Vedkommende har stiftet Hjem og Familie, hvilket jo for de fleste Fiskeres Vedkommende sker forholdsvis tidligt.

Det har da ogsaa gentagne Gange været fremhævet, at Frederikshavn er det naturlige Sted for en Fiskeskipperskole, og en i Hamburg bosiddende dansk Patriot har endog for nogle Aar siden stiftet et Legat, hvis Renter, under Byraadets Kontrol, vil kunne benyttes til dette Øjemed.

Opgaven har imidlertid først fundet sin Løsning nu ved at der her i Byen har dannet sig en Komite, som har paataget sig at oprette og drive en Skole, der udelukkende skal forberede til Sætteskipperprøven og Fiskeskipperprøven, i Henhold til Lovene af 25. og 30. Marts 1892, (altsaa ikke en egentlig Navigationskole, der forbereder til Styrmandseksamen). Denne Skole vil, som

det fremgaar af omstaaende (ogsaa i Dansk Søfartst. optagne) Bekendtgørelse, træde i Virksomhed allerede ved næste Maanedes Begyndelse i teknisk Skoles fortræffelige Lokaler, hvilket har kunnet lade sig ordne, fordi Fiskernes Undervisning skal ske om Dagen, medens de tekniske Klasser ført afholdes om Aftenen. Et Kursus vil vare 2—4 Maaneder efter vedkommende Elevs Forkundskaber og Ævner.

Til Forstander for Skolen er valgt Hr. Navigationslærer H. P. Hansen, en yngre, vel anbefalet Mand, som netop har tilendebragt sin Uddannelse ved Navigationskolen i Kjøbenhavn.

Komiteens Medlemmer ere: d'Hrr. Kapt. Otto I. Berg, Lodsoldermand Chr. Bærentz, Konsul Christian Cloos (Komiteens Formand), Formanden for Frederikshavns Skipperforening, Fiskehandler I. A. Jensen, Skibsreder P. Nielsen, Bangsbostrand, Fiskehandler I. P. Kongsbak, Skibshandler P. Schou, Formanden for Frederikshavns Fiskerforening, Kutterskipper P. Suhr og Kaptajn S. Thomsen.

Fra Sø og Land.

Dødsfald. Styrmand i Det forenede Dampskibsselskab H. Boye er efter nogen Tids Sygdom afgaaet ved Døden i en Alder af kun godt 40 Aar. Han gjorde sidst Tjeneste paa Selskabet's Damper „Gylfe“ og var anset for en dygtig Sømand. Den Aføde valgtes i Fjor ved Stiftelsen af Dansk Navigatør-Forening til denne Forenings Formand og beklædte denne Stilling til sin Død.

Jubilæum. Kaptajn Chr. N. Lund i Frederikshavn fejrer i Dag sit 25aarige Jubilæum i Svitzers Bjærgningsentreprises Tjeneste. Jubilæren gik til Søs i sit 16. Aar, tog efter at have faret til Søs i længere Tid i øst- og vestindiske samt kinesiske Farvande Styrmandseksamen i 1867, sejlede derefter atter paa oversøiske Farvande som Styrmand med forskellige danske, russiske og hollandske Skibe, dog væsentlig i en Aarrække med dalevende Grosserer Puggaards Vestindiefarere, indtil han i 1873 gik ind i den Svitzerske Bjærgningsentreprise, var en kort Tid Styrmand og derefter Kaptajn paa flere af Entreprisens Skibe, indtil han i 1885 overtog sin nuværende Stilling som Repræsentant for Entreprisen i Frederikshavn, et Distrikt, som omfatter hele den jydsk Vestkyst, en Del af Østkysten, Læsø og betydelige svenske og norske Kyststrækninger. I denne lange Række af Aar har Hr. Lund dels direkte som Kaptajn for Bjærgningsdampskib selv været med til at bjærge, dels senere ledet Arbejdet ved Bjærgning af mellem 500 og 600 Damp- og Sejlskibe, henhørende til alle Nationer; desuden har han været med til at yde Assistance paa forskellig Maade, efter Kollision, under Isforhold etc. til ca 450 Skibe. I en saadan Virksomhed under en saa forholdsvis lang Periode har der ofte været mange baade vanskelige og farefulde Bjærgningsforetagender, som fordrede et energisk Arbejde og en snarraadig Ledelse; det kunde selvfølgelig ikke være saa, at alt lykkedes; men under hele denne Virksomhed, hvor Forholdene ofte vare af fortvivlet Natur, er der dog ingensinde gaaet Menneskeliv tabt, hvad der egentlig er mærkeligt nok, saaledes paa Vestkysten, hvor Storm er opkommen saa pludselig, at Kaptajn Lund saavel som de af Bjærgningsdampskibets Mandskab, der vare om Bord i det strandede Fartøj, maatte reddes ved Redningsbaad eller Raketapparat.

Kaptajn Lund har ikke alene ved de mange Bjærgningsforetagender, men ogsaa ved andre Lejligheder — saaledes ved Aftaler mellem Entreprisen og de lokale Bjærgere, hvorved han altid har bestræbt sig for ikke at gaa Bjærgernes Interesser for nær — vist sig at være sin Stilling fuldt ud

voksen, og det er at haabe, at Svitzers Bjærgningsentreprise — en Institution, der er af stor Betydning for vort Land ikke alene ved de mange og store Værdier, der fris fra at gaa til Grunde, men ogsaa ved, at det er ved dansk Snille og Kraft, at dette Arbejde udføres — endnu i en lang Aarrække maa nyde godt af Kaptajn Lunds store Indsigt og erfarne og intelligente Ledelse i Entreprisens Tjeneste.

Udenrigsministeriet meddeler:

Ifølge Indberetning fra det kgl. Generalkonsulat i Lisabon er Tonnageafgifterne for Skibe i portugisiske Havne forhøjet med 5 pCt. Der forlanges vel fremdeles Manifeste og Konossementer ved Skibenes Ankomst til portugisisk Havn, men de behøve ikke længere at være viserede af en portugisisk Konsul undtagen for Skibe, som ere bestemte til Portugal i Ballast.

D. F. D. S.s Damper *Castor*, der i Efteraaret strandede ved Digsvær i Nærheden af Lovisa, er solgt ved Auktion i Kotka til Russisch-Baltischen Bergungsverein i Reval for 2,015 finske Mark. Skibet kan næppe bringes flot, men en Del af det antages at kunne bjærges.

Efter Anmodning henlede vi Opmærksomheden paa, at fhv. Bestyrer i Nordisk Skibsreder-Forening, Hr. F. Fredericksen, har etableret et maritimt Bureau i Christiania, hvis Opgave vil være at behandle alle under Skibsfart, Rederidrift og Søforsikring sorterende Sager, meddele Oplysninger, give Raad og Vejledning, udføre Havaribehandling med Opgør, besørge Ordning af Tvistigheder saavel som Anlæg af Retssager. Bureauet har sikret sig talrige Forbindelser i Udlandet.

Angaaende Mægler-Kurtagen i Frankrig skriver en Indsender i „Fairplay“: „Jeg har i længere Tid overvejet, hvad der kunde og burde gøres for at forebygge, at de edsvorne Mæglere i Frankrig ikke skulle kunne lade sig betale saa højt, at Skibene derved faa en unødigt stor Udgift. Jeg er efter disse Overvejelser kommet til det Resultat, at den heldigste Løsning af Spørgsmaalet er, at Rederne faar indført i Certepartiet en Bestemmelse om, at Mæglerudgifter paa over 2, 3 eller 5 £ eller mere (efter Skibets Størrelse) skal betales af Lastemodtagerne. Denne Fremgangsmaade vilde tvinge disse Herrer til for egen Skyld at tage sig af Sagen, og de vilde visselig ved Hjælp af Chamber of Commerce snart bringe Mæglerne til at lade sig nøje med rimelig Betaling. Det forekommer mig, at denne Fremgangsmaade maatte kunne praktiseres.

„Fairplay“ er enig med Indsenderen i, at denne Fremgangsmaade maatte være heldig, men minder samtidig om, at der maa anvendes Forsigtighed med Hensyn til Certepartiernes Ordlyd, saa der ikke skal kunne findes nogen Udvej for Fortolkningkunsten.

Paa de tyske Værfter er Udviklingen stadig fremadskridende. I Hamburg bygges tre nye Beddinger, hver paa 305 Meters Længde. I Kiel, hvor der før kun kunde bygges Skibe paa 106 Meter, gøres Beddingerne store nok til 244 Meters lange Fartøjer. I Stettin, hos Vulcan, har man paa-begyndt Bygningen af den store Paket til det hamburg-amerikanske Selskab; den er paa 35000 Hestekraft og skal løbe 23 Knob.

„Fairplay“ refererer den amerikanske Regerings Bestemmelse om, at danske Dampskibe ere fritagne for Tonnageafgifter i de forenede Staters Havne, fordi amerikanske Skibe ikke svare Afgifter i Kjøbenhavn; hidtil have danske Dampere i New York betalt 6 Cents pr. Reg.-Ton; de vil fremtidig spare 50—150 Doll. pr. Damper. Bladet minder i denne Forbindelse om Fyrafgift-Spørgsmaalet i England, og skriver, at saa længe Skibsrederne ikke fritages for at betale disse Afgifter, og det overdrages Staten at vedligeholde Fyrene, ville britiske Skibe fremdeles blive tvungne til at betale Tonnageafgifter i de forenede Staters Havne. Det nye Lovforslag

om Fyrafgifterne, som Præsidenten for Board of Trade fremstiller som en udmærket Forholdsregel til Lettelse for den britiske Skibsfart, afhjælper ikke dette uheldige Forhold, og de britiske Skibsredere ville ikke blive tilfredse før det er ændret, og de ere stillede paa samme Fod som deres udenlandske Konkurrenter.

Et engelsk Blad har ladet en af sine Medarbejdere aflægge et Besøg i den danske Bark „Danmark“, Kaptajn Lausen; dens Reder er J. F. Dessauer her i Byen. Skibet maaler 1,374 N. T. og er bygget 1892. Bladet skildrer Skibets fortræffelige Udseende, i god Overensstemmelse med Kaptajnens Valgsprog „Plads for alt og alt paa Plads“. Endog forude, hvor der gerne er mest uordentligt, var alt i bedste Orden. Dækshuset havde gode Forbindelser med Resten af Fartøjet ved elektriske Ringeapparater; Dækkene vare i bedste Stand og ferniserede. Besætningen, 18 Mand, var paa Skibets sidste Rejse meget blandet; der fandtes baade Englændere, Amerikanere, Tyskere, Nordmænd, Svenskere, Russere, Finner og Danske; Kaptajnen havde dog ingen Ulemper haft deraf. Kaptajn Lausen interesserer sig for unge Søfolks Opdragelse og har nedskrevet en Del Optegnelser herom. I Liverpool havde Skibet Besøg af flere Autoriteter, deriblandt Havnemesteren, der udtalte sig meget rosende om Skibet. Britiske Søfolk, slutter Bladet, der gerne ville dømme andre Søfolk temmelig strængt, kunne lære meget om Bord i dette Mønsterfartøj.

Dersom Beretningerne om Tabet af Menneskeliv ved „La Bourgogne“s Forlis vise sig at være rigtige, er det næsten et af de sørgeligste i den nyere Tid. I Virkeligheden er der ikke indtruffet nogen Ulykke siden „Princess Alice“s Forlis paa Themsen, hvorved 650 Mennesker omkom, der i Tabet af Menneskeliv overgaar „La Bourgogne“s.

Efterfølgende 10 Forlis høre til dem, i hvilke flest Menneskeliv ere gaaede tabt:

Princess Alice, 650 Omkomne. 2. September 1878.
 Royal George, 600 Omkomne. 29. August 1782.
 Utopia, 564 Omkomne. Marts 1891.
 White Star Linjen-Atlantic, 560 Omkomne. 18. April 1873.
 Namchow, 509 Omkomne. 2. Januar 1892.
 Birkenhead, Transportskib, 454 Omkomne. 26. Febr. 1852.
 Austria, Emigrantskib, 417 Omkomne. 13. Septbr. 1858.
 Prince George, 400 Omkomne. 13. April 1758.
 Lady Nugent, 400 Omkomne. Maj 1854.
 Royal Adelaide, 400 Omkomne. 30. Marts 1850.

Efter disse kommer Victoria med 358 Omkomne og Seahorse i 1816 med 365 Omkomne. (Naut. Magazine.)

Ugens Havarier.

Tvende Familier, Skonnert af Christianssand, er d. 10. ds. paa Rejsen fra Hjemstedet til Aarhus i Ballast stranded paa Kalkgrunden. Skibet Vrag, Besætningen reddet.

Pauline, svensk Jagt, kom d. 10 ds. paa Rejsen til Nykjøbing med Sveller paa Grund paa Ringholmshagen. Flot uden Assistance og indkommet til Nykjøbing uden Skade.

Thomas Turnhull, Dpsk. af Whitby, er d. 11. ds. grundstødt ved Gjerrild Fyr, Grenaa. Ladningen, Hvede, er losset over i Dpsk. Albi af Hamburg for at føres til Bestemmelsesstedet, Nyborg. Svitzers assisterer.

Fra Skagen skriver vor Korrespondent den 14. Aug.: I Gaar Morges grundstødte paa Skagen Nordstrand, tæt Øst for Højen Fyr, Dampskib Hamlet, Kaptajn Sommer, af Kjøbenhavn, fra Newcastle til Kronstadt med Kul. Skibet kom atter flot i Morges ved Hjælp fra Svitzers Bjærgningsentreprise og Skagen Bjærgningskorporation. Bjærgelønnen fastsættes ved Voldgift.

Absalon, Dpsk. af Kjøbenhavn, med Kul, kom d. 14. ds. paa Grund paa Hobjerg Rev. Flot med Assistance og indkommet til Burgsvik (Gotland).

Jæderen, Dpsk. af Stavanger, er d. 14. ds. indkommet til Helsingør med Tab af Dækslast efter Grundstødning paa Sandhameren. Skibet viste sig ved Dykkerundersøgelse at være ubeskadiget og Rejsen fortsattes til Grangemouth.

Betty, Skonnert af Kbhvn., der i Marts Maaned strandede paa Ølsemagle Forstrand, er nu bragt flot og ind til Kjøge Havn. Ringe Skade.

Edinburgh, Dpsk. af London, kom d. 12. ds. paa Rejsen fra Methil til Kronstadt med Kul paa Grund paa Saltholmen. Flot med Assistance af Svitzers og fortsat Rejsen ubeskadiget.

Fredheim, Dpsk. af Tønsberg, er indkommet d. 15. ds. hertil for Reparation, stærkt beskadiget efter udfor Falsterbo at være bleven paasejlet.

Helen Otto, Dpsk. af London, der d. 6. ds. ankom hertil med Maskinskade, er d. 12. ds. afsejlet herfra paa Slæb af S. S. Scotsman til Hull for der at repareres.

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rolde, afg. fra New Orleans 4. Aug., best. til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til St. Petersburg 10. Aug., bestemt til Strømfors. — Antwerpen, Holm, afgik fra Odessa 11. Aug., bestemt til Sebastopol. — Arkansas, Jespersen, ankom til New-Orleans 11. Aug., bestemt til Kbhvn. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Kbhvn. 12. Aug., bestemt til St. Petersburg. — Dagmar, Gade, afgik fra Marseille 13. Aug., bestemt til Genua. — Douro, Brabrand jun., ankom til Memel 12. Aug., bestemt til Oporto. — Georgios I, Kihl, pass. Ouessant 10. Aug., best. til Konstantinopel. — I. C. Jacobsen, Bech, ankom til Denia 12. Aug., bestemt til Malaga. — Kentucky, Caroc, pass. Ouessant 9. Aug., bestemt til New-Orleans. — Kiew, Rabe, ankom til Bordeaux 12. Aug., bestemt til La Rochelle. — Kursk, Staal, afgik fra Havre 13. Aug., best. til Kbhvn. — Leopold II, Kruse, ankom til St. Petersburg 14. Aug., bestemt til Sortehavet. — Louisiana, Jensen, ankom til Antwerpen 7. Aug., bestemt til New Orleans. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Riga 12. Aug., bestemt til Antwerpen. — Moskoy, Petersen, afgik fra Antwerpen 14. Aug., bestemt til St. Petersburg. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra New Orleans 31. Juli, bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til St. Petersburg 3. Aug., bestemt til Riga. — Omsk, Rasmussen, afgik fra St. Petersburg 13. Aug., bestemt til Kbhvn. — Tejo, Borries, afgik fra Dover 12. Aug., bestemt til Oporto. — Tomsk, Andersen, ankom til Antwerpen 12. Aug., bestemt til Cardiff. — Vesuv, Kromann, afgik fra Kbhvn. 14. Aug., bestemt til Bordeaux. — Xenia, Ingerslev, afgik fra New Orleans 31. Juli, bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Hull 11. Aug., bestemt til Kbhvn. — Axelhus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 14. Aug., bestemt til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clauson Kaas, ankom til Riga 11. Aug., best. til Antwerpen. — Ceres, Svensson, afgik fra Kbhvn. 15. Aug., bestemt til Libau. — Christian IX, Mollerup, ankom til Pillau 14. Aug., bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjelsen, ankom til Thronhjelm 15. Aug., bestemt til Kbhvn. — Constantin, Bloch, afgik fra Libau 13. Aug., bestemt til London. — Frederik, Harboe, ankom til Pillau 7. Aug., bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Paaske, ankom til Antwerpen 10. Aug., bestemt til Kbhvn. — Kasan, Thomsen, ankom til Kbhvn. 15. Aug., bestemt til London. — Laura, Holm, afgik fra Kbhvn. 16. Aug., bestemt til Færøerne og Island. — Louise, Gøtsche, afgik fra Hull 15. Aug., bestemt til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, afgik fra Antwerpen 14. Aug., bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Kbhvn. 14. Aug., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, ankom til London 14. Aug., bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til London 8. Aug., best. til Libau. — Pregel, Egdiussen, afgik fra Antwerpen 14. Aug., best. til Kbhvn. — Thyra, Ryder, afgik fra Leith 2. Aug., best. til Island. — Valdemar, Kofoed, ankom til Libau 15. Aug., bestemt til Kbhvn. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik fra Manchester 14. Aug., bestemt til Liverpool. — Vesta, Corfitzon, afgik fra Leith 3. Aug., bestemt til Island. — Ella, Erichsen, ankom til Danzig 11. Aug., bestemt til Kbhvn. — Esbjerg, Bentzen, ankom til Kbhvn. 15. Aug., bestemt til Danzig.

Ficaria, C. A. Svane, afgik fra Newcastle 17. Aug., best. til Kbhvn. — Esbern Snare, M. Madsen, afgik fra Odense 18. Aug., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 18. Aug., bestemt til Newcastle, — Knuthenborg, V. Jørgensen, afg.

fra Newcastle 16. Aug., best. til Nykjøbing F. — Kronen, C. Wiberg, afgik fra Newcastle 16. Aug., bestemt til Odense. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 17. Aug., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Stofebelt, J. P. Bay, afgik fra Nakskov 17. Aug., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 16. Aug., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, ank. til Blyth 14. Aug., afg. 16. Aug. til Kronstadt. — Frode, Wrisberg, afg. fra Sunderland 16. Aug., bestemt til Stettin. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Libau 31. Juli, bestemt til Odessa. — Knud, Hansen, afgik fra Granton 11. Aug. — Skjold, Schmidt, afgik fra Reval 7. Aug. ankom til Rotterdam 14. August. — Svend, Petersen, afgik fra Riga 5. August, ank. til Dunkerque 12. August. — Erik, Tofte, afgik fra Methil 12. Aug., bestemt til Kronstadt, — Ragnar, Risøe, afgik fra Stettin 14. Aug., ankom til Narva 16. Aug. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Blyth 11. Aug., ankom Kbhvn. 14. Aug. — Dan, Kraemer, afgik fra Pillau 11. Aug., bestemt til Rotterdam. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Ghent 13. Aug., ankom til Blyth 15. Aug. — Harald, Holst, afgik fra Grimsby 6. Aug., ankom til Kronstadt 14. August. — Olaf, Lorentzen, afg. fra Boness 11. Aug., ank. til Methil 11. August.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Thorsøe, afgik fra Kronstadt 16. Aug., bestemt til Rotterdam, — Alex. Shukoff, Stoltenberg, afg. fra Kronstadt 10. Aug., best. til Amsterdam. — Pawel Andrejjeff, Johnson, afgik fra Rotterdam 12. Aug., ankom til Newcastle 13. Aug. — J. Siem, Knudsen, afgik fra Kronstadt 23. Juli, bestemt til Odessa. — H. Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Newcastle 13. Aug., bestemt til St. Petersburg. — Russ, Jensen, afg. fra Sundswall 9. Aug., ankom til Sikeå 10. Aug.

Heimdal. Kamma, Risøe, afgik fra Ghent 12. Aug. — Anine, Løffler, ankom til Rouen 15. Aug. — Helga, Lage-sen, ank. til Rouen 15. Aug. — Martha, Jørgensen, afgik fra Riga 12. Aug. — Elna, Møller, ankom til Kjøbenhavn 16 August.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ankom til New York 6. Aug. — Eklipika, Klaaborg, afgik fra Granton 9. Aug., bestemt til Kronstadt. — Venus, Lund, ankom til Stettin 14. Aug. — Sirius, Kock, ankom til Kramfors 15. Aug. — Urania, Callesen, afgik fra Newcastle 13. Aug., bestemt til Korsør. — Saturn, Lund, ankom til Timmergata 6. Aug. — Pallas, Degn, afgik fra London 14. Aug., bestemt til Methil. — Mars, Nielsen, afgik fra St. Servan 14. Aug., bestemt til Grangemouth. — Hebe, Bønnelykke, ankom til Kbhvn. 12. Aug. — Juno, Jørgensen, ankom til Rotterdam 13. Aug.

Nordsøen. Wineland, Petersen, afgik fra Swinemünde 2. Aug., bestemt til New York. — Nordland, Pii, afgik fra Kbhvn. 14. Aug., bestemt til Nyhamn. — Finland, Schmidt, ankom til Sund 16. Aug. — England, Hemming-sen, afgik fra Boness 13. Aug., bestemt til Karrebæksminde. — Holland, Jørgensen, afgik fra Pyterlaks 15. Aug., best. til Borgå. — Rusland, Møller, afgik fra Kbhvn. 12. Aug., bestemt til Antwerpen. — Tyskland, Høgstedt, ankom til Gefle 14. Aug. — Skotland, Branth, afgik fra Boston 15. Aug., bestemt til Warkworth.

Vesterhavet. Nancy, Jessen, afgik fra Marinpøl 13. Aug., bestemt til Arabat. — Nautik, Meinertz, afgik fra Wiborg 12. Aug., bestemt til Ghent. — Nora, Degn, afgik fra Kalajoky 16. Aug., bestemt til Boness. — Neptun, Jørgensen, afg. fra Riga 14. Aug., bestemt til Methil. — Nordsøen, Jessen, afgik fra Esbjerg 13. Aug., ankom til Hull 15. Aug. — Nerma, Schmith, afgik fra Methil 16. Aug., bestemt til Esbjerg.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Kbhvn. 13. Aug., bestemt til Hull. — Rita, Larsen, ankom til Dover 10. Aug. — Patria, Andersen, afgik fra Sunderland 10. Aug., ankom til Kbhvn. 13. Aug. — Cimbria, Storm-Hansen, afgik fra Amsterdam 12. Aug., bestemt til Luleå.

Union. Anglia, Erichsen, ankom til Zaandam 12. Aug. — Frisia, Skov, ank. til Ghent 14. Aug. — Britannia, Nielsen, afgik fra Methil 10. Aug., bestemt til Kronstadt.

Kjøbenhavn. Fyen, Hansen, afgik fra Kronstadt 11. Aug., ankom til Reval 12. Aug. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Riga 12. Aug., bestemt til Delfzül. — Russia, Rasmussen, ankom til Riga 10. Aug. — Carl Hecksher, Starck, ankom til Zaandam 12. Aug. — Dania, Troensegaard, afgik fra Luleå 10. Aug., bestemt til Amsterdam. — Normannia, Rasmussen, afgik fra Onega 10. Aug., best. til Bordeaux.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, afgik fra Lovisa 11. Aug., bestemt til Ghent. — Christiansborg, Petersen, ankom til Hull 8. Aug. — Frederiksborg, Kühn, afg. fra Narva 15. Aug., bestemt til Dordrecht. — Fredensborg, Andersen, ankom til Rotterdam 11. Aug. — Rosenborg, Fischer, ankom til Åbo 12. Aug. — Uranienborg, Olsen, afgik fra Hull 13. Aug., best. til Kronstadt. — Joms-

borg, Schultz, ankom til Rouen 10. Aug. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Frederikshavn 9. Aug., bestemt til Calais.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Domel, ankom Refse 16. Aug. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Hull 10. Aug. — Guldborg, Schmidt, ankom til Burntisland 7. Aug. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Lübeck 16. Aug., bestemt til Frederikshavn. — Marselisborg, Hartmann, afgik fra St. John 11. Aug., bestemt til Manchester. — Skodsborg, Jensen, afgik fra Grangemouth 8. Aug., bestemt til Kronstadt.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Kronstadt 14. Aug. — Agnete, Jensen, afgik fra Riga 13. Aug., bestemt til Middelburg. — Hermia, Sørensen, afgik fra Dunkirk 12. Aug., ankom til Burntisland 15. Aug. — Alice, Kraemer, afgik fra Ghent 12. Aug., ankom til Grangemouth 15. Aug. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Kiel 10. Aug. — Bornholm, Petersen, afgik Libau 11. Aug., ankom til Rotterdam 16. Aug. — Ajax, Brørsen, ankom til Boness 16. Aug. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Stettin 13. Aug., bestemt til Fraserburgh. — Nauta, Steen, afgik fra Fraserburgh 16. Aug., bestemt til Libau. — Rønne, Hintze, ankom til Wiborg 15. Aug. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Libau 15. Aug.

Danmark. Rolf, Hahn, afgik fra Kbhvn. 15. Aug., bestemt til Libau. — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Riga 11. August, bestemt til Dunkirk. — Ansgar, Larsen, ankom til Gand 13. Aug. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Kronstadt 12. August. — Helge, Olsen, ankom til Kronstadt 6. August.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Trangsund 13. Aug. — Clara, Petersen, ankom til Kotka 11. Aug.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Cold, afgik fra Rotterdam 14. Aug., ankom til Kjøbenhavn 17. Aug. — Malaya har paa Vej til Hongkong mødt en Typhon, men fik kun lidt ovenbords Skade, hvorom Rederiet endnu mangler nærmere Meddelelse, og er senere ankommet til Sanghai. — Natuna har ligeledes mødt en Typhon, hvorved den fik en mindre Beskadigelse paa Roret, og ligger nu i Dok i Hongkong for at reparere. — Cathay afgik 3. Aug. fra Port Said, ventes 17. til Colombo.

Æra. Energi, Hansen, ankom 8. Aug. til Boness. — Enigheden, Nielsen, ankom 9. Aug. til Kotka.

Sejlskibe.

Fane. Nordby. Anna Agnete, Sigurdson, prajet 23. Juli paa 16° N. Br. 26° W. Lgd. fra Hull til Santos. — Casma, Jørgensen, passeret Helsingør 7. Aug. fra Sundswall til Algoa Bay. — Sorine, Andersen, sejlet fra Padang 14. Juli til New York. — Anna Mathias, Sørensen, ankom 8. Aug. til Ponta Delgade fra Jaluit. — Rosa, Brinck, passeret Dragør 10. Aug. fra Montevideo til St. Petersburg. — George Schwalbe, Pedersen, prajet 24. Juli paa 8° N. Br. 27° W. Lgd. fra Molukkerne til Rotterdam. — Doris Brødersen, Hansen, ankom til Sydney 5. Aug. fra Westport. — Embla, Jepsen, sejlet fra Havre 10. Aug. til Belize. — Dorane, Rødgaard, ankom til Hull 12. Aug. fra Oscarshamn. — Havila, Thøgersen, sejlet fra Cuxhaven 12. Aug. til Kiantschou (Kina). — Neiros, Sonnichsen, pass. Prawle Pt. 10. Aug. fra Esbjerg til Port Talbot.

Fane. Sønderho. Mary, Lydom, ankom 8. Aug. til Burntisland fra Halmstad. — Eliza, Thomsen, afgik fra Esbjerg 10. Aug. til Kotka. — Venner, Thygesen, ankom 9. Aug. til Canada fra Rotterdam. — Hans, Brinck, ankom til Itzeho 14. Aug. fra Kotka. — Elizabet, Fischer, ankom til Rio Grande 10. Aug. fra Liverpool.

Svendborg. Pomona, Nielsen, ankom til St. Petersburg 6. Aug. — Otto, Andersen, ankom til St. Petersburg 8. Aug. — Hertha, Hansen, ankom til Rotterdam 10. Aug. — Brockenhuus Schack, Rasmussen, ankom til Petersburg 8. Aug. Estrup, Madsen, ankom til Wick 8. Aug. — Roma, Jensen, ankom til Wick 8. Aug. — Galathea, Bom, ankom til Nedre Caliz 10. Aug. — Neptunus, Jensen, ankom til Dippe 10. Aug. — Erik, Hansen, ankom til Frederiksstad 11. Aug. — Adonis, Andersen, ankom til Kronstadt 12. Aug. — Fortuna, Christiansen, ankom til Gravesend 12. Aug. — Brødrene, Jørgensen ankom til Bologne 12. Aug. — Solon, Hansen, ankom til Ny Karleby 12. Aug. — Roska, Nielsen, ankom til Burghead 12. Aug. — Elise Bay, Petersen, ankom til Petersburg 12. Aug. — Diana, Fallentin, ankom til Dunkerque 13. Aug. — Vega, Rasmussen, ankom til En 14. Aug.

Æra. Hildur, Schmidt, ankom 8. August til Assens. — Stella, Rasmussen, ankom 9. August til Inverkeithing. — Amor, Rasmussen, ankom 9. August til St. Dewis. — Jørgen Olsen, Christensen, ankom 8. August til Randers. — Gerda, Petersen, ankom 9. August til Saint Quay. — We-

bers Minde, Madsen, ankom 10. August til Sablesdolonne. — Dannebrog, Bøye, ankom 11. August til Great Yarmouth. — Immanuel, Hansen, ankom 11. August til Geestemünde. — Sylfid, Kromann, ankom 11. August til Drøbak. — Elna, Carlsen, ankom 12. August til London. — Ceres, Bager, ankom 12. August til Skellefteå. — Albert, Fabricius, ankom 12. August til Aalborg. — Hosanna, Hay, ankom 12. August til Helsingør. — Juliane, Christensen, ankom 12. August til Pecamp. — Norden, Rasmussen, ankom 13. Aug. til Drammen. — Alf, Rasmussen, ank. 13. Aug. til Inverkeithing. — Anne, Johansen, ankom 15. Aug. til Leith. — Johanne, Hansen, ankom 14. Aug. til Newhaven. — LIVINGSTONE, Christensen, ankom 14. Aug. til Glasgow.

Rønne. Næstved, Larsen, ankom til Karrebæksminde 8. Aug. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Naksvog 9. Aug. — Courer, Holm, ankom til Kjøbenhavn 10. Aug. — Freja, Beck, ankom til Aarhus 10. Aug. — Rolf, Jakobsen, ankom til Kjøbenhavn 9. Aug. — Castor, Clausen, ankom til Rendsburg 10. Aug. — Laurentine Emilie, Johnsen, ankom til Odense 12. Aug. — Herman Olsen, Jensen, ankom til Kjøbenhavn 13. Aug. — Ane Cathrine, Hermansen, ankom til Kjøbenhavn 13. Aug. — Odin, Møller, ankom til Kjøbenhavn 15. 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, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

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

Kattegat. Lysegrund. Fyret paa *Lysegrund* er igen tændt. **Kattegat. Fornæs NØ.** Masten i den 11 Kml. N. 51° Ø. for *Fornæs* Fyr sunkne Jagt „*Agnete*“ er nu borttagen. Den mindste Dybde over Vraget er 6 Fv. 1 Fod.

Den grønmaalede Lystønde forbliver liggende indtil videre. **Store Belt. Langeland V. Stoense-Løb.** Ved det V-lige Indløb til *Stoense-Løb* er paa dettes Ø-Side i 3 Fv. Vand udsat en hvid Stage med Halmvisk, 4,600 Alen N. 54° V. fra *Stoense Kirke*. 55° 6' 27" N. Br. 10° 52' 5" Ø. Lgd.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Öland. Högy. Den 15de August 1898 tændes *Högy* Fyr. Det er et hvidt Lynfyr, der hver 10 Sekunder viser To-Lyn. Flammens Højde: 69 Fod. Lysævn: 14,7 Kml. Linseapparat af 3die Orden. Hvid, 73 Fod høj Fyrbaake. 57° 8' 52" N. Br. 17° 3' 0" Ø. Lgd.

Finland. Ålands Øer. Ledsund. Buskskär. Fyret paa *Buskskär* vises nu fra et hvidt Fyrhus anbragt paa en 12 Fod høj Baake. Flammens Højde: 22 Fod. Synsvidden: 5 $\frac{1}{2}$ Kml. 59° 58' 15" N. Br. 20° 11' 0" Ø. Lgd.

Finske Bugt. Helsingfors Distrikt. Sveaborg S. Hafvergrund. NØ. for 8 Fods Grunden *Hafvergrund* er i 23 Fod Vand udsat en hvid Stage med nedadvendt Kost, 1 $\frac{1}{2}$ Kbl. N. for V-Spidsen af Klippen *Hafvergrund*. 60° 7' 54" N. Br. 24° 59' 10" Ø. Lgd.

Tyskland. I Kaiser Wilhelm Kanal vise Lystønderne Nr. 9—14 ved S-Siden af *Borgstedter Enge* og Nr. 17—19 i *Schirnauer See* nu blaat Lys.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Et Vrag ligger sunket i 13 Fv. Vand N. 52° V. fra *Egmont aan Zee*. En Mast er 10 Fod over Vandet 52° 40' N. B. 4° 12' Ø. Lgd.

Den 8de August. Fra „*Haaks*“ Fyrskib i S. 49° Ø., 3 Kml. En Mast c. 12 Fod over Vandet.

Den 12te August. Fra „*Haaks*“ Fyrskib i S., 2 Kml. Rimeligvis samme Vrag.

NV. for *Borkummerrif* paa 54° 16' N. Br. 5° 25' Ø. Lgd. Et Vrag med en Mast 10 Fod over Vandet.

Tyskland. Weser. Brake. Det røde og grønne Fyr ved N-Siden af *Brake* Forhavn er midlertidig slukket.

Weser. Ved *Nordenham* Fiskehavn er det røde og det grønne Fyr ved Indløbet slukket og to Ledefyr til Havnen ere tændte.

Bagfyret er hvidt, fast og Forfyret rødt, fast. De ere anbragte paa Pæle ved Havnen 50 Alen V. til S. $\frac{1}{4}$ S. og Ø. t. N. $\frac{1}{4}$ N. fra hinanden. 53° 29' N. Br. 8° 29' Ø. Lgd.

I *Jade* ligger Tønde L paa 53° 44' 25" N. Br. 8° 3' 27" Ø. Lgd.

Tønde M paa 53° 43' 31" N. Br. 8° 3' 45" Ø. Lgd.

Tønde Nr. 11 paa 53° 43' 2" N. Br. 8° 6' 3" Ø. Lgd.

I nogle af de tyske Admiralitets Kort Nr. 56 a (III 24 a) er *Hohe Weg* Fyrs hvide Vinkel i *Weser* fejlagtig angivet som rød.

Holland. Zuiderzee. Knar V. Et Fartøj, ladet med Kul, er sunket i 11 Fod Vand V. for *Knar*. En grøn Stumpstønde er udlagt tæt ved Vraget, og om Natten er det belyst. 52° 25' 8" N. Br. 5° 20' 32" Ø. Lgd.

Zuiderzee. Elburg N. Et Fartøj er sunket N. f. *Elburg*. 52° 30' 50" N. Br. 5° 50' 14" Ø. Lgd.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. I *Scheur* har der S. for *Plaaf van de Vergulde Hand* dannet sig en lille 19 Fods Grund i Linien *Molen van Blankenburg* Ledefyr overet. S. for Grunden er der 21½ Fod Vand, naar man holder S-Skel i Fyrene.

England. Themsens. Swin og Duke of Edinburgh Channel. SW. *Middle* Tønde er flyttet og ligger nu i 17½ Fod Vand, 3, Kml. NØ. t. N. ¼ N. fra *Maplin* Fyr og i Ø. 6/8 N. fra *Foulness Island* N.-Ende. 51° 37' 55" N. Br. 1° 6' 25" Ø. Lgd.

NE. Maplin Tønde er flyttet og ligger nu i 17½ Fod Vand, 2½ Kml. NNØ. fra *Maplin* Fyr og i Ø. fra *Foulness Island* N.-Ende.

Maplin Edge Tønde er en sort Spidstønde, der ligger i 18½ Fod Vand paa Kanten af *Maplin Sand* midt imellem *E. Maplin* og *NE. Maplin* Tønder, 1,7 Kml. NØ. til N. ½ N. fra *Maplin* Fyr og i Ø. ¼ S. fra *Foulness Island* N.-Ende.

S. Long Sand Tønde ligger nu i 11 Fv. Vand, 4 Kml. Ø. ¼ S. fra *North Shingles* Baake og i N. t. Ø. ¾ Ø. fra *North Margate* Baake. 51° 31' 35" N. Br. 1° 21' 15" Ø. Lgd.

Shingles Patch Nr. 1 Tønde ligger nu i 33 Fod Vand, 2½ Kml. Ø. til S. ½ S. fra *North Shingles* Baake og i N. ½ V. fra *North Margate* Baake.

Dybderne ere ved Springtids Lavvande.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Carentan. Vraget af Briggen „*Stanislas Emmanuel*“, der var sunket i *Chenal de Carentan*, er borttaget.

England. Solent. Solent Bank. Omtrent den 22de August 1898 udlægges en sort og hvid vandret stribet Kugletønde, *Solent Bank*, 1½ Kbl. V. ¼ N. fra 3½ Fv. Pullen paa *Solent Bank*, for at afmærke Grundens V.-Ende. 50° 44' 10" N. Br. 1° 26' 15" V. Lgd.

Nærmere Meddelelse senere.

Isle of Wight. I August og September 1898 kan der mellem Kl. 9 og 10½ Em. vises elektriske Lys fra *Forterne Needles, Warden, Cliff End, Victoria* og *Hurst Castle*.

Scilly Isles. St. Mary's Pool. En hvid, bikubeformet Baake med Stage og Trekant, 16 Fod høj, er opført paa *Longstone Point*, 3, Kbl. N. 84° Ø. fra *New Pier* Flagstang og i S. 20° Ø. fra *Newford Island* NØ-Kant. 49° 54' 5" N. Br. 6° 18' 30" V. Lgd.

Holdt overet med *Sanding Stone*, en kendelig Sten paa Højen c. 150 Alen bag Baaken, i S. 84° Ø. leder den ind i *St. Mary's Pool* mellem *Pool Ledge* og *Rat Island*.

Irland. Bantry Bay. I *Berehaven* er Afmærkningen nu saaledes:

Harbour Rock sort og hvid vandret stribede Kugletønde, mærket „*Harbour Rock*“, ligger nu i 36 Fod Vand, fra Ruinen af *Dunboy Castle* i SØ. t. S. 5/8 S., 3, Kbl. og fra N.-Enden af *Fort Point* i SV. ¼ S.

Walter Scott Rock Tønde er mærket „*Walter Scott Rock*“, og ligger i 33 Fod Vand paa den gamle Plads.

Volage Tønde ligger i 35 Fod Vand paa den gamle Plads.

Hornet Rock Tønde er nu en sort og hvid tærnet Stumpstønde, der ligger i 41 Fod Vand paa den gamle Plads.

George eller Patch Rock Tønde er nu en sort og hvid vandret stribet Kugletønde, mærket „*George Rock*“. Den ligger i 32 Fod Vand paa Ø.-Siden af Grunden, fra *Curryglass House* i S. t. V. ½ V., 5, Kbl. og fra *Fruhane Point* i SØ. t. Ø. ½ Ø.

Vraget, der laa sunket i det V.-lige Indløb til *Castletown*, er borttaget. 51° 38' 50" N. Br. 9° 54' 15" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Penmarc'h. En lille 6 Fods Klippegrund er funden i c. 20 Fv. Vand, ½ Kml. SV. fra *Basse Spinec* eller *Chiens de Mer*. 47° 45' 8" N. Br. 4° 19' 30" V. Lgd.

Ile d'Yeu Tønden N. for *Banc de la Sablaire* er en sort Spidstønde, mærket „*Mayence*“, med Cylinder og ligger 3½ Kbl. N. for Klipperne *Mayence*. 46° 44' 42" N. Br. 2° 18' 40" V. Lgd.

Spanien V.-Kyst. Vigo. Æen Cies og Kap Silleiro. Fyrene paa *Æen Cies* og paa *Kap Silleiro* ere midlertidig slukkede. Ved *Vigo* ere Tønderne ved Grunden *Borneiro, Cabo Mar, Cabo Estay* og *Punta Sobrido* midlertidig inddragne.

Newfoundland Ø. Fogo Island NØ. Mellem *Snap Rock* og *Ireland Rock* ere følgende Grunde fundne:

Cromwell Ledge, c. ¼ Kml. i Udstrækning, med en mindste Dybde af 6 Fv. 49° 50' 0" N. Br. 53° 51' 0" V. Lgd.

Jacob Ledge, en lille 5½ Fv. Grund c. 1½ Kml. NØ. for *Ireland Rocks*. 49° 52' 10" N. Br. 53° 59' 40" V. Lgd.

I haardt Vejr bryder det stærkt paa disse Grunde.

Newfoundland S.-Kyst. Port Basque. Channel Head Fyr er ombyttet med et rødt, fast Fyr, der vises fra et hvidt, rundt Taarn. Flammens Højde: 98 Fod. Synsviddens: 15½ Kml. Linseapparat af 4de Orden.

Taagesignal gives tæt S. for Fyrtaarnet med Et-Knald hver 8 Minutter.

Følgende Ledefyr ere tændte for at lede gennem Løbet mellem *Baldwin Rocks*:

Forfyret er et hvidt Fyr med En-Formørkelse hver 3 Sekunder, Lys 1½ S., Mørke 1½ S. Det vises fra et hvidt, pyramideformet, 22 Fod højt Taarn paa SV.-Pynten af *Road Island*.

Bagfyret er et hvidt Fyr med En-Formørkelse hver 2 Sekunder, Lys 1 S., Mørke 1 S. Det vises fra et hvidt, pyramideformet, 15 Fod højt Taarn paa Fastlandet 710 Alen N. 59° V. fra Forfyret.

Paa *Western Baldwin* er i 3½ Fv. Vand udlagt en sort og hvid, vandret stribet Spirtønde; paa *Eastern Baldwin* i 3½ Fv. Vand en rød Spirtønde, og paa en Grund mellem *Eastern Baldwin* og *Road Island* i 3½ Fv. Vand en hvid Spirtønde, den hvide Farve er lysende.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Boothbay Harbor. Cuckolds. Taagesignalet paa den Ø.-ligste *Cuckold* ud for *Newagen* er nu drejet mod S. og V., saa at Skibe V. for Stationen bedre kunne høre det.

Maine. Herring Gut eller St. George Harbor. Marshall Point. Omtrent den 10de August 1898 oprettes paa Ø.-Siden af Indløbet til *Herring Gut* et Taagesignal. Paa en Klokke slaas med Maskinkraft Et-Slag hver 20 Sekunder.

Maine. Portland Harbor. Paa *Portland* Bøgebryder er Fyret tændt og Taagesignal gives som tidligere.

Massachusetts. Ipswich Harbor. Det hvide, faste forreste Ledefyr paa *Castle Neck*, ved S.-Siden af Indløbet til *Ipswich Harbor*, er slukket, da Løbet forandrer sig saa hyppigt, at det er umuligt at angive en sikker Ledelinje.

Connecticut. Bridgeport Harbor. Paa S.-Enden af den indre Bøgebryder, der strækker sig ud for *Tongue Point*, V.-Siden af Indløbet til *Bridgeport Harbor*, gives Taagesignal med Klokke, hvorpaa med Maskinkraft slaas Et-Slag hver 30 Sekunder.

Delaware. Delaware River. New Castle Ledefyr er igen tændte.

Maryland. Baltimore Harbor og Patapsco River. Craighill Channel Ledefyr, *Seven Foot Knoll* Fyr, *Cut Off Channel* Ledefyr, *Fort Carroll* Fyr og *Brewerton Channel* Ledefyr ere igen tændte.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Baleariske Øer. Paa *Majorca* og *Minorca* ere alle Fyr slukkede.

Rusland. Kertch Stræde. Paa Fyrskibet „*Tulinski*“ (*Tuzla Bank*) er oprettet en Lodsstation. Alle Skibe, som ville staa ind i *Azovske Hav*, skulle her tage Lods. 45° 15' N. Br. 36° 29' Ø. Lgd.

Ægypten. Damiette. Uden for *Damiette*, c. 7 Kml. fra Fyrtaarnet, er der fundet betydelig mindre Dybde end angivet i Kortene; hvor disse angive 11 Fv., er der kun 6 à 7 Fv.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Puerto Rico. San Juan. Havnen *San Juan de Puerto Rico* er spærret med to sænkede Skibe og med Søminer.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Argentina. Buenos Aires. Fyret paa Toldbygningen i *Buenos Aires* er slukket og Bygningen nedreven. 34° 36' 40" N. Br. 58° 22' 25" V. Lgd.

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“.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibe Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....	115 ¹ / ₄	115 ¹ / ₄	115 ¹ / ₂
Danmark.....		93 ¹ / ₂	95
Norden.....		122 ³ / ₄	123 ¹ / ₄
Kjøbenhavn.....		105 ¹ / ₂	106
Carl.....	64 ³ / ₄	64 ³ / ₄	65
Dannebrog.....		110 ¹ / ₂	111 ¹ / ₂
Skjold.....	82 ¹ / ₄	82	82 ¹ / ₄
Helsingers Dampsk.....		53	58
Østersøen.....		99	100
Nordsøen.....		80 ¹ / ₂	85
Torm.....		95	96
Foren. Bugser-Selsk.....		85	88
Dansk-russisk Dampsk.....		96	99
Urania.....		103	103 ¹ / ₂
Union.....		105	106
Heimdal.....	103	103 ¹ / ₂	103 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.....		—	—
5% — —.....		—	—
5% Thingvalla 1880.....		—	—
5% — 1894.....		—	—
5% Norden.....		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.....		97 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % uopsig Stats.....		100	101
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		93 ¹ / ₂	95
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....		92	92 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....		96 ¹ / ₄	96 ¹ / ₂
4% — — 6 —.....		97	97 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —.....		94	95
Aktier.			
Nationalbank.....		154 ³ / ₄	155 ³ / ₄
Privatbank.....	134 ¹ / ₂	3 ¹ / ₄ , 35	134 ³ / ₄
Landmandsbank.....		129	130
Handelsbank.....	125	124 ³ / ₄	125
Burm. & Wain.....	93 ³ / ₄	1 ¹ / ₂ , 93	92 ³ / ₄
Helsingers Jernsk.....		98 ¹ / ₂	96 ³ / ₄
Sukkerfabr.....	95 ³ / ₄	95 ¹ / ₂	95 ³ / ₄
Bryggeri Aktier.....	100	100 ¹ / ₄	100 ¹ / ₄

Vekselkurser d. 16. Aug. 1898.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	89.10	88.95
London.....	18.17	18.14
Paris.....	72.10	—
Amsterdam.....	150.85	—

Notering paa Berlins Børs d. 16. Aug. 1898.

Russiske Noter.....	216.25
4% Russiske Consols.....	—
4 ¹ / ₂ % — Boden Kredit.....	—
6% Mexikanske.....	99 ¹ / ₂
5% Rumænske Stats.....	100 ¹ / ₄
4% — — 1890.....	93 ¹ / ₄

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

Foren. Dampskibs. 44,000, „Danmark“ 4,000, „Norden“ 14,000, „Kjøbenhavn“ 10,000, „Carl“ 38,000, „Dannebrog“ 16,000, „Skjold“ 16,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden 16.

Skibsavktion.

I Følge Aftale med Avktionsdirektøren agtes solgt ved Avktion, som afholdes ved Havnen **Mandag den 22. ds., Kl. 12 Middag**, den hertil efter Stranding indbragte Brig „Arcana“, af Haugesund, drægtig 198,43 Reg.-Tons med **komplet Inventar** (8 Reservesejl), saaledes som den henligger i Havnen. Skibet kan efterses ved Henvendelse til Føreren, Kaptajn Wermundsen, som opholder sig om Bord.

Frederikshavn, den 9. Avgust 1898.

P. J. Kall.

Hotel.

Et Hotel i Lübeck med flot Restavration, 5 Minutter fra Jærnbane og Postdamper, er til Salg paa meget favorable Betingelser. En sikker Eksistens for en Skandinav. Nærmere ved

L. Christensen,
Lindenstrasse 56, a. Lübeck.

I alle Boglader faas:

Nautisk Almanak

for

1899.

Udg. af J. A. D. Jensen,
Navigationsdirektør.

(Indeholder bl. a. de ny Søvejs-Regler).
50 Øre.

G. E. C. Gad.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malmø“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“, „J. P. Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn — Lübeck
samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

N. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

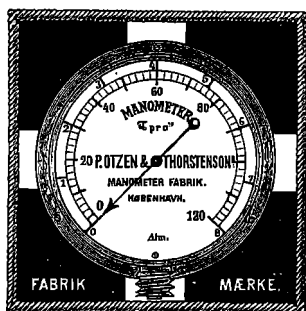
paatager sig Nybygning og Reparationer af Jærn- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder. Værftet har 2 Tørdokker for Skibe af resp: 340 og 380 engl. Fods Længder samt Patentophalingsbedding for Skibe af indtil 500 Tons Egenvægt.

Agentur
for udenlandske
Søassurance-
Selskaber.

Bjerre & Rømer,
Skibsmæglere.

Agenter for
Kullens Enskilda Assurans
Förening.

P. Otzen & Thorstenson.
Manometre, Vacuummetre, Tællemaskiner.
Reparationer udføres.
Solvmedaille Stockholm 1897.



Solvmedaille Stockholm 1897.
Eneforhandler af Vulcaniseret Fiber
til Pumpekapper etc.
Lager af Materiel og elektriske Artikler.
Vesterbrogade 24.

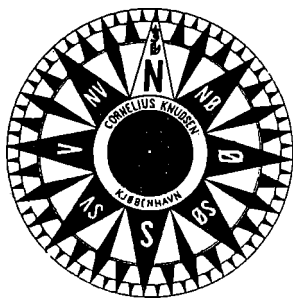
Einhorn-Apotheket
Hamburg (St. Pauli.)
Langereihe 85.
Dansk Betjening.
Lægehjælp (ogsaa Specialister)
anvises.

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 Ud- betalinger besørgeres.

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. Parallellinealer
Marinekikkerter.
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**
(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**

The Russian-Baltic Salvage Co. Reval.

Licensed by the Imperial Russian Government re- commends its modern Salvage Steamers for the russian Coast and the Gulf of Finland.

Telegraphs: Francken, Reval.

**Frederikshavns
Fiske- og Sætteskipperskole**
forbereder saavel indenbys som udenbys Elever til Fiske- og Sætteskipprøven. Nærmere Oplysninger gives af Be- styrelsens Formand, Konsul **Christian Cloos** i Frederikshavn.

Bitumastic Præparater fra
Wailles Dove & Co., New-
castle. Bedste Beskyt-
telsesmiddel mod Rust
og Syrer for alle Jærndeale i
Skibe.

Giver en smuk, sort Farve;
kan ikke skalle af, revner ikke,
da det udvider sig med
Metallet.

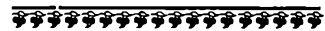
Anvendes af Orlogsværftet,
Burmeister & Wains & Hel-
singørs Skibsbyggerier, Stats-
banedriften samt de fleste
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:
Axel Prior,
Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.



E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.
Telegrams: H U S T E D.



Havnefyr & Lanterner. Metalspejlapparater.

Skibslanterner med Certifikat
Gl. Lanterner prøves og forandres.
Fabrik:
Læderstræde Nr. 9,
Kjøbenhavn.
Telefon Nr. 3681.
G. W. Frydenlund & Søn

**Ankere & Kjæder,
Tougværk** og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eff.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

„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.

AVERTISEMENTS-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 %

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

Redigeret af **L. DRECHSEL.**
I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

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^d.

eneste Fabrikant af
 Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
 samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:
 Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.
 Conferencetid 12-1½. Admiralitætsstr. 39, 1. Telefon 3999.
 Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

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.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
 KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
 267.


DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.



EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1833. Telegraphic address *SVITZERSALVAGE*.
 Telefon Nr. 5195.

R. W. SHEPARD & Co.
 London E. C. 70 Cornhill.
 telegraphic address: „Hobdell“.

Agent 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	„SVITZERSALVAGE“.
KASTRUP	„HØYER“.
EL SINORE	„SVITZERGOTTLIEB“.
KORSØR	„JØRGENSEN“.
ALBUEN (LAALAND)	„GUNNERSEN“.
FREDERIKSHAVN	„SVITZERLUND“.
GOTHENBURG (SWEDEN)	„ELFVERSSON“.
GREIFSWALD (GERMANY)	„SPRUTH“.

The company's boat Danmark — 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 Mediter-
 ranean 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 G. W. Møller, Grønnegade, Dragør. Telefon
 Nr. 6. Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

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 damp tørrede og Priserne de billigste.

Telefon 3338.

EMIL HAMMELEV, Store Kongensgade 81, Bagb.

C. W. Obel's Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

J. CHR. PETERSENS
 Papirhandel,
 St. Kirkestræde 1.

Skibsdagbøger.

Enkelt Tykkelse Kr. 5,50.
 Dobb. Tykkelse Kr. 9,50.

Videreforsandlere Rabat.

Fanø praktiske Sømandsskole.

Saavel 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.

Pumper,

udmærket egnede til Lastpumper.
 Maskinfabrikken Rannje,
 Mathæusgade 6.

Frederik Preisler.



Sø- og Handelsretsdom.

Strejkende Fyrbødere straffes for Rømning.

Sø- og Handelsretten har afsagt Dom i en Sag, der var anlagt mod 4 Tiltalte for Overtrædelse af Sølovens § 299 eller § 298 paa Grund af følgende Forhold:

De 4 Tiltalte bleve dels den 4de Juli d. A., dels den 5te s. M. forhyrede til at afgaa som Fyrbødere med og paamønstrøede det Dampskibsselskabet „L. H. Carl“ her tilhørende Dampskib „Frode“, saaledes at de tillige med en 5te Fyrbøder, som samtidig blev paamønstrøet, skulde afgaa med den nævnte Damper den 5te Juli om Aftenen, og modtog de ved Paamønstringen hver især 15 Kr., den 5te Fyrbøder derimod 25 Kr. i Forskud, hvorved bemærkes, at den ene af de Tiltalte, som allerede havde arbejdet om Bord i Skibet fra den 28de Juli, dog den Gang havde lidt mere end 15 Kr. til Gode hos dette.

Dampskibet, som da var bestemt til Riga og Rouen, havde tidligere haft 6 Fyrbødere om Bord paa sine Rejser, men det var af Rederiet blevet bestemt, at det paa sin saaledes forestaaende Rejse kun skulde have 5 Fyrbødere, i Lighed med hvad der forinden var Tilfældet med et Par andre af det samme Rederis og forskellige andre herværende Rederiers Skibe af nogenlunde samme Størrelse og Hestekraft m. m., hvad der ved Forhyringen havde kunnet ses af Opslag hos Forhyringsagenten.

Da de 3 Tiltalte og den ovenfor omtalte 5te Fyrbøder, men derimod ikke den 4de Tiltalte, vare komne ombord den 5te Juli, indfandt Formanden for Søfyrbødernes Forbund, som havde erfaret, at det var Hensigten nu at lade „Frode“ afsejle med kun 5 Fyrbødere, sig straks efter Middag om Bord i Skibet og gjorde dem opmærksom paa, at de ikke burde gaa med dette Skib, naar der ikke som hidtil kom 6 Fyrbødere med, og de bleve da enige om at afvente den Besked, som han maatte faa hos Rederiet, til hvem han vilde henvende sig. Rederiet afslog imidlertid Formandens Opfordring om at lade 6 Fyrbødere gaa med „Frode“, og han gik derpaa atter om Bord i Skibet, hvor nu ogsaa den 4de Tiltalte havde indfundet sig, og meddelte dem dette med Tilføjende, at de, der alle vare Medlemmer af Søfyrbødernes Forbund, og som ved Indtrædelsen i samme skriftligt havde forpligtet sig til at holde sig dets Love efterrettelige, nu maatte tage Bestemmelse om, hvad de vilde gøre.

De besluttede da alle 5 efter Samraad at forlade Skibet, hvad de gjorde straks efter, uagtet det blev dem forbudt, og da et nyt Forsøg fra Forbundets Formands Side paa at faa Rederiet til at antage en 6te Fyrbøder atter mislykkedes, vendte de ikke tilbage til Skibet. Det lykkedes imidlertid dette derved, at Rederiet straks satte sig i Forbindelse med en svensk Sundhavn, endnu til næste Dag at faa skaffet 5 andre Fyrbødere, med hvilke Skibet saa afsejlede den 6te Juli, efter dog ved det indtrufne Tilfælde at være blevet opholdt i 16 Timer. Der var imidlertid ved denne Begivenhed blevet paaført Rederiet Udgifter og Tab til et samlet Beløb efter dets Anbringende af 666 Kr. 33 Øre, som Rederiet under Sagen havde paastaat erstattet solidarisk af de 4 Tiltalte, hvorved det bemærkedes, at den 5te Fyrbøder straks havde faaet Hyre paa et fremmed Skib og var rejst bort, inden det lykkedes at paagribe ham, hvorfor Sagen ikke var kommen til at angaa ham.

De paagældende Fyrbødere havde allerede den 6te Juli henvendt sig til Rederiet „L. H. Carl“ for at tilbagebetale det modtagne Forskudsbeløb af 85 Kr., hvilket Beløb var blevet dem overladt af Fyrbødernes Forbund, men Rederiet afslog da at indlade sig med dem.

De Tiltalte, af hvilke den ene ikke tidligere havde faret som Fyrbøder, hvad derimod de andre havde gjort,

havde forklaret, at, naar de forlod „Frode“, var det ikke, fordi der kun skulde 5 Fyrbødere med Skibet, hvad de havde vidst, inden de gik om Bord, men det var udelukkende, fordi de som Medlemmer af Fyrbødernes Forbund, hvis Love de ved Underskrift havde forpligtet sig til at efterkomme saa vel som at fremme dets Formaal, mente at burde efterkomme dets Formands Henstilling til dem — hvorved iøvrigt bemærkedes, at der ikke i Forbundets Love stod noget direkte om et Tilfælde som det foreliggende —, og fordi de antog, at de ellers vilde blive betragtede som „Skruebrækkere“ og faktisk blive udelukkede fra senere at komme til at fare som Fyrbødere, medens Formanden omvendt tilsagde dem, at de, naar de gik fra Skibet, skulde faa Godtgørelse for den Hyre, som de derved mistede, i alt Fald indtil videre. 3 af de Tiltalte havde derhos forklaret, at de godt vidste, at de ved saaledes at forlade „Frode“ gjorde sig skyldige i en Ulovlighed, medens den 4de Tiltalte, der ikke tidligere havde faret til Sø, derimod ikke vilde have tænkt sig dette.

Efter hvad der forelaa maatte Retten antage, at en Besætning af 5 Fyrbødere i og for sig var tilstrækkelig for en Damper som „Frode“, om hvilken det var oplyst, at den, der har en Drægtighed af 2050 Brutto, 1305 Netto Register Tons og en Bæreevne af henved 3000 Tons, er forsynet med en Triple Ekspansions Maskine paa 800 indicerede Hestekraft, og hvis Kulforbrug er opgivet til ca. 11 Tons i Etmaalet, og særlig tilstrækkelig for en Rejse som den da forestaaende, og det var som nævnt heller ikke af de Tiltalte eller iøvrigt blevet paaberaabt, at dette ikke skulde være Tilfældet, om Skibet end hidtil havde benyttet 6 Fyrbødere.

De Tiltalte vilde derfor alle blive at drage til Ansvar for deres Forhold i Henhold til Søloven. Da den ene af de Tiltalte imidlertid ikke skyldte Hyre til Skibet, da han forlod „Frode“, og da det derhos maatte antages, at ingen af de Tiltalte havde tænkt sig at beholde det modtagne Hyreforskud, som de saa vel som den 5te Fyrbøder straks dagen efter personlig tilbøede Rederiet, fandtes de ikke at kunne straffes som for Rømning med Hyre, jvfr. Slutningen af Sølovens § 299. Men medens de saaledes kun vilde blive at straffe for simpel Rømning, vilde det blive at tage i Betragtning som i høj Grad skærpende, at de rømte ikke blot uden nogen som helst berettiget Grund, men efter Aftale indbyrdes og trods bestemt Forbud, og at de derved udsatte Rederiet for et mulig endog betydeligt Tab, jvfr. Sølovens § 298, 2det Stykke*), og Straffen fandtes derfor at burde idømmes med Fængsel paa Vand og Brød, hver især i 4 Gange 5 Dage. Derhos vilde de som paastaat have solidarisk at erstatte Rederiet de dette ved Rømningen tilføjede Udgifter og Tab.

Fra det fordrede Beløb af 666 Kr. 33 Øre vilde imidlertid blive at drage det den ene Tiltalte betalte Hyreforskud af 15 Kr., som han i Virkeligheden havde til Gode, og et Beløb af 131 Kr., som blev udbetalt de i de Rømmedes Sted antagne 5 ny Fyrbødere forskudsvis, men hvilket Beløb dissc altsaa selv skulde aftjene, hvorved Erstatningsbeløbet nedgaar til 520 Kr. 33 Øre, nemlig de 70 Kr., som vare udbetalte de 4 Rømmede i Forskud, 148 Kr., som vare medgaaede i Esktraudgifter for at skaffe 5 andre Fyrbødere i de Rømmedes Sted, og 302 Kr. 33 Øre (25 Pd. St. pr. Dag) i Godt-

*) „Rømmer hele Mandskabet eller den største Del af samme, eller sker Rømning under saadanne Omstændigheder, at Rømningsmændene maatte kunne indse, at Skibet derved udsættes for Fare, kan Straffen stige til de højere Grader af Fængsel paa Vand og Brød eller til Forbedringshusarbejde i 1 Aar“.

gørelse for Skibets Ophold, hvilket under Hensyn til Søløvens § 120 ikke kunde siges at være for højt ansat. De tiltalte tilpligtedes derhos solidarisk at betale Sagens Omkostninger, derunder 40 Kr. i Salær, henholdsvis til Aktor og Defensor.

Tonnageafgiften i russiske Havne.

Vi have modtaget følgende:

I Deres ærede Blads Nr. 31 findes en Artikel angaaende Tonnageafgiften i russiske Havne, som, foruden at den indeholder nogle Urigtigheder, ikke behandler dette Spørgsmaal paa en tilstrækkelig Maade til at være af stor Nytte ved Affattelsen af Maalebrevne for danske Skibe i Overensstemmelse med de af de russiske Autoriteter stillede Fordringer. Først maa det fremhæves, at Maalings-Certifikater efter British Rule aldrig have været erkendte i Rusland som de, hvorefter Tonnageafgifterne for danske Skibes Vedkommende skulle betales. Saa længe som Netto-Størrelsen i danske Maalebrevne blev opgivet efter German eller Danube Rule vare disse afgørende, men siden de danske Skibe bleve maalte udelukkende efter British Rule, er der sluttet en ny Konvention mellem Danmark og Rusland i den Anledning, hvis væsentligste Bestemmelser lyde saaledes:

„Ifølge Forandringer i Maalingen af danske Skibe siden 10. Marts 1895 forandres de hidtil gældende Bestemmelser af 16./28. August 1883 saaledes:

Danske Skibe, som ere maalte efter Moorsom's System, skulle have Adgang til russiske Havne uden at underkastes Maaling i Rusland, og Afgifterne beregnes efter deres effektive Netto-Størrelse, som angiven i deres Maalebrevne; men med Hensyn til den afvigende Maade, som bruges i Danmark til Bestemmelsen af Fradragene for Rum til Ophold for Mandskabet, Maskin- og Kulrum, bestemmes herved, at disse Fradrag skulle tilstaaes uden at Rummene blive maalte, efter Ziffrene, som ere angivne i Skibenes Maalebrevne i Overensstemmelse med de russiske Regler af 20. December 1879.

1. Januar 1880.

I den sidste Bestemmelse ligger hele Vanskeligheden, fordi efter de russiske Regler Fradragene ikke ansættes procentvis, men efter virkeligt Maal, hvorved Maksimal-Fradraget for Rum til Ophold eller Brug for Skibets Fører eller for Mandskabet, til Skibets Navigering eller Brug, er fastsat til 5 %, og for Rum, optagne af den bevægende Kraft, inkl. Kulrum, til 50 %.

Da Fradraget nu efter British Rule for den bevægende Kraft er udtrykt i Procenter, nemlig 32 %, kan det ikke bevilges af de russiske Autoriteter. Paa den anden Side er det virkelige Maal kun angiven i Maalebrevne for Maskin- og Kedelrum, ekskl. Kulrum, og de russiske Autoriteter have derfor været tvungne til kun at give dette Fradrag, da Maalingen af Kulrummene som oftest er umulig eller forbundet med Ophold og Udgifter for Dampere.

Det i dette Blads Nr. 31 stillede Forslag om at lade Opgivelsen af det virkelige Maal af Maskin- og Kedelrum ekskl. Kulrum falde bort i Maalingscertifikater og fremsatte Raad om at beregne Fradraget efter British Rule uden Anførelse af, at det er 32 %, har allerede fundet Anvendelse i nogle Maalebrevne, men Resultatet har kun været, at Skibene underkastedes fuldstændig Maaling der intet godt Resultat gav med Hensyn til den konstaterede Netto-Størrelse, fordi det var let nok opdaget, at Fradraget var 32 % efter British Rule.

Vandmand.

Fragtmarkedet.

Der er for Øjeblikket en usædvanlig stor Efterspørgsel efter Dampere paa vort Nord-Østersømarked. Den ene Købmand overbyder den anden, blot for at erholde prompt Baad, men trods nok saa store Ofre, bliver ikke alle tilfredsstillede, og mange Købmænd kan ikke opfylde indgaaede Forpligtelser for rettidig Levering. Dette Faktum giver sidste Uge sit Præg. En Række Klid-, Kul- og Fosfat-Laster ligger fremme til meget høje Rater, men Damperne synes som sunkne i Jorden eller, for at benytte et mere maritimt Billede, som opslugte af Havet; trods de største Anstregelser fra Mæglernes og Agenternes Side har det ikke været muligt at fremkalde tilstrækkelig Tonnage, og Raterne ere fortrinlige. Fra Hull til dansk Havn betales 14/ à 15/ pr. Ton Klid. Kul til Danmark giver 7/ à 7/3, og dette i en Periode, hvor man ellers er vant til at stille sit Regnskab meget beskedent op; man har herefter Lov til at vente sig store Resultater af den egentlige Sæson: Efteraaret. Dette kommer saa meget mere tilpas, som Amerika og overhovedet hele det transatlantiske Marked synes noget for reserveret og i hvert Fald tegner ilaarligere end ventet; den ofte omtalte Slaphed synes i en betænkelig Grad at blive kronisk, og samtidig begynder man at diskutere Evropas Høst, der tegner bedre end i mange Aar; kan være Sortehavet alligevel til Slut faar Overtaget i Aar; dette vil komme mange til Gode her hjemme. Det er imidlertid endnu for tidligt at fastslaa noget bestemt i den Retning, og vi skulle derfor indskrænke os til en kort Revue over de forskellige Branchers mest iøjnefaldende Noteringer.

Amerika giver Northern range C. f. O. 3/ September Lastning, 3/1½ for Afskibning 15. Septbr. 15. Oktbr. Danmark giver 3/1½ én Havn, 3/3 to Lossehavne. Fra Savannah Charleston eller Wilmington betales for Bomuld til Liverpool 35/, Manchester 36/3, Gøteborg 42/6, Reval eller St. Petersburg 43/. Fra New Orleans betales 14/ Danmark paa Nett charter. Montreal London giver 45/, Plymouth 42/6, Miramichi Vest Kysten af Storbritannien 45/, Pensacola P. P. U. K. 112/6, Lübeck eller Wismar 120/, alt for Træ. Fra Tampa søges Damper for Fosfat til Helsingborg 19/ à 19/6, Pensacola Stettin 19/6 à 20/, Fernandina Rotterdam 16/.

Sortehavet er stadig fast. Vi noterer Nicolaieff U. K. Cont. 13000 quarters 13/6, Lasten Byg. Odessa L. H. A. R. 4900 Tons September 11/6, Theodosia Rotterdam 3400 Tons 15/30 September 11/9, Nicolaieff L. H. A. R. 4900 Tons 13/ B. D. Komplettering Odessa 12/. Azoff U. K. Cont. 12000 quarters 14/6. any, 15/ Hamburg. Taganrog og Marianopol Hamburg 3800 Tons prompt 14/. Fra Middelhavet noteres Alexandria U. K. direkte 2400 Tons 13/, Huelva Manchester 10/6, Bengazi og Tunis-Østkysten U. K. 1700 Tons pr. 5/15 September 13/6 pr. Ton Byg.

Kulfragterne ere som omtalt ualmindelig faste til Østersøen og Danmark, men forholdsvis lave til Middelhavet. Tørnen paa Firth of Forth er gennemgaende stadig lang, og alle Collierier ere optagne for lang Tid; det samme gælder forøvrigt ogsaa for Englands Vedkommende. Vi noterer Leith Genua 6/3, Savona 6/3, Neapel 6/4½, Alexandria 6/3, Methil Algier 7/, Boness Gibraltar 6/3, Leith Venedig 7/6, Triest 7/6. Swansea Genua giver 6/9, Catania 7/, Valencia 7/. Til Østersøen noteres Methil god dansk Havn 7/, Leith Middelfart 6/6, Burntisland Odense 6/6, Kiel 6/9, Flensborg 6/9, Wismar 6/6, Burntisland eller Methil Rostock 7/3, Methil Kronstadt 5/9, Burntisland Kronstadt 5/6 à 5/7½, Grangemouth Stockholm 5/9, Boness Norrkøping 6/3.

Østersøen er omtrent uforandret. Træmarkedet er stadig det faste Element, men de større Laster begynder alligevel at svinde ind, og nu kommer der ikke flere til. Fra Riga noteres 1/1½ London eller Hull for

Korn, Antwerpen 1/3, Dunkirk eller Ghent 1/3; Hør til Dundee eller Leith giver 17/6 pr. Ton, til Dunkirk eller Ghent betales 22 à 23 Francs. Fra Petersborg er Ratterne omtrent de samme, kun kan Kontinentet sættes til 1/4¹/₂, hvorimod London Hull alene giver 1/1¹/₂. Hør til Dunkirk betales med 25 Francs, men Partierne ere smaa og figurerer nærmest som Lokkemad ved Anlægninger af Baade. Trafiken fra Petersborg er jævn normal, hvorimod indgaaende Kuldampere faar flere Dages Tørn i Kronstadt.

Vort hjemlige Marked er stadig stille uden stor Omsætning, og Forretningerne, der ere gjorte, kan tælles. Vi noterer Kjøbenhavn eller Kastrup Nyborg Bandholm Rudkjøbing 13 Øre pr. 100 Ø Guano. Kjøbenhavn Åhus eller Sølvborg 12 Øre pr. 100 Ø secunda Majs. Kjøbenhavn Østjylland, nordligst Aarhus. 14 Øre, nord for Aarhus 15 Øre pr. Ctr. Byg. Kastrup Stralsund 16 Pf. pr. Ctr. Majs. Kjøbenhavn Åhus 15 Øre pr. Centner prima Majs. Kjøbenhavn Königsberg 20 Pf. pr. 100 Ø Majs. Kjøbenhavn Als eller Flensborg Fjord 20 Pf. pr. Ctr. Bomuldsfrøkager ex indventet Damper.

Et Rømningssspørgsmaal.

Udenrigsministeriet og Slagelse Skifteret mod Briggen „Sonia“s Fører og Reder.

Vi have modtaget følgende:

Den 8. Maj 1896 ankom jeg til Para Red med et Parti Krudt og fuld Ballast fra Pernambuco. Om Eftermiddag fik vi Lægter langs Siden til Krudtet. Samme Dags Aften kom Letmatros Peter Petersen og meldte, at han var syg — en selvforskyldt Sygdom. Jeg lovede at tage ham til Læge næste Dag, men gjorde ham samtidig opmærksom paa, at der under ingen Omstændigheder kunde blive Tale om Afmønstring eller Hospital. da Skibet vilde blive sejlkart næste Dag.

Vi blev færdige med at losse vor Ladning Kl. 7¹/₂ Fm., og jeg gik da straks efter i Land med Lægteren for at udklarere. Kl. ca. 2 Eftm. kom Skibsbaaden i Land og Peter Petersen var da med. Da jeg selv havde meget travlt, havde jeg anmodet Skibshandler Santos om at bringe Manden til en Læge — ikke nogen bestemt — og lade denne undersøge ham. Men samtidig forklarede jeg Hr. Santos, hvad jeg havde sagt Manden, at han ikke kom fra Skibet.

Jeg skal her bemærke, at Manden vistnok havde gaaet en lang Tid med Sygdommen; tilsyneladende havde han den under vort Ophold i Pernambuco (4 Uger), under vort Ophold i Santos (3 Uger), og endnu længere tilbage. Efter Mandens eget Udsagn havde han faaet Sygdommen i Aalborg i Oktbr. 1895. Men hverken i Carlskrona, Santos eller Pernambuco omtalte han sin Sygdom til nogen, skønt jeg mangfoldige Gange havde varskoet Folkene at lade mig vide straks, naar de fejlede noget.

Kl. ca. 4¹/₂ Eftm. forlod P. P. Skibshandleren for, som han sagde til anden Styrmand Nielsen, at opsøge det danske Konsulat. Han fik Adressen hertil af Skibshandler Santos, men samtidig Oplysning om, at Konsulatet lukkede Kl. 4. Alligevel gik Manden. Styrmand Nielsen varskoede ham at komme snart tilbage — Konsulatet var næppe 2 Minutters Gang fra Skibshandleren. Vi ventede til Kl. 7, men Manden kom ikke tilbage, hvorefter vi gik om Bord. Skibet var da udklareret overalt. Næste Dags Fm. Kl. 8¹/₂ var jeg atter i Land, for om muligt at fange Desertøren. Skibshandler Santos sendte Bud efter flere Hyrebasser, men ingen havde set noget til ham. Hr. Santos mente, at Fyren naturligvis var deserteret, især da han vidste, at Skibet var sejl-

klart. Kl. 11 Fm. gik jeg om Bord, lettede og sejlede ud efter. Da det var Søndag, kunde jeg ikke melde Sagen paa Konsulatet.

Den 11. Maj kvitterede jeg Lodsens og sendte med denne Brev til Konsulatet, hvori jeg forklarede Sagens Sammenhæng, og at jeg erklærede Peter Petersen for Desertør.

Der har i Anledning af denne Sag været en hel Del Skrivelser: fra Vice-Konsulen i Para til General-Konsulen i Rio de Janeiro. Fra saavel General- som Vice-Konsulen til Udenrigsministeriet. Fra dette til Skibets pro forma korresponderende Reder, Cand. jur. Holst, og, last not least, fra Slagelse Skifteret til Hr. Holst.

At dømme i Sagen efter disse Skrivelser er ikke let, især da de til Dels ere byggede paa P. Petersens falske og usandfærdige Forklaringer for Vice-Konsulen i Para, efter hvilken sidst nævnte mener, at P. Petersen ikke er Desertør. General-Konsul Palm i Rio er derimod af en modsat Anskuelse og giver Vice-Konsulen en ordentlig og vel fortjent Røffel; han siger i Brev til denne. dat. 26. Juni 96, efterat have citeret § 300 og 106 i Søløven og § 37 i Konsularinstruktionerne:

„Omtalte P. P., der led af en selvforskyldt Sygdom, og som først meldte sig Dagen før, Skibet skulde gaa, blev af Kapt. velvilligst sendt til Læge for at konsulere samme.“

„At Kapt. Nissen, der sejlede den 10. Maj, en Søndag, da Kontorerne vare lukkede, først meldte Dem Desertion den 11. fra Floden, beviser aldeles ikke, at hans Beretning skulde være upaalidelig; hvorimod den senere følgende, vel kun ved en Misforstaaelse benævnte „Protest“ af P. P., i hvis Interesse det laa at besmykke hans Forseelse, sikkert kun kan skænkes liden Tiltro.“

„Skibshandler Santos, der forøvrigt mangler enhver Kompetence til at udstede Certifikater, forklarer, at han ledsagede omtalte P. P. til en Læge — paa Kapt. Opfordring — for at konsulere denne, og fjører han (Skibshandleren) til, at Lægen beordrede Manden paa Hospitalet

„At Matroser har at følge deres Foresattes Ordre og ikke en Tredies, er Dem bekendt.“

„Overhovedet beviser ingen af Deres tilsendte Skriftstykker, at P. P. er sendt paa Hospitalet efter Kapt. Ordre, og ligger der derfor en forsættelig Rømning for: § 74—75, 90, 106—107 og 300 i Søløven . . .“

Udenrigsministeriet er ganske vist af en noget anden Mening. I en Skrivelse til Slagelse Skifteret, dat. 11. Februar 1897, fra Ministeriet hedder det bl. a.:

„— — — Den 9de Maj — — — gik Letmatros Peter Petersen i Land for at raadspørge en Læge. Denne lod ham indlægge paa Hospitalet — — — og i en Skrivelse af 11. Maj s. A. havde Skibets Fører C. Nielsen meddelt Vice-Konsulen, at Petersen var Desertør, og at denne havde mistet ethvert Krav mod Skibet. I en under 18de Maj for Vice-Konsulen i Para afgiven Forklaring, protesterede P. imidlertid mod Kapt. Paa-stand og forbeholdt sig sin Ret til Hyre, Kr. 206, samt til at faa sine Effekter og Papirer udleverede.“

„Til denne Protest mod at betragtes som Desertør slutter Udenrigsministeriet sig, idet Mandens Udeblivelse fra Skibet skyldes hans Indlæggelse paa et Hospital efter Lægens Anordning, jvfr. Søløvens § 90 1ste Stykke, samt § 300. „Udenrigsministeriet antager derfor, at Kravet paa Hyre i det Hele er velbegrundet, om end det af Afdøde (Manden døde nemlig paa Hjemrejsen) angivne maaske ikke er rigtigt paa alle Punkter.“

Dette „angivne“ —, som Generalkonsul Palm saa satirisk omtaler som en Misforstaaelse af „Protest“, tager sig svært vigtigt ud i den af Vice-Konsul Wietz i Para udstedte Protest — lyder saaledes:

„Jeg P. P. . . . erklærer hermed, at jeg Lørdag den 9de Maj. Eftm. Kl. 3 kom i Land for, med Kapt. Vidende(!), paa Grund af Sygdom at lade mig indlægge paa et Hospital(!) . . .“

Af det Foregaaende vil det være at se, at der ikke er et sandt Ord i hans saakaldte „Protest“. Jeg erklærede ham udtrykkeligt om Bord, at om Afmønstring kunde der ikke være Tale; næste Dag Kl. 4. efterat han havde været hos Lægen, sagde jeg ham atter saa bestemt som muligt, at han kom ikke fra. Trods Forbud forlod han Skibshandleren — for at opsøge Konsulatet, skønt Skibshandleren sagde ham, at dette var lukket. Han kom ikke tilbage, men først næste Dag blev han optaget paa Hospitalet.

Udenrigsministeriet henviser til § 90, 1ste Stk., som den, der altsaa dømmes mig. Atter og atter gennemlæser jeg denne Paragraf, men forgæves: jeg faar akkurat modsat Mening ud af den. Der staar saa tydeligt som muligt, at lider Manden af selvforskyldt Sygdom, saa kan han straks afskediges. Ja, kan; men sandelig da ikke, at han skal.

Skønt min største Lyst til at lade Sagen komme komme for Retten, fandt jeg det dog bedre at betale de 206 Kr.. En Proces koster Penge; en Sagfører forlangte 80 Kr. „for at begynde Sagen“. Og med Sø- og Handelsretsdommen over Barken „Waterfox“s Styrmand i frisk Minde, er det vel ogsaa vanskeligt at betvivle Resultatet af Dommen. Jeg skal endnu kun bemærke, at Desertørens Tilgodehavende kun var 200 Kr., hvorpaa jeg har skriftlige Beviser; Slagelse Skifteret forlanger og har faaet 206 Kr.

C. Nissen,
Fører af „Sonia“.

Skibes Nødsignaler.

Vi have modtaget følgende, der fremkommer paa Grund af det i Vinter meget omtalte Forlis ved Bolsaxen, men som omhandler et Spørgsmaal, der har megen Interesse i sin Almindelighed:

I Dansk Søfartstidende af 12. Maj læses følgende: „En Forsamling af 28 Skippere fra alle Danmarks Egne, som i Aarhus er indvarslet af Formanden for Dansk Skipperforenings Aarhus-Kreds til Drøftelse af Spørgsmaalet om Kaptajn Riises Adfærd som Fører af Postdampskibet „Dronningen“ paa Overfart fra Kallundborg til Samsø d. 24. Marts d. A., da Skibet passerede Søfolk i Havsnød uden at yde Hjælp, har vedtaget at udtale følgende: Da det, efter alt hvad der hidtil er oplyst, er vor Mening, at Kapt. Riise hin Dag har svigtet sin Sømandspligt og derved har sat en Plet paa den danske Sømandsstands Ære, beklager osv. . . .“

Ifølge Søforklaring 26. Maj er Forholdet dette:

Den 24. Marts afgik Dampsk. „Dronningen“, ført af Kaptajn Riise, fra Kallundborg til Samsø (Aarhus?), Vinden var NOtO, stormende Kuling med Snebyger; styrende NVtV $\frac{1}{4}$ V passeredes lidt Øst for Falske Bolsaxen en Galease, styrende omtrent SSO. Galeasen førte fuld Klyver, Storsejlet og Mesanen noget nedfiredede, og havde Flag i Storevant; den skal siden være forlist, sunken, og Kapt. Riise bebrejdes ikke at have ydet den nogen Hjælp. Spørgsmaalet er da: var Galeasen i Nød, da den passeredes af „Dronningen“?

Søvejsreglerne, ligesom Loven af 3. Maj 1888, siger:

Naar et Skib er i Nød og trænger til Hjælp fra andre Skibe eller fra Land skal det anvende eller vise følgende Signaler, enten samlede eller enkeltvis (disse Signaler ere internationale):

1) Skud affyrede med 1 Minuts Mellemlum.

2) Det med NC betegnede Nød-Signal i det internationale Signalsystem.

3) Et firkantet Flag med noget lig en Kugle over eller under Flaget.

4) Flamme som af en brændende Tjæretønde.

5) Raketter, som udkaste Stjerner, én ad Gangen med korte Mellemlum.

Tidligere brugtes som Nødsignal det bekendte Flag i Sjøv, d. v. s. et Flag, som ophejstes hvor bedst set, men ombunden paa Midten eller ydre Enden saaledes, at det ikke kunde vaje frit ud for Vinden. (Flag i Vantet har, i de sidste 40 Aar i al Fald, ikke været noget Nødsignal, men haft samme Betydning som Flag under Gaffelen eller paa Toppen; hvor ofte ses ikke Smaaskibe komme ind til Kjøbenhavn med Flag i Vantet.) Da Galeasen altsaa ikke har vist Nødsignal, bliver Spørgsmaalet: viste dens Sejlføring, dens Kurs eller andet, at den var i Nød og tiltrængte Hjælp? Herpaa er Svaret Nej; om end dens Sejlføring ikke var korrekt, idet Storsejlet og Mesanen vare noget nedfiredede, uden at Reb var indbunden, ses dog sligt saa ofte i byget Vejr; og dens Kurs var fri for al Fare ned ad Store Bælt; der var saaledes intet Tegn til, at Mandskabet om Bord paa Galeasen ønskede at forlade den og bjærges om Bord „Dronningen“. Men dertil kommer, at den styrede sin Kurs med en fri (god) Vind og ikke ubetydelig Fart, og den første Betingelse for, at der fra „Dronningen“ skulde kunne bringes den nogen Hjælp, var, at Galeasen halte sin Klyver ned og drejede til Vinden, laa bi; førend dette skete, kunde der ikke være Tale om at sætte Baad ud fra „Dronningen; man vil dog vel ikke, at Kapt. Riise skal lade sin Baad ro bag efter den sejlene Galease. Lad os imidlertid forudsætte, at Kapt. Riise havde haft de 28 Dommere til Raadgivere, efter at have passeret Galeasen; vilde han da haft at vende om, forandre sin Kurs fra fra NVtV til SSO, hvilket Galeasen styrede, og da det saa at sige er umuligt at forstaa, hvad der i Kulingsvejr raabes fra Skib til Skib, vilde han haft at styre saa nær Galeasen, at Line kunde kastes der om Bord, Bugsertrøse være bleven fastgjort, og Galeasen bragt i Havn; hvad vilde Resultatet da blive? Man vilde bebrejdet Kapt. Riise ikke at være naaet frem i rette Tid, man vilde med Rette bebrejdet ham, uden tvingende Grund, at have udsat sit Skib med Passagerer om Bord for den Fare, som er forbunden med den Manøvre, han havde gjort. Jeg tror enhver, som har nogen Erfaring paa Søen, vil billige den engelske Navigations-Eksaminators Ord, da jeg fik som Svar paa det Spørgsmaal: „Hvad kan gøres for at redde Besætningen fra et Skib i Søen“, følgende: det sidste Middel vil være, om man kan styre saa nær det, at en Line kan kastes der om Bord; jeg har gjort det en Gang, og det lykkedes, men jeg tør ikke tilraade nogen det, thi stor Fare er forbunden dermed.“ — Imidlertid faar vi forudsætte, at „Dronningen“ lykkelig havde bragt Galeasen i Havn og begært Bjærgeløn; mon Svaret da ikke vilde været, at om Bjærgeløn kunde der aldeles ikke være Tale; man havde god Vind, kunde godt have hjulpet sig selv, vilde snart været i smult Vand under Sjælland. Men der vistnes Flag i Vantet? ja vistnok, man ønskede at faa at vide, hvor ma var, Flag i Vantet véd dog enhver ikke er noget Nødsignal. Mon ikke Forklaringen vilde være bleven en lignende.

Kommandoen Styrbord og Bagbord til Rormanden er bleven forkvaklet, saa ingen véd nu for sikkert hvad dermed menes; ikke fordi Sømanden følte Nødvendigheden af denne Forandring, men de Herrer paa Land, maaske Landofficerer, som blev Søofficerer i nyskabte Mariner, fandt Soldatens „Højre og Venstre om“ var mere naturligt end Sømandens Rorpinden visende for efter til St. B. eller B. B., og Resultatet er Usikkerhed og Forvirring.

Det var naturligt for Sømanden, som t. Eks. af Gølfstrømmen daglig førtes en halv Snes Mile imod Øst,

at kalde Strømmen østlig, som bragte ham imod Øst, ligesom østlig Kurs bringer imod Øst, men for den, som paa Knippelsbro ser Vandet løbe imod Nord, at kalde Strømmen nordlig, synes ufornuftigt; det blev sønden Vande og tilsidst sønden Strøm. Det vedtagne Gamle blev forandret, endskønt den største søfarende Nation, England, ikke er gaaet med til disse Forandringer; lad os da ikke faa Nødsignalerne forandrede, at man skal være i Tvivl ogsaa der. Da dette, at bringe Hjælp til de, som ere i Havsnød, er forbunden med Tidspilde, Arbejde og ofte betydelig Fare, bør det kunne fordres, at de, som begærer Hjælp, saa vidt som det staar i deres Magt, tilkendegiver dette ved Nødsignal, et eller flere af de i Styre-Reglerne fastsatte, som ingen uden de, som ere i Nød, har at benytte eller vise. Hvis her ved Bolsaxen nogen Fejl er begaaet, da synes det mig ikke at være Kapt. Riise, men Besætningen paa Galeasen, som har fejlet ved ikke at vise Nødsignal, og ved ikke at have drejet bi og muliggjort deres egen Redning.

Jeg kender ikke Kapt. Riise og ved ikke mere om Sagen, end hvad Dansk Søfartstidende, som nylig er kommen mig i Hænde, beretter, men det synes mig ikke, at hans Handlemaade i dette Tilfælde er bleven kollegialt bedømt.

P. M. Møller,
Fører af S. S. „Laura“ af Svendborg.

Lysegrund Fyr.

Vi have fra Fyrdirektøren modtaget følgende: I Deres ærede Blad af 18de ds. Nr. 33 findes en Redaktionsbemærkning, foranlediget ved at en Indsender har omtalt en Slukning af Lysegrund Fyr. I Redaktionsbemærkningen forudsættes det, at Slukningen er foretaget af Hensyn til Arbejder ved Fyret.

Den indtrufne Slukning er imidlertid en af de Hændelser, der indtræder ved Fyr uden Bevogtning, og som først kan averteres, naar Meddelelse om Slukninger modtages. Fyret har, som af den ærede Indsender meddelt, været slukket Natten mellem den 2den og 3die ds, men Fyrvæsenet har først fra en passerende Damper den 8de ds. modtaget Meddelelse om Slukningen, hvorefter Slukningen straks er bekendtgjort i alle de daglige udkommende Aviser, hvori Bekendtgørelser for Søfarende averteres, og dernæst i det første derefter udkommende Nummer af „Efterretninger for Søfarende“.

Havde en Slukning været nødvendig af Hensyn til Arbejder ved Fyret, vilde Bekendtgørelse selvfølgelig have været udstedt snarest mulig og i alle Tilfælde før Slukning var foretaget.

H. V. Ravn.

Fra Sø og Land.

Dødsfald. Kaptajn C. M. Petersen, Fører af Skonnert „Hjalmar“ af Nykjøbing M., er efter længere Tids Svagelighed afgaaet ved Døden, 46 Aar gammel. Kaptajn Petersen var Medlem af Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kredsstyrelse for Thyland og Mors.

Kaptajn J. Leffers, 48 Aar gammel, Fører af 3-mastet Skonnert „Edske Smit“, bosiddende i Nykjøbing M., er i Lørdags Aftes afgaaet ved Døden i Boness efter faa Dages Sygeleje. Kaptajn Leffers var en ualmindelig dygtig Sømand, som vil blive savnet haardt, ikke alene af hans efterladte Hustru og syv Børn, men ogsaa af hans talrige Venner baade her hjemme og i Udlandet.

Nordisk Skibsrederforening. Til den ledige Post som Bestyrer i Nordisk Skibsrederforening, for hvilken Ansøgningsfristen udløb den 15. ds., der har ialt meldt sig 41 Ansøgere. Ansøgningerne vil nu cirkulere blandt Bestyrelsens Medlemmer, og endelig Bestemmelse om Postens Besættelse vil blive taget i Løbet af Efteraaret.

Dampskibsselskabet Thingvalla overgaar nu, under Forudsætning af Generalforsamlingens Approbation, til Det forenede Dampskibsselskab, efter i den korte Tid, det har været drevet af dets nuværende Bestyrelse med C. K. Hansen som korresponderende Reder, at have arbejdet med gode Resultater.

Dampskibsselskabet Dannebrog siges at ville udvide sin Aktiekapital med 1½ Mill. Kr. og herfor anskaffe 3 Dampere til oversøisk Fart.

Dampskibet Flandria, bygget for Regning Förnyade Ångfartygs A. B. Götha i Gøteborg, løb i Tirsdags af Stablen fra Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri. Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse „special survey“, er 299' 8" langt i Hoveddækket, 33' 0" bredt og 15' ½" dybt i Rummet og bliver forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Tværflade Kondensation af 700 indicerede Hestes Kraft.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Fragtdamper til Hamburg.

Ugens Havarier.

Absalon, Dpsk. af Kjøbenhavn, der som meddelt grundstødte paa Hobjerg Rev, men senere kom flot med Assistance af Bjergringsselsk. Neptun, har d. 18. ds. fortsat Rejsen til Kronstadt.

De tvende Familier, norsk Skonnert, strandet paa Kalkgrunden. Vraget af dette Skib er solgt for 100 Kr. og det bjærgede Inventar for 400 Kr.

Fremtiden, Barkskib af Kragerø, er d. 20. August ankommet læk til Helsingør.

Goval, Dpsk. af Aberdeen, kom d. 23. ds., da den paa Rejsen fra Königsberg til Boness her vilde indtage Kul, paa Grund paa Lynetteflakket. Flot uden Assistance og fortsatte Rejsen ubeskadiget.

Marstrand, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som bekendt, ifjor Efteraar sank paa St. Petersborg Red efter Kollision med Dpsk. Cæsar, er nu lettet og bugseret ind til Kysten.

Venus, Skonnerthrig af Åbo, strandede d. 19. ds. paa Anholt; Mandskabet reddet. Skibet sandsynligvis Vrag.

Tunleren, Fiskekutter af Esbjerg, kom d. 19. ds. paa Grund paa Kalkgrunden ved Grenaa. Flot ved egen Hjælp.

Lars Kruse, Dpsk., har d. 18. ds. for Indgaaende til Ymuiden været i Kollision med Kajmuren, som tog en Del Skade. Lars Kruse fik Skade paa Bougen og repareres i Ymuiden.

Mars, 3/m Skonnert af Kjøbenhavn, har paa Reisen fra St. Servan til Grangemouth været i Kollision med et ubekendt Skib udfor Goodwin Fyrskib. Mars er indkommet til Dover.

Hermes, Dpsk. af Gefle, har d. 22. ds. ved Middelgrunden været i Kollision med Fram, Barkskib af Sandefjord. Hermes maatte sættes paa Grund paa Middelgrunden for ikke at synke, medens Fram indbragtes hertil svært beskadiget.

Opmærksomheden henledes paa Bladets **Announce-Afdeling.**

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afg. fra New Orleans 4. Aug., best. til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra St. Petersborg 20 Aug., bestemt til

Strømfors. — Antwerpen, Holm, pass. Pera 19. Aug., bestemt til Pandermo. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra St. Petersborg 20. Aug., bestemt til Lewo. — Dagmar, Gade, afgik fra Neapel 19. Aug., bestemt til Girenti. — Douro, Brabrand jun., afgik fra Kjøbenhavn 18. Aug., bestemt til Oporto. — Georgios I, Kihl, pass. Ouessant 10. Aug., bestemt til Konstantinopel. — I. C. Jacobsen, Bech, ankom til Gibraltar 22. Aug., bestemt til Kjøbenhavn. — Kiew, Rabe, ankom til Bordeaux 12. Aug., bestemt til La Rochelle. — Kursk, Staal, afgik fra Kbhvn 22. Aug., bestemt til St. Petersborg. — Leopold II, Kruse, ankom til St. Petersborg 14. Aug., bestemt til Riga. — Louisiana, Jensen, afgik fra Antwerpen 23. Aug., bestemt til New-Orleans. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Riga 12. Aug., bestemt til Antwerpen. — Nicolai II, Michelsen, ankom til Kbhvn. 24. Aug., bestemt til Galveston. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Riga 19. Aug., bestemt til Algier. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Kjøbenhavn 19. Aug., bestemt til Antwerpen — Tejo, Borries, ankom til Lissabon 21. Aug., bestemt til Kjøbenhavn. — Tomsk, Andersen, ankom til Cardiff 22. Aug., bestemt til Genoa. — Vesuv. Kromann, ankom til Bordeaux 21. Aug., bestemt til La Rochelle. — Xenia, Ingerslev, ankom til Kbhvn. 24. Aug., bestemt til Danzig. — Arkansas, Jespersen, afgik fra New-Orleans 19. Aug., bestemt til Kjøbenhavn. — Kentucky, Caroc, pass. Ouessant 9. Aug., bestemt til New-Orleans. — Moskov, Petersen, ankom til St. Petersborg 22. Aug., bestemt til Antwerpen.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Kbhvn. 20. Aug., bestemt til Libau. — Axelhus, Nielsen, ankom til Tronhjem 22. Aug., bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Clauson-Kaas, afgik fra Riga 19. Aug., bestemt til Antwerpen. — Ceres, Svensson, afgik fra Libau 20. Aug., bestemt til London. — Christian IX, Møllerup, ankom til Kbhvn. 22. Aug., bestemt til London. — Christiansund, Kjølens, ankom til Kbhvn. 21. Aug., bestemt til Stettin. — Constantin, Bloch, ankom til Ipswich 22. Aug., bestemt til Libau. — Frederik, Harboe, ankom til Hull 21. Aug., bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Paaske, afgik fra Antwerpen 21. Aug., bestemt til Kbhvn. — Kasan, Thomsen, ankom til London 22. Aug., bestemt til Kbhvn. — Laura, Holm, afgik fra Leith 20. Aug., bestemt til Færøerne og Island. — Louise, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 22. Aug., bestemt til Königsberg. — Morsø, Frisenette, afgik fra Kbhvn. 21. Aug., bestemt til Libau. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 20. Aug., bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Hansen, afgik fra London 21. Aug., bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, afgik fra Kbhvn. 21. Aug., bestemt til Libau. — Pregel, Egdiussen, ankom til Riga 22. Aug., bestemt til Antwerpen. — Thyra, Ryder, afgik fra Leith 2. Aug., bestemt til Island. — Valdemar, Kofoed, afgik fra Kbhvn. 22. Aug., bestemt til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik fra Liverpool 18. Aug., bestemt til Kbhvn. — Vesta, Corfitzon, ankom til Kbhvn. 21. Aug., bestemt til Island. — Maja, Blom, afgik fra Kbhvn. 21. Aug., bestemt til Kiel. — Ella, Erichsen, afgik fra Kbhvn. 23. Aug., bestemt til Kiel.

Ficaria, C. A. Svane, afgik fra Kbhvn. 25. Aug., bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, M. Madsen, afgik fra Newcastle 23. Aug., bestemt til Kbhvn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 24. Aug., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 24. Aug., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, C. Wiberg, afgik fra Odense 25. Aug., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 23. Aug., bestemt til Odense. — Storebelt, J. P. Bay, afgik fra Newcastle 23. Aug., bestemt til Nakskov. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 24. Aug., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 16. Aug., ank. til Kronstadt 23. Aug. — Frode, Wrisberg, afgik fra Sunderland 16. Aug., ankom til Stettin 19. Aug. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Libau 31. Juli, bestemt til Odessa. — Knud, Hansen, afgik fra Kiel 20. Aug., ankom til Riga 23. Aug. — Svend, Petersen, afgik fra Dunkerque 19. August, ankom til Blyth 20. August. — Erik, Toite, afgik fra Libau 22. August, ankom til Riga 23. Aug. — Ragnar, Risøe, afgik fra Stettin 14. Aug., ankom til Narva 16. Aug. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Kbhvn. 19. Aug., ankom til Riga 21. Aug. — Volmer, Riber, afgik fra Libau 19. Aug., bestemt til Rotterdam. — Dan, Kraemer, afgik fra Pillau 11. Aug., ankom til Rotterdam 16. Aug. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Blyth 18. Aug., bestemt til Kronstadt. — Harald, Holst, afgik fra Kronstadt 19. Aug., ankom til Narva 20. August.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Thorsøe, afgik fra Kronstadt 16. Aug., ank. til Rotterdam 22. Aug. — Alex. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Kronstadt 10. Aug., ankom til Amsterdam 18. August. — J. Siem, Knudsen, afgik fra Kronstadt 23. Juli, ankom til Odessa 19. Aug. — Pawel Andrejef, Johnson, afgik fra North Shields 17. Aug., bestemt til Kronstadt — H. Klitgaard, Rasmussen,

afgik fra Newcastle 13. Aug., ankom til Kronstadt 21. Aug. — Russ, Jensen, afgik fra Nordmaling 20. Aug., bestemt til London.

Heimdal, Kamma, Risøe, ankom til Stettin 21. Aug. — Anine, Løffer, ankom til Burntisland 23. Aug. — Helga, Lagesen, ankom til Sunderland 23. Aug. — Martha, Jørgensen, afgik fra Ghent 22. Aug. — Elna, Møller, ankom til Wiborg 23. Aug. — Therese, Knudsen, afgik fra Blyth 20. August.

Urania, Ekliptika, Klaborg, ankom til St. Petersborg 17. Aug. — Venus, Lund, ankom til Granton 22. Aug. — Sirius, Kock, afgik fra Ulfvik 23. Aug., bestemt til Honfleur. — Urania, Callesen, ankom til Korsør 17. Aug. — Saturn, Lund, afgik fra Timmergata 17. Aug., bestemt til Ghent. — Juno, Jørgensen, ankom til Libau 20. Aug. — Hebe, Bønnelycke, ankom til Kbhvn. 24. Aug.

Nordsøen, Nordland, Pii, ankom til Eriksdal 23. Aug. — England, Hemmingsen, ankom til Karrebæksmunde 17. Aug. — Holland, Jørgensen, afgik fra Borgå 18. Aug. — Tyskland, Høgstedt, afgik fra Gefle 19. Aug. — Skotland, Branth, ankom til Helinger 21. Aug.

Vesterhavet, Nautik, Meinertz, afgik fra Ghent 23. Aug., bestemt til Methil. — Nora, Degn, ankom til Boness 23. Aug. — Nerma, Schmith, afgik fra Methil 23. Aug., til Esbjerg. — Nordsøen, Jessen, afgik fra Esbjerg 20. Aug., ankom til Hull 22. Aug. — Neptun, Jørgensen, ankom til Methil 19. Aug.

Østersøen, Yrsa, Hansen, afgik fra Hull 21. Aug., bestemt til Kbhvn. — Rita, Larsen, afgik fra Gravesend 20. Aug., ankom til Tønning 22. Aug. — Patria, Andersen, afgik fra Kbhvn. 20. August, ankom til Riga 22. August — Cimbria, Storm-Hansen, afgik fra Luleå 20. Aug., bestemt til Amsterdam.

Union, Anglia, Erichsen, afgik fra Zaandam 17. Aug., ankom til Granton 19. Aug. — Frisia, Skov, afgik fra Ghent 21. Aug., bestemt til Blyth. — Gallia, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 19. Aug., ankom til Riga 21. Aug. — Britannia, Nielsen, ankom til Kronstadt 17. Aug.

Kjøbenhavn, Jylland, Jensen, afgik fra Methil 16. Aug., ankom til Kbhvn. 19. Aug. — Fyen, Hansen, afgik fra Reval 16. Aug., ankom til Rotterdam 22. Aug. — Hafnia, Neergaard, ankom til Delfzül 17. Aug. — Russia, Rasmussen, afgik fra Riga 16. Aug., ankom til Zaandam 21. August. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Zaandam 17. Aug., ankom til Grangemouth 19. Aug. — Dania, Troensegaard, afgik fra Amsterdam 22. Aug., bestemt til Luleå.

Dampskibsselskabet Torm, Helene, Warming, ankom til Kronstadt 14. Aug. — Agnete, Jensen, afgik fra Middelfburg 23. Aug., bestemt til Grangemouth. — Hermia, Sørensen, afgik fra Burntisland 21. Aug., bestemt til Kiel. — Alice, Kraemer, afgik fra Grangemouth 21. Aug., bestemt til Kbhvn. — Sjælland, Sonnichsen, reparerer i Kiel. — Bornholm, Petersen, ankom til Burntisland 21. Aug. — Ajax, Brorsen, ankom til Boness 16. Aug. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Fraserburgh 19. Aug. — Nauta, Steen, ankom til Libau 21. Aug. — Rønne, Hintze, afgik fra Kotka 22. Aug. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Libau 20. Aug., bestemt til Alloa.

Danmark, Rolf, Hahn, afgik fra Libau 20. Aug., bestemt til Gand. — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Dunkirk 21. Aug., bestemt til Hull. — Absalon, Predbjørn, ankom til Kronstadt 21. Aug. — Ansgar, Larsen, ankom til Methil 19. Aug. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Kronstadt 12. Aug. — Hamlet, Sommer, ankom til Kronstadt 20. Aug. — Helge, Olsen, afgik fra Kronstadt 18. Aug., bestemt til London.

Myren, Anna, Moyell, afgik fra Wyborg 20. Aug., bestemt til Aarhus. — Clara, Petersen, afgik fra Kotka 17. Aug., bestemt til Grangemouth.

Det Østasiatiske Kompagni, Siam, Cold, afgik fra Kbhvn. 24. Aug., bestemt til St. Petersborg. — Malaya, Berentzen, afgik fra Hongkong 11. Aug., ankom til Shanghai 16. Aug., afgik fra Shanghai 24. Aug. — Cathay, Schøning, afgik fra Suez 4. Aug., ankom til Colombo 20. Aug., afgik fra Colombo 21. Aug.

Cimbria, E. M. Dalgas, Hansen Hahn, afgik fra Dunkirk 22. Aug., bestemt til Grangemouth. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Amsterdam 17. Aug. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Kbhvn. 23. Aug.

Æra, Enighed, Nielsen, ankom 20. Aug. til Travelines. — Energi, Hansen, ankom 16. Aug. til Vejle.

Sejlskibe.

Fane, Nordby, Erna, Thomsen, ankom til Para 13. Aug. fra Cardiff. — Clara, Nielsen, sejlet fra Gefle 14. Aug. til East London. — Medor, Clausen, sejlet fra Gefle 13. Aug. til Cardiff, ankom paa Kjøbenhavns Red 22. Aug. — Kron-

prinsesse Louise, Jepsen, ankom til Marseille 15. Aug. fra Menado. — Neiros, Sonnicksen, ankom til Port Talbot 13. Aug. fra Fanø. — Røhl, Nørby, sejlet fra London 13. Aug. til Hamburg. — Serapis, Winther, ankom til Newcastle N.S.W. 17. Aug. fra East London. — Prinsesse Marie, Winther, sejlet fra Rotterdam 14. Aug. til Batavia. — Prins Valdemar, Winther, sejlet fra Singapore 19. Juli til New York. — Anna & Mathias, Sørensen, sejlet fra Ponta Delgada 9. Aug., ankom 15. Aug. til Lissabon — Irvine, Meinertz, ankom til Para 17. Aug. fra Liverpool. — Havila, Thegersen, pass. St. Cathrine Pt. 16. Aug. fra Hamburg til Kina. — Casma, Jørgensen, pass. Beachy Hd. 17. Aug. fra Sundsvall til Algoa Bay. — Verdaude, Nielsen, pass. Prawl Pt. 17. Aug. fra Macassar til Amsterdam. — Cingalese, Harrebye, ankom til Guayaquil 20. Aug. fra Hamburg. — Ines Røhl, Jessen, ankom til Rio Grande 20. Aug. fra Antwerpen.

Fanø. Sønderho. Merida, Petersen, afgik 13. Aug. til Vestervik fra Antwerpen. — Mary, Lydom, afgik 19. Aug. fra Burntisland til Nykjøbing S. — Erna, Thomsen, ankom 13. Aug. til Para fra Bany.

Svendborg. Ellen Kirstine, Petersen, ankom til Petersborg 15. Aug. — Jens, Eriksen, ankom til Kingslynn 15. Aug. — Dannebrog, Thura, ankom til Umeå 15. Aug. — Bellona, Petersen, ankom til Havre 16. Aug. — Flora, Nielsen, ankom til Libau 16. Aug. — Petrine, Jensen, ankom til London 16. Aug. — Christine, Rasmussen, ankom til Rønne 17. Aug. — Konfidence, Mouritzen, ankom til Uleåborg 15. Aug. — Lilli, Rasmussen, ankom til Charlestown 17. Aug. — Concordia, Henriksen, ankom til Petersborg 17. Aug. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ankom til Rotterdam 17. Aug. — Fylla, Rasmussen, ankom til Abbeville 18. Aug. — Frits Emil, Rasmussen, ankom til Charlestown 18. Aug. — Slesvig, Wilde, ankom til Dundee 19. Aug. — Odin, Andersen, ankom til Dysart 19. Aug. — Rota, Jørgensen, ankom til Wich 19. Aug. — Newsky, Nielsen, ankom til Königsberg 18. Aug. — Athene, Hansen, ankom til Danzig 19. Aug. — Ruth, Nielsen, ankom til Selgate 19. Aug. — Fremad, Brandt, ankommen til Luleå. — Anna Elisabeth, Larsen, ankommen til St. Davis.

Ærs. Skjold, Mygind, ankom 19. Aug. til Courselles. — Christian IX, Knudsen, ankom 16. Aug. til London. — Dorthea, Christensen, ankom 19. Aug. til Courselles. — Saga, Clausen, pass. 16. Aug. Kbhvn., fra Uleåborg til Plymouth. — Agent Petersen, Frederiksen, ankom 16. Aug. til St. Brieux. — Mette, Andersen, ankom 14. Aug. til Kbhvn. — Jørgen, Friis, ankom 18. Aug. til Stubbekjøbing. — Fredensborg, Kisby, ankom 18. Aug. til St. Brieux. — Mathæus Richert, Lauritsen, ankom 17. Aug. til Skelefteå. — Anne, Jensen, ankom 18. Aug. til Karrebæksmide. — Ingeborg, Svane, ankom 18. Aug. til Treport. — Lorenz, Levinsen, ankom 18. Aug. til Bogense. — Christiane, Albertsen, ankom 16. Aug. til Kbhvn. — Caroline, Eriksen, ankom 18. Aug. til Pontrioux. — Marie, Bøye, ankom 18. Aug. til Rønne. — Rasmine, Østermann, ankom 19. Aug. til Marstal. — Maren Kirstine, Henriksen, afgik 19. Aug. fra Marstal til Faxø. — Salvador, Fabricius, ankom 19. Aug. til Pornic. — Henriette, Holm, ankom 22. Aug. til Boness. — Hosanna, Hay, ankom 21. Aug. til Westbay. — M. Hay, Petersen, ankom 21. Aug. til Umeå.

Rønne. Rolf, Jakobsen, ankom til Kbhvn. 16. Aug. — Lauretine Emilie, Johnsen, ankom til Korsør 18. Aug. Rolf, Jakobsen, ankom til Kbhvn. 21. Aug. — Odin, Møller, ankom til Kbhvn. 21. Aug. — Kristina, Pedersen, ankom til Stornovay 22. Aug. — Nestved, Larsen, ankom til Kbhvn. 22. Aug.

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, og de, der angaa Fyrøene, ere angivne fra disse.

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

Nordøen. Fanø Ø. Det fredede Vandareal Ø. for Fuglekøjerne paa Fanø S.-Ende er afmærket paa sædvanlig Maade.

Kattegat. Paa Lysegrund i Kattegat ere følgende Puller fundne:

1. En Stenpulle med 10 Fod, 5,100 Alen N. 67° V. fra Fyrbaaken.

2. En Pulle med 16 Fod, 4,200 Alen N. 62° V. fra Fyrbaaken.

3. En Pulle med 18 Fod, 5,500 Alen N. 80° V. fra Fyrbaaken.

4. En Pulle med 13 Fod, 3,450 Alen S. 30° Ø. fra Fyrbaaken.

5. En Pulle med 13 Fod, 5,300 Alen S. 3° Ø. fra Fyrbaaken.

Aarhus-Bugt. Tunø N. Vraget af Jagt „Carolina“, der var sunket c. 1½ Kml. NV. for Vageren paa Tunø-Knob, er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget er 6 Fv. Vragvageren er inddragen.

Lille-Bælt. I Vejle I'jord foretages Uddybning i Løbet til Vejle Havn. Uddybningsmaskinen viser følgende Signaler: Een Ballon betyder, at Skibe kunne passere paa den Side, hvor Ballonen vises; to Balloner betyder, at Uddybningsmaskinen, saalænge disse ere højeste, ikke kan passeres.

Østersøen. Rødsand SØ. Den den 25de Marts 1898 bortdrevne Klokketønde Rødsand SØ. er funden sunket c. 50 Alen SV. for den nuværende Klokketønde. Da den ligger i 2 à 2½ Fv. Vand, kan den være farlig for Fartøjer, der gaa V. for Klokketønden.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Finland. Ålands Øer. Märkallen. Klokken paa Klokketønden ved Grunden Märkallen er midlertidig borttagen.

Ålands Øer. Lågskär NØ. Nilsgrund. V. for 14 Fods Grunden Nilsgrund er i 35 Fod Vand udsat en Stage, sort foroven, hvid forneden, med en nedadvendt over en opadvendt Kost, 3, Kml. N. 39° Ø. fra Lågskär Fyr. 59° 53' 19" N. Br. 19° 58' 54" Ø. Lgd.

Tyskland. Kurisches Haff. En Tønde, mærket „Esze“, uden Nummer, er udlagt fra Nidden Fyr i SØ. ¼ S. og fra Windenburg Fyr i S. 1/6 V. 55° 12' 0" N. Br. 21° 10' 20" Ø. Lgd. Tønderne Esze 1 W 1—Esze 4 W 4 ere flyttede efter Farvandet.

Greifswalder Bodden. Wieck. Det røde Fiskefyr paa Wieck V.-Moles Hoved, ved Indløbet til Greifswald, er forstærket. Flammens Højde: 16 Fod. Synsvidden: 6 Kml.

Greifswalder Bodden. Tønden „Kosser Stein N“ ligger i 18 Fod Vand. 54° 11' 48" N. Br. 12° 26' 0" Ø. Lgd. Tønden „Gelbes Ulfer O“ ligger paa 54° 14' 39" N. Br. 12° 26' 41" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Silskjær Fyrlampe ved Grøtø viser nu hvidt Lys mod S. fra S. 3° V., fri Ø. om Leiskjærboen, til S. 8° Ø., fri V. om Brettingsboen. Mod N. lyser den uforandret. 67° 48' 15" N. Br. 14° 45' 35" Ø. Lgd.

Trondhjemsleden. Børholm Fyr er nu forandret og viser hvidt, fast Lys fra N. 9° V., fri Ø. om Reksfaldet, til N. 6° V., fri V. om Breiflua, rødt, fast Lys fra N. 6° V. til N. 3° Ø., fri Ø. om Flesa, hvidt, fast Lys fra N. 3° Ø. til N. 12° Ø., fri V. om Sliskjær og Ugstenskjær, hvidt Hurtigblink fra N. 12° Ø. til N. 29° Ø., fri Ø. om Sliskjær, hvidt, fast Lys fra N. 29° Ø. til N. 70° Ø., fri N. om Levæne, rødt, fast Lys fra N. 70° Ø. til S. 73° Ø., fri S. om Rognene, og hvidt, fast Lys fra S. 73° Ø. til S. 40° V. Lysævnene: 11½ Kml. for det hvide, 8 Kml. for det røde Lys. 63° 34' 20" N. Br. 9° 13' 55" Ø. Lgd.

Fladholmen Fyr er nu forandret og viser hvidt, fast Lys fra N. 1° V., fri V. om Risbilskjærerne, Vistnestangen og Bøskindene, til N. 7° V., fri Ø. om Dalshaugflua og Alstenen, rødt, fast Lys fra N. 7° V. til S. 51° V., Hurtigblink fra S. 51° V. til S. 24° V., fri Ø. om Klakken, hvidt, fast Lys fra S. 24° V. til S. 18° V., fri V. om Havboen, og rødt, fast Lys fra S. 18° V. til S. 10° Ø., fri Ø. om Flakket Ø. for Kolmeholmerne, hvidt, fast Lys fra S. 10° Ø. til S. 18° Ø., fri V. om Gangvaskjær. Lysævnene: 11½ Kml. for det hvide, 8 Kml. for det røde Lys. 58° 55' 15" N. Br. 5° 33' 40" Ø. Lgd.

Fureholmen og Helgö Sund. Den 15de August 1898 tændes følgende Fyrlamper:

Fureholmen ved Bjergøen, Stjernerø. Den viser hvidt Fyr med Formærkelser fra N. 16° Ø., fri V. om Bjergøen med hosliggende Holme og Grunde, gennem N. til N. 44° V., fri Ø. om Noremsø, samt mod S. i Sundet. Flammens Højde: 30 Fod. Lysævnene: 6 Kml. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 59° 16' 5" N. Br. 5° 50' 55" Ø. Lgd.

Helgö Sund, paa Kvalen, Talgøens Ø.-Pynt, Stjernerø. Den viser Fyr med Formærkelser. Lyset er rødt fra S. 20° Ø., fri Ø. om Helgöfluen, til S. 31° Ø., fri Ø. om Kjærringgrunden, hvidt fra S. 31° Ø. til S. 40° Ø., fri V. om S.-Pynten af Helgöen, samt rødt mod N. i Sundet. Flammens Højde: 20 Fod. Lysævnene: 6 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde Lys. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 59° 13' 25" N. Br. 5° 50' 50" Ø. Lgd.

Tyskland. Fyrskibet „Aussen Eider“. Ifølge Telegram af 20de August 1898 fra „Mariueamt“ i Berlin er Fyrskibet „Aussen Eider“ midlertidig inddraget.

Berigtigelse. Finkenwerden og Altona. Elben. I „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31. „(Königsbake)“ læs: „Köhlsteth Baake“

Ostfriesische Øer. Norderney. I Riffgat er der Ø. og V. for Telegraf-Kablet, som ligger mellem Høgenriedersiel og

Norderney udlagt en grøn Tønde, mærket „Telegraph“. Det er forbudt at ankre i eller i Nærheden af Kablet.

Holland. Zeegat van Texel. Bollen. Vraget af Damperen „*Harrow*“, der ligger sunket paa *Bollen*, er afmærket med en grøn Spidstønde i 12 Fod Vand. 52° 56' 38" N. Br. 4° 40' 15" Ø. Lgd., og med en grøn Stumpstønde i 8 Fod Vand. 52° 56' 36" N. Br. 4° 40' 22" Ø. Lgd. Man maa ikke gaa mellem disse to Tønder.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. I *Nieuwe Rotterdamsche Waterweg* er Stumpstønde Nr. 20 med atkortet Kegle ind-dragen.

Schelde. Borsele. I *Honte* og *Pas van Terneuzen* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Spidstønde Nr. 3 a er flyttet og ligger nu i 20½ Fod Vand. 51° 24' 33" N. Br. 3° 42' 27" Ø. Lgd.

Rød Kuglestønde Nr. 4 med Ballon er flyttet og ligger nu i 36 Fod Vand. 51° 24' 18" N. Br. 3° 43' 30" Ø. Lgd.

En Spidstønde Nr. 4 a er udlagt i 21 Fod Vand 51° 23' 52" N. Br. 3° 43' 42" Ø. Lgd.

Borsele forreste Ledefyr er forandret og viser nu hvidt Lys fra N. 68° V. gennem V. til S. 66° V., grønt Lys fra S. 66° V. til S. 12° V., og hvidt Lys fra S. 12° V. gennem S. til S. 62° Ø., iøvrigt uforandret. 51° 24' 42" N. Br. 3° 44' 8" Ø. Lgd.

Frankrig. Gravelines. Bifyret ved *Gravelines* Fyr er nu permanent. Det er et hvidt, fast Fyr, der lyser fra S. 78° V. gennem V. og N. til N. 6° Ø. Flammens Højde: 87 Fod. Lysævn: 13 Kml. Det vises fra et lille hvidt Fyrhus paa Fyrtaarnet.

England. Paa Vragfyrskibe, som udlægges af „Trinity House“, gives Taagesignal nu med Kimen paa Klokke umiddelbart efterfulgt af Slag paa Gongong hver 1 Minut.

Themen. West Oaze. Den 1ste September 1898 ombyttes *West Oaze* Tønde med en sort og hvid vandret stribet Lys-tønde, der hver 10 Sekunder viser hvidt To-Blink.

Flamborough Head—Hartlepool. I August og September 1898 udlægges midlertidig til Brug ved Opmaaling forskel-lige Sømærker i Farvandet mellem *Flamborough Head* og *Hartlepool*.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Skotland V.-Kyst. Loch Ewe. En 5 Fv. Grund, Springtids Lavvande, er funden 11½ Kbl. N. 57° V. fra Toppen af *Runa Baa* og fra S.-Enden af *Ewe Island* i S. 43° V. 57° 48' 15" N. Br. 5° 37' 55" V. Lgd.

Irland Queenstown. Omtrent den 1ste November 1898 forandres Taagesignalet ved *Roche Point* Fyr. Det skal da gives med en Sirene, der hver 30 Sekunder giver Et-Stød at 2 S. Varighed. 51° 47' 30" N. Br. 8° 15' 15" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. I *Chenal du Four* er funden en meget farlig 14 Fods Klippe, der ligger i c. 5 Fv. Vand 1½ Kml. S 17° V. fra *Kermorvan* Fyr, midt i Løbet for store Skibe i *Saint Mathieu* Fyrs hvide Vinkel. 48° 20' 40" N. Br. 4° 47' 55" V. Lgd.

Brest. Vieux-Moines. En lille 28 Fods Grund, Springtids Lavvande, er funden i c. 10 Fv. Vand, 6½ Kbl. S. 25° V. fra *Saint Mathieu* Fyr. 48° 19' 13" N. Br. 4° 46' 44" V. Lgd.

Ile aux Moutons VSV. Paa *Basse Rouge* er nu opført et Taarn, 19 Fod højt over Højvande, med to Kegler med Grundfladen mod hinanden paa Toppen. 47° 45' 40" N. Br. 4° 3' 35" V. Lgd. Taarnet skal senere males sort og hvidt vandret stribet.

Bassin d'Arcachon. Flamberge. Da Indløbet til *Bassin d'Arcachon* har forandret sig, er den røde Spidstønde med Kegle, *Flamberge*, flyttet til 44° 34' 51" N. Br. 1° 17' 20" V. Lgd.

New Brunswick. Chaleur Bay. Bathurst Harbor. Forfyrret paa *Carron Point* ved Indløbet til *Bathurst Harbor* er flyttet lidt SV. hen og staar nu 175 Alen N. 28° Ø. fra det bageste Ledefyr. Flammens Højde: 30 Fod. Synsvidden: 10 Kml. Det vises fra et hvidt, firkantet, 32 Fod højt Taarn. Holdte overet lede Fyrene til Tønderne paa Barren uden for Havnen, men man kan ikke staa ind uden at være lokalt kendt.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Portland Harbor. *Portland Head* og *Spring Point* Fyr ere igen tændte og Taage-signalerne genoprettede.

Connecticut. Long Island Sound. Fyrskibet „*Cornfield Point*“ Nr. 48 er igen udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 20 inddraget.

New York. I *New York Lower Bay* ere Søminerne bort-tagne og Fyrene tændte igen, dog viser *Romer Shoal* Fyr indtil videre hvidt, fast Fyr.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Korsika V.-Kyst. Point de Cargese Ø. En 4 Fods Grund er funden i Linjen, S.-Spidsen af *Point de Cargese* overet med den lille Klippe, der ender V.-Pynten af Ankerpladsen. 42° 7' 42" N. Br. 8° 35' 22" Ø. Lgd.

Korsika. Golfe d'AJaccio. Ø. for Øen *La Grande Sanguinaire* er fundet to Klipper. Den ene med 9 Fod Vand ligger i Linjen Signal-Stationshuset overet med Yderenden af Landingsbroen, 250 Alen fra denne. 41° 52' 28" N. Br. 8° 35' 51" Ø. Lgd., og den anden med 11 Fod Vand 500 Alen S. 78° Ø. fra Fyret paa *La Grande Sanguinaire*. 41° 52' 39" N. Br. 8° 35' 59" Ø. Lgd.

Rimini. Italiens Ø.-Kyst. Et Fiskefartøj er sunket 5 Kml. fra Kysten ved *Rimini*. En Raa er 10 Fod over Vandet. 44° 5' N. Br. 12° 42' Ø. Lgd.

Tyrkiet. Sortehav. Samsun Bugt. Ud for Pynt *Tchiva*, Ø.-Pynten ved Indløbet til *Samsun Bugt*, er der nu kun 28 Fod Vand c. 2 Kml. N. for Fyrtaarnet paa Pynten.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karabiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Apalachicola. Omtrent den 10de August 1898 forandres det bageste, røde Ledefyr paa Ø.-Kysten af *Apalachicola River*, lige over for *Apalachicola*, til et hvidt Fyr.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Pernambuco. Olinda. Paa Grund af Eftersyn viser *Olinda* Fyr midlertidig hvidt, fast Fyr.

Brasilien. Moloque Island SØ. En Klippe, *Mula*, med 3 Fod Vand er funden ¼ Kbl. S. 27° Ø. fra *Moloque Island*, og med den 134 Fod høje Høj overet med S.-Pynten ved *Imbitiba Bugt* i S. 82° Ø. 22° 24' 15" S. Br. 41° 44' 50" V. Lgd.

Fra *Moloque Island* strækker et Rev med 3 Fod Vand sig ½ Kbl. mod S.

Man skal ikke gaa mellem *Mula* Klippe og *Moloque Island*.

Karantænebestemmelser m. m.

Blokade ophævet. De *Forenede Stater i Nordamerikas* Regering har ophævet de af den etablerede Blokader.

Rettelse.

I „Dansk Søfartstidende“ Nr. 33 S. 284, L. 39 f. o., „1½ Kbl. V. ¼ N.“ læs: 1½ Kbl. SV. t. V ¼ V.“

I alle Boglader faas:

Nautisk Almanak

for
1899.

Udg. af J. A. D. Jensen,
Navigationsdirektør.

(Indeholder bl. a. de ny Søvejs-Regler).
50 Øre.

G. E. C. Gad.

Kjøbenhavn Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Hotel.

Et Hotel i Lübeck med flot Restavration, 5 Minutter fra Jærnbane og Postdamper, er til Salg paa meget favorable Betingelser. En sikker Eksistens for en Skandinav. Nærmere ved

L. Christensen,
Lindenstrasse 56, a. Lübeck.

Kjøbenhavns Børskurs d. 24. Aug. 1898.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....		114 ³ / ₄	115
Danmark.....		94 ¹ / ₄	94 ¹ / ₄
Norden.....	123	122 ³ / ₄	123
Kjøbenhavn.....	105 ¹ / ₂	105 ¹ / ₄	105 ¹ / ₂
Carl.....	64 ⁸ / ₄	64 ¹ / ₂	64 ⁸ / ₄
Dannebrog.....	111	113	113
Skjold.....	82 ¹ / ₄	82 ³ / ₄	82 ³ / ₄
Helsingørs Dampsk.....		58	57
Østersøen.....		100	101
Nordøen.....		81	86
Torm.....	96	97	97
Foren. Bugser-Selsk.....		85 ¹ / ₂	88
Dansk-russisk Dampsk.....		96	100
Urania.....	103 ³ / ₄	104	103 ³ / ₄
Union.....	106	107	106 ³ / ₄
Heimdal.....	104 ¹ / ₂	105	104 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.....		—	—
5% — —.....		—	—
5% Thingvalla 1880.....		—	—
5% — 1894.....		—	—
5% Norden.....		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.....		97 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % uopsig Stats.....		100	100 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		93 ¹ / ₂	95
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....		92	92 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....		96 ¹ / ₄	96 ³ / ₄
4% — — 6 —.....		97	97 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 8 —.....		94	95
Aktier.			
Nationalbank.....		155 ³ / ₄	155 ³ / ₄
Privatbank.....	135 ¹ / ₂	8 ¹ / ₄	135 ³ / ₄
Landmandsbank.....		129	130
Handelsbank.....		124 ¹ / ₂	125
Burm. & Wain.....	92 ³ / ₄	92 ³ / ₄	93
Helsingørs Jernsk.....	97	96 ³ / ₄	97 ¹ / ₄
Sukkerfabr.....	95 ¹ / ₂	95 ¹ / ₄	95 ³ / ₄
Bryggeri Aktier.....	99 ³ / ₄	100	99 ³ / ₄

Vekselkurser d. 23. Aug. 1898.

	åviste Sælger.	to d. d. Køber.
Hamburg.....	89.10	88.95
London.....	18.18	18.15
Paris.....	72.10	—
Amsterdam.....	150.85	—

Notering paa Berlins Børs d. 23. Aug. 1898.

Russiske Noter.....	216.70
4% Russiske Consols.....	—
4 ¹ / ₂ % — Boden Kredit.....	—
6% Mexikanske.....	99 ³ / ₄
5% Rumænske Stats.....	100.40
4% — — 1890.....	93.30

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

Foren. Dampskibs. 32,000, „Danmark“ 24,000, „Kjøbenhavn“ 6,000, „Norden“ 24,000, „Carl“ 26,000, „Dannebrog“ 86,000, „Skjold“ 34,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Frederikshavns Fiske- og Sætteskiperskole

forbereder saavel indenbys som udenbys Elever til Fiske- og Sætteskiperskolen. Nærmere Oplysninger gives af Bestyrelsens Formand, Konsul **Christian Cloos** i Frederikshavn.

Lørdag den 27de August 1898 Kl. 11 Form. bliver ved offentlig Auktion, der afholdes paa Orlogsværftet, bortsolgt: 6,400 Pd. Tovværk, 2,048 Pd gl. Metal, 45,400 Pd. Staalaffald, 69,600 Pd. gl. Jærn, 200 Pd. Læder, 1 Destillationsapparat, 1 Frem- og Bakviser af Metal, 2 Kabelspil m. m. og endvidere

I Redningsbaad (fra Gl. Skagen)

30 Fod lang, med alt Tilbehør, deriblandt en 4-hjulet Transportvogn. Den er anvendelig til Fiskeri og andet Brug.

Sagerne paavises fra Onsdag den 24de Aug. og føigende Søgningedage fra Kl. 10—2 i Magasinet for kasseret Gods, hvor Kataloger til den Tid udleveres.

Orlogsværftets Centralkontor, den 20de Aug. 1898.

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.

Nordisk Ulykkesforsikrings-Aktieselskab af 1898.

Hovedkontor: **Nygade 7, København K.**

Repræsentantskabets Formand: Højesteretsassessor C. V. NYHOLM, K. af D. og Dbmd.

Direktion: V. E. GAMBOG, N. NEERGAARD, (Formand), G. M. RÉE.

Garantikapital: **En Million Kroner.**

Selskabet tegner til billigste Præmier og paa gunstigst mulige Vilkaar alle Arter af Ulykkesforsikringer:

Enkeltforsikringer, Kollektivforsikringer, Fællesforsikringer, Rejseforsikringer.

Bonus til de Forsikrede. Dagpengene løber fra Dagen efter at Ulykkestilfældet er indtraadt og i **indtil et Aar.**

Laveste Tillægspræmie for Cyklekørsel.

Hovedagent for København: **Bernhard Philipsen.**
tr. paa Selskabets Kontor Kl. 2—3.

Prima røgede Skinker.

Store Partier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker anbefales til

lave Priser.

Højbroplads 12 ved Gammelstrand.

Prima Svinefedt.

Fine Stegepølser.

Agentur
for udenlandske
Søassurance-
Selskaber.

Bjerre & Rømer,
Skibsmæglere.
Agenter for
Kullens Enskilda Assurans
Förening.

Hovedforhandler PETER BUCH, Vinhandel, Hølmærhus 13.



F. 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 Kjørnet af Walkendorfs-
gade 16.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af
Damp- & Sejlskibe,
Kavarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-
Assurance Selskaber.
Telegr.-Adr.: Heckshers.

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde.
Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.
Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

3 Kabinettsbilleder
♦ gratis ♦
ved Bestilling paa 12 hold-
bare Visitskort til 4 Kr.
Kabinetts kun 6 Kr. pr. Dus.
NB. Ogsaa efter ethvert
indsendt Billede.

Monty.

St. Kongensgade 21.

Har De Tandpine,

brug altid Chr. V. Mendes
berømte Dentin à 45 Øre,
som hurtigt stiller de heftigste Tand-
smerter.

9 Kronprinsensgades **9**
Ny Materialhandel.

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.

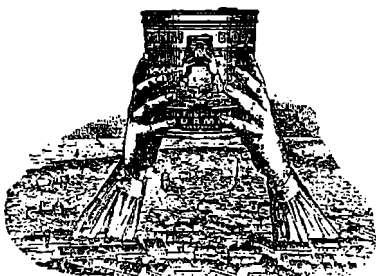
Einhorn-Apotheket

Hamburg (St. Pauli.)

Langereihe 88.

Dansk Betjening.

Lægehjælp (ogsaa Specialister)
anvises.



VARE-MÆRKE.

A. FORMANN.

KJØBENHAVN K.

TELEFON 5047.

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.

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.

Telefon 5560.

Nienstædt & Co.

(Kunstindustri-Museum):

Lager af amerik., engelske, franske og tyske Værktøjmaskiner.
Værktøj, File, engl., svensk og tysk Staal. File ophugges

„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.

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 %

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 1. Septbr. 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Fyraftifterne i Storbritannien. — Kompasset og dets Installation i Dampskibe. — Nye Kul-Certepartier for Sejlskibe. — Fragtmarkedet. — Styrmandenes Adgang til Kortene. — Søvejsreglernes § 17 b. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

Anders Nielsen,
Fredericiagade 27.

Største Lager

af
Fedevarer.

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

anbefales fra Lager.

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

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 Nisson.
Nyhavn 53, Kjøbenhavn.
Telefon 120.

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.

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 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.
(Axel Herfurth Fleron.)

Herreekviperingsforretning

St. Annæplads 14.

Uniformer og civile Klædninger.

Skibsproviantering.

En ung Mand, der har været i en Skibsprovianteringsforretning i 4 Aar, søger Plads i en lignende Forretning til 1. November eller til Nytaar. Vedkommende har en god Præliminæreksamen. Billet mrkt.: „S. Skibsproviantering“ bedes indlagt paa dette Blads Kontor inden 8 Dage.

CHR. CHRISTENSENS

Skibs- og Baadebyggeri,
Kolding,

anbefaler sig med alt til ovennævnte Fag, saavel Nybygning som Reparationer.

Sunderland.

Thompson Shields & Co.
(Established 1858.)

— Ship brokers. —

Coal Exporters & Timber Merchants.

196, High Street East. Sunderland.

Highest freights for foreign & coasting.

Herring freights from ports in Scotland to Elben & Baltic a speciality.

Letters & telegrams addressed to our care are delivered promptly on board vessel on arrival.

Telegrams: „Shields“. Sunderland.

„Scotts Code“ — ninth Edition — used.

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^d.

eneste Fabrikant af
Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
 samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:
 Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.
 Conferencetid 12—1½. Admiralitætsstr. 39, 1. Telefon 3999.
 Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

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.

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 1836. Telegraphic address „SVITZERSALVAGE“.
 Telefon Nr. 5195.

Agent for
 Great Britain.

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	„SVITZERSALVAGE“.
KASTRUP	„HØYER“.
ELSNØRE	„SVITZERGOTTLIEB“.
KORSØR	„JØRGENSEN“.
ALBUEN (LAALAND)	„GUNNERSEN“.
FREDERIKSHAVN	„SVITZERLUND“.
GOTHENBURG (SWEDEN)	„ELFVERSSON“.
GREIFSWALD (GERMANY)	„SPRUTH“.

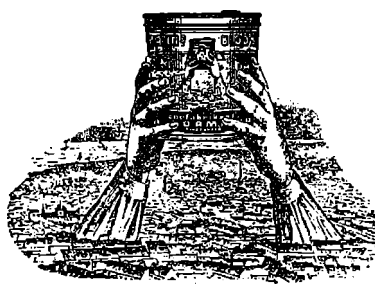
The company's boat **Danmark** — in conjunction
 with the boats belonging to the Northern Salvage
 Company of Hamburg, vis s/s „**Berthilde**“, s/s „**Berger
 Wilhelm**“ and s/s „**Newa**“ — operates in the Mediter-
 ranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea &
 Red-sea).

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det
 særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.
 Depôt: Toldbodgade 14.



FAEMERKE.

A. FORMANN.

KJØBENHAVN K.

TELEFON 5047.

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.

Fanø praktiske Sømmandsskole.

Saa vel 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.

Telegramadresse: Seifert, Regnegade. Telefon 297.

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Fyrafgifterne i Storbritannien.

Under 12. August er stadfæstet en britisk Merchant Shipping Act (Mercantile Marine Fund) Act, der vil træde i Kraft d. 1. April 1890. Fra dette Tidspunkt svares den britiske Fyrafgift — uden Hensyn til Antallet af de Fyr, Skibet paa Rejsen passerer eller benytter — efter følgende Skala:

1 d. pr. Ton pr. Rejse for Sejlskibe i indenrigsk Fart (home trade).

2 $\frac{1}{4}$ d. pr. Ton pr. Rejse for Sejlskibe i udenrigsk Fart (foreign going).

1 $\frac{1}{2}$ d. pr. Ton pr. Rejse for Dampskibe i indenrigsk Fart.

2 $\frac{3}{4}$ d. pr. Ton pr. Rejse for Dampskibe i udenrigsk Fart.

1 sh. pr. Ton aarlig af Bugser- og Lystfartøjer i Stedet for Betaling pr. Rejse.

Der er fastsat følgende Regler for Opkrævningen:

1. Et Skib skal i Løbet af et Aar ikke betale Fyrafgift for mere end 10 Rejser, hvis det gaar i indenrigsk Fart, og for 6 Rejser, hvis det gaar i udenrigsk Fart, og for 6 Rejser, hvis det gaar i udenrigsk Fart. Gaar det i begge Slags Fart, betales ikke for mere end 10 Rejser og saaledes, at enhver Rejse i indenrigsk Fart regnes lig med 1 $\frac{1}{2}$ Rejse.

Endvidere skal intet Dampskib betale mere end ialt 1 sh. 4 $\frac{1}{2}$ d. pr. Ton i et Aar og intet Sejlskib mere end 1 sh. 1 $\frac{1}{2}$ d. i et Aar.

2. Intet Skib skal for samme Rejse betale Fyrafgift baade for udenrigsk og indenrigsk Fart. Ankommer Skibet fra Havn udenfor Grænsen for sidstnævnte Fart og lossers i flere indenrigske Havne, betales kun en Gang Fyrafgift (for udenrigsk Fart), og Rejsen anses først for endt, hvor det sidste udefra medbragte Gods udlosses. Tilsvarende Regel gælder for Indtagelse af Last til Udlandet i forskellige indenrigske Havne.

3. En Rejse i indenrigsk Fart regnes fra Havn til Havn, men der betales i Løbet af en Maaned kun Fyrafgift for tre Rejser.

4. En Rejse i udenrigsk Fart regnes fra den første Havn i det Forenede Kongerige eller Isle of Man, hvor Ladning indtages til Havn udenfor Grænsen for indenrigsk Fart.

5. Rejsen for et ankommende Skib i udenrigsk Fart regnes fra dets sidste Landehavn udenfor Grænsen for den udenrigske Fart til den sidste Havn i det Forenede Kongerige eller Isle of Man, hvor Gods indkommet udefra udlosses.

6. Fyrafgiften beregnet pr. Rejse oppebæres kun i Havn, hvor der losses eller lades.

7. Fyrafgift betalbar pr. Aar forfalder ved Aarets Begyndelse, dog betaler nyt Skib kun 1 d. pr. Ton pr. Maaned, at regne fra Begyndelsen af dets første Rejse til den følgende 1. April.

8. Tonnagen beregnes efter Reglerne for Tonnageafgifter i Merchant Shipping Act 1894 med Tillæg for Dækslast (Section 85).

Aaret regnet fra 1ste April.

Undtagelser.

Fritagne for Fyrafgift ere

Fremmede Regeringsskibe.

Sejlskibe under 100 Tons (Lystyachter undtagne) og alle Skibe under 20 Tons (Lystyachter undtagne).

Skibe (Bugser- og Lystyachter undtagne), der alene gaa i Ballast og ingen Passager have om Bord.

Skibe, der søge Havn for Forsyning med Kul og Forraad til eget Brug om Bord.

Skibe, der ere i Fiskerifart. (Lystfiskeri undtaget.)

Skibe, der søge Havn for ondt Vejr eller Reparation. Lystfartøjer under fem Register Tons.

Disse nye Bestemmelser om Fyrafgifterne ere gennemgaaende blevne modtagne med Uvilje i engelske Søfartskredse. Ganske vist indrømmes der ved den ny Lov de engelske Redere visse økonomiske Begunstigelser mod at de i deres Skibe paatage sig den praktiske Udannelse af Drengene til Matroser — en Foranstaltning, der væsentlig tænkes at komme Orlogsmarinen til Gode —, men man gør fra Redernes Side med Rette gældende, at naar Staten ønsker deres Bistand paa dette Omraade, var det rimeligt, at den direkte betalte dem derfor, i Stedet for at yde dem nogle uforholdsmæssige ringe Begunstigelser. Det har ogsaa blandt Rederne vakt nogen Bitterhed, at der intetsomhelst skal svares til Fyrvæsenet af Orlogsskibene, og i det Hele gør man gældende, at det er uretfærdigt alene at lægge Fyrafgifterne paa de Skibe, der søge britiske Havne; Fyrvæsenet er jo en Institution, der ikke alene kommer disse Redere til Gode, men ogsaa deres Besætninger, foruden de Tusinder af Passagerer, der sejle med Skibene. Desuden er det jo langt fra alene de Skibe, der anløbe britiske Havne, som nyde Fordelene ved Farvandenens Belysning; ogsaa for de, der passere dem uden at anløbe Havn, ere Fyrene et Gode, og de gaa dog fri for Afgifterne. Man henviser derfor til, at Farvandenens Belysning er en Foranstaltning, der i den Grad er i det almenes Interesse, at det bør være Statens Opgave at afholde Udgifterne ved den, og ganske vist synes de iøjnefaldende Uretfærdigheder, den nye engelske Lov gør sig skyldig i, at bekræfte denne Paastands Rigtighed; i de fleste andre Stater, ogsaa her i Danmark, erkender Staten jo dette. „Fairplay“ bemærker træffende, at sikker Sejlads betyder Sikkerhed for Søfolks og Passagerers Liv, lave Fragter for Skibsrederne og tilsvarende Fordele for Forbrugerne, for Staten; for alle disse Fordele bør den, der faar de fleste af dem, nemlig Staten, betale.

De Indvendinger, der saaledes fra Skibsredernes Side med Styrke fremføres mod Fyrafgifterne, have dog ikke mindst Vægt, naar de fremhæve det mislige i de høje Afgifter, fremmede Skibe saaledes maa svare i britiske Havne, ogsaa Skibe fra Lande, i hvis Havne britiske Skibe løbe ind uden at svare nogensomhelst Afgift af denne Art. Shipping Gazette henviser til de danske Skibes Fritagelse for Tonnage-Afgifter i de forenede nordamerikanske Staters Havne, fordi de amerikanske Skibe ikke svare saadanne i danske Havne, og gør gældende, at England ved de nye Fyrafgifters Indførelse har afskaaret sig selv fra et lignende Arrangement med Fristaterne og fra de betydelige Fordele, et saadant vilde medføre. Skønt det kan synes tvivlsomt, om det er Skibsfarten, der i første Række rammes af de høje Afgifter, der opkræves i et Lands Havne, ses det dog, at Forhøjelsen her har antaget et saadant Omfang, at man ogsaa fra Skibsfartens Side nærer stor Betænkelighed ved den.

Vi refererede for kort Tid siden en Beretning fra den danske Generalkonsul i London, hvori der udtales den Formening, at en Reform, gaaende ud paa, at den engelske Stat overtog Omkostningerne ved Fyrvæsenet, vilde faa et kraftigt Stød fremad, hvis andre Nationers Regeringer, som ikke beregne Skibsfarten nogen Fyrafgift, indgav Protester til den engelske Regering imod denne Beskatning af Skibe i engelske Havne. Den danske Regering maatte, hvis denne Betragtning er rigtig, være blandt de første til at indgive en saadan Protest. I vore Havne ere Afgifter af denne Art jo helt bortfaldne, vistnok i højere Grad end ønskeligt; i hvert

Fald var det fra Skibsfartens Standpunkt næppe rigtigt i sin Tid at give helt slip paa Skibsafgiften, der ramte den fremmede Skibsfart fuldt saa haardt som vor egen, og hvis fuldstændige Ophævelse ingenlunde fortrinsvis var i vor Skibsfarts Interesse. Men som Forholdet nu er, var det sikkert ønskeligt, om der blev gjort Forsøg paa at blive fri for de høje Fyrafgifter i engelske Havne, og Bestræbelser i denne Retning synes at ville finde kraftig Støtte fra de engelske Skibsrederes Side.

Kompasset og dets Installation i Dampskibe.

Vi have modtaget følgende:

En anonym Indsender med Underskrift „O.“ har i Søfartstidendes Nr. 26 taget til Genmæle mod Anbringelse af Træ-Bestikhuse, thi, som Artiklen lyder, takket være Omsorgen for Søfolkenes Velvære etc., saa ser man nu sjelden eller aldrig, at der anvendes Træ til Bestikhuse. Dette er ikke ganske saaledes, tværtimod, Teaktræs Bestikhuse forekommer jævnlig ved Nybygninger og da særlig i 1ste Klassenes Skibe saavel i Atlanterhavsfart som i Fart i Østens varme Klimater, og disse Lukafer ere paa de Steder, de ere anbragte, forhaabentlig sundere og ligesaa solide som Staalhuse; særlig i de bedre Bremer- og Hamburger Ruteskibe synes Deutsche Seewartes vejledende Indflydelse fuldstændig at have faaet Bugt med Jærnhuseene.

Af danske moderne Skibe, jeg tilfældigvis har set med Træhuse, kan jeg nævne „Dania“, „Russ“, „Julius Holmblad“ etc.

Da „O“ trods sine i Søfartstidende varierende Underskrifter alligevel tvinger mig til at læse mellem Linjerne, hvem han er, saa nødes jeg altsaa til at behandle ham som gammel Bekendt og med en kollegial Hensynsfuldhed, som Tonen i hans Artikel egentlig ikke berettiger ham til.

„O“ er ikke Specialist i at tumle med Kontramagnetner, men han er dog ikke ængstelig: thi der er dygtige Kompasrettere i Kjøbenhavn . . . Ængstelig behøver han heller ikke at være, thi Undertegnede har, belært af Erfaringen og med velvillig Bistand af rette Vedkommende, draget Omsorg for, at i „O“s Skib blev et Lord Kelvins Kompas anbragt paa en syv Fod høj Platform over Staal-Bestikhuset, saaledes at Rosen er fjernet c. 11 Fod fra Staalmasserne; — som man ser, var Tornene paa Forhaand fjernede fra „O“s Vej, og da jeg saa undervejs til Kronstadt med „O“s Skib kunde overbevise mig om, at Navigeringskompasset virkelig var godt, saa var Hensigten opnaaet, til Glæde for mig og Gavn for Andre.

Dette var „O“s nuværende Skib; saa vidt jeg véd har han haft tre. Nr. 2 var et af de gamle tremastede Skibe med et Lasterum mellem Maskinen og Kommandobroen og underliggende Teak-Bestik og Rorhus, d. e. med Hensyn til Opstillingen af Kompasser Idealet af hvad der gives. Nr. 3 var Damperen „N.“ med gammeldags, langnaalede, men ellers ret skikkelige Kompasser; saa vidt jeg husker, har han efterladt lidt Halvcirkel Deviation samt c. 4^o à 5^o naturlig uhævet Kvadrantdeviation, hvilket jo tyder paa ret gode Forhold.

En blid og lykkelig Skæbne har fulgt „O“ paa Kompassvæsenets Omraade — bare det maa vedvare, thi et godt Kompas hidrager sit til en heldig Sejlads; men det Held har ikke alle haft, thi der sejler Skibe, med hvis Kompasser ingen Kompasretter kan stille noget op, og hvis Deviationstabeller faktisk er værdiløse ganske kort efter at Kompasretteren er gaaet fra Borde; det er

for at henlede Opmærksomheden paa disse Tilstande og mulig forbedre dem, at jeg skrev min Artikel, især da jeg af Erfaring fra forrige Tider ved, hvor generende saadanne uheldig placerede Kompasser kan være — en Erfaring, der findes nedlagt i Kurver og saaledes kan give eksakte Oplysninger. Skulde „O“ en Gang nødsages til at haandtere den Slags vanskelige Kompasser, saa vil det for ham være noget nyt, og da vil en Smule Ængstelse til at begynde med ikke være afvejen.

De sundhedsfarlige Bestikhuse oplyser os om Skyggesiderne ved Træarbejdet, men det er ikke, som han tror, Tidens Tand, der har gnavet paa Træværket om Bord i det 20 Aar gamle Skib, der her kan være Tale om; tværtimod, allerede paa Prøveturen sølede Regnvandet ind alle Vegne. Ingensinde senere er saa spinkle Huse blevne byggede, og selvfølgelig er den Slags ubeskyttet Træværk generende under Sejlads i en Spardækker.

Mere aktuel Interesse har de nyere Bygninger, f. Eks. den moderne Spardækker, hvis Lasteævne er saa stærkt engageret, at man har fundet det nødvendigt at give den 3½ à 4 Fod Bolværk, fuld Bak, Brohus og Poop. Herfra gives sjeldnere mindre vel overvejede Undtagelser; thi tag Beskyttelsen bort, og logisk maa Baaden, lastet i haardt Vejr, gøre længere Rejser, hvad enten den er bygget til langsom Atlanterhavs-Tramp eller hurtig Nordsø-Baad.

Det er altsaa ovenpaa Huse fra 7' til 14' over Spar- eller Hoveddækket, at her er Tale om at anbringe Træhuse.

Ladende de ældre tremastede Skibstyper ude af Betragtning, saa rangerer Opstillingen af Kompassernes Godhed som følger:

Nr. 1: Som Eks. i S.S. „Dania“ med Hovedkompasset paa en 3½' Platform paa Forpart og over et Teaktræs Ror- og Bestikhus. Her er baade Styr- og Hovedkompasset gode.

Nr. 2: Som i S.S. „Louisiana“ med Hovedkompasset anbragt paa en 7' Platform ovenover et Staal Bestik- og Rorhus. — Nr. 3: Som i Skibene „Nicolai II“, „Alexandra“ og „Dania“ med Hovedkompasset paa en 3½' Platform ovenover paa Forpart af Staal Bestiklukafet. Nr. 4: Et Pælkompas paa Forpart af et Staal Bestikhus, kompenseret for Størrelse B, med den traditionelle vertikale permanente Magnet.

Der er at bemærke ved Nr. 2's Opstilling, at der staar en fæl Træk under Platformen.

Ved Nr. 3's Opstilling maa der anbringes en Mængde Flinders Barre for at arbejde imod al den blaa Magnetisme agtenfor Kompasset.

Rækkefølgen af denne Opstilling bifaldes af en Del danske Avtoriteter, hos hvem jeg har forhørt mig, og af engelske Avtoriteter, bl. a. af Mr. Baird, Lord Kelvins Kompasretter, samt falder sammen med egne Erfaringer, da jeg har eksperimenteret med alle 4 Opstillinger.

Staal er et fortrinligt Materiale, men dets Anvendelse kan overdrives; stod det til engelske Skibsbyggere, vilde der næppe findes en Træsplint i Skibene, men takket være Board of Trade's Indgriben, saa skal da i alt Fald „over Hovedet“ Søfolkene have en Smule Træværk.

Den frivillige Kontrol, vi har faaet paa Kompasserne, har vist afsløret en Del kedelige Skavanker i Retning af Indstillingsævnene; lad det næste blive en frivillig Kontrol — som den, Deutsche Seewarte udøver — paa hvorledes de gode, garanterede Kompasser arbejder om Bord i Skibene, saa garanterer jeg for, at der skal komme mange flere Skavanker frem.

Det er ret kostbart at rette paa Fortidens Fejl, men selv om vi derfor ikke straks kan komme alle Skavankerne til Livs, saa vil Kontrollen dog paapege Manglerne og derved forhindre deres Fremkomst ved Nybygninger.

Saglige Indlæg vedrørende Kompassvæsenet skal jeg med Fornøjelse besvare, hvorimod jeg beder „O“ for mit Vedkommende betragte dette som Afslutning.

J. Ingerslev.

Nye Kul-Certepartier for Sejlskibene.

De engelske Sejlskibsrederiers Bestræbelser for at faa indført Ændringer i de bestaaende Kul-Certepartier, der kunne væge dem mod de fordærlige Følger af Strejker, synes hurtig at skulle føre til praktiske Resultater. Den Komité, Rederierne have nedsat til dette Spørgsmaals Behandling, særlig foranlediget dertil ved den beklagelige og langvarige Kulstrejke i Wales, har til Opgave at komme til Forstaaelse med Befragterne om Klausuler, der ikke tvinge et Sejlskib til at gaa til sin Ladehavn, naar der i denne er Strejke, og som annullere Certepartiet, naar et Skib ikke kan faa sin Ladning inden Forløbet af en rimelig Tid efter dets Ankomst til Lastehavnen. Fremdeles ønsker man Forandringer i Kulmine-Garantierne, saa at Sejlskibene ikke blive utilbørlig opholdte af Hensyn til Dampskibenes Lastning; Afskaffelsen af de 2 d. pr. Ton, der svares i Bolværkspenge, forlanges netop paa Grund af, at Dampskibene nu ere fri for denne Afgift. Det er indtruffet, at Skibe have ligget ledige i Cardiff siden 9. April uden at faa Last og ude af Stand til at afgaa fra Havnen i Ballast, fordi Befragterne ikke vare villige til at annullere Certepartiet.

Komiteen har nu den 14. August afholdt et nyt Møde og her vedtaget en Resolution, der foreslaar, at følgende Klausuler, som vi gengive i Oversættelse, optages i alle Sejlskibes Kul-Certepartier:

„1) Saafremt Lastningen hindres eller afbrydes af Strejke, Lock-out, eller af nogen af de Grunde, der ere indførte i dette Certeparti og/eller i Kulmine-Garantien, eller af nogen Grund, der forhindrer Lastetidens Begyndelse ud over et Tidsrum af 10 løbende Dage fra det Tidspunkt, da Skibet er klar til at laste, eller, hvis det er ankommet ballastet til Lastehavnen, men iøvrigt er klar til at laste fra sin Ankomst, annulleres dette Certeparti, naar en af Parterne giver den anden 24 Timers skriftlig Notice. Dersom Rederen annullerer Certepartiet, skal han overtage den Ladning, der eventuelt er indladet, til gangbar Pris. Dersom Befragteren annullerer det, skal han losse den om Bord værende Ladning for egen Regning.

2) Saafremt nogen af de Aarsager, der er indførte i dette Certeparti og/eller i Kulmine-Garantien, eller nogen anden Aarsag, der, hvis Skibet var i Lastehavnen, vilde hindre at Lastetiden bliver løbende, er til Stede paa det Tidspunkt, da Skibet er klar til at afgaa fra en anden Havn til Lastehavnen, maa Skibet udsætte Afgangen til Lastehavnen i 10 løbende Dage, og hvis saadan Aarsag eller Aarsager vedblive at være til Stede ud over dette Tidsrum, kan dette Certeparti annulleres paa ethvert Tidspunkt, medens saadan Aarsag foreligger, naar en af Parterne giver den anden 24 Timers skriftlig Notice.

3) Alle Bolværksafgifter paa Ladningen betales af Befragteren.

4) Saafremt Skibet, efter at dets Liggedage ere begyndte at løbe, ikke fuldender Lastningen uden Afbrydelse paa den Spout, til hvilken det først var beordret, skal dets første Transport fra denne Spout og tilbage igen til den, eller til en anden Spout foregaa for Rederens Regning. Alle efterfølgende Transporter, baade frem og tilbage, foregaa for Befragterens Regning.“

Den 9. September afholdes i London et Møde af Komiteen og Repræsentanter for Kul-Befragterne, paa hvilket disse Forslag til Klausuler ville blive drøftede, og paa hvilket man haaber at enes om en Afgørelse.

Komiteen repræsenterer en Sejlskibstonnage af 1,990,000 Reg. Tons, hvortil kommer, at en betydelig Tonnage under andre Flag, omtrent 500,000 Reg. Tons, har tilsagt Komiteen sin Understøttelse. Som alt meddelt have ogsaa de danske Sejlskibsrederier gennem deres Forening tilsagt Komiteen deres Støtte.

Naar det ny Certeparti er endelig vedtaget, skulle vi gengive det i dets originale Tekst.

Fragtmarkedet.

Endelig synes da Strejken i Wales afsluttet. Nogle Formaliteter staar tilbage og Arbejdet vil paany gaa sin vante Gang i de mange Miner. For Kulmarkedet betyder det Travlhed og ordnede Forhold paany, hvad vi sandelig ogsaa kan trænge til. Rederierne kan derfor kun hilse Freden med Bifald, kun Skade, at den kom saa sent og kostede saa uhyre meget. Paa Østkysten saavel i Skotland som i England ere Ladeforholdene drevne op til den højeste Forvirring; i Uger venter Baadene i Tørv. Hull og Grimsby mindes aldrig at have set en lignende Trafik, og paa Firth of Forth er Situationen endnu værre; i dette Øjeblik ligger der 27 Dampere paa Methil Red; det er da i sidste Øjeblik, at Hjælpen kommer fra Wales; men der vil gaa endnu nogen Tid, inden Strømmen paany kan reguleres tilbage til det naturlige Leje og Trafikken fordeles ligeligt mellem Øst og Vest. Kulfragterne vil utvivlsomt holde sig faste Aaret ud; der er en Uendelighed af Laster, og den bedste Sæson staar for Døren. Vi noterer Firth of Forth Kronstadt 5/9 à 6/, Libau 6/6, Memel 6/, Stettin 6/3, Rostock 7/6, Kiel, Flensburg Wismar 7/3 à 7/6, Danmark til 14 Fod 7/, Methil Kjøbenhavn 6/3 à 6/6, Grangemouth Kjøbenhavn 6/; til Middelhavet noteres Alexandria 6/3, Neapel 6/, Genua Savona Leghorn 6/, Algier fra Methil 7/, Malta 6/6; som man ser forholdsvis lave i Sammenligning med Raterne til Østersøen.

Det amerikanske Marked er stadig slet, og Befragtingen gaar trent i Kornbranchen; derimod har ikke faa Dampere funden Beskæftigelse i Kultrafikken fra Amerika til River Plate Afrika, ja endog til Evropa, men dette Marked forsvinder antagelig nu igen, naar Wales begynder at tage fat. Vi noterer Philadelphia eller Baltimore Kjøbenhavn 2/7½ pr. 1/25 September. Baltimore Rotterdam 2/3 à 2/6, Philadelphia Dunkirk 2/6, Rotterdam 2/7½. Fernandina Danzig giver 18/ Phosphat, Hamburg 16/3, Stettin 18/, Tampa Stettin 18/6.

Sortehavet er noget mere beskædet end i sidste Uge; dog gaar Befragtingerne temmelig normalt. Vi noterer Odessa Kjøbenhavn eller Aarhus 12/6. Tagaurog Rotterdam 4000 Tons 13/9 Option, 14/ any direct, 14/3 Hamburg. Azoff U. K. Cont 14/3 any, 14/9 Hamburg, 16/ Stettin. Odessa Bergen 12/6, Moss og Christiania 13/. Østersøen er uforandret, og stadig holder Træfragterne sig godt; der er fragtet Ljusne Esbjerg større Damer 31 Mk, Nederkalix Hull 800 Std. 31/, Hernøsand London 900 Std. 30/. Pernovikken London 31/3. Riga Southampton 8/6 Sleepers.

Vort hjemlige Marked. Fra Nakskov meddeles os, at sidste Befragtinger ere: Nakskov Kjøbenhavn 11 Øre pr. 100 Pd. Hvede, 25 Øre pr. Sæk Malt.

Styrmændenes Adgang til Kortene.

Vi have modtaget følgende:

Der kan kun være en Mening om, at Styrmændene bør have Lov til at følge Skibets Bevægelse i Kortene; mange gaar endda videre og hævde, at det er deres ufravigelige Pligt at vide saa god Besked om Kurs og Distance til nærmeste Fyr, Grund eller lignende, at de til enhver Tid er fuldstændig paa det rene med, hvor længe de kan sejle uden at udsætte Skibet for nogen som helst Fare, eller med andre Ord, uden at der er Anledning til at varsko Skipperen. Det er indlysende, at de derfor maa have ubindret Adgang til at afbenytte Kortene saa meget, de lyster, og saa meget som Tjenestens Tarv kan tillade; men her kommer det vanskelige og kildne Spørgsmaal: „Hvor længe kan det tillades den vagthavende Styrmænd at forlade Broen“. Dersom de alle var saa samvittighedsfulde, som de burde være, var der naturligvis ingen Ting i Vejen for at tillade den vagthavende Officer at gaa ind i Bestiklukafet, selv hvor det er under Broen, i saa lang Tid, som der behøves for at se i Kortet; men da det ingenlunde er afgjort, at der ikke i Standen findes nogen, der vil mene, at der med denne Tilladelse maa være forudsat, at de ogsaa har Lov til at gaa ned i Kamret for at stoppe en Pibe og hvile dem lidt, naar der er en solid Mand paa Broen, maa det være Førernes Pligt at gaa ud fra, at den vagthavende Styrmænds Plads er paa Broen og ingen andre Steder.

Det er en almindelig Regel, at Førerne ikke forlange, at Styrmændene skal bære Ansvaret for Sejlads i usigtbart Vejr eller vanskelige Farvande; men da det ene ofte kan blive afhængigt af det andet, er det vanskeligt paa Forhaand at bestemme, naar Skipperens Nærværelse paa Broen er nødvendig; det maa Styrmændene være kompetent til at afgøre, og man maa gaa ud fra, at han kan være det, naar den Styrmænd, der har haft Vagt, altid i Kortet udsætter paaværende Sted ved Afløsning; derefter afløser den, der skal overtage Vagten, medens denne selv ser efter, hvor Kursen fører hen, saa han er fortrolig med, hvor længe han tør bære Ansvaret, eftersom Vind og Vejr forandrer sig. Frataget de Dampere, der i regelmæssige Ruter sejle mellem bestemte Havne, er Forholdet vistnok saaledes i de fleste Skibe.

Den danske Dampskibsflaade bærer for Tiden det bedste Vidnesbyrd om, at Teori og praktisk Erfaring er gaaet Haand i Haand saavel ved Skibenes Drift som deres Indretning, og Erfaringen viser ikke, at der i Flaaden findes Ulemper, som Assurandørerne ikke med Sindsro kan overtage Ansvaret for, men er denne Anskuelse rigtig, maa den godtgøre, at der fra Reders og Skibsbyggeres Side er anvendt tilbørlig Omsorg i disse Retninger. Dampskibenes Navigering er ikke heller undgaaet Rederiernes Omtanke, og her kan saaledes anføres, at det Selskab, der for nylig har indført den Reform, at Førerne fritages for at levere Navigationsrekvisitter, har givet bestemte Ordre med Hensyn til Styrmænds Deltagelse i Navigering. Det har saaledes længe været paalagt Førerne at drage Omsorg for, at Styrmændene, naar Lejlighed gives, øve sig i forefaldende nautiske Beregninger og Observationer, og at give dem Adgang til at følge Skibets Bevægelser i Kortet. I en nyere Instruks hedder det: Selskabet forlanger, at Styrmændene have ubindret Adgang til Kort over de Farvande, Skibet befarer, og da særlig forinden Overtagelse af deres Vagt, for i Kortet at kunne gøre sig bekendt med den udsatte Kurs fra Sted til Sted. Endvidere: Det anbefales Førerne at lade Styrmændene have Adgang til ældre Kort, der haves om Bord, for at de kunne gøre sig bekendt med Farvandene, før Skibet naar der hen.

For at beskytte Kortene gives forskellige Raad, t. Eks. anbefales „at det Kort, der for Tiden sejles i (efter), det være Specialkort eller andet, anbringes hængende eller i en dertil indrettet Kasse med Glaslaag i Lighed med saadanne, som bruges i Orlogsskibene. Denne sidste Metode er i Særdeleshed at anbefale Førerne til Brug om Natten saa vel som i Taage, Regn eller Sneykke“.

I det nævnte Rederi er Førerne ikke bekendte for at tilsidesætte Instruks, og der er ingen Anledning til at tro, at Kortspørgsmaalet skulde være en Undtagelse, med mindre der er gyldige Grunde derfor, og saadanne kan muligvis tænkes i Styrmænds Opførsel eller Førernes Frygt for en Anmærkning, naar Kortene inspiceres.

Endskønt Kortspørgsmaalet og Styrmændenes Delagtighed i Navigering er af stor Betydning, bør man dog ikke overvurdere denne Sag; snarere tror jeg, at de, der omtale den, piske paa Vognstangen i Stedet for paa Hestene. I engelske Fragtdampere, særlig i oversøisk Fart, er det almindeligt, at Styrmændene spise i Kabytten sammen med Førerne ligesom forhen i Sejlskibsperioden. Blev denne Velvilje vist Styrmændene i danske Tramps, vilde Spørgsmaalet om Adgang til Kortene vist med det samme være bragt ud af Verden.

Skipper.

Søvejsreglernes § 17 b.

En Overretsdøm.

Ovennævnte Paragraf 17 lyder under Afsnit b saaledes: — „Et Sejlskib, der ligger bidevind med Vinden Bagbord ind, skal gaa af Vejen for et Skib, der ligger bidevind med Vinden Styrbord ind“.

I denne Sag, som vi gengive efter „Nattd.“s Referat, var Spørgsmaalet, hvorvidt et Skib, der laa bidevind med Vinden Bagbord ind, men laa bak, havde denne samme Forpligtelse til at gaa af Vejen.

Den drejede sig om en Paasejling under følgende Forhold: En i Rønne hjemmehørende tremastet Skonnert „Charles“ laa under Bornholm Natten mellem den 4. og 5. Oktober 1894, bidevind S. O. over med Mærsejlene braste bak. Vinden var O. N. O. med stiv Kuling. Omtrent Kl. 12 fik den i Sigte en rød Lanterne forude i Læ. Noget efter fik den samme Skibs grønne Lanterne i Sigte; der blev da brast fuldt, for at „Charles“ kunde trække frem. Faa Minutter efter viste det andet Skib igen en rød Lanterne, hvorpaa „Charles“ firede Nokkerne paa Gaffelsejlene og lagde Roret Bagbord for at falde agter om det fremmede Skib; men da Afstanden nu var for kort, kolliderede Skibene, førend „Charles“ faldt af.

Det andet Fartøj var det ballastede Barkskib „Mathias“, hjemmehørende i Åbo i Finland. Det laa bidevind over Bagbord, altsaa Nord over, da det forude i Læ saa en grøn, Styrbords, Lanterne, der syntes at nærme sig uden at vige af Vejen for „Mathias“. „Mathias“ vedblev at styre bidevind; men efter dens Forklaring styrede „Charles“ ind paa den forreste Del af „Mathias“'s Bagbords Side, hvorefter Skibene blev hængende sammen i 12—15 Minutter. Begge Skibene tog betydelig Skade og kom ind til Rønne.

Her anlagde Føreren af „Mathias“ Sag ved Sørretten mod Føreren af „Charles“ og krævede en Erstatning af 2,942 Kr. for den Skade, Barkskibet havde taget ved Kollisionen, men Rønne Sørret frifandt „Charles“ og ophævede Sagens Omkostninger. Denne Dom indankede Føreren af „Mathias“ derpaa for Lands-Overretten i Kjøbenhavn, der under 1. d. M. afsagde Dom, af hvis Præmisser uddrages følgende:

. . . „Fra Indstævntes Side er det nu gjort gældende, at Aarsagen til Sammenstødet maa søges i, at „Mathias“ ikke vedblivende er styret bidevind, men derimod har sløret ned mod „Charles“. At „Mathias“ saaledes har forandret Kurs kan imidlertid ikke anses godtgjort, og der findes overhovedet ikke oplyst noget, der kan beføje til at lægge Skylden for Sammenstødet paa „Mathias“. Derimod findes det efter alt det foreliggende, i Medfør af Bestemmelserne i Andg. af 10. December 1892, sammenholdt med Andg. af 18. Februar 1887 § 14 b og § 24, at maatte lægges Indstævnte til Last, at han under de givne Vind- og Vejrforhold, da han forude i Læ saa en rød Lanterne, uden at denne efter det oplyste trak for- eller agterefter, og der herefter var Fare for Sammenstød, ikke foretog de fornødne Foranstaltninger — navnlig ved at brase fuldt — til i Tide at kunne vige for „Mathias“, der maatte forudsættes at kunne være en Bidevindssejler. Indstævnte findes herefter i Medfør af Sølovens § 220, 1. Stykke, at maatte tilpligtes dels personlig, dels under Tvang af Eksekution i „Charles“ med Tilbehør og Fragt, at betale Citanten den „Mathias“ ved Sammenstødet tilføjede Skade m. m.“ — Denne Skadeserstatning anslaaes til 2,799 Kr., og dette Beløb med 5 % Renter p. A. fra Stævningdagen den 20. Oktober 1894 samt Sagens Omkostninger med 200 Kr. dømte Overretten „Charles“ til at betale „Mathias“.

Fra Sø og Land.

Hr. Christian Sass, som i en Aarrække har deltaget i Skibsmægler-Firmaet Holm & Wonsild her i Byen, er nu, efter at have erholdt Bestalling som Skibsmægler, optaget i Firmaet.

Til 1ste Afdeling af de nu afsluttede Maskinist-Eksamener indstillede sig 30 Eksaminander, hvoraf 23 bestode, til 2den 14, hvoraf 13 bestode, til Maskinpasserprøven 1, som bestod.

Matros Hans Morten Clausen af Nordby paa Fanø, ca. 30 Aar gammel, der sejlede med norsk Damper „Senator“, er druknet ved Frederikshavn.

Forrige Lørdag foretoges en vellykket Prøvetur med den paa Flensborg Skibbygningsselskabs Værft til det Tysk-Australske Dampskibsselskab byggede Damper Bielefeld. Dens Hoveddimensioner ere: Længde 390', Bredde 47' 8", Dybgaaende 31'.

Dampskibet N. G. Petersen, tilhørende Selskabet Vendela, er løbet af Stablen i Greenock.

Den danske Bark Havila, Kapt Thøgersen, af Fanø afgik d. 12. Aug. fra Kuxhaven til Kiantschou i Kina med en Ladning Briketter og Stykgods til det derværende Firma Diederichsen, Yebsen & Co.; der vil indtil videre hver Maaned afgaa et Jærnejskib fra Hamburg til samme Plads.

I vort Nummer for 28. Juli omtalte vi den Agitation, der for Tiden drives i England for at faa Mægler-Kurtagen i Frankrig nedsat. Indflydelsesrige britiske Foreninger ville nu henvende sig til deres Regering, for ad diplomatisk Vej at faa disse for Skibstarten meget uheldige Forhold reformerede. Skønt tidligere Forsøg i samme Retning ikke varse godt, vil man dog sikkert nu lægge megen Kraft i Bestræbelserne for at faa disse urimelige Afgifter reducerede, og de britiske Skibsredere ville heri finde Støtte hos de øvrige søfarende Nationer, der besejle de franske Havne. Men helt let vil det ikke blive at faa et fransk Privilegium hævet.

3/m. Skonnert Nansen af Christianssand, 309 Br. R. T., er gennem Mægler H. C. Grube af Marstal købt af et Rederi der i Byen for 50,000 Kr. Den skal føres af Kapt. J. Pofler.

Fra N. Jensens Værft i Marstal er løbet en Skonnert af Stablen. Den er døbt Karen, maaler 61^{1/2} Br. R. T. og skal føres af Kapt. H. R. Eriksen af Ommel.

Ugens Havarier.

Brødrene, Jagt af Frederikshavn, indkom d. 27. Aug. til Hjemstedet paa Slæb af Jagten Familien af Marstal. Brødrene havde udfør Lysekil mistet Jagerbom og Sejl og faaet Bogspryd og Stangen knækkede.

Gottfried, Skonnert af Timmernahen, kom d. 25. Aug. paa Grund paa Lillegrund. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt hertil.

Orion, Barkskib af Arendal, kom d. 26. Aug. paa Grund paa Nordsiden af Saltholmen. Skibet, der var paa Rejsen fra Plymouth i Ballast til Piteå, er bragt flot af Svitzers og ind til Flydedokken for Reparation.

Roskilde, Skonnert af Roskilde, er kærtret og er observeret drivende med Kølen i Vejret udfør Inchkeit. Kokken er druknet. Roskilde er d. 29. Aug. indbragt til Leith med Bunden ivejret.

Maja, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Kieler Fjord været i Kollision med Galeasen Marie af Kiel, der led megen oven Bords Skade. Maja forblev ubeskadiget.

Livlig, 3m. Skonnert af Frederikshald, er paa Rejsen fra Terneuzen til Kjøbenhavn med en Ladning Briketter d. 30. Aug. sunket udfør Hveen efter at være bleven paasejlet af den engelske Krydser Cleopatra. Seks af dennes Matroser druknede, da den forsøgte at bugser „Livlig“ hertil.

Norge, Dpsk. af Kjøbenhavn, har under New Foundland paa sin sidste Rejse til New York oversejlet en Fiskekutter, der sank, medens Norge kun fik mindre Skade. 16 Mand druknede af Kutterens Besætning.

Activ, Dpsk. af Randers, har været i Kollision med en kinesisk Junke. Reparerer i Shanghai

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Kbhvn. 28. Aug., bestemt til New Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Strømby 26. Aug., bestemt til Barcelona. — Antwerpen, Holm, afgik fra Pandermo 26. Aug., bestemt til Gibraltar. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Kbhvn. 29. Aug., bestemt til Malaga. — Dagmar, Gade, afgik fra Palermo 25. Aug., bestemt til Denia. — Do-uro, Brabrand jun., ankom til Oporto 26. Aug., bestemt til Lissabon. — Georgios I, Kihl, afgik fra Konstantinopel 26. Aug., best. til Trebizonde. — I. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Cadiz 24. Aug., bestemt til Kbhvn. — Kiew, Rabe, afg. fra Havre 29. Aug., bestemt til Kbhvn. — Kursk, Staal, ankom til St. Petersburg 25. Aug., bestemt til Trangsund. — Leopold II, Kruse, ankom til St. Petersburg 14. Aug., bestemt til Riga. — Louisiana, Jensen, afgik fra Antwerpen 23. Aug., best. til New-Orleans. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Riga 12. Aug., bestemt til Antwerpen. — Nicolai II, Michelsen, ankom til Kbhvn. 24. Aug., bestemt til Galveston. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Kbhvn. 29. Aug., bestemt til Algier. — Omsk, Rasmussen, ankom til Antwerpen 23. Aug., bestemt til St. Petersburg. — Tejo, Borries, afgik fra Dortmund 28. Aug., best. til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, afgik fra Cardiff 26. Aug., best. til Genua. — Vesuv, Kromann, ankom til Bordeaux 21. Aug., bestemt til La Rochelle. — Xenia, Ingerslev, ankom til Kbhvn. 24. Aug., bestemt til Danzig. — Arkansas, Jespersen, afgik fra New-Orleans 19. Aug., bestemt til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, ankom til New-Orleans 27. Aug., bestemt til Kbhvn. — Moskovo, Petersen, ankom til St. Petersburg 22. Aug., bestemt til Antwerpen.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Libau 26. Aug., best. til Hull. — Axelhus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 28. Aug., bestemt til Stettin. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Antwerpen 23. Aug., bestemt til Kbhvn. — Ceres, Svensson, ankom til London 24. Aug., bestemt til Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom til London 29. Aug., best. til Kbhvn. — Christianssuud, Kjelsen, ankom til Kbhvn. 28. Aug., bestemt til Vestnorge. — Constantin, Block, ankom til Libau 28. Aug., bestemt til London. — Frederik,

Harboe, afgik fra Hull 28. Aug., bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Paaske, afg. fra Kbhvn. 28. Aug., bestemt til Riga. — Kasan. Thomsen, ankom til Hamburg 28. Aug., bestemt til Kbhvn. — Laura, Holm, afgik fra Leith 20. Aug., best. til Island. — Louise, Gotsche, ankom til Pillau 24. Aug., bestemt til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, afgik fra Kbhvn. 29. Aug., bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Antwerpen 29. Aug., bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Hansen, ankom til Pillau 28. Aug., bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ank. til Kbhvn. 29. Aug., bestemt til London. — Pregel, Egidiussen, afgik fra Riga 28. Aug., bestemt til Antwerpen. — Thyra, Ryder, ankom til Leith 28. Aug., bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Kofoed, ankom til Hull 25. Aug., bestemt til Kbhvn. — Vendssyssel, Jacobæus, afgik fra Kbhvn. 27. Aug., bestemt til Stettin. — Vesta, Corfitzon, ankom til Kbhvn. 21. Aug., bestemt til Island.

Ficaria, C. A. Svane, afgik fra Newcastle 31. Aug., best. til Kbhvn. — Esbern Snare, M. Madseth, afgik fra Odense 1. Septbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 1. Septbr., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 30. Aug., best. til Nykjøbing F. — Kronen, C. Wiberg, afgik fra Newcastle 30. Aug., bestemt til Aalborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 31. Aug., best. til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, J. P. Bay, afg. fra Nakskov 31. Aug., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 30. Aug., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm, Schmidt, afgik fra Kronstadt 31. Aug., bestemt til Riga. — Frode, Wrisberg, afgik fra Stettin 26. Aug., ank. til Riga 27. Aug. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra St. Petersburg 17. Aug., ankom til Odessa 26. Aug. — Knud, Hansen, afgik fra Riga 27. Aug., bestemt til Hull. — Svend, Petersen, afgik fra Blyth 25. Aug., ankom til Kjøbenhavn 28. Aug. — Erik, Tofte, afgik fra Riga 27. August, bestemt til Ghent. — Skjold, Schmidt, afgik fra Rotterdam 21. August, ankom til Blyth 22. Aug. — Ragnar, Risøe, afgik fra Narva 25. Aug., bestemt til Zaandam. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Riga 27. Aug., bestemt til Rouen. — Volmer, Riber, afgik fra Libau 19. Aug., ankom til Rotterdam 24. Aug. — Dan, Kraemer, afgik fra Grimsby 27. Aug., bestemt til Kronstadt. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Blyth 18. Aug., ankom til Kronstadt 25. Aug. — Harald, Holst, afg. fra Narva 26. August, bestemt til Zaandam. — Olaf, Lorenzen, afgik fra Methil 30. Aug., bestemt til Kronstadt.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Thorsoe, afg. fra Rotterdam 26. Aug., ank. til Grimsby 28. Aug. — Alex. Shukoff, Stoltenberg, afg. fra Amsterdam 25. Aug., ankom til Newcastle 27. August. — J. Siem, Knudsen, afgik fra Kronstadt 23. Juli, ankom til Odessa 19. Aug. — Pawel Andrejeff, Johnson, afgik fra North Shields 17. Aug., ankom til Kronstadt 24. Aug. — H. Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Kronstadt 30. Aug., bestemt til Rotterdam. — Russ, Jensen, afgik fra Nordmaling 20. Aug., ankom til London 28. Aug.

Heimdal. Anine, Løffler, afgik fra Burntisland 30. Aug. Kamma, Risøe, ankom til Riga 27. Aug. — Helga, Lagesen, ank. til Stettin 30. Aug. — Martha, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 31. Aug. — Elna, Møller, ankom til Bepola 23. Aug. — Therese, Knudsen, afgik fra Lübeck 29. Aug.

Urania. Ekliptika, Klaaborg, ankom til Pernau 27. Aug. — Sirius, Kock, afgik fra Ulfvik 23. Aug., bestemt til Honfleur. — Urania, Callesen, ankom til Frederikshavn 28. Aug. — Saturn, Lund, ankom til Grangemouth 30. Aug. — Mars, Nielsen, ankom til Grangemouth 26. Aug. — Juno, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 27. Aug., bestemt til London. — Hebe, Bønnelycke, ankom til Rotterdam 29. Aug.

Nordseen. Nordland, Pii, afgik fra Eriksdal 24. Aug., bestemt til Dordrecht. — Finland, Schmidt, afgik fra Timadal 23. Aug., bestemt til Honfleur. — England, Hemmingsen, afgik fra Karrebæksminde 27. Aug., bestemt til Nyborg. — Holland, Jørgensen, afgik fra Caen 29. Aug., bestemt til Warkworth. — Rusland, Møller, afgik fra Antwerpen 29. Aug., bestemt til Kbhvn. — Tyskland, Høgstædt, ankom til Gravelines 27. Aug. — Skotland, Branth, afgik fra Hernøsand 28. Aug.

Vesterhavet. Nautik, Meinertz, ank. til Methil 27. Aug. — Nerma, Schmith, afg. fra Esbjerg 30. Aug. — Nordseen, Jessen, afgik fra Esbjerg 29. Aug., bestemt til Newcastle.

Bøtseen. Yrsa, Hansen, afgik fra Kbhvn. 26. Aug., ank. til Libau 28. Aug. — Rita, Larsen, afgik fra Tønning 26. Aug., ankom til Hull 29. Aug. — Patria, Andersen, afgik fra Riga 27. Aug., bestemt til Dordrecht. — Cimbria, Storm-Hansen, ankom til Amsterdam 27. Aug.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Granten 25. Aug., ankom til Kbhvn. 28. Aug. — Frisia, Skov, afg. fra Blyth 25. Aug., ank. til Lybeck 29. Aug. — Britannia, Nielsen, afgik fra Kronstadt 25. Aug., ankom til Kotka 26. Aug.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Kbhvn. 24. Aug., ankom til Libau 26. Aug. — Hafnia, Neergaard, afgik fra West Hartlepool 27. Aug., ankom til Kbhvn. 30. Aug. — Russia, Rasmussen, afgik fra Zaandam 25. Aug., ankom til Boness 27. Aug. — Carl Hecksher, Starck, afg. fra Grangemouth 27. Aug., ankom til Kbhvn. 30. Aug. — Dania, Troensegaard, ankom til Luleå 28. Aug. — Normannia, Rasmussen, ankom til Bordeaux 26. Aug.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, afgik fra Grimsby 30. Aug., bestemt til Kronstadt. — Christiansborg, Petersen, ankom til Ørnskjoldsvik 30. Aug. — Frederiksborg, Kühl, ankom til Sunderland 27. Aug. — Fredensborg, Andersen, ank. til Kbhvn. 30. Aug. — Rosenberg, Fischer, ankom til Antwerpen 29. Aug. — Uranienborg, Olsen, afgik fra Kronstadt 30. Aug., best. til Frederikshavn. — Jomshorg, Schultz, afgik fra Kbhvn. 30. Aug., bestemt til Skellefteå. — Skanderborg, v. Deurs, ank. til Grimsby 25. Aug.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Dømel, afgik fra Refse 27. Aug., bestemt til Rouen. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Hull 25. Aug., bestemt til Kronstadt. — Skodsborg, Jensen, ankom til Wiborg 23. Aug. — Guldborg, Schmidt, ank. til Frederikshavn 29. Aug. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Frederikshavn 29. Aug., best. til Rouen. — Marselisborg, Hartmann, ank. til Manchester 26. Aug.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Kronstadt 27. Aug., bestemt til Dordrecht. — Agnete, Jensen, ankom til Grangemouth 25. Aug. — Hermia, Sørensen, ankom til Kiel 25. Aug. — Alice, Kraemer, afg. fra Kbhvn. 29. Aug., bestemt til Riga. — Sjælland, Sonnichsen, reparerer i Kiel. — Bornholm, Petersen, ankom til Burntisland 21. Aug. — Ajax, Brorsen, ankom til Boness 16. Aug. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Pillau 27. Aug., bestemt til Fraserburgh. — Nauta, Steen, afgik fra Libau 28. Aug., best. til Grangemouth. — Rønne, Hintze, afgik fra Kotka 22. Aug., bestemt til Dundee. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Alloa 30. Aug., bestemt til Fraserburgh.

Danmark. Rolf, Hahn, afgik fra Gand 30. Aug., best. til Boness. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Hull 23. Aug. — Absalon, Predbjørn, ankom til Reval 28. Aug. — Ansgar, Larsen, ankom til Methil 19. Aug. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Kronstadt 23. Aug., bestemt til London. — Hamlet, Sommer, ankom til Reval 28. Aug. — Helge, Olsen, ankom til London 25. Aug.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Aarhus 24. Aug. — Clara, Petersen, ankom til Grangemouth 23. Aug.

Det Østasiatiske Kompagni. Malaya, Berentzen, afgik fra Shanghai 24. Aug., ankom til Payodo Anchorage 25. Aug., til Hongkong 28. Aug. — Siam, Cold, afgik fra Kbhvn. 24. Aug., ankom til St. Petersburg 27. Aug. — Cathay, Schøning, afgik fra Colombo 21. Aug., ankom til Singapore 28. Aug.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Embla, Jepsen, præjet 15. Aug. paa 49^o N. Br. 5^o W. Lgd. fra Havre til Belize. — Valparaiso, Lorentzen, sejlet fra Port Natal 30. Juli til Newcastle N. S. W. — Rosa, Brinck, ankom til St. Petersburg 23. Aug. fra Montevideo. — Verdande, Nielsen, ankom til Amsterdam 24. Aug. fra Macassar. — Gladstone, Christiansen, sejlet fra Iquique 22. Aug. til Honfleur. — Røhl, Nørby, ankom til Hamburg 23. Aug. fra London. — Mary José, Ankersen, ankom til Valparaiso 26. Aug. fra Raagoon. — Esmeralde, Pedersen, anløb Batavia 20. Juli for Proviant paa Rejsen fra New Britain til Evropa. — Anna Agnete, Sigurdson, ankom til Santos 27. Aug. fra Hull.

Fans. Sønderho. Ane Jensine, Øhle, afgik 22. Aug. fra Antwerpen til Bahia. — Mary, Lydom, ankom 28. Aug. til Nykjøbing S. fra Burntisland.

Svendborg. Triton, Nielsen, ankom til Charlestown 22. Aug. — Guldborg, Rasmussen, ankom til Pillau 22. Aug. — Mine, Møller, ankom til Umeå 23. Aug. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til Povey 22. Aug. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Pontreux 23. Aug. — Maren Kirstine, Jensen, ankom til Petersborg 22. Aug. — Urania, Pilegaard, ankom til Frederikshald 23. Aug. — Niels, Hansen, ankom til Umeå 23. Aug. — Skirner, Nielsen ankom til Petersborg 22. Aug. — Embla, Mikkelsen, ankom til Petersborg 24. Aug. — Phoenix, Hansen, ankom til Kings Lynn 23. Aug. — Valdemar, Andreasen, ankom til Frederikstad 24. Aug. — Rasmus, Jensen, ankom til Riga 25. Aug. — I. M. Nielsen, Nielsen, ankom til Kotka 25. Aug. — Martin, Mortensen, ankom til Reykjavik 15. Aug. — Thure, Huusfeldt, ankom til Nykjøbing 25. Aug. — Svava, Nielsen, ankom til Petersborg 25. Aug. — Kirstine, Dam, ankom til Pillau 26. Aug.

Agnes, Andreassen, ankom til Boulogne 25. Aug. — Dannebrog, Bergesen, ankom til Kroustadt 26. Aug. — Urda, Nielsen, ankom til Folkestone 26. Aug. — Peter, Jørgensen, ankom til Riga 26. Aug. — Haabet, Andreassen, ankom til Petersborg 26. Aug. — Hansine, Hansen, ankom til Petersborg 26. Aug. — Psyche, Hansen, ankom til Dysart 27. Aug. — Union, Rasmussen, ankom til Amsterdam 27. Aug. — Casper, Hansen, ankom til Newcastle 27. Aug. — Elise, Andreassen, ankom til Antwerpen 27. Aug. — Hans Emil, Hansen, ankom til Åbo 28. Aug. — Saga, Clausen, ankom til Piteå 28. Aug. — Ludvig, Larsen, ankom til Frederikssund 28. Aug. — Emanuel, Larsen, ankom til Pillau 28. Aug.

Renne. Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Kolding 24. Aug. — Herman Olsen, Jensen, ankom til Svendborg 24. Aug. — Ane Katrine, Hermansen, ankom til Kbhvn. 24. Aug. — Ella passeret Skagen 23. Aug. — Prøven, Bidstrup, ankom til Stockholm 24. Aug. — Laurentine Emilie, Johnsen, ankom til Faze 24. Aug. — Coureer, Holm, ankom til Windau 25. Aug. — Hermod, Grønvald, ankom til Nørre Sundby 26. Aug. — Kristiane Marie, Hansen, ankom til Søderhamn 26. Aug. — Veset, Marker, ankom til Helsingfors 29. Aug. — Ane Margrete, Skou, ank. til Kbhvn. 28. Aug. — John Hintze, Andersen, ankom til Kolberg 29. Aug.

Ærs. Prøven, Schmidt, ankom til Hudiksvall 23. Aug. — Thyra, Rasmussen, ankom til Normanshire 22. Aug. — Danmark, Christensen, ankom til Hudiksvall 23. Aug. — Maren, Christensen, ankom til Fowey 25. Aug. — Phoenix, Eriksen, ankom til Pillau 25. Aug. — Ydun, Andersen, ankom til Banff (Skotland) 25. Aug. — Gerda, Petersen, ankom til Dieppe 25. Aug. — Elise Marie, Hermansen, ankom til South-Alloe 25. Aug. — Cathrine, Rasmussen, ankom til Præstø 26. Aug. — Dannebrog, Boye, ankom til Warkworth 27. Aug. — Haabet, Christensen, ankom til Hallsta 26. Aug. — Berthel, Eschen, ankom til Faaborg 26. Aug. — Enigheden, Nielsen, ankom til Methel 27. Aug. — Sejerskransen, Jørgensen, ankom til Leith 27. Aug. — Eden, Mikkelsen, ankom til Charlestown 27. Aug. — Hil-dur, Schmidt, ankom til Holmsund 27. Aug. — Webers Minde, Madsen, ankom til Fowey 27. Aug. — Concordia, Madsen, ankom til Aberdeen 28. Aug. — Energi, Hansen, ankom til Transgund 28. Aug. — Poseidon, Frederiksen, ankom til Colberg 28. Aug. — Karen, Hansen, ankom til Königsberg 28. Aug. — Aurora, Raahauge, pass. 27. Aug. Kbhvn. fra Skellefteå til Boulogne. — Zephyr, Hansen, ankom til Königsberg 28. Aug. — Kodan, Hansen, ankom til Umeå 27. Aug. — Hebe, Carlsen, ankom til Dunkerque 28. 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, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

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

Nordsøen og Skagerrak. Jyllands V.-Kyst. Ombygningen af Baakerne *Husby-Klit*, *Bjergehuse*, *Blokhuse*, *Kjettrup* og *Kandesteder* paabegyndes i September 1898 og foretages med een Baake ad Gangen.

Baaken *Husby-Klit* fjernes tidligst den 1ste September, og der vil hengaa c. 4 Uger, inden den nye Baake er færdig. For de andre Baakers Vedkommende vil Ombygningen vare 1 à 2 Uger for hver.

Kattegat Ø. Vagerne, der vare udlagte til Brug ved Opmaalingen i den Ø.-lige Del af *Kattegat*, ere inddragne.

Sundet. *Hveen V.* En tremastet Skonnert er sunken i *Sundet* mellem *Hveen* og *Sjælland*. To af Masterne ere over Vandet.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Skaanes Ø.-Kyst. *Hvitmølla*. Den 1ste September 1898 tændes det hvide, faste Fyr ved *Hvitmølla*. Flammens Højde: 38 Fod. Synsvidden: 5 Kml. Fyret vises fra en Pæl. Brændetid: Februar—Maj og September—December, naar Fiskere fra Havnen ere paa Søen. 55° 41' 56" N. Br. 14° 12' 23" Ø. Lgd.

Sverig. Åhus. Ved *Ahus* er paa den Ø.-lige Fyrbaake anbragt en hvid, firkantet Tavle og paa den V.-lige Fyrbaake en hvid Trekant med Spidsen nedad over den tidligere Tavle.

Norrköpingsbugt. *Säfsund*. Den 1ste September 1898 forandres *Säfsund* Fyr til at vise grønt, fast Lys mod Ø., fra tæt S. om *Tragölen* til tæt S. om *Quinnholmen* Risprisk. S.

for denne grønne Vinkel viser Fyret, ligesom tidligere, hvidt fast Lys. Mod V. er Fyret uforandret.

Bottniske Bugt. *Ångermanelfven. Snättsundet.* Tæt ved Løbet gennem *Snättsundet*, mellem *Abordsö* og *Hemsö*, er funden en 15 Fods Grund. 62° 45' 24" N. Br. 18° 2' 36" Ø. Lgd. Ved Grundens S.-Side skal udsættes en rød Stage med Kost.

Bottniske Bugt. *Kåge. Sprängan.* S.-Siden af Grunden *Sprängan* er nu afmærket. Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2.

Bottniske Bugt. *Bjuröklubb.* Ved *Bjuröklubb* er Afmærkningen nu forandret. Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2.

Bottniske Bugt. *Rönnskär. Hösen.* Ved Grunden *Hösen*, mellem *Rönnskär* og *Piteå*, er Topbetegnelsen paa den røde Stage nu forandret. Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2.

Bottniske Bugt. *Piteå—Bondökallarne.* I Farvandet mellem *Piteå* og *Bondökallarne* ere Forandringerne i Afmærkningen nu foretagne. Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2.

Bottniske Bugt. *Rönnskär—Piteå.* I Farvandet mellem *Rönnskär* og *Piteå* ere Forandringerne i Afmærkningen nu foretagne. Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2.

Bottniske Bugt. *Luleå. Tjufholmssundet* Den 6te August 1898 ere følgende Fyr tændte i *Tjufholmssundet*:

Paa *Svartö* et rødt og hvidt vekslende Fyr. Flammens Højde: 30 Fod. Fyrapparat af 6te Orden. 65° 33' 35" N. Br. 22° 12' 40" Ø. Lgd.

Paa *Sandögrundet* et Fyr med Formærkelser. Det viser kraftigt hvidt Lys fra N. 12° V. til N. 27° V., kraftigt rødt Lys fra N. 27° V. til N. 42° V., svagt rødt Lys fra N. 42° V. til N. 60° V., svagt hvidt Lys fra N. 60° V. til S. 52° V. og kraftigt hvidt Lys fra S. 52° V. til S. 22° V. Flammens Højde: 16 Fod. Fyrapparat af 6te Orden. 65° 33' 0" N. Br. 22° 11' 35" Ø. Lgd.

Stangmærket er borttaget. Afstanden mellem Fyrene er 1,100 Alen.

Holdte overet i N. 37° Ø. lede Fyrene gennem *Tjufholmssundet*.

Lystønden uden for *Tjufholmssundet* S.-lige Indløb viser hvidt, fast Lys, der er anbragt over Ballonen paa en sort Tønde. Flammens Højde: 6 Fod. 65° 31' 50" N. Br. 22° 9' 25" Ø. Lgd.

Brændetid: 1ste August—Skibsfartens Ophør
Bottniske Bugt. *Kallx Skjærgaard.* Ved *Bergströms Grund* er Sæmærket nu forandret. Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2.

Bottniske Bugt. *Lappö—Renskär.* Forandringer i Afmærkningen af Farvandet mellem *Lappö* og *Renskär* ere nu foretagne. Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5.

Bottniske Bugt. *Seskarön.* Farvandet til *Sandviken* Ladeplads paa *Seskarön* er nu afmærket. I Farvandet er der nu 19 Fod Vand, daglig Vandstand. Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 4.

Bottniske Bugt. *Salmis.* Ved Indløbet til *Salmis* er den røde Tønde nu udlagt. Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2.

Finland. **Bottniske Bugt.** *Åbo Skjærgaard.* Den 1ste August 1898 ere de seks Fyr *Grisselborg*, *Kalfholm*, *Fagerholm*, *Rödsjär*, *Rödbådan* og *Talholm* ved Farvandet fra *Utö* forbi *Lohms* Lods-Station til Farvandet *Åbo—Berghamn* tændte. Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 25.

Finske Bugt. *Helsingfors Distrikt.* *Baröund* og *Bågaskär.* N. for 11 Fods Grunden *Tufvan* er i 23 Fod Vand udsat en hvid Stage med sort nedadvendt Kost, 2 $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 78° Ø. fra *Påfskär* Varde. 59° 56' 37" N. Br. 24° 4' 29" Ø. Lgd.

S. for Revet *Simpgrund* er i 17 Fod Vand udsat en rød Stage med opadvendt Kost c. $\frac{1}{2}$ Kbl. S. for Øen *Simpgrund*, ved Ø.-Siden af Indløbet til *Bågaskär* Nødhavn. 59° 56' 1" N. Br. 24° 1' 19" Ø. Lgd.

Ø. for Revet *Löfgrunds Första* er i 17 Fod Vand udsat en Stage, hvid foroven, rød forneden, med en opadvendt over en nedadvendt Kost. 59° 55' 58" N. Br. 24° 1' 16" Ø. Lgd.

Ø. for 1 Fods Grunden *Löfgrunds Andra* er i 19 Fod Vand udsat en Stage, hvid foroven, rød forneden, med en opadvendt over en nedadvendt Kost, c. 100 Alen NØ. for *Löfgrund* NØ.-Kyst. 59° 56' 2" N. Br. 24° 1' 9" Ø. Lgd.

S. for Grunden *Österuddgrund* er i 17 Fod Vand udsat en rød Stage med opadvendt Kost. 59° 56' 6" N. Br. 24° 0' 50" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 20de August. 53° 21' N. Br. 4° 35' Ø. Lgd. 14 Kml. N. 46° V. fra *Eierland Fyr*. Et drivende Vrag. En Mast var 12 Fod over Vandet.

Tyskland. **Weser.** **Geeste—Vegesack.** Den 31te August 1898 tændes følgende permanente Fyr i Stedet for de midlertidige paa Strækningen mellem *Geeste Munding* og *Vegesack*: *Flagbalgersiel* lave Fyr, nedre Linje; *Sandstedt* Fyr; *Harrier Sand*, øvre Linje; *Elsflether Sand*, nemlig *Solt Plate*, *Fischerei Hohenzollern* og *Köter Sand*; *Farge* og *Lemwerder*. Samtidig slukkes *Oberhammelwarden* Fyr ved 33 $\frac{1}{2}$ km. og *Lienerhorn* røde Fyr tændes ved 32 $\frac{1}{2}$ km.

Nærmere Meddelelse senere.

Norderney. Dovetief. Ledefyr flyttede. I *Dovetief* er den røde Tønde A flyttet Ø. hen 53° 44' 2" N. Br. 7° 8' 8" Ø. Lgd. Lige over for Tønde A er paa Ø.-Siden af Farvandet udlagt en sort Spidstønde Nr. 2. 53° 44' 5" N. Br. 7° 8' 21" Ø. Lgd.

Ledefyrene ere flyttede til Ø.-Siden af *Georgshöhe*. Det N.-lige Fyr: 53° 42' 53" N. Br. 7° 9' 15" Ø. Lgd. Det S.-lige Fyr: 53° 42' 50" N. Br. 7° 9' 18" Ø. Lgd.

Holland. I *Zeegat Hoek van Holland* er Dybden nu 27 Fod, hvilket er Udgangspunkt for Tidevand Signalerne.

England. Themsen. North Shingles Baake, ved S.-Siden af det V.-lige Indløb til *Duke of Edinburgh Channel*, er forsvunden.

Humber. Hull Middle Sand tiltager N. efter, saa at Farvandet indsnævres. Der er nu kun 14½ Fod Vand, hvor der tidligere var 17½ Fod. Ud for *Albert* Dokker maa man ikke komme for S.-lig. 53° 43' 45" N. Br. 0° 19' 30" V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

England. Bristol Channel. Breaksea. Omtrent den 8de Oktober 1898 ombyttes *Breaksea* sort og hvid tærnedede Stump-tønde med en sort og hvid lodret stribet Klokketønde. 51° 22' 30" N. Br. 3° 24' 45" V. Lgd.

Irland. Paa Vragfyrskibe, som udlægges af „Commissioners of Irish Lights“, gives Taagesignal nu med Kimen paa Klokke, umiddelbart efterfulgt af Slag paa Gongong hver 1 Minut.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Ile Molène VSV. En 6 Fods Klippe er funden 2 Kml. S. 72° V. fra *Molène* Signalmast. 48° 23' 8" N. Br. 5° 0' 22" V. Lgd.

En Klippe, hvorpaa der ikke er over 9 Fod, er funden 3 Kml. S. 70° V. fra *Molène* Signalmast. 48° 22' 45" N. Br. 5° 1' 45" V. Lgd.

Dybderne ved Springtids Lavvande.

Frankrig. Ile de Béniguet N. En 4 Fods Grund, Springtids Lavvande, er funden 1½ Kml. N. 9° V. fra Taarnet paa *Christian Bras*. 48° 22' 2" N. Br. 4° 50' 30" V. Lgd.

New Brunswick. Passamaquoddy Bay. Saint Andrew. En sort Tønde er i 6 Fv. Vand udlagt 2 Kbl. ØSØ. fra Baaken paa Ø.-Enden af Grunden ved *Navy Isle*, 1 Kml. S. 45° Ø. fra *Saint Andrew* Fyr. 45° 3' 25" N. Br. 67° 1' 56" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. New Hampshire. Portsmouth Harbor (New Castle) og Seaveys Island Ledefyr ere igen tændte og Taagesignalet genoprettet.

Massachusetts. Plymouth Harbor. En rød Klokketønde er i 27 Fod Vand udlagt Ø.-Siden af *Howland Ledge*, c. 4½ Kml. N. 9° V. for *Plymouth (Gurnet)* Fyr, og i N. 37° Ø. fra *Standish* Monument. Tønden inddrages om Vinteren.

Rhode Island. I *Narragansett Bay* ere Søminerne borttagne og Afmærkningen ved dem inddragen.

Connecticut. Ved *New Haven Harbor* ere Søminerne borttagne og Afmærkningen ved dem inddragen.

Virginia. Chesapeake Bay. Tail of the Horseshoe. Vraget af den sunkne Lægter „*C. C. Chapman*“ ligger paa S.-Siden af *Tail of the Horseshoe*. En rød og sort vandret stribet Stump-tønde er i 20 Fod Vand udlagt c. 100 Alen Ø. for Vraget, fra *Cape Henry* Fyr i N. 49° V. og fra *Cape Charles* Fyr i S. 46° V.

Virginia. Elizabeth River. Craney Island. Omtrent den 20de August 1898 forandres *Craney Island* hvide faste Fyr til et hvidt Blinkfyr, der hver 5 Sekunder viser Et-Blink.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Østerrig-Ungarn. Dalmatien. Ved *Vodice* bygges en ny Mole. Paa dens Yderende er tændt et hvidt, fast Fyr. Synsvidden: 3 Kml. Det vises fra en hvid Pæl. I haardt Vejr kan Fyret ikke tændes.

Østerrig-Ungarn. Calamotta Kanal. Tavlerne, som afmærkede Telegraf-Kablet over *Calamotta Kanal*, ere omhyttede med smaa hvide Huse.

Kjøbenhavns Børskurs d. 31. Aug. 1898.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....		114 ³ / ₄	115
Danmark.....		94 ³ / ₄	95
Norden.....		122 ³ / ₄	123
Kjøbenhavn.....	109	108 ¹ / ₂	108 ¹ / ₂
Carl.....		65	65 ¹ / ₂
Dannebrog.....	112 ³ / ₄	113 ¹ / ₄	113
Skjold.....	82 ³ / ₄	83	82 ³ / ₄
Helsingørs Dampsk.....		55 ¹ / ₂	60
Østersøen.....	101	101 ¹ / ₂	102
Nordseen.....		82	85
Torm.....		97	98
Foren. Bugser-Selsk.....		85	90
Dansk-russisk Dampsk.....		100	102
Urania.....	104 ¹ / ₂	105	105 ¹ / ₄
Union.....		106 ³ / ₄	107 ¹ / ₄
Heimdal.....		104 ¹ / ₂	105
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.....		102 ¹ / ₂	106
5% — —.....		—	—
5% Thingvalla 1880.....		—	—
5% — — 1894.....		—	—
5% Norden.....		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.....		97 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
3½% uopsig Stats.....		100	100 ¹ / ₂
3½% Husejer Kreditk.....		93 ¹ / ₂	94
3½% Kbhvns Kreditf.....		92	93
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.....		96	97
4% — — 6 —.....		97	97 ¹ / ₂
3½% Landkreditk. 3 —.....		94	95
Aktier.			
Nationalbank.....		155	156
Privatbank.....	135 ³ / ₄	135 ³ / ₄	136
Landmandsbank.....		129	131
Handelsbank.....		124 ¹ / ₄	124 ¹ / ₂
Burm. & Wain.....	92 ¹ / ₄	92 ¹ / ₄	92 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.....		95	100
Sukkerfabr.....	95 ¹ / ₂	95 ¹ / ₄	95 ³ / ₄
Bryggeri Aktier.....	99 ¹ / ₂	99 ¹ / ₄	99 ¹ / ₂

Vekselkurser d. 30. Aug. 1898.

	Avista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	89.10	88.95
London.....	18.18	18.15
Paris.....	72.10	—
Amsterdam.....	150.85	—

Notering paa Berlins Børs d. 30. Aug. 1898.

Russiske Noter.....	216.60
4% Russiske Consols.....	—
4½% — Boden Kredit.....	—
6% Mexikanske.....	99 ¹ / ₂
5% Rumænske Stats.....	100 ¹ / ₄
1% — — 1890.....	98 ¹ / ₄

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

Foren. Dampskibs. 4,000, „Kjøbenhavn“ 48,000, „Norden“ 14,000, „Carl“ 46,000, „Dannebrog“ 68,000, „Skjold“ 24,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden 16.

Frederikshavns

Fiske- og Sætteskipper-skole

forbereder saavel indenbys som udenbys Elever til Fiske- og Sætteskipperprøven. Nærmere Oplysninger gives af Bestyrelsens Formand, Konsul **Christian Cloos** i Frederikshavn.

Agentur
for udenlandske
Søassurance-
Selskaber.

Bjerre & Rømer,
Skibsmæglere.
Agenter for
Kullens Enskilda Assurans
Förening.

Ove Haugsted,
Kjøbenhavn.
Spedition, Dampskibsexpedition
og Toldklarering.
Kontorer:
St. Annæplads 10, Toldboden
og Kjøbenhavns Frihavn.
Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.
Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

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 (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Last-
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra
Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:
HÄNSCHELL, Barbados.

N. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: H U S T E D.

TH. SIMONSEN,

NYHAVN 57.

SØLVMEDAILLE I MALMØ
OG STOCKHOLM.

FOR LANTERNER.

Marius Hoffgaard

(forhen kld. Brodersen).

Anbefaler sig med alt til
Fotografien henhørende.

Atelier St. Strandstræde 6. 3.
Fotografier af forskellige danske
Skibe have altid paa Lager.

Hurtig Ekspedition.

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals
Barre er nu 18 Fod (dansk Maal.)

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Led-
fy, saaledes at Sejladser 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 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.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

The Russian-Baltic Salvage Co. Reval.

Licensed by the Imperial Russian Government re-
commends its modern Salvage Steamers for the
russian Coast and the Gulf of Finland.

Telegraphs: Francken, Reval.

Hotel.

Et Hotel i Lübeck med flot Restavration, 5 Minutter
fra Jærnbane og Postdamper, er til Salg paa meget favo-
rable Betingelser. En sikker Eksistens for en Skandinav.
Nærmere ved

L. Christensen,
Lindenstrasse 56, a. Lübeck.

Annoncer

til Dansk Søfartstidende
modtages, fruden paa Bla-
dets Kontor, til dets ori-
ginale Priser gennem Georg
Paulsens Annonce-Ekspedi-
tion, Hyskenstræde 8, Telefon 5443.

„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.

AVERTISEMENTS PRIS.

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 %

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 8. Septbr. 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Dampskibsrederi-Forbundet. — Fragtmarkedet. — Fra Island. — Søulykker i Juli Maaned 1898. — Generalforsamling. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

Pumper,

udmærket egnede til Løstpumper.
Maskinfabrikken Rannje,
Mathæusgade 6.

Einhorn-Apotheket

Hamburg (St. Pauli.)
Langereihe 83.

Dansk Betjening.
Løgehjælp (ogsaa Specialister)
anvises.

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 Classes 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.

Sunderland.

Thompson Shields & Co.
(Established 1858.)

Ship brokers.

Coal Exporters & Timber Merchants.
196, High Street East. Sunderland.
Highest freights for foreign & coasting.
Herring freights from ports in Scotland to Elben & Baltic a speciality.

Letters & telegrams addressed to our care are delivered promptly on board vessel on arrival.
Telegrams: „Shields“. Sunderland.
„Scotts Code“ — ninth Edition — used.

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdeles 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.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nilsson.

Telefon 120.

Nyhavn 53, Københavns.

Skibsproviantering.

En ung Mand, der har været i en Skibsprovianteringsforretning i 4 Aar, søger Plads i en lignende Forretning til 1. November eller til Nytaar. Vedkommende har en god Præliminæreksamen. Billet mrkt.: „S. Skibsproviantering“ bedes indlagt paa dette Blads Kontor inden 8 Dage.

Hansa Composition.

Anerkendt bedste Skibsbundfarve.

ANDREAS HENNINGSEN, Ny Toldbodgade 5.

Telefon 165.

CHR. CHRISTENSENS

Skibs- og Baadebyggeri,

Kolding,

anbefaler sig med alt til ovennævnte Fag, saavel Nybygning som Reparationer.

M. Christiansen

M. Christiansen,

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering
henhørende.

Transit og Kreditoplagsvarer.

John Hintzes Enke

Nienstædt & Co.

(Kunstindustri-Museum):

Lager af amerik., engelske, franske og tyske Værktøjmaskiner.
Værktøj, File, engl., svensk og tysk Staal. File ophugges.

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^d.

eneste Fabrikant af
 Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
 samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:
 Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.
 Conferencetid 12-1½. Admiralitætsstr. 39, 1. Telefon 3999.
 Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:
ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

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.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: **HAMBURG.** Telephon
 KNÖHRHARD. 267.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,
 Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel
 mod Rust og Syrer for alle
 Jærndelev i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve;
 kan ikke skalle af, revner ikke,
 da det udvider sig med
 Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet,
 Burmeister & Wains & Hel-
 singers Skibsbyggerier, Stats-
 banedriften samt de fleste
 udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

Forretning i Bygningsartikler.
 Kjøbenhavn.


Søfodtøj.

Premieret i Stockholm og Bergen.

Wald. Lassen.

St. Strandstæde 19.

* Grundlagt 1844. *



EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1893. Telegraphic address "SVITZERSALVAGE".
 Telefon Nr. 5195.

Agent for
 Great Britain. }
 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	{	"SVITZERSALVAGE".
KASTRUP		"HØYER".
ELSINORE		"SVITZERGOTTLEB".
KORSØR		"JØRGENSEN".
ALBUEN (LAALAND)		"GUNNENSEN".
FREDERIKSHAVN		"SVITZERLUND".
GOTHENBURG (SWEDEN)		"ELFVERSSON".
GREIFSWALD (GERMANY)	"SPRUTH".	

The company's boat **Danmark** — 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 Mediter-
 ranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea &
 Red-sea).

3

Kabinettsbilleder

♦ gratis ♦
 ved Bestilling paa 12 hold-
 bare Visitekort til 4 Kr.
 Kabinetts kun 6 Kr. pr. Dus.
 NB. Ogsaa efter ethvert
 indsendt Billede.

Monty.

St. Kongensgade 21.

Har De Tandpine,

brug altid Chr. V. Mendes
 berømte Dentin à 45 Øre,
 som hurtigt stiller dr. heftigste Tand-
 smerter.

9 Kronprinsensgades 9

Ny Materialhandel.

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.

Telegramadresse: **Seifert, Regnegade.** Telefon 297.

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:
 Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:
elegante Uniformshuer.

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.

Dampskibsrederi-Forbundet.

Det Forbund, som de danske Dampskibsrederier, som tidligere omtalt her i Bladet, have oprettet, er den første egentlige Arbejsgiver-Forening inden for den danske Skibsfart. Vel har der alt længe bestaaet Rederi-Foreninger, men disse have ikke, i hvert Fald ikke direkte, taget Sigte paa Varetagelsen af Redernes Interesser i Tilfælde af Konflikter mellem dem og Besætningerne. Det ny Forbund er derfor vel Opmærksomhed værd.

At Dampskibsrederne have sluttet sig sammen for at staa forberedte overfor Konflikter med deres Besætninger, er en saare naturlig Ting, og det maa nærmest undre, at man ikke forlængst har anset dette for nødvendigt. Ogsaa set fra Besætningernes Standpunkt, er der kun Grund til at hilse Forbundets Oprettelse med Glæde; det er en Erfaring, man har gjort paa andre Arbejdsomraader, at det er saa vel i Arbejdernes som i Arbejdsgivernes Interesse, at opstaaende Konflikter udjævnes eller udkæmpes mellem deres respektive Organisationer, og at Chancen for at de udjævnes er større, naar det er Organisation, der staar mod Organisation, end naar det er de enkelte Arbejdsgivere, der staar over for deres Arbejdere. Og det er øjensynligt, at det ny Rederi-Forbund ikke mindst lægger Vægt paa at forebygge Konflikter. Hertil sigter aabenbart dets Bestræbelser for at drage Besætningerne ind i Forbundet og de meget betydelige Fordele, der sikres dem, naar de blive Medlemmer af det.

Medens Dampskibsrederi-Forbundets Oprettelse som en Arbejsgiver-Forening saaledes fra alle Sider vil blive betraget som naturlig og gavnlig, vil Forbundets Bestemmelser om Besætningernes Optagelse give Anledning til mere Dissens. Det synes os, at disse Bestemmelser vise, at der hos Rederierne er et alvorligt Ønske om ad fredelig Vej at sikre stabile Arbejdsforhold indenfor vor Skibsfart, og at de for at opnaa dette ikke sky at bringe endog anselige pekuniære Ofre. Det synes os yderligere, at Forbundets Oprettelse gennem disse Bestemmelser har faaet meget betydelig Interesse for Besætningerne, og ved Besætningerne maa i denne Forbindelse, saa vidt os bekendt, forstaas alle de, der ere antagne til fast Tjeneste om Bord, altsaa Skibsførere, Styrmand, Maskinmestre, Matroser, Fyrbødere etc. Kunde det lykkes Forbundet at knytte alle disse til sig i en fast Organisation, synes dette at maatte være et stort Gode for Rederierne og for Besætningerne, for vor Skibsfart i det hele taget. Men netop fordi det Maal, Forbundet her har sat sig, er af saa betydelig Interesse for de store Dele af vor Sømandsstand, der berøres af det, skulle vi undersøge, om de Midler, ved hvilke Forbundet vil gennemføre det, ere praktiske og kunne forventes at føre til Maalet. Forbundets Love ere jo vel heller ikke bestemte til at vare evigt; det var jo muligt, at en offentlig Drøftelse af denne Sag kunde anvise Veje, ad hvilke den kunde fremmes, som man ikke straks har haft Øje for.

I Forhold til de Goder, som Forbundet sikrer sine Medlemmer, er det en forsvindende ringe Ydelse, det kræver for at blive optaget i Forbundet og derved uden yderligere Afgifter erhverve sig alle de Rettigheder, dets Medlemmer have. Enhver, der henhører til Forbundets Besætninger, kan, ved at betale et Indskud af 1 Krone, faa Ret for det første til særligt Fortrin ved Forhyring hos Forbundets Rederier, og dernæst faa Ret til, i Tilfælde af betydeligere Legemsbeskadigelse, at faa udbetalt en Gang for alle 1,000 Kr. eller ved omfattende Invaliditet 2,000 Kr., samt i Tilfælde af Sygdom Hospitalspleje og en Godtgørelse. Det er anseelige Goder, Forbundet her byder sine Medlemmer, og den Afgift, det paalægger dem en Gang for alle, er saa

lav, at den ikke vil kunne hindre, at Forbundet finder Tilslutning endog i de økonomisk slettest stillede Dele af Besætningerne. Men dog tro vi, at disse Bestemmelser lide af en væsentlig Mangel, og det er den, at de i Tilfælde af en forbigaaende Arbejdsudygtighed fastholde Principet „en Gang for alle,“ og at de fastsætte de Beløb, der udbetales, ganske uden Hensyn til Vedkommendes Arbejdsfortjeneste, Stilling om Bord m. v. Tænke vi os f. Eks., at en Mand af Besætningen paa drager sig en Legemsbeskadigelse, der i et halvt Aar eller længere gør ham uarbejdsdygtig, saa tro vi, at han er bedre tjent med, saa længe hans Sygdom varer, at faa en rundelig Understøttelse, end at faa den her fastsatte Udbetaling af 1,000 Kr. en Gang for alle. Dels kan det meget vel tænkes, at en saadan Legemsbeskadigelse, der jo her forudsættes ikke at fremkalde vedvarende Arbejdsudygtighed, kan gøre Manden ude af Stand til at varetage sin Gerning i et saa langt Tidsrum, at 1,000 Kr. faktisk ikke vil være tilstrækkeligt til i denne Tid at sikre ham sorgfrit Ophold og fornøden Pleje; og det maa dog vistnok siges at være Hensigten med denne Bestemmelse at skaffe Manden disse Goder, indtil han kan paany kan overtage sit Arbejde. Dels er det vistnok bedre i Overensstemmelse med almindelige økonomiske Principer, i saadanne Tilfælde at understøtte Manden, medens han er syg, og rent praktisk set vil han som Regel staa sig ved dette. Det ligger nær at tænke, at en Udbetaling en Gang for alle, naar Ulykkestilfældet er indtruffet, af en større Sum, vil faa delvis anden Anvendelse, end at forbruges under Sygdommen, og man vilde ved en rigelig Understøttelse, saa længe denne varer, have en ganske anden Garanti for, at den blev brugt til Mandens forsvarlige Underhold og Pleje, indtil han er helbredet. En saadan Ordning vilde vistnok ogsaa stemme bedre med Forbundets Hensigt: at knytte Besætningerne til sig; dette opnaar man i det her behandlede Tilfælde snarere, naar man siger: „Du er for en Tid bleven uarbejdsdygtig, og i den Tid sørge vi for dit Underhold og din Pleje, indtil du vender tilbage til din Bestilling i vor Tjeneste“, end naar man siger: „Du er foreløbig uarbejdsdygtig; derfor give vi dig 1,000 Kr. og have saa i denne Sag ikke mere at gøre med dig“.

Forbundets Love fastsætte dernæst, som nævnt, ganske de samme Udbetalinger (baade i Tilfælde af Legemsbeskadigelse, Invaliditet og Død), hvad enten Vedkommende i Forbundets Tjeneste har haft en større eller en mindre Arbejdsfortjeneste, hvad enten hans Stilling var overordnet eller underordnet. Mulig har man ment, at naar alle Forbundets Medlemmer svarede samme Afgift til det, burde de ogsaa nyde nøjagtig de samme Goder. Men det staar for os saaledes, at man da hellere maatte have indført forskellige Afgifter, afpassede efter de Vedkommendes Fortjeneste og Stilling, thi Trangen til Hjælp staar dog utvivlsomt i et vist Forhold til den hele Maade, hvorpaa Vedkommende økonomisk og socialt er stillet. Det forudsættes jo her, at Familiens Forsørger for en Tid bliver ude af Stand til at tjene noget til sit eget og Familiens Underhold; det gælder da for ham om i dette Tidsrum at kunne faa saadan Underhold, uden i nogen væsentlig Grad at forrykke de Forhold, han og Familien lever under. Men da de økonomiske Livsvilkaar nu en Gang ere overmaade forskellige, saa behøver den Mand, der har haft den større Fortjeneste og har indrettet hele sin Livsførelse herefter, ogsaa en større Understøttelse end den, der har haft den mindre Fortjeneste. Vi mene ganske vist, at en Mand med ringe Arbejdsfortjeneste bør i Tilfælde af Arbejdsudygtighed have en forholdsvis større Understøttelse, end de bedre stillede, men man rammer dog

vistnok kun det fuldt retfærdige, naar man beregner Understøttelsen efter Arbejdsfortjenesten og efter en stigende Skala nedefter.

Hvad vi her i korte Træk har angivet som de efter vor Mening heldigste Former for en Ulykkesforsikring for Skibenes Besætninger, er paa dette Omraade ingenlunde noget nyt. Det er benyttet af andre Arbejdsgivere ved Forsikringen af deres Arbejdere, og disse Principer har navnlig faaet Statens Anerkendelse ved den i afdvige Rigsdagssamling gennemførte og nu udkomne Lov om Ulykkesforsikring. Vi skulle ganske kort gengive de af dennes Bestemmelser, der her have Interesse.

Loven om Ulykkesforsikring paalægger en Række nærmere angivne Arbejdsgivere at forsikre deres Arbejdere mod Følgerne af Ulykkestilfælde, der indtræffe ved Arbejdet. Hvis Ulykkestilfældet medfører en Arbejdsudygtighed, hvis endelige Følge endnu ikke er bestemt, tilkommer der den Tilskadekomne en Dagpenge fra Udløbet af den 13de Uge efter Ulykkestilfældet og indtil Sygebehandlingen er endt eller indtil Arbejdsudygtigheden erklæres for at være af blivende Beskaffenhed. Denne Dagpenge skal udgøre $\frac{3}{5}$ af den Tilskadekomnes Dagløn, dog ikke over 2 Kr. og ikke under 1 Kr. daglig. Hvis Arbejdsævnen kun er forringet, skal den Tilskadekomne have en i Forhold til Forringelsen beregnet Del af den Dagpenge, han faar, naar han bliver fuldstændig arbejdsudygtig. Hvis Ulykkestilfældet medfører en Arbejdsudygtighed, der erklæres for at være af blivende Beskaffenhed (Invaliditet), tilkommer der den Tilskadekomne en Pengesum, der bestemmes efter hans Aarsløn, idet den, hvis Arbejdsudygtigheden er fuldstændig, skal udgøre det 6-dobbelte af Aarslønnen, dog ikke under 1,800 Kr. eller over 4,800 Kr. Er Arbejdsævnen kun forringet, skal den Tilskadekomne kun have en forholdsmæssig Del af den Sum, han vilde have faaet ved fuldstændigt Tab af Erhvervsævne. Han faar endvidere Dagpenge i 13 Uger, beregnet som ovenfor. Indtræder Døden som Følge af Ulykkestilfældet, tilkommer der den Afdødes Efterladte en Begravelseshjælp af 50 Kr. og en Pengesum, der skal udgøre det 4-dobbelte af den Afdødes Aarsløn, hvis han efterlader sig Enke eller iøvrigt en enkelt efter Loven forsikringsberettiget, dog ikke under 1,200 Kr. eller over 3,200 Kr. Efterlades der flere efter Loven forsikringsberettigede, bestemmes det nærmere, hvorledes Beløbet skal fordeles mellem disse.

Vi tro, at de Bestemmelser, der saaledes gennem den nys udkomne Lov fastsættes for Arbejdernes Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde, ramme Arbejdernes Tarv i nok saa høj Grad som Dampskibsrederi-Forbundets Vedtægter angaaende Besætningernes Forsikring i lignende Tilfælde. Ganske vist er Forbundets Bestemmelse om Udbetaling i Tilfælde af betydeligere Legemsbeskadigelse vistnok som Regel gunstigere for den Tilskadekomne end Lovens, men dennes Bestemmelser for Invaliditet og Død ere ham paa den anden Side gunstigere end Forbundets. Imidlertid er der ikke Grund til at anstille en paa Tallene støttet, detailleret Sammenligning mellem disse Bestemmelser, hvad ogsaa vil være meget vanskeligt, saa længe deres Fortolkning i Praksis endnu ikke kendes. Thi den Omstændighed, at Staten har paalagt visse Arbejdsgivere at forsikre deres Arbejdere mod Følgerne af Ulykkestilfælde efter visse, nærmere bestemte Regler, forpligter selvfølgelig ikke i nogen Henseende Skibsrederne til ved en af dem oprettet Ulykkesforsikring at tilsikre Besætningerne de samme eller lignende Udbetalinger, som fastsættes i ovennævnte Regler. Men det er Principerne i Statens Bestemmelser, som vi tro, at det havde været baade i Besætningernes og i Dampskibsrederi-Forbundets Interesse at se akcepteret i dettes Love. Staten fastsætter Arbejdsgiverens Udbetalinger til den Tilskadekomne og

til den Afdødes Efterladte under Hensyn til den Aarsløn, han har haft, og der ligger i Lovens Bestemmelser en ganske anden Garanti for, at den Tilskadekomne, eller eventuelt hans Efterladte, faa en Forsørgelse, afpasset efter deres Behov, end i Forbundets Regler, der i alt for høj Grad synes os at skære alle over én Kam, i alt for ringe Grad at specialisere de forskellige Tilfælde, der kunne indtræffe, til at de som Regel kunne svare til de Tilskadekomnes eller deres Efterladtes Trang. En nøjere Undersøgelse af Loven vil bekræfte denne vor Anskuelse; vi henviser saaledes eksempelvis til dens Bestemmelser om Indkøb af Livrente i Stedet for Udbetaling i nærmere angivne Tilfælde, hvor dette er i den Tilskadekomnes Interesse.

Imod de Betragtninger, vi her have fremsat, kan nu mulig indvendes, at det slet ikke har været Dampskibsrederiernes Hensigt at gennemføre en saa omfattende Forsikring for deres Besætninger som den, Staten har paalagt visse Arbejdsgivere; de have kun ønsket, at de, der indtræde i Forbundet, skulle sikres mod at staa paa bar Bund, naar de pludselig miste Ævnen til at forsørge dem selv og deres Familie. Dette Formaal er, som vi allerede have udtalt, smukt og fortjener den største Anerkendelse. Men det er et Spørgsmaal, om Besætningerne ikke lettere vilde vindes for Forbundet, naar Forsikringen var baseret paa de ovenfor antydede Principer, og selv om disses økonomiske Rækkevidde for Rederierne vilde være betydelig større end de, der nu ere fastslaaede i Forbundets Love, saa kunde Rederierne jo følge den Vej, som en stor Mængde andre Arbejdsgivere ere slaaede ind paa: at forsikre sig mod de Tab, der kunne blive en Følge af Ulykkesforsikringen.

Men endelig bør her anføres endnu et Moment, som maaske endda er det vigtigste. Staten har, som nævnt, paalagt en Række Arbejdsgivere at forsikre deres Arbejdere mod Ulykkestilfælde, og det tør med Sikkerhed siges kun at være et Tidsspørgsmaal, naar Staten udstrækker denne Forpligtelse til ogsaa at gælde Rederierne, foruden de andre Arbejdsgivere, der endnu ikke rammes af Loven. Det var netop et af de Forhold, der vanskeliggjorde dennes Gennemførelse i Rigsdagen, at den kun ramte en bestemt Klasse Arbejdsgivere. Men vilde det ikke under disse Omstændigheder have været naturligt, om Dampskibsrederierne havde baseret deres Ulykkesforsikring paa de Principer, som Staten om kortere eller længere Tid vil tvinge dem til at akceptere?

Vi have fremhævet, at Dampskibsrederi-Forbundets Oprettelse efter vor Mening har en særlig Betydning derved, at Skibenes Besætninger, lige fra Kaptajnen til Matrosen og Fyrbøderen, gennem det kunne knyttes til Rederierne i en fast Organisation, at der derigen nem ikke alene kan skabes gode Muligheder for sunde og stabile Arbejdsforhold indenfor den danske Skibsfart, men at det ogsaa i Almindelighed vil kunne have en ikke ringe moralsk Betydning, at der saaledes etableres et fast Samarbejde mellem Arbejdsgivere og Arbejdere, mellem Rederne og deres Undergivne. Men et er en nødvendig Forudsætning for, at dette Maal skal naas, og det er, at det lykkes Forbundet at vinde Besætningernes Tillid, at faa dem til at træde ind i det. Man kan umulig være blind for, at der her er betydelige Vanskeligheder at overvinde, og skulde Dampskibsrederne, hvad vi forøvrigt ikke tro, have nærret den Illusion, at alene Forbundets Oprettelse vilde give Signalet til en Masseindmeldelse fra Besætningernes Side, saa maa den sidste Tids Begivenheder have berøvet dem denne Illusion. Ikke alene har Parolen fra social-demokratisk Side straks lydt paa, at Folkene ikke burde træde ind i Forbundet — og den Parole vil foreløbig blive fulgt —, men ogsaa i de øvre Lag af Besætningerne har der, saa vidt vi kende Forholdene, kun vist sig ringe Tilbøjelighed til at slutte sig til Forbundet. Dette er for saa vidt beklageligt, som det viser, at Rederiernes gode Hensigt ikke mødes med den Tillid, den fortjener. Men det nytter ikke at beklage

sig herover; man maa tage Tiden, som den er, og man maa regne med de Faktorer, der findes —, ikke med nogle, der kunde være brugelige for et halvt Aarhundrede siden. Og den Faktor, der melder sig i første Række, viser os, at Forholdet mellem Arbejdsgiver og Arbejder i vor Tid ikke kan baseres paa Tilliden alene. Hvorledes Forholdet vil udvikle sig i Fremtiden, det staaer endnu i det uvisse, men et er sikkert, og det er, at Arbejderne, (ved Arbejdere forstaa vi jo i denne Sammenhæng alle, der staa i Arbejdsgivernes Tjeneste), i stigende Grad ville kræve at være med til at bestemme de Betingelser, under hvilke Arbejdet skal foregaa, og at dette Krav mere og mere vil blive imødekommet fra Arbejdsgivernes Side. Men derfor tro vi, at Dampskibsrederi-Forbundet i langt højere Grad vilde vundet Besætningerne for sine her omhandlede Formaal, om det havde givet dem Indflydelse og Medbestemmelsesret ved Ledelsen af denne Del af Forbundets Anliggender. Den Tillid fra Besætningernes Side, der nu til Dels mangler, og som er den ufravigelige Betingelse for deres Tilslutning, vilde skabes, naar de saa deres egne Tillidsmænd i Forbundets Ledelse, og Muligheden for at Forbundet paa det her behandlede Omraade kunde vinde Besætningernes Medvirkning vilde være betydelig større, naar Varetagelsen af disse Interesser blev lagt baade i Rederiernes og i Besætningernes Haand. Vi ere ikke i Tvivl om, at Foranstaltninger i denne Retning vilde gøre det langt mere sandsynligt, at Dampskibsrederi-Forbundets Plan kunde gennemføres.

Det kan ikke herimod med Føje indvendes, at det for Rederierne vilde være en betænkelig Sag at give Besætningerne Meddelagtighed i Forvaltningen af Midler, der for den langt overvejende Dels Vedkommende tilvebringes ved Rederiernes egne Tilskud. Thi ikke heller her staa vi overfor noget nyt eller her hjemme ukendt. Staten har faktisk i den ovenfor omtalte Lov om Ulykkesforsikring overdraget Ordningen af de ifølge denne Lov opstaaende Forhold til et saakaldt „Arbejderforsikrings-Raad“, der afgør, om et anmeldt Tilfælde begrundes Krav i Medfør af Loven, fremdeles om de Kendsgerninger foreligge, der bestemme Ydelsens Beskaffenhed, og endelig om Størrelsen af de Ydelser, der tilkomme Arbejderen eller hans Efterladte. I dette Raad ere saavel Arbejdsgivere som Arbejdere repræsenterede, hver af 2 Medlemmer. En stor Del Arbejdsgivere have altsaa maattet give deres Undergivne Meddelagtighed ved Dispositionen over Midler, der udelukkende tilvebringes ved Arbejdsgivernes Ydelser. Vi se ikke bedre, end at det vilde have været i Sagens Interesse, om dette Princip var blevet forsøgt gennemført af Dampskibsrederi-Forbundet. Ganske bortset fra, at Rederierne ogsaa her før eller senere af Staten kunne blive tvungne til at adoptere det, tro vi, som sagt, at det vilde været ogsaa i Forbundets Interesse at forsøge at vinde Besætningernes Tilslutning ad denne Vej.

Det vil let ses, at hvad her er fremført er skrevet i fuld Anerkendelse af Dampskibsrederi-Forbundets Op-gaver. Netop fordi vi tro, at de Tanker, der øjensynlig ligge til Grund for Forbundets Oprettelse, ere sunde og humane, have vi fremsat vore Anskuelser om de Midler, der efter vor Mening sikrest ville føre til disse Op-gavers Løsning.

Fragtmarkedet.

Den store sociale Kamp mellem Arbejderne og Arbejdsgiverne i Wales har ikke fundet sin endelige Afgørelse ved Kulstrejkens Slutning. Der er ikke Fred, men kun Vaabenstilstand, og kun den yderste Nød drev Arbejderne til at nedlægge Vaabnene for en Stund og

optage Arbejdet paa de gamle Betingelser; man samler utvivlsomt kun Kræfter til et nyt Slag, kan være det kommer sent, fordi Tabet har været saa stort i sidste Fægtning — men det kommer! En Ulykke svæver over Hovederne derovre, fordi man ikke mødtes paa Halvvejen og opnaaede et virkeligt for begge Parter ærefuldt Forlig; nu gaar Arbejdet paany sin vante Gang, men dette Faktum, der er bleven hilst med Bifald af alle Redere, bærer maaske i sig Kilden til ny Konflikter paa Østkysten. Under Strejken er der tjent store Kapitaler i de arbejdende Miner, og Ejerne have ikke været smaalige med at forhøje Arbejdernes Løn, saaledes at denne er betydelig større end i Wales. Spørgsmaalet er nu: vil Mineejerne vedligeholde den høje Løn efter at den farlige Konkurrent paany har aabnet sin Bedrift, eller tvinges de ikke til at nedsætte Lønnen paany, saaledes at der atter kommer Ballance mellem Østkysten og Vestkysten. Vi tror det, og saa har vi Arbejdsnedlæggelse igen, blot denne Gang paa Firth of Forth, Humberen og Tyne, og saa er vore Redere endog mere uheldigt stillede end Wales-Kampens hedeste Dage. Men man maa jo nøjes med at glæde sig over Øjeblikket, og dette ser meget straalende ud for Kulmarkedets Vedkommende. Vi noterer Cardiff Kronstadt 7/, Stockholm 6/6 à 6/9, Libau 6/3 à 6/6, Kjøbenhavn 6/6 à 6/9, dansk Provinshavn 7/. Til Middelhavet: Genua 8/9, Savona 9/, Leghorn 9/, Neapel 8/9, Messina 9/6, Catania 9/6, Venedig 10/, Alexandria 9/ à 9/6, Konstantinopel 9/, Donau 9/ à 10/. Fra Swansea til Kronstadt er betalt 7/3, til Genua f. Eks. 9/ — som man ser, det er Tal paany derovre fra Wales, som det er en Fornøjelse at notere og ikke mindre at regne med, naar det gælder om Befragtning. Fra Newcastle noteres Alexandria 7/, Konstantinopel 7/, Malta 6/, Piræus 7/, Savona 7/, Civita Vecchia 7/6, Neapel 7/, Messina 7/6, Triest 8/6, Barcelona 8/; til Østersøen: Kronstadt 5/ à 5/3, Stettin 5/3, Libau 5/6, Reval 5/6, Danmark 5/9 à 6/, Kjøbenhavn 5/3, Stockholm 5/, Luleå 4/9 og saa fremdeles efter den kendte Skala, kun er selvfølgelig Raterne fra Firth of Forth betydelig højere end vanligt, grundet paa den lange Tørn; vi nævner blot Methil Kjøbenhavn 6/6 for Baad paa 1500 Tons.

Det amerikanske Marked indeholder i sig selv en Modsætning. Raten for enkelt Rejse er lav — for lav i Sammenligning med hele Verdensmarkedet —, men samtidig er Begæret efter Tidsbefragtninger meget stort; og heri lægger vi stor Betydning for Efteraarets Vedkommende; Købmandsstanden venter selv en Hausse og søger nu, hvor Raten er lav, at dække sig ind for en længere Periode til rimelig Fragt, men kun faa Befragtninger have, til Redernes Ros, fundet Sted i denne særegne Branche. Høsten fra United States tegner jo fortrinlig, specielt for Hvede, og snart maa utallige Laster komme i Markedet. Evropeas Høst synes ganske vist samtidig god, men vil dog sikkert ikke kunne hamle op med de store Præriers Landarealer, og vi vil utvivlsomt faa frisk Vind i Sejlene de sidste Maaneder af Aaret i den transatlantiske Fart, naar man blot holder igen. Vi noterer New York Lissabon 3/, Christiania 3/3, Stockholm 3/6, Baltimore C. f. O. 3/, Danmark 3/1½ én Havn, 3/3 to Lossehavne. New Orleans eller Galveston Danmark 14/ Nett charter September, 14/6 Oktober Lastning. For Bomuld betales fra Charleston til Liverpool eller Bremen 35/, Genua 41/, Barcelona 45/, Savannah Østersøen 42/, Wilmington Liverpool eller Bremen 36/3. Phosphat giver Tampa Helsingborg 19/, Rendsborg 18/, Stettin 19/, London 17/6, Fernandina Stettin 19/, Rotterdam 17/, Danzig 20/. Træ fra Montreal til Hull giver fra 42/6 til 45/, Quebec West Hartlepool 47, Mobile U. K. 115/, Pensacola Belfast 112/6. Det amerikanske Marked maa i sin Helhed opfattes som beskedent, men lovende for sidste Kvartal.

Sortehavet etc. er fast, men uden Avancement, og Befragtningerne, taget under et, færre end man havde

Grund til at vente. Fra Nicolaieff er fragtet 1300 Tons Baad Afskibning 15/25 September 13/ Bergen--Kjøbenhavn, 13/6 to danske Havne. Azoff U. K. Cont. 13/3 any direct, 13/6 Hamburg, Taganrog Hamburg 12/9, Odessa L. H. A. R. 3400 Tons prompt 10/, Donau Antwerpen 12/9, Option Hamburg 13/3, Sulina 11/ any. Fra Alexandria til Hull betales 10/, Huelva Charleston 10/9, Villaricos Rotterdam 9/9. Udsigterne ere gode, dog noget mere beskedent end ventet.

Østersøen er uforandret, hvilket vil sige, at Træmarkedet er fortrinligt og Kornbranchen beskeden. Fra Petersborg noteres 1/1½ à 1/3 til London eller Rotterdam, 1/3 à 1/4½ Antwerpen. Reval møder op med omtrent samme Notering. Træ fra Kronstadt giver Rotterdam 15 à 16 Hfl., London eller Hull 26/ à 28/; der er herfra stor Travlhed, som altid paa denne Aarstid, og gennemgaaende en god Ekspedition. Træfragterne for mindre Dampere til Danmark holder sig stadig og synes endog at love højere Rater for sidste Termin.

Vort hjemlige Marked er omtrent uforandret; der har været nogle Dages mere Liv, men i dette Øjeblik synes det paany nat. Raten er 11 Øre pr. Ctr. Korn fra Kjøbenhavn til Provinsen. Af Befragninger noterer vi: Kjøbenhavn Colberg 21 Pf. pr. Ctr. Majs. Kjøbenhavn Åhus 12 Øre, Sølvborg 13 Øre pr. Ctr. Majs eller Hvede. Kastrup Stralsund 15 Pf. pr. Ctr. Guano. Rønne Stettin flere Sejlere 17 Pf. pr. Ctr. Kaolin. Forøvrigt er Kalkstenslasterne fra Faxe, Limhamn etc. stadig rigelige til sædvanlige Rater. Man venter flere Omladninger herfra til Østersøen i de nærmeste Dage.

Fra Island.

Korrespondance til Dansk Søfartstidende.

Seydisfjord, den 20. Aug. 1898.

Fiskeriet har været noget bedre i den sidste Uge, og enkelte Sildeetablissementer har fanget en Del Sild, Vejret er imidlertid hele Tiden ustadigt, saa at Virksomheden afbrydes hele Tiden. Søndagen den 14. Aug. kom det danske Stationsskib Heimdal, Kaptajn Middelboe, til Seydisfjord. Heimdal kom fra Reykjavik og havde ved Vestmannøerne grebet den engelske Trawler Umbria paa fersk Gerning inde paa Søterretoret. Umbria blev saaledes første Trawler, der blev dømt efter den ny Lov, ifølge hvilken hele Fangsten og alle Trawlapparaterne konfiskeres; desuden fik den 60 £ i Mulkt. Onsdagen den 17. Aug. gik Heimdal Nord paa, og allerede samme Dags Aften returnerede den til Seydisfjord med den engelske Trawler Forward, Kaptajn Double, som var tagen i ulovlig Trawlen ved Heradsfær. Forward maatte dele Skæbne med Umbria, Konfiskation af Fangst og Apparater samt 56 £ i Mulkt. Kaptajn Double beregnede det Tab, der var tilføjet Skibet ved denne Anholdelse, til 650 £, idet Driftstabet fra den Dag, han forlod Hull, til den Dag, han kommer dertil igen, er meget betydeligt. Forwards Fangst beløb sig til over 20,000 £ Fisk, som let i England var bragt ud til en 5—6000 Kr. Man kan derfor forstaa, at Kaptajns Sindsstemning ikke var videre lys; han var selv Medreder i Skibet og betragtede Affairen som en komplet Ruin for sig. Der er jo heller ikke to Meninger om, at Loven er streng; men den er paa Island nødsaget til at være det, og saa er der dog Haab om, at Søterretoret, naar nogle Trawlere have faaet Umbrias og Forwards Behandling, bliver mere respekteret end hidtil. Heimdal er nu atter paa Inspektionstur, og der er meget, der tyder paa, at den snart viser sig her igen for at aflevere en ny Synder. Trawlere ere nu i Færd med at undersøge Forholdene ved Færøerne, og det lader til, at der ogsaa der er noget at gøre for dem. To Trawlere ere anholdte der, den ene kom Krydseren Diana,

Kaptajn Holm, bag paa, den anden blev anholdt af de lokale Myndigheder.

Dampskibstrafiken har som sædvanlig været ret livlig; det norske Dampskib Rjukan, der var anmeldt at gaa fra Kjøbenhavn den 20. Juli, er endnu ikke ankommet hertil. Den har været ventet heroppe i over 14 Dage; forhaabentlig kommer den snart. Postdampskibet Thyra, Kaptajn Ryder, ventes hvert Øjeblik til Seydisfjord paa Rejse til Kjøbenhavn.

Den 22. Aug.

Rjukan kom i Gaar og Postdampskibet Thyra Dags Middag. Paa Faskrudsford er den franske Skonnert Chien de mer indkommen som Havarist med knækket Stormast m. m. Chien de mer var her i Seydisfjord i Juni Maaned; den Gang lykkedes det ikke for den at blive kondemneret; men nu har den vel nok bedre Held med sig. Paa Vopnafjord fiskes der godt og ligeledes i flere andre Fjorde.

Søulykker i Juli Maaned 1898.

(Efter Meddelelse fra Bureau Veritas.)

Sejlskibe. 7 amerikanske, 2 brasilianske, 13 britiske, 1 hollandsk, 4 tyske, 1 italiensk, 6 norske, 2 russiske, 1 spansk, 9 svenske; ialt 46.

Dampskibe. 2 amerikanske, 12 britiske, 1 chilensk, 2 franske, 4 tyske, 6 japanesiske, 1 mexikansk, 2 norske, 3 spanske, 1 svensk; ialt 34.

Aarsager til Forlisene.

Sejlskibe. Stranding 15, Kollision 4, Sunkne 4, Forladte 1, Kondemnation 20, Savnede 2; ialt 46.

Dampskibe. Stranding 23, Kollision 3, Ild 4, Kondemnation 4; ialt 34.

Generalforsamling.

Dampskibsselskabet „Urania“

har afholdt ekstraordinær Generalforsamling. Selskabets Forretningsfører, Grosserer Alfred Christensen, mindedes i anerkendende Ord afdøde Kapt. J. Strandgaard, der i mange Aar havde virket for Selskabet. Derefter meddelte han, at den i dette Aar foretagne Udvidelse af Aktiekapitalen var sket tilfredsstillende; et Skib paa 5600 Tons Dødvægt var købt for 38,750 Lst. og sat ind i Farten paa New-York, et Par mindre Skruebaade vare anskaffede til en paabegyndt Rute mellem Nord- og Østersøen, og det var paatænkt at deltage i Dannelse af et Lægterkompagni, som snart vil blive startet af Hensyn til Omladningen ved Amerika-Ruten.

Grosserer Frantz Bav valgtes til Kommitteret i Steedet for Kapt. Strandgaard.

Fra Sø og Land.

Til Styrmandsksamen i Aarets 2den Termin bestod ialt følgende Antal Elever:

1ste Afdeling 51 (afvist 4), Tillægsprøve i Maskinlære 2. 2den Afdeling i Navigation 40 (afvist 1), Geografi og Vejrlære 39 (afvist 1), Engelsk 30 (afvist 1), Søret og Handelsvidenskab 35 (afvist 3).

Med den af Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri til Fyrvæsenet nybyggede Inspektionsdamper „Nordsøen“ foretoges i Torsdags officiel Prøvetur i Sundet. Skibet, der er bygget helt af Staal, er 88' 0" langt i Hoveddækket, 19' 16" bredt og 9' 9" dybt i Rummet og forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation. Der opnaaedes en Gennemsuitshastighed af 9,2 Mil pr. Time.

Grosserer Alfred Christensen her af Byen er fra traadt som Forretningsfører for The Anglo Dane Steamship Company lim. og Købmand H. A. Abel af Aalborg er tiltraadt denne Stilling. Selskabet og dets Skib Swarland er nu hjemmehørende i Aalborg.

Bogø Navigationsskole. I den nu afsluttede anden Eksamenstermin af 1898 har 5 af Skolens Elever bestaaet den almindelige Styrmandseksamen. I anden Afdeling har 8 Elever bestaaet Eksamen i Navigation, 7 i Geografi og Vejtlære, 4 i Engelsk, 7 i Søret og Handelsvidenskab; 1 Elev bestod ikke Prøven i sidstnævnte Fag. Desuden har 1 Elev underkastet sig Fiskeskipprøven. Skolen optager fremdeles til enhver Tid Elever i alle Afdelinger. Uformuende Elever, der viser Flid og god Opførsel, kunne vente den sædvanlige Statsunderstøttelse. Skolens Lærere er O. Mathiesen og A. Landt samt Forstanderen, cand. mag. S. Svendsen, der paa Forlangende meddeler nærmere Oplysning om Skolen.

Kaptajn Schnicker, hidtil ved Thingvalla-Selskabet, er ansat som Skibsinspektør hos Firmaet C. K. Hansen.

Thingvalla-Damperen Amerika er solgt til Skibsmægler Lothinga af London for c. 142,000 Kr.

En Parlaments-Rapport giver Oversigt over hvor mange Koffardiskibe, der ere blevne stoppede af Board of Trade paa Grund af Mangler ved Stuvningen eller Overlastning. I Tidsrummet fra 1. Juli 1897 til 30. Juni 1898 blev 13 Skibe stoppede som Følge af Mangler ved Skroget, Udrustningen eller Maskinen. I alle 13 Tilfælde befandtes Skibene ogsaa at være mangelfuldt udrustede. I samme Periode blev 33 anholdte som overlastede eller daarligt lastede. Siden 1. Oktober 1876 ere 906 Skibe blevne tilbageholdte paa Grund af Mangler ved Skroget, Udrustningen eller Maskinen; heraf anmeldtes 803 af Board of Trades Officianter, 85 af Skibenes Mandskaber og 18 af andre Personer. Af disse 906 Skibe bleve 888 dømt, 10 bleve frikendte, medens 8 Skibe vare blevne tilbageholdte uden Grund. I samme Tidsrum anholdtes 985 Skibe for Overlastning; heraf blev kun to anmeldte af Mandskabet, Resten af Board of Trade selv. I 927 Tilfælde vare Skibene overlastede, medens der frikendtes 8 Skibe.

(Times).

Ifølge det italienske Marinebudgets Forslag for Forvaltningsaaet 1898—99 skal der tiltaas til Bygnings- og Navigationspræmier for Dampere og Sejlskibe i Henhold til Lov af 23. Juli 1896 en Sum af 3,888.000 Lire. Til Handelsmarinen tiltaas ialt 5,450.800 Lire, hvoraf største Delen altsaa bruges til Præmier, Resten til Havneforvaltning eller Instituter, som ere knyttede til Skibsfarten.

Almindelig dansk Vare- og Industrilotteris 6. Trækning begynder Onsdag den 14. Septbr. I Henhold til Planen bortspilles i denne Trækning Gevinster til Værdi 285,307 Kroner, fordelte paa 20,500 Gevinster.

I Henhold til Planens § 6 kunne Gevinsterne eventuelt tillades ombyttede efter de Vindendes Ønske med andre Genstande af indenlandsk Tilvirkning og af lige Værdi. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret. — Vi henviser iøvrigt til omstaaende Bekendtgørelse.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rolde, ankom til Kbhvn. 29. Aug., bestemt til New Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, pass. Kjbhvn. 3. Sept., bestemt til Barcelona. — Antwerpen, Holm, ankom til Lissabon 5. Sept., bestemt til Kjbhvn. — Chr. Broberg, Harder, pass. Quesant Creach 4. Sept., bestemt til Malaga. — Dagmar, Gade, ankom til Denia 29. Aug., bestemt til Kbhvn. — Douro. Brabrand jun., ankom til Cadiz 5. Sept., bestemt til Malaga. — Georgios I, Kihl, ankom til Odessa 4. Sept., bestemt til Sebastopol. — I. C. Jacobsen, Bech, ankom til Kbhvn. 3. Sept., bestemt til St. Petersburg. — Kiew, Rabe, ankom til Kbhvn. 2. Sept., best. til St. Petersburg. — Kursk, Staal, ankom til Trangsund 1. Sept., bestemt til La Rochelle. — Leopold II, Kruse, ankom til St. Petersburg 14. Aug., bestemt til Riga. — Louisiana, Jensen, afgik fra Antwerpen 22. Aug., best. til New-Orleans. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Riga 12. Aug., bestemt til Antwerpen. — Nicolai II, Michelsen, ankom til Kbhvn. 24. Aug., bestemt til Galveston. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Dartmouth 5. Sept., bestemt til Algier. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Antwerpen 30. Aug., bestemt til St. Petersburg. — Tejo, Borries, ankom til Kbhvn. 3. Sept., best. til Kenigsberg. — Tomsk, Andersen, ankom til Genua 5. Sept., bestemt til Leghorn. — Vesuv, Kromann, ankom til Bordeaux 21. Aug., bestemt til La Rochelle. — Viking, Jørgensen, ankom til Grangemouth 3. Sept., best. til Teneriffa. — Xenia, Eriksen, ankom til Danzig 3. Sept., bestemt til Halifax. — Arkansas, Jespersen, afgik fra New-Orleans 19. Aug., bestemt til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, afgik fra New-Orleans 1. Sept., bestemt til Kbhvn. — Moskov, Petersen, afgik fra St. Petersburg 3. Sept., best. til Antwerpen.

Anglo Dane, Olsen, afgik fra Kbhvn. 2. Sept., best. til Hull. — Axelhus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 4. Septbr., bestemt til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Claussen-Kaas, afgik fra Antwerpen 4. Sept., bestemt til Kbhvn. — Ceres, Svensson, ankom til Libau 5. Sept., bestemt til London. — Christian IX, Møllerup, afgik fra London 4. Sept., best. til Kbhvn. — Christianssund, Kjølens, ankom til Thronhjelm 5. Sept., bestemt til Kbhvn. — Constantin, Bloch, afgik fra Kbhvn. 3. Sept., bestemt til London. — Frederik, Harboe, ankom til Pillau 5. Sept., bestemt til Hull. — Jolantha, Jørgensen, afgik fra Riga 4. Sept., bestemt til Antwerpen. — Kasan, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 5. Sept., bestemt til Libau. — Laura, Holm, afgik fra Leith 20. Aug., bestemt til Island. — Louise, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 3. Sept., bestemt til Hull. — Morse, Frisenette, ankom til Antwerpen 3. Sept., bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Kbhvn. 4. Sept., bestemt til Riga. — Nordjylland, Hansen, ankom til Kbhvn. 5. Sept., bestemt til London. — Perm, Christensen, ankom til London 5. Sept., bestemt til Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom til Antwerpen 3. Sept., best. til Kbhvn. — Thyra, Ryder, ankom til Kbhvn. 2. Sept., bestemt til Island. — Valdemar, Kofoed, ankom til Kbhvn. 4. Sept., bestemt til Libau. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik fra Kbhvn. 3. Sept., best. til Manchester. — Vesta, Corfitzon, ankom til Kbhvn. 21. Aug., bestemt til Island. — Ella, Jacobsen, afgik fra Kbhvn. 31. Aug., bestemt til Danzig. — Maja, Blom, ankom til Kbhvn. 5. Sept., bestemt til Danzig. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra London 4. Sept., bestemt til Hamburg.

Ficaria, C. A. Svane, afgik fra Kbhvn. 8. Sept, best. til Newcastle — Esbern Snare, M. Madsen, afgik fra Newcastle 6. Sept., bestemt til Aalborg. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 7. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 7. Sept., best. til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, C. Wiberg, afgik fra Odense 8. Sept., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Andersen, afgik fra Leith 6. Sept., best. til Odense. — Storebelt, J. P. Bay, afgik fra Newcastle 6. Sept, bestemt til Nakskov — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 7. Sept., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Kronstadt 31. Aug., ank. til Riga 2. Septbr. — Frode, Wrisberg, afgik fra Riga 3. Septbr., bestemt til Sharpness. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Odessa 26. Aug. — Knud, Hansen, afgik fra Riga 27. Aug., ankom til Hull 3. Septbr. — Svend, Petersen, afgik fra Kbhvn. 2. Septbr., ankom til Riga 4. Sept. — Erik, Tofte, afgik fra Riga 27. August, ankom til Ghent 5. Septbr. — Skjold, Schmidt, afgik fra Libau 4. Septbr., ankom til Riga 6. Septbr. — Ragnar, Risøe, afgik fra Zaandam 4. Septbr., ankom til Sunderland 5. Sept. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Riga 27. Aug., ankom til Rouen 3. Sept. — Volmer, Riber, afgik fra Blyth 1. Sept., bestemt til Kronstadt. — Dan, Kraemer, afgik fra Grimsb

27. Aug., ankom til Kronstadt 5. Septbr. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Kronstadt 31. Aug., ankom til Riga 1. Septbr. — Harald, Holst, afg. fra Narva 26. Aug., ankom til Zaandam 2. Septbr. — Olaf, Lorenzen, afgik fra Methil 30. Aug., bestemt til Kronstadt.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Thorsoe, afg. fra Grimsby 3. Septbr., bestemt til Kronstadt. — Alex. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Newcastle 31. Aug., bestemt til St. Petersborg. — Pawel Andrejeff, Johnson, afgik fra Kronstadt 3. Septbr., bestemt til Amsterdam. — H. Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Kronstadt 30. Aug., bestemt til Rotterdam. — J. Siem, Knudsen, afgik fra Odessa 4. Septbr., bestemt til Helsingfors. — Russ, Jensen, afgik fra Nordmaling 20. Aug., ankom til London 28. Aug.

Heimdal. Kamma, Risøe, afgik fra Riga 3. Septbr. — Anine, Løffler, ankom til Kbhvn. 2. Septbr. — Helga, Lagesen, ank. til Skutskär 3. Septbr. — Martha, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 5. Septbr. — Elna, Møller, ank. til Sundswall 6. Septbr. — Therese, Knudsen, ankom til Stockvigen 2. Septbr.

Urania. Ekliptika, Klaaborg, afgik fra Pernau 6. Sept., bestemt til Zaandam. — Sirius, Kock, ankom til Honfleur 1. Septbr. — Urania, Callesen, afgik fra Frederikshavn 2. Septbr., bestemt til Terneuzen. — Saturn, Lund, ankom til Grangemouth 30. Aug. — Pallas, Degn, ankom til Kbhvn. 6. Septbr. — Polarstjernen, Nielsen, ankom til Kbhvn. 3. Septbr. — Juno, Jørgensen, afgik fra London 6. Septbr., bestemt til Antwerpen. — Hebe, Bønnelycke, afgik fra London 4. Septbr., bestemt til Middlesbrough.

Nordsøen. Nordland, Pii, ank. til Dordrecht 1. Sept. — Finland, Schmidt, ankom til Honfleur 2. Septbr. — England, Hemmingsen, afgik fra Nyborg 6. Septbr., best. til Ostende. — Holland, Jørgensen, afgik fra Warkworth 5. Septbr. — Rusland, Møller, afgik fra Kbhvn. 3. Septbr., bestemt til St. Petersborg. — Tyskland, Høgstædt, ankom til Warkworth 3. Septbr. — Skotland, Branth, afgik fra Hernøsand 9. Septbr., bestemt til Harlingen. — Wineland, Petersen, afgik fra New York 1. Septbr., bestemt til Kbhvn.

Vesterhavet. Nautik, Meinertz, afgik fra Methil 4. Septbr., ank. til Aalborg 5. Septbr. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Methil 1. Septbr., ankom til Kolding 4. Septbr. — Nora, Degn, afg. fra Boness 6. Septbr., bestemt til Helsingør. — Nerma, Schmith, afgik fra Warkworth 7. Septbr., best. til Kjøge. — Nordsøen, Jessen, afgik fra Newcastle 2. Septbr., ankom til Esbjerg 4. Septbr.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Kbhvn. 5. Sept., bestemt til Hull. — Rita, Larsen, afgik fra Hull 31. Aug., ankom til Malmø 4. Sept. — Cimbria, Storm-Hansen, afgik fra Amsterdam 2. Sept., bestemt til Luleå.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Kbhvn. 3. Sept., bestemt til Riga. — Frisia, Skov, afg. fra Lybeck 2. Sept., ank. til Riga 5. Sept. — Gallia, Nielsen, afgik fra Riga 30. Aug., ankom til Zaandam 5. Sept. — Britannia, Nielsen, ankom til Frederikshavn 3. Sept.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Libau 3. Sept., bestemt til Rotterdam. — Fyen, Hansen, afgik fra Rotterdam 2. Sept., bestemt til Reval. — Russia, Rasmussen, afgik fra Boness 5. Sept., bestemt til Kbhvn. — Carl Heckscher, Starck, afgik fra Kbhvn. 4. Sept., bestemt til Riga. — Dania, Troensegaard, afgik fra Luleå 30. Aug., bestemt til Rotterdam.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, afgik fra Grimsby 30. Aug., bestemt til Kronstadt. — Christiansborg, Petersen, ankom til Neder Kalix 1. Sept. — Frederiksborg, Kühl, afgik fra Sunderland 5. Sept. — Fredensborg, Andersen, afgik fra Kbhvn. 7. Sept., bestemt til Jacobsstad. — Rosenberg, Fischer, ankom til Antwerpen 1. Septbr. — Uranienborg, Olsen, ank. til Kotka 31. Aug. — Jømsborg, Schultz, ankom til Byske 3. Sept. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Grimsby 1. Sept., best. til Kronstadt.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Dømel, ank. til Rouen 5. Sept. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Byske 4. Sept. — Guldborg, Schmidt, ankom til Frederikshavn 29. Aug. — Skodsborg, Jensen, afgik fra Kbhvn. 4. Sept., bestemt til Rouen. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Kbhvn. 2. Sept., best. til Ghent. — Marselisborg, Hartmann, ank. til Manchester 26. Aug.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Dordrecht 5. Sept. — Agnete, Jensen, afgik fra Grangemouth 2. Sept., ankom til Kbhvn. 5. Sept. — Hermia, Sørensen, ankom til Riga 3. Sept. — Alice, Kraemer, afg. fra Riga 6. Sept., bestemt til Ghent. — Sjælland, Sonnichsen, reparerer i Kiel. — Bornholm, Petersen, ankom til Kiel 3. Septbr. — Ajax, Brorsen, ankom til Gjedser 4. Septbr. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Fraserburgh 3. Sept., best. til Kønigsberg. — Nauta, Steen, ankom til Grangemouth 4. Sept. — Rønne, Hintze, ankom til Dundee 2. Sept. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Fraserburgh 1. Septbr., bestemt til Libau.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Boness 1. Septbr. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Kbhvn. 4. Sept. — Absalon, Predbjørn, afgik fra Reval 1. Sept., best. til London. Ansgar, Larsen, ankom til Kbhvn. 4. Sept. — J. N. Madvig, Olsen, ank. til London 31. Aug. — Hamlet, Sommer, ankom til Reval 31. Aug., bestemt til Rotterdam. — Helge, Olsen, afgik fra London 4. Sept., bestemt til Newcastle.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Aarhus 1. Sept., ankom til Trangsund 5. Sept. — Clara, Petersen, afgik fra Grangemouth 6. Sept., best. til Aarhus.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Cold, afgik fra St. Petersborg 1. Sept., ankom til Danzig 4., afgik 6., ankom til Kbhvn. 7. Sept. — Malaya, Berentzen, afgik fra Hongkong 30. Aug., bestemt til Bangkok. — Cathay, Schøning, afgik fra Singapore 1. Sept.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Maracaibo, Svarrer, ankom til Maracaibo 31. Aug. fra Svaneå. — Neiros, Sonnicksen, ankom til Port Madoc 27. Aug. fra Port Talbot. — Puck, Clausen, sejlet fra Elben 28. Aug. til Rio Janeiro. — Prins Valdemar, Winther, passeret Anjer 1. Aug. fra Singapore til New York. — Serapis, Winther, sejlet fra Newcastle N.S.W. 3. Septbr. til Taltal. — Max, Poulsen, sejlet fra Equadorkysten til Hamburg 11. Aug. — Union, Svarrer, sejlet fra Delagoa Bay 30. Aug. til Westport. — Puck, Clausen, prajet 4. Septbr. paa 53° N. Br. 3½° Ø. Lgd. fra Hamburg til Rio Janeiro.

Fans. Sønderho. Merida, Pedersen, ankom 29. Aug. til Vestervik fra Antwerpen. — Ane Jensine, Øhle, pass. 25. Aug. Dungeness fra Antwerpen til Bahia.

Kjøbenhavn. Alexandra, M. A. Pedersen, er 2. Septbr. ankommen til Capetown med 60 Dages Rejse fra Hamburg.

Svendborg. Helge, Hansen, ankom til Holmsund 29. Aug. — Astræa, Rasmussen, ankom til Vasa 29. Aug. — Hanne, Jørgensen, ankom til Petersborg 28. Aug. — Fortuna, Christiansen, ankom til Leith 30. Aug. — Freir, Christensen, ankom til Berwick 28. Aug. — Venus, Jensen, ankom til Petersborg 1. Septbr. — Roma, Jensen, ankom til Danzig 1. Septbr. — Estrup, Madsen, ankom til Kønigsberg 2. Septbr. — Magnet, Jensen, ankom til Helsingfors 2. Septbr. — Vega, Rasmussen, ankom til Fowey 2. Septbr. — Christine, Rasmussen, ankom til Sundswall 2. Septbr. — Grethe, Hansen, ankom til Cherbourg 3. Septbr. — Roska, Møller, ankom til Swinemünde 3. Septbr. — Fulvia, Nielsen, ankom til Petersborg 3. Septbr. — Adolphine, Sørensen, ankom til Ipswich 3. Septbr. — Kirstine, Sørensen, ankom til Lybæk 4. Septbr.

Æra. Saga, Clausen, ankom 29. Aug. til Plymouth. — Svalen, Christensen, ankom 30. Aug. til Skien. — Johanne, Hansen, ankom 31. Aug. til Dysart. — Agnes, Rasmussen, ankom 30. Aug. til Pillau. — Ægir, Rasmussen, ankom 31. Aug. til Pillau. — Thea, Friis, ankom 1. Septbr. til Rye. — Alf, Rasmussen, ankom 2. Septbr. til Kønigsberg. — Caroline, Eriksen, ankom 2. Septbr. til Havre. — Marie, Boye, ankom 2. Septbr. til Skien. — Immanuel, Hansen, ankom 3. Septbr. til Wiborg. — Faders Minde, Knudsen, ankom 3. Septbr. til Svendborg. — Amor, Rasmussen, ankom 3. Septbr. til Kønigsberg. — Hosanne, Hay, ankom 2. Septbr. til Havre. — Juliane, Christensen, ankom 2. Septbr. til Mullerup. — Stella, Rasmussen, ankom 4. Septbr. til Kønigsberg. — Albert, Andersen, ankom 4. Septbr. til Uleåborg.

Rønne. Kristine, Pedersen, ankom til Kristiansund 31. Aug. — Ane Kathrine, ankom til Kjøbenhavn 31. Aug. — Hans Peter, Vesth, ankom til Odense 30. Aug. — Prøven, Bidstrup, ankom til Oskarshavn 2. Septbr.

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, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse

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

Kattegat. Læsø Ø. Løbet mellem *Mellemflak* og *Sjollen*, paa *Læsø Ø.*-Side, er nu afmærket paa *V.*-Siden med en Ris-prik, der staar 16,300 Alen S. 57° Ø. fra *Byrum* Kirke, og paa *Ø.*-Siden med en Halm-prik, der staar 17,500 Alen S. 63° Ø. fra *Byrum* Kirke.

Den hvide Stage med Halmvisk 1½ Kml. N. t. Ø. for *Mellemflak* er inddragen.

Sundet. Disken S. En Damper ligger sunket i 10 Fv. Vand S. for *Disken*, SØ. $\frac{1}{2}$ Ø. $2\frac{1}{2}$ Kml. fra *Snekkersten* Baadehavn. En Mastetop er over Vandet.

Et Mærkeskib er udlagt ved Vraget og en Vragvager tæt Ø. for Vraget.

Hveen V. Den V. for *Hveen* sunkne Skonnert „*Livlig*“ ligger i 8 Fv. Vand c. 1 Kml. SV. t. S. fra *St. Ibb Kirke*. En Vragvager er udlagt V. for Vraget.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Bottniske Bugt. Luleå—Piteå. Midt i indenskærs Farvandet fra *Luleå* til *Piteå*, mellem *Bondö* og *Medlertsö*, hvor Kortet viser 4 Fv., er funden en 11 Fods Grund. V. for Grunden skal udsættes en rød Stage med Kost. $65^{\circ} 13' 0''$ N. Br. $21^{\circ} 44' 45''$ Ø. Lgd.

Bottniske Bugt. Rånö. Et nyt Farvand SØ. om *Rånö* og S. om *Hastaskär* paa den ene Side og N. om Grunden *Blockharen* paa den anden Side afmærkes saaledes:

En rød Stage med Kost S. for en 12 Fods Grund N. t. V. for *Getskär*. $65^{\circ} 39' 50''$ N. Br. $22^{\circ} 57' 30''$ Ø. Lgd.

En rød Stage med Kost S. for en 13 Fods Grund N. for *Getskär*. $65^{\circ} 39' 55''$ N. Br. $22^{\circ} 58' 40''$ Ø. Lgd.

Ved 11 Fods Grunden paa N.-Siden en Stage. $65^{\circ} 39' 45''$ N. Br. $23^{\circ} 0' 15''$ Ø. Lgd.

I det tidligere Farvand S. for *Blockharen* inddrages Afmærkningen.

S. for 6 Fods Grunden N. for *Blockharen* en rød Stage med Kost. $65^{\circ} 39' 45''$ N. Br. $23^{\circ} 1' 15''$ Ø. Lgd.

Længere Ø. paa S. for Farvandet, N. for en 12 Fods Grund, en Stage. $65^{\circ} 39' 30''$ N. Br. $23^{\circ} 2' 10''$ Ø. Lgd.

I Farvandet S. om *Hastaskär* inddrages Afmærkningen, og der udsættes:

En Stage. $65^{\circ} 39' 25''$ N. Br. $23^{\circ} 4' 0''$ Ø. Lgd.

En rød Stage med Kost. $65^{\circ} 39' 25''$ N. Br. $23^{\circ} 4' 40''$ Ø. Lgd.

En rød Stage med Kost. $65^{\circ} 39' 25''$ N. Br. $23^{\circ} 5' 15''$ Ø. Lgd.

En Stage. $65^{\circ} 39' 22''$ N. Br. $23^{\circ} 5' 35''$ Ø. Lgd.

En Stage. $65^{\circ} 39' 15''$ N. Br. $23^{\circ} 6' 35''$ Ø. Lgd.

Tre Stager. $65^{\circ} 39' 20''$ N. Br. $23^{\circ} 7' 0''$ Ø. Lgd. $23^{\circ} 7' 20''$ Ø. Lgd. og $23^{\circ} 7' 30''$ Ø. Lgd.

En rød Stage med Kost. $65^{\circ} 39' 30''$ N. Br. $23^{\circ} 7' 25''$ Ø. Lgd.

En sort Vager med to Balloner. $65^{\circ} 39' 28''$ N. Br. $23^{\circ} 8' 0''$ Ø. Lgd.

En Stage. $65^{\circ} 39' 22''$ N. Br. $23^{\circ} 9' 0''$ Ø. Lgd.

Finland. Finske Bugt. Helsingfors Distrikt. Kummelskär og Tunholm. Paa SØ. Spidsen af *Kummelskär* er opført en hvid, 8 Fod høj, trekantet Baake. Paa SV.-Spidsen af *Tunholm* er opført en hvid, 13 Fod høj, firkantet Baake. Holdte overet lede Baakerne til det store Farvand S. for *Pellingskär*.

Rusland. Fyrskibet „Libau“ er igen udlagt paa Station. **Tyskland. Königsberger Hauff. Pregel.** Baakerne for Indløbet i *Pregel* tornys og flyttes i Ledelinjen, Bagbaaken 340 Alen og Forbaaken 270 Alen længere tilbage. Iøvrigt blive Baaker og Fyr uforandrede.

Rügen. Ved *Sassnitz* gives Taagesignal, naar Postskib ventes, med Kanonskud hver $2\frac{1}{2}$ Minut og med en Klokke paa V.-Enden af Molen.

Warnemünde. I den første Halvdel af September 1898 tændes *Warnemünde* nye Fyr. Det er et hvidt, fast Fyr med Tre-Blus. Flammens Højde: 109 Fod. Lysvænen: 20 Kml. Det vises fra det nye, hvide Fyrtaarn. $54^{\circ} 10' 59''$ N. Br. $12^{\circ} 5' 24''$ Ø. Lgd.

Nærmere Meddelelse senere.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 30te August. $51^{\circ} 41' 30''$ N. Br. $2^{\circ} 37' 0''$ Ø. Lgd., c. 5 Kml. N. 19° Ø. fra Fyrskibet „*Noord Hindler*“. Vrag af et Skib med Bunden opad.

Fører af Dampskibet „*Ophelia*“, Kaptajn *H. H. Krohn*, meddeler:

Den 30te August. $52^{\circ} 12' 0''$ N. Br. $2^{\circ} 34' 0''$ Ø. Lgd. Et c. 120 Fod langt Vrag med Bunden opad.

Norge. Jæva. Fyrlampen paa *Jæva*, *Vesteraalen*, er midlertidig slukket paa Grund af Havari. Den tændes snarest mulig igen. $68^{\circ} 55' 25''$ N. Br. $15^{\circ} 1' 50''$ Ø. Lgd.

Fladholmen Fyr viser hvidt, fast Lys fra S. 10° Ø. til S. 13° Ø., fri Ø. om *Gangvarskjær*.

Tyskland. Weser. Langlütjen II. Den sorte Baaketønde ved N.-Spidsen af Lededæmningen paa den venstre Bred af *Weser* neden for *Langlütjen II* skal ombyttes med en hvid Baaketønde med N.-lig Topbetegnelse.

I *Fedderwarder Farvand* er Tønde B en rød Stumtønde med Ballon.

Jade. Fyrskibet „Genius Bank“. Den 3die September 1898 ombyttes Fyrskibet „*Genius Bank*“ med et tremastet Reserverfyrskib, der giver samme Signaler som Fyrskibet.

Fra den 12te til 16de September inddrages ogsaa Reserverfyrskibet og en rødmalet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, udlægges paa Stationen.

Holland. Zeegat van Brouwershaven. Hollandsch Diep. Den 15de September 1898 afholdes Flaaderevu i *Hollandsch Diep*. Farvandet er delvis spærret. Dampere ligge ude for at give Anvisning.

Frankrig. Fyrskibet „*Dyck*“ er igen udlagt paa Station og Reserverfyrskibet inddraget.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

England. Bristol Channel. English Grounds. En sort Spids-tønde, *Cleveland*, er i $7\frac{1}{2}$ Fv. Vand udlagt ved N.-Siden af *English Grounds*, $4\frac{1}{3}$ Kml. S. 66° V. fra *Blackmore Point* Fyr og $4\frac{1}{3}$ Kml. N. 35° Ø. fra *Swallow Point*. $51^{\circ} 27' 15''$ N. Br. $2^{\circ} 54' 15''$ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Chenal du Four. Paa Grund af den i *Chenal du Four* fundne 14 Fods Klippe bør Skibe med over 19 Fods Dybgaende kun benytte Løbet i Tiden fra 3 Timer før til 3 Timer efter Højvande.

Penmarc'h. Grunden, der forventes at være funden $\frac{1}{2}$ Kml. SV. fra *Basse Spinec* eller *Chiens de Mer* paa $47^{\circ} 45' 8''$ N. Br. $4^{\circ} 19' 30''$ V. Lgd., findes ikke. Der ligger i Nærheden en 9 Fv. Grund paa $47^{\circ} 45' 12''$ N. Br. $4^{\circ} 19' 41''$ V. Lgd.

Teignouse Fyr V. En 2 Fods Klippe er funden 1,450 Alen N. 26° Ø. fra Taarnet paa *Er Pondeu*. $47^{\circ} 27' 37''$ N. Br. $3^{\circ} 4' 10''$ V. Lgd., og en 4 Fods Klippe 1,150 Alen N. 32° Ø. fra samme Taarn. $47^{\circ} 27' 30''$ N. Br. $3^{\circ} 4' 10''$ Ø. Lgd.

Baie d'Aiguillon. Marans. Baaken paa *Marans* er ødelagt og opføres ikke igen. $46^{\circ} 16' 57''$ N. Br. $1^{\circ} 9' 47''$ V. Lgd.

Spanien. Cadix og Guadalquivir. Det er nu igen tilladt om Natten at staa ind til *Cadix* og i *Guadalquivir*, men kun med Lods. Afmærkningen er ikke udlagt og Fyrene ikke tændte.

Newfoundland N.-Kyst. Weymouth Point. Grunden uden for *Weymouth Point* strækker sig nu 3 Kbl. fra Pynten. Yderenden ligger 8 Kbl. S. 35° V. fra *Adamson Point* og fra *Drummond Island* S.-Ende i S. 47° Ø. $50^{\circ} 52' 10''$ N. Br. $56^{\circ} 9' 0''$ V. Lgd.

Mærket NØ.-Pynt af *Fane Island* netop inde paa *Drummond Island* SV.-Pynt i NV. kan ikke mere benyttes.

Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. New York Upper Bay. Bay Ridge Channel. En Lægter er sunken i *Bay Ridge Channel*. Vraget er afmærket med en rød og sort vandret sribet Spidsønde, der ligger i 25 Fod Vand tæt SV. for Vraget, fra *Robbins Reef* Fyr i S. 72° Ø. og fra N.-Hjørnet af *Bay Ridge Terminal* Dok i N. 8° Ø.

New Jersey. New York Bay. Navesink. Omtrent den 15de September 1898 slukkes *Navesink* N.-lige, hvide, faste Fyr. Naar *Navesink* S.-lige elektriske Blinkfyr tilfældigvis slukkes, tændes det N.-lige, indtil det S.-lige igen kommer i Orden.

Maryland. Chesapeake Bay. Rock Hall Creek. En 10 Fod dyb Rende er gravet gennem *Swan Point* Barre og *Rock Hall Creek* til Broen ved *Rock Hall*.

Maryland. Chesapeake Bay. Turkey Point. En Lægter „*Wm. E. Weller*“ ligger sunken ved *Turkey Point*. En rød og sort vandret sribet Spirtønde er i 17 Fod Vand udlagt ved Vraget, $\frac{1}{16}$ Kml. S. 62° V. fra *Turkey Point* Fyr.

Maryland. Baltimore. Løbet, som fører til *Baltimore Harbor* er nu 300 Alen bredt med 26 Fods Dybde og i Midten 29 Fod dybt i 110 Alens Bredde, hvilket er skaffet tilveje ved Uddybning af Afsnittene ved Fort *Mc. Henry*, *Brewerton* og *Craighill*.

Virginia. Fyrskibet „Winter Quarter Shoal“ SV. Et Vrag ligger sunket i $7\frac{1}{2}$ Fv. Vand. Et Rundholt er over Vandet $37^{\circ} 48' 0''$ N. Br. $75^{\circ} 10' 30''$ V. Lgd.

Columbia. Potomac River. Skonnerten „*Leading Breeze*“ er sunken i *Potomac River*. Ved Vraget er i 26 Fod Vand udlagt en rød og sort vandret sribet Spirtønde, fra *Naval Magazin* Bro i N. 62° V. og fra *Washington Monument* i S. 4° Ø.

North Carolina. Cape Fear River. Ved Indløbet til *Cape Fear River* ere *New Channel* Ledefyr og *Smith Island* Ledefyr igen tændte.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Rumænien. Donau. I *St. George Munding* er den Ø.-lige røde Tønde flyttet og ligger nu $\frac{3}{4}$ Kml. S. 4° V. fra *St. George* Fyr.

Tøndebaaken er flyttet og staar nu 2 Kml. S. 17° Ø. fra *St. George* Fyr.

Den N.-lige Baake er flyttet og staar nu $2\frac{1}{2}$ Kml. N. 57° Ø. fra *St. George* Fyr. Afstanden mellem Baakerne er $\frac{3}{4}$ Kml.

Marokko. Ceuta, Almina Point, hvide Blinkfyr er igen tændt.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Førene Stater i Nord-Amerika. Alabama. I *Mobile Bay* ere *Sand Island* bageste Ledefyr og Fyret paa *Mobile Point* Baake igen tændte.

Galveston. Texas. Ved Indløbet til *Galveston* ere Fyrene *Galveston Entrance*, *North Jetty*, *North Lystønde*, *South Lystønde*, *Inner Lystønde*, *Port Point* og *Second Turn Lystønde* igen tændte.

Hollandsk Guyana. Surinam. Fyrskibet „*Surinam*“ er midlertidig ombyttet med en rødmalet Skonnert med sort Ballon paa den forreste og et blaat Flag paa den agterste Mast. Den viser et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 32 Fod. 6° 2' 30" N. Br 55° 14' 0" V. Lgd.

Tirsdag den 13de Septbr. 1898 Kl. 11 Form. bliver ved offentlig Auktion, der afholdes paa Orlogsværftet, bortsolgt:

3,200 Pd. Tovværk, 54,400 Pd. Jærn, 500 Pd. Staal, 2 Stkr. Frem- og Bakviser, 13 Stkr. Fartøjssejl, 25 Stkr. Blokke, 4 Stkr. Kobbetøj, 20 Stkr. Sejldugs Køjer, 1 Pumpe af Metal, 1 David med Blok, 2 Regulatorer, 2 Kabelspil, 1 Fartøj med Ror og Rorpind,

6,995 Pd. Zinkaske,

4,587 Pd. Metal, 1,087 Pd. Kobber, 2,200 Pd. Begnaader, 130 Fods Redningsbaad med Tilbehør, 6 Aarer, 1 Baadshage, 1 Fangeline, 2 Ror, 2 Rorpinde, 1 Pumpe, 22 Rogafier.

1 Transportvogn, 2 Vognstænger, 7 Hamler, 1 Forlængelseskæde, 3 Skruenøgler, 1 Rørtang, 1 Nøgle til Riste.

Sagerne forevises fra Fredag den 9de Septbr. og følgende Søndage fra Kl. 10—2 i Magasinet for kasseret Gods, hvor Kataloger til den Tid udleveres.

Orlogsværftets Centralkontor, den 7de Septbr. 1898.

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde.
Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.
Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

Nordisk Ulykkesforsikrings-Aktieselskab af 1898.

Hovedkontor: **Nygade 7, København K.**

Repræsentantskabets Formand: Højesteretsassessor C. V. NYHOLM, K. af D. og Dbmd.

Direktion: A. E. GAMBORG, N. NEERGAARD, (Formand), G. M. RÉE.

Garantikapital: **En Million Kroner.**

Selskabet tegner til billigste Præmier og paa gunstigst mulige

Vilkaar alle Arter af Ulykkesforsikringer:

Enkeltforsikringer, Kollektivforsikringer, Fællesforsikringer, Rejseforsikringer.

Bonus til de Forsikrede. Dagpengene løber fra Dagen efter at Ulykkestilfældet er indtraadt og i **indtil et Aar.**

Laveste Tillægspræmie for Cyklekørsel.

Hovedagent for København: **Bernhard Philipsen.**

tr. paa Selskabets Kontor Kl. 2—3.

Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

Frederikshavns**Fiske- og Sætteskippereskole**

forbereder saavel indenbys som udenbys Elever til Fiske- og Sætteskipperproven. Nærmere Oplysninger gives af Bestyrelsens Formand, Konsul **Christian Cloos** i Frederikshavn.

Kjøbenhavns Børskurs d. 7. Septbr. 1898.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....	116 ¹ / ₄	116 ¹ / ₄	116 ¹ / ₂
Danmark.....	96 ¹ / ₂	96	96 ¹ / ₂
Norden.....	123	123 ¹ / ₄	123 ¹ / ₄
Kjøbenhavn.....	110 ³ / ₄	111 ¹ / ₄	111 ¹ / ₄
Carl.....	66 ¹ / ₄	66 ¹ / ₂	66 ¹ / ₂
Dannebrog.....	113 ¹ / ₂	113 ¹ / ₄	113 ¹ / ₂
Skjold.....	83 ¹ / ₄	83	83 ¹ / ₄
Helsingørs Dampsk.....	60	61—62	61 ¹ / ₂
Østersøen.....	105—	106 ¹ / ₂	104
Nordseøen.....			82
Torm.....			—
Foren. Bugser-Selsk.....			86
Dansk-russisk Dampsk.....			—
Urania.....	105 ¹ / ₂		105 ¹ / ₄
Union.....	111 ³ / ₄	112	111 ¹ / ₂
Heimdal.....	105 ¹ / ₂	106	105
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.....			—
5% — —.....			—
5% Thingvalla 1880.....			—
5% — — 1894.....			—
5% Norden.....			—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.....			97 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % uopsig Stats.....		100	100 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....			93 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....			92
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....			95 ³ / ₄
4% — — 6 —.....			97
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —.....			94
Aktier.			
Nationalbank.....			155
Privatbank.....	135 ¹ / ₂		135 ¹ / ₂
Landmandsbank.....			129 ¹ / ₂
Handelsbank.....	124 ³ / ₄	125	124 ³ / ₄
Burm. & Wain.....			93
Helsingørs Jærnsk.....			—
Sukkerfabr.....		95 ¹ / ₂	95 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier.....			99

Vekselkurser d. 6. Septbr. 1898.

	åvista Sælger.	to d. d. Køber.
Hamburg.....	89.10	88.95
London.....	18.18	18.15
Paris.....	72.10	—
Amsterdam.....	150.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 6. Septbr. 1898.

Russiske Noter.....	216.85
4% Russiske Consols.....	—
4 ¹ / ₂ % — Boden Kredit.....	—
6% Mexikanske.....	99.60
5% Rumænske Stats.....	100 ¹ / ₂
1% — — 1890.....	92 ³ / ₄

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

Foren. Dampskibs. 92,000, „Danmark“ 54,000, „Norden“ 46,000, „Kjøbenhavn“ 156,000, „Carl“ 72,000, „Dannebrog“ 58,000, „Skjold“ 48,000, „Urania“ 140,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden 16.

Ved Ekspeditionen fra Frihavnen fradrages Tolden.

Før Henflytningen til „Højbrohus“

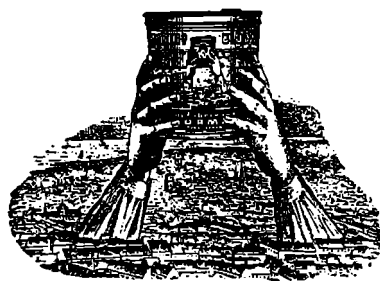
udsælges Varelageret. Havannacigarer fra 12 Kr. Manilla fra 6 Kr. Bremer- og hollandske Cigarer fra 5 Kr. Et stort Parti Cigarer fra Trichinopoli Syd India, lig med god Havanna fra 55-70 Kr. pro Mille.

En Del Tobak og Cigaretter til nedsat Pris. Engelske Shagpiber & Tobakspunge, Merskum & Rav.

Wilh. Jørgensen nu Østergade 37

Telefon 672. fra Oktober Østergade 61.

Alt leveres gratis om Bord.



VARE-MÆRKE.

A. FORMANN.

KJØBENHAVN K.

TELEFON 5047.

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 nættende, nem at opvarme, billig, kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret. Den faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark.

Skibslanterner med Certifikat, gældende overalt. Gamle Lanterner prøves og forandres, naar de have den lovbefalede Størrelse. Certifikat følger med hver Lanterne fra os.

Havnefy, Lanterner, Metalspejllapparater

samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

G. W. FRYDENLUND & SØN, Læderstræde 9.

Telefon 3681. * Kjøbenhavn K. * Telefon 3681.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi, Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-

Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

Skib til Salg.

En For- og Agter-Skonnert, drægtig 30 R.-T., Ladeævne 1200 Centner d. w., 3200 Kubikfod Træ paa 7½ Fod dybt-gaaende, er til Salg straks ved Henvendelse til

Thorvald Møller,
Aalborg.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

23. Series

6te Trækning begynder Onsdag den 14de Septbr. 1898.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinstrække.		Hovedgevinstrække.		2. Præmiegevinstrække.	
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 -
34	50 -	34	300 -	34	50 -
137	30 -	137	100 -	137	30 -
283	20 -	283	50 -	283	20 -
350	15 -	350	30 -	350	15 -
501	10 -	501	15 -	501	10 -
3682	8 -	3682	10 -	3682	8 -

Desuden 5000 Inskudsgevinster à 12 Kr.

500 Ekstragevinster à 10 Kr.

og en Tillægspræmie paa 1250 -

Ialt: 20,500 Gevinster,

hvoraf én med Tillægspræmie.

I denne Trækning vil henholdsvis mindst 300 og 150 Nummere i Rækkefølge faa Gevinst.

Det i denne Trækning sidst udtrukne Nummer faar, foruden den paa samme faldne Gevinst, endvidere i Tillægspræmie paa 1250 Kr.

Lodsedler til Trækningen fornys à 3 Kr. og sælges à 5 Kr. 50 Øre overalt hos Kollektørerne og i Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19, hvor Planen paa Forlangende udeveres gratis.

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.

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.

C. W. Obel's
Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Agentur
for udenlandske
Søassurance-
Selskaber.

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.

Læge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg.
gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9
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.

DANSK ARBEJDERBANK,

Kjøbenhavn,

modtager Indskud i Sparekasseafdelingen
og i Forsørgelseskassen.

Hovedkontor Hjørnet af Walkendorfs-
gade 16.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Prima røgede Skinker.

Store Partier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker
anbefales til

lave Priser.

Højbroplads 12 ved Gammelstrand.

Prima Svinefedt.

Fine Spegepølser.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.
Spedition, Dampskibsekspedition
og Toldklarering.

Kontorer:
St. Annæplads 10, Toldboden
og Kjøbenhavns Frihavn.
Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.
Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

Hovedforhandler **PETER BUCH,** Vinhandel, Helmerhus 13.



F. ZUSCHLAG. Aquavit, Kjøbenhavn N.

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.

Telefon 5560.

Til Salg.

En Jagt-Galease efter Benzons Tegning er til Salg.
Den bygges af bedste Siemen Martin Staal og faar højeste
Klasse for Kystfart. Levering 1. Marts eller 1. April 1899
i fuldstændig sejlferdig Tilstand. Skibet laster 90 Tons
død Vægt og vil komme under 40 Tons Reg. Netto.

Man henvender sig til

C. E. Goltermann Succrs.,
Altona.

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon G. W. Møller, Grønnegade, Dragør. Telefon
Nr. 6. Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Annoncer

til Dansk Søfartstidende
modtages, foruden paa Bla-
dets Kontor, til dets ori-
ginale Priser gennem Georg
Paulsens Annonce-Ekspedi-
tion, Hyskenstræde 8, Telefon 5443.

„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. 37.

Kjøbenhavn, Torsdag den 15. Septbr. 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Dampskibsrederi-Forbundet. — To Dødsfald. — Fragtmarkedet. — Skibes Nødsignaler. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

Anders Nielsen,
Fredericiagade 27.

Største Lager

af

 **Fedevarer.**

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

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 Nisson.

Nyhavn 53, København.

Telefon 120.

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.

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.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.
(Axel Herfurth Fleron.)

Herreekviperingsforretning

St. Annaplads 14.

Uniformer og civile Klædninger.

CHR. CHRISTENSENS

Skibs- og Baadebyggeri,
Kolding,

anbefaler sig med alt til ovennævnte Fag, saavel Nybygning som Reparationer.

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.

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^{d.}

eneste Fabrikanten af
 Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
 samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:
 Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.
 Conferencetid 12-1½. Admiralitætsstr. 39, 1. Telefon 3999.
 Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

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.

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 1838. Telegraphic address "SVITZERSALVAGE".
 Telefon Nr. 5195.

Agent for
 Great Britain.

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	.....	"SVITZERSALVAGE".
KASTRUP	.....	"HØYER".
ELSNØRE	.....	"SVITZERGOTTLEB".
KORSØR	.....	"JØRGENSEN".
ALBUEN (LAALAND)	.....	"GUNNERSEN".
FREDERIKSHAVN	.....	"SVITZERLUND".
GOthenBURG (SWEDEN)	.....	"ELFVERSSON".
GREIFSWALD (GERMANY)	.....	"SPRUTH".

The company's boat **Danmark** — 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 Mediter-
 ranean 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.

Fanø praktiske Sømandsskole.

Saa vel Begyndere som unge Sømand optages til enhver

Tid. Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,
 Nordby, Fanø.

Skib til Salg.

En For- og Agter-Skonnert, drægtig 30 R.-T., Ladeævne
 1200 Centner d. w., 3200 Kubikfod Træ paa 7½ Fod dybt-
 gaaende, er til Salg straks ved Henvendelse til

Thorvald Møller,
 Aalborg.

J. CHR. PETERSENS
 Papirhandel,
 St. Kirkestræde 1.

Skibsdagbøger.

Enkelt Tykkelse Kr. 5,50.
 Dobb. Tykkelse Kr. 9,50.

Videreførhandlere Rabat.

Telegramadresse:
 Telefon 297. Seifert, Regnegade. Telefon 297.

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, København.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

TH. SIMONSEN,
 NYHAVN 57.

**SØLVMEDAILLE I MALMØ
 OG STOCKHOLM.**

FOR LANTERNER.

Læge H. C. Lund,
 Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg.
 gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9
 Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

Dampskibsrederi-Forbundet.

Vi have modtaget følgende:

Under denne Overskrift indeholder dette Blads Nr. 36 af 8. September en Artikel, der tager Rederiernes Stilling til de Personer af Dampskibenes Besætninger, der have indmeldt sig i Forbundet, under Behandling, og uagtet Søfartstidende udtaler sig meget sympatetisk og anerkendende om Redernes Bestræbelser for at danne et godt Forhold om Bord ved at samle Besætningernes og Redernes Fællesinteresser ved Hjælp af en Forening af alle de Personer, der ere knyttede til Driften af Redernes Dampskibe, saa forekommer det mig dog, at Søfartstidende paa flere Punkter ser lidt skævt paa Forholdet eller, om man vil, fordrer for meget af Rederne.

Man maa i første Instans erindre, at Dansk Dampskibsrederi-Forbund ikke er opstaaet som en Følge af bestaaende Love og ej heller som en Frugt af Forviklinger mellem Rederne og Besætningerne, men er dannet aldeles frivilligt og kun er et smukt Udslag af Humanitetsfølelse og af Interesse for de Personer, der ere knyttede til Sejladsen.

Denne Opfattelse har Søfartstidende fælles med mig, og derfor er det, at det forundrer mig, at den vil fordre saa meget, som den i nævnte Artikel gør.

Forbundets Statuter kalder ganske vist den Krone, for hvilken der leveres hvert Medlem en Forbundsbog, for et Indskud, men da det er en saa singe Udgift en Gang for hele Livet, tør den næppe kaldes et Kontingent, men maa nærmest betragtes som et Tegn paa, at Vedkommende frivilligt har indmeldt sig i Forbundet og ikke er bleven paatvingen Bogen. Forskellen er nemlig ikke saa ringe, thi for at kunne overholde Lovenes § 1. der forbinder Medlemmet til at yde Rederiet moralsk Støtte under Strejkeforhold og paa forskellig anden Maade forpligter Vedkommende til at optræde loyalt i sit hele Forhold om Bord, hører der, at han er besjælet af den rette Aand, der ikke kan paatvinges nogen, men kun findes, hvor der er en solid Karakter, der selv føler Trang til under forviklede Forhold frivilligt at assistere Rederiet paa moralsk Maade blandt den øvrige Besætning.

Til Gængæld for en saadan Assistance er det, at Rederierne af deres Midler, og udelukkende af deres Midler, tilbyder Besætningerne en forholdsvis stor Understøttelse i Tilfælde af betydelig Legemsbeskadigelse eller i Tilfælde, hvor omfattende Invaliditet indtræder, ligesom de ogsaa tage Hensyn til de eventuelle Efterladte; men netop fordi der ikke eksisterer nogen Formue, til hvilken Medlemmerne kan siges at have bidraget, er det efter min Mening aldeles ubeføjet, naar Søfartstidende forlanger, at de skulle repræsenteres, saaledes at de faa en Indflydelse paa Forbundets Pengeanliggender, der mulig kan være imod de egentlige Giveres Ønsker og Hensigter. Man maa ikke overse, at Forbundet er en Institution, i hvilken den ene Part, materielt set, er den ydende og den anden Part den nydende, og at det derfor ikke kan tilkomme den sidste at være den bestemmende med Hensyn til Omkostningerne. Det maa være Medlemmerne nok, at Rederne tilsikrer dem Understøttelse efter visse angivne Regler, og da den hele Tanke er opstaaet hos den ydende Part, tør den anden Part vel rolig trøste sig med, at der vil blive øvet fuld Retfærdighed, støttet til Lægeattester.

Naar den højttærede Søfartstidende mener, at Rederne havde bedre ved at tegne Ulykkesforsikring end ved selv at være Assurandører: end ved selv at betale Skaderne, da er det et indre administrativt Spørgsmaal, som ikke vedrører nogen. Pointet er, at der al Tid er Midler til Stede til at betale Godtgørelserne med, og det tør man vel nok gaa ud fra, at der er, med den store Flaade, der har indtegnat sig som Medlemmer.

Søfartstidende tager Ordet for, at Forbundet burde adoptere Principerne i Lov om Ulykkesforsikring og udvide Godtgørelserne lige saa langt, som denne Lov foreskriver, hvilket vel vilde være det fordelagtigste for den, der efter Loven kunde komme op paa Kr. 4800, og som nu maa nøjes med Kr. 2000; men ikke for den, der efter Loven kan fordrø Kr. 1800 og af Dansk Dampskibsrederi-Forbund faar udbetalt Kr. 2000, men denne Fordring forekommer mig nærmest overdreven, thi det maa ikke lades ude af Erindring, at Erhvervet til Søs er et blandt de mange, som Lov om Ulykkesforsikring ikke omfatter og efter min Mening, i Modsætning til den ærede Søfartstidende, aldrig vil komme til at omfatte, fordi det vilde være altfor uretfærdigt. Det gaar an til en vis Grad at bebyrde et Erhverv, hvis Udøvere konkurrere indbyrdes, naar de alle bebyrdes ens, men det gaar ikke an at bebyrde enkelte og lade disses Konkurrenter blive fri; men det er netop det, der vil finde Sted, hvis Lov om Ulykkesforsikring kommer til at omfatte Skibsfarten, idet dens Konkurrenter ere de udenlandske Rederier, der ikke rammes af Loven og saaledes ville have lettere ved at bestaa end vore. Det er akkurat det samme Forhold som med den saa meget omtalte Konsulatafgift og Told paa Skibe og Skibsbygningsmateriale, der trykker vor Skibsfart i Modsætning til de konkurrerende Nationer, og det kan ikke gaa an at vælte yderligere Byrder over paa Skibsfarten, hvis den skal kunne bestaa. Blev det en international Lov, som ramte alle konkurrerende Skibe, saaledes som vor Lov om Ulykkesforsikring rammer alle Konkurrenter ens, var det noget andet og gjorde mindre til Sagen hvor højt Erstatningerne sattes; men det bliver jo netop ikke Tilfældet, og derfor maa vi lade Rederne selv bedømme, hvor langt de kunne strække sig, og være fornøjede dermed, thi det er ikke Smaasummer, de efter eget Initiativ tilbyde at afse til Forbundets Medlemmer. Det er ikke nok med, at det tilbyder dem Erstatninger for betydeligere Legemsbeskadigelser og omfattende Invaliditet, det har udvidet Pligten til Hospitalspleje langt ud over den Grænse, Søløven sætter, idet Søløven bestemmer, at Rederiet skal give 4 Ugers Hospitalspleje uden Hyre, medens Forbundet giver sine Medlemmer 10 Ugers fri Pleje og oven i Købet i samme Tid halv Hyre, og alt det kan Sømandsstanden erhverve sig saa at sige gratis, og dog er der dem, der tøv, tudet Ørerne fulde fra anden Side, hvor Førerne intet yde, men vel vide, at de maa ophøre at nyde, hvis deres Parti falder fra dem, lyttende til Fornuftens Stemme.

Denne udvidede Hospitalspleje er ikke den mindste af de Fordele, Forbundet yder sine Medlemmer, men snarere den, de fleste ville komme til at nyde godt af, og er et Medlem saa uheldig at faa et ti Ugers Sygeleje, vil han dog utvivlsomt, naar han rejser sig af Sengen og kan tælle fem Ugers Hyre op, velsigne den Dag, han meldte sig ind i Forbundet, i Modsætning til hans Kammerat ved Siden af, der ikke er Medlem og for hvem fri Pleje allerede ophørte efter 4 Ugers Forløb, og som ligger med en tom Pung.

En Ide, som jeg har hørt Søfolk have, er at Medlemmerne af Forbundet ved Indtrædelsen skulle binde sig til kun at fare med de Dampskibe, der ere indtegnede i Forbundet, og at de miste deres Medlemsret for bestandig, hvis de tage Hyre med andre Skibe. Efter hvad jeg har bragt i Erfaring, er dette en ren Misforstaaelse, og Forbundets Love indeholder heller ikke noget derom. Saalænge Medlemmer farer i Dampskibe, der ikke ere i Forbundet, nyde de naturligvis ikke Forbundets Goder; men saa snart de igen tage Hyre i et af Forbundets Skibe og afleverer deres Forbundsbog til Kaptajnen, have de straks deres gamle Rettigheder igen

uden at det koster dem en Øre. I det Hele taget virker Forbundet lige over for Besætningerne kun i filantropisk Retning, og Indmeldelsen betyder egentlig kun et Haandtryk mellem Reder og Besætning, hvorved sidst nævnte erklærer at ville optræde om Bord saaledes som Søløven paabyder.

Hvor mange færende Medlemmer, Forbundet nu tæller, ved jeg ikke, men at Søfartstidende har Ret i, at det, for at Forbundet kan komme til at virke paa den velsignelsesrige Maade, som Planen gaar ud paa, er af Vigtighed at vinde Besætningernes Tillid, er sikkert nok, da der uden dem ikke er nogen at gøre godt imod. Men hvorfor skulde disse ikke have Tillid og melde sig til Optagelse? De risikere jo aldeles intet, og Socialismen er dog ikke endnu saa udbredt til Søs, at Pluraliteten af Søfarende skulde være stokblinde for de Fordele, Dampskibsrederi-Forbundet tilbyder den, der tiltræder det.

At imidlertid ikke alle, der have Adgang til at blive

Medlemmer, have benyttet sig deraf, ser jeg ved at begge Styrmandene om Bord i Dampskibet „Patria“, der saa sørgeligt skylledes over Bord i Slutningen af forrige Maaned, ikke vare Medlemmer, trods „Patria“, er i Forbundet, hvorfor der nu ved en Kollekt søges indsamlet Bidrag til de Efterladte; men uagtet det er at haabe, at den maa finde fortjent Tilslutning, skal der dog meget til at faa indsamlet et Beløb, svarende til den Erstatning, Dansk Dampskibsrederi-Forbund i slige Tilfælde tilsikrer sine Medlemmers Efterladte.

Tilfælde som disse maa dog aabne Øjnene paa dem, der endnu ikke se og forstaa, hvad de udelukke sig fra, naar de holde sig fjernt fra Forbundet, og jeg kan ikke tro, at det kan vare længe, før alle, der ikke principielt ville virke i socialistisk Retning, indmelde sig i Forbundet.

X.

Til ovenstaaende skulle vi i Bladets næste Numer kuytte nogle Bemærkninger.

Red.

To Dødsfald.



Peter Otto Bech.



Christian Emil Knudsen.

Under Stormen den 31. August var Dampskibet Patria her af Byen paa Rejse fra Østersøen til Holland med Trælast. Da det befandt sig i Skagerak ud for Hanstholm, begyndte Dækslasten at forskyde sig; efter at den havde slaaet Skanseklædningen agter bort, hang den i Surringen ud over Siden. Situationen var farlig, og det bestemtes derfor at kappe Surringerne for at befri Skibet for Dækslasten agter. Skibets to Styrmand ledede dette alvorlige og farefulde Arbejde, og 2den Styrmand kom herved i Klemme mellem Tømmeret. 1ste Styrmand vilde, efter at han, da Surringerne vare kappede, havde beordret Mandskabet forud, hjælpe ham, men nogle svære Søer skyllede samtidig over Agterdækket. Begge Styrmandene førtes af dem over Bord, og de stode ikke til at redde; de bleve formodentlig knuste mellem Bjælkerne, der vare kastede over Bord.

Vi have opsat til i Dag at omtale denne sørgelige Begivenhed, fordi vi gerne samtidig vilde bringe de to Mænds Billeder, der findes ovenfor. Vi vedføje nogle biografiske Notitser om dem.

Peter Otto Bech var født i Hals den 26. September 1857. Han kom til Søs i 1872 og tog i 1881

Styrmandseksamen fra Aalborg Navigationsskole. Han har sejlet som Styrmand med forskellige danske Dampskibe, saaledes Asta, Maja, Yrsa og nu sidst Patria. Med dette Skib udmønstredes han den 4. Januar i Aar som 1ste Styrmand og gjorde Tjeneste her om Bord indtil sin Død. Bech var anset for en dygtig Sømand. Ved sit Forsøg paa at redde sin Kollega under saa farefulde Forhold, som her forelaa, har han udvist en sjelden Grad af Mod og Pligtfølelse. Han efterlader sig Enke og to smaa Børn.

Christian Emil Knudsen var født i Svendborg d. 11. August 1870. Han gik til Søs efter sin Konfirmation og tog Styrmandseksamen ved Svendborg Navigationsskole i 1890. Han gjorde derefter Tjeneste som Styrmand i danske Skibe, saaledes i Skonnerterne Solon og Union og senere i Dampskibene Fyen og Patria. Han udmønstredes med dette d. 7. Juni i Aar som 2den Styrmand og sejlede altsaa kun med det hened 3 Maaneder. Han var en dygtig og modig Sømand, hvad han ogsaa viste under den sørgelige Katastrophe, der endte hans Liv. Han var Enkemand og efterlader tre smaa Børn.

De sørgelige Omstændigheder, under hvilke disse to Mænd have fundet Døden, har, som naturligt er, vakt stor Medfølelse i vide Kredse, en Medfølelse, der har givet sig Udslag i Bestræbelser for at komme deres Efterladte til Hjælp. Disse befinde sig i trange Kaar, men de bør ikke lide Nød, efter at deres Forsørgere have tilsat Livet for at redde andre. Som vi erfare besluttede „Den alm. danske Skibsfører-Forenings“ Bestyrelse i et Møde d. 6. ds., i Foreningens Lokale at fremlægge en Liste, paa hvilken man kan tegne Bidrag til de Afdødes Efterladte. Fremdeles have d'Hrr. Kaptajn J. V. Fenger, Ekspert for de københavnske Sø-Assurance-Selskaber, og Fuldmægtig Wm. Schaldemose sat sig i Spidsen for en Indsamling blandt Sømænd og Rederier, i hvilken det bl. a. hedder, at „et smukt Resultat af denne Indsamling vil være en Opmuntring for vore Søfolk; de ville deraf se, at Offentligheden ikke glemmer de Mænd, der bleve paa deres Post i Farens Stund“. Bidragene modtages af Fuldmægtig Schaldemose, Amaliegade 33, København.

Vi medgive disse Indsamlinger vor bedste anbefaling.

Indsamlingen til de Efterladte har mødt saa stor Tilslutning, at der, efter hvad vi erfare, allerede i de faa Dage er indgaaet henimod 3000 Kr. fra alle Kanter af Landet. Men der maa mere til.

Fragtmarkedet.

Hver Dag fører os nærmere mod det Tidspunkt, hvor man kan afsige sine Profetier om Aarets sidste Maaneder med nogenlunde Sandsynlighed for, at de ville gaa i Opfyldelse. Vi vejr allerede Stemningen i de forskellige Brancher, og samlet under et bliver Facit et stort Plus. Amerika har paany rejst Hovedet; det kunde ikke være anderledes — Amerika vil paany gaa i Spidsen. Gaar blot alt roligt og normalt uden Strejker, snart hist, snart her, da maa absolut alt forme sig ganske efter Redernes Luner. Kulpladserne deler Tonnagen mellem sig, som de er Venner til, men de deler den, sandsynlig under Presset af en højere Styrelse, netop saaledes, at Tørnen formindskes. Vore Redere har allerede i de varmeste Maaneder lagt godt i Kakkelloven for vore Kulkøbmænd; nu skal vi for Alvor til at sætte Luntten til. Kulfragterne skal yderligere i Vejret, og de kommer det. Sortehavet har bestandig haft en vis Lighed med det ofte omtalte Dyr, Camæleon, der skifter Farve 3 à 4 Gange om Dagen, akkurat som en ældre Rentier skifter Klæder efter Barometrets og Termometrets Udsagn. Det bliver da meget vanskeligt at træffe Sortehavet i „full dress“, og navnlig vanskeligt, naar man kun har Lejlighed til at aflægge det Visit en Gang om Ugen — som Regel er vi kommen til Ulejlighed. I dette Øjeblik er det os endnu umuligt at konstatere Paaklædningen, kun tegner den mere elegant og stilfuld end sidste Aar. Trafiken dernede bliver sikkert i hvert Fald betydelig.

Østersøen vil vedblive med Træeksporten saa længe Vejrforholdene tillader det, og Kulimporten vil, som ovenfor sagt, fortsættes i det størst mulige Omfang; samtidig vil antagelig Kornraterne stige noget, specielt naar vi nærmer os Petersborgs Lukning; dog tro vi, Differencen her næppe bliver betydelig. Man taler saa ofte om en god Konjunktur, eller en kortere Periode, hvori der tjenes Penge. Aaret 1898 vil blive en fortsat god Konjunktur. Aaret vil blive godt.

Vi noterer fra Ugens Billedbog følgende som Illustration. Amerika: Fra northern range til Danmark 20,000 quarters 25 Oktbr. 15 Novbr. 3/6 én, 3/7¹/₂ to Havne. Raten var for faa Dage siden 1/ lavere. Tampa Kastrup 3500 Tons Fosfat 19/6, New-York C. f. O. 3/3 à 3/4¹/₂, New York Stockholm 3/9 à 4/, Baltimore Danmark 3/7¹/₂ for mindre Baade. New Orleans Danmark 17/ Nett Charter, Option Galveston og New Orleans 6 pence ekstra for Oktober Lastning. Mobile Belfast 115/; Bomuld fra Wilmington til Liverpool 37/6, Havre eller Bremen 38/ à 38/6. Af større Sejlerordrer noterer vi Pensacola Belfast, Liverpool, Barrow, London, Leith 102/6 à 105/.

Sortehavet etc. giver Odessa eller Theodosia 2 Havne mellem Christiania og Christianssand 12/6 for en Baad paa 3200 Tons, Option Nicolaieff 13/6, Nicolaieff og Vavaroffka 13/9 Afskibning ultimo September. Donau Antwerpen eller Rotterdam 3400 Tons pr. 10/25 September 13/3, Hamburg 13/9, Donau U. K. Cont. 13/6 Hamburg. Azoff pr. 15. Oktbr. 15. Novbr. 14/ N. C. Odessa Kjøbenhavn 12/6 prompt.

Kulmarkedet er i dette Øjeblik interessant, fordi det, som omtalt, varsler glimrende, samtidig med at truende Skyer viser sig i Horisonten. For at være poetisk: Solen brænder aldrig saa varmt og stikkende som før et Tordenvejr — men kan være, vi undgaar yderligere Konflikter og virkelig faar Lov til at arbejde uden flere meningsløse Strejker og opslidende Kævl; da vil vi se Rater hjem efter højere end i mange Aar. Wales arbejder, men Wales er ikke længere den vigtigste Faktor; vi har lært at brænde andre Kul, og Østkysten, der ligger os nærmest, vil sende en Regn af Kul ned over vore Hoveder; vore Skibe vil finde en Returfragt derovre fra, som i Strid med Traditionen vil danne Hovedindtægtskilden paa Rundturen Østersøen-Nordsøen-Østersøen; man vil snart kunne sejle alene efter Kul og opnaa et bedre Resultat end ved at søge f. Eks. Libau og Riga for Ladning til Kontinentet. Vi noterer: Firth of Forth Aalborg 6/9 à 7/, Aarhus 6/6, Kjøbenhavn 6/6, Dansk Havn (14 Fod) 7/6, Kiel 7/6, Flensborg 7/6, Rostock 8/6, Königsberg 8/6, Libau 6/9, Kronstadt 7/ à 7/3, Stockholm 6/9; til Middelhavet søges fra Tyne til 7/6 Alexandria, 7/6 Genua, 7/3 Neapel, 7/6 Savona, 9/ Triest, 9/ Venedig. Fra Cardiff noteres: Kronstadt 7/3 à 7/6, Reval 7/, Kjøbenhavn 6/9 à 7/; til Genua betales 8/, Leghorn 8/, Civita Vecchia 8/6, Trapani 9/1, Port Said 8/, Alexandria 8/ à 8/3. Overalt gode Rater og Tørnen mindre end i sidste Uge.

Østersøen giver Petersborg London Hull 1/2¹/₄, Rotterdam 1/3, Antwerpen 1/4¹/₂, til Danmark 16 à 17 M. pr. 2000 Kilos Korn, fra Kronstadt til Rotterdam betales 16¹/₂ Hfl. for Træ, London 27/, Leith 25/; senere Baade ere mere værd end prompt Tonnage. Libau 1/1¹/₂ London, 1/1¹/₂ Dunkirk. Hør til Dunkirk betales med 20 Fres. som Delladning, men større Ordre findes ikke. Som omtalt er Træbefragtingerne Hovedsagen, og Kampen staar endnu stadig om det „ny Certeparti“; desværre har mange Redere bøjet sig; man udsteder Certepartiet for Træafskibninger efter de vedtagne Regler, men ved Siden af gøres en privat Akkord med Trækøbmændene, saaledes at alt i Virkeligheden gaar i den gamle Skure; der hersker i den Anledning en bitter Kamp mellem de engelske Redere indbyrdes, hvor ogsaa deres ofte omtalte Klubber er implicerede; da disse Forhold imidlertid ikke berører vore Læsere i nogen nærværdig Grad, ønske vi kun at omtale denne uheldige Situation i Forbigaaende. Træfragterne ere saa gode for Tiden og Tonnagen saa knap, at man skulde tro Rederierne med lidt Sammenhold kunde hævde det nye Certeparti; det synes imidlertid vanskeligere end beregnet; men der skal jo Tid til enhver Reform.

Vort hjemlige Marked er uforandret og temmelig flovt. Raten fra Kjøbenhavn til Provinsen er 11 à

12 Øre for Korn og 17 Øre for Bomuldsfrøkager i Sække. Der noteres mindre Ladning Rug til Falkenberg 12 Øre pr. Centner. Kaolin Rønne Stettin giver 17 Pf. Svovlkisafbrænding Kjøbenhavn Hamburg $6\frac{3}{4}$ M. pr 2000 Kilos. Kalksten fra Faxe til Kønigsberg 24 M., Limhamn Frauenburg Red 25 M. Kridt fra Stevns til Riga $3\frac{1}{4}$ M., Petersborg $4\frac{1}{2}$ M. Cement Aalborg Råfsø 60 Øre pr. Fad.

Skibes Nødsignaler.

Vi have modtaget følgende:

Hr. Redaktør! Tør jeg bede Dem om Plads til følgende Linjer: Jeg har læst den i Deres ærede Blad under ovenstaaende Overskrift optagne Artikel af P. M. Møller, Fører af Dpsk. „Laura“ af Svendborg, hvori han paa en højst mærkelig og umotiveret Maade ripper op i den gamle Affære om Kaptajn Riise. Man skulde dog have antaget, at den Sag nu var godt uddebatteret, og jeg kan ikke se, at Hr. P. M. Møller gavner Kaptajn Riise ved at bringe Sagen frem paany, hvilket dog ellers maa være Hensigten.

Vi 28 Skippere skulde saa tage Stødet af, mener Hr. Møller, men det er han dog forhaabentlig den eneste, der mener. Ogsaa vi har færdedes paa Havet, saa vi bilder os dog ind at kunne tale en Smule med og have Lov til at give vor Mening tilkendte. Vi opnaaede da ogsaa vor Hensigt med den Resolution, vi vedtog i sin Tid; vi fik fremtvunget Søjretsforhøret, som ganske vist ikke bragte det Resultat, vi havde ventet, men her maa vi bøje os.

Det, der drev os, var Tanken om, at det maaske en anden Gang kunde blive en af os, der sejledes forbi i en lignende Situation. Man har jo netop for nylig set et ganske tilsvarende Tilfælde, hvor vedkommende Kaptajn bar sig ad paa samme Maade. Det var, da Skipper Toft kuldsejlede med sin Jagt ved Thunø Knob, hvorved en Mand druknede. Den Gang passerede et Dampskib ogsaa de Forulykkede paa ganske nært Hold, uden at en Haand blev rørt til Hjælp.

Og saa skriver man, at det ikke er kollegialt af os, naar vi har vedtaget vor Resolution. Nej, være Kollega i Tilfælde som disse ønsker ingen af os.

Hvad Hr. Møllers Skrivelser ellers angaar, skal jeg kun sluttelig notere, at det er vanskeligt at forstaa, at det ikke hører med til hans Trosartikler, at det er en Pligt at redde Menneskeliv, hvor man kan — og den Gang kunde der være gjort noget for at redde de tyske Søfolk; værre var Vejret ikke for „Dronningen“.

M. Nielsen,

Skipper. Formand for Skipsreder-Foreningens Aarhusafdeling for mindre Skibe.

Fra Sø og Land.

I den nu afsluttede anden Eksamenstermin har 11 af Kjøbenhavns Navigationsskoles Elever bestaaet den almindelige Styrmandseksamen. I anden Afdeling have 8 bestaaet Eksamen i Navigation, 9 i Geografi og Vejrlære, 6 i Engelsk, 7 i Sjøret og Handelsvidenskab; 1 Elev bestod ikke Eksamen i Engelsk. Desuden har 1 Elev underkastet sig Tillægseksamen i Maskinlære og 1 Fiskeskipperprøven. Skolen optager til enhver Tid Elever i alle Afdelinger. Ufornuende Elever, der viser Flid og god Opførsel, kunne vente den sædvanlige Understøttelse. Skolens Program og alle nærmere Oplysninger faas paa Skolen, Holmens Kanal No. 18.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab har fra Craig, Taylor & Co. i Fornaby on Tees modtaget en ny Dampner, Wladimir Sawin, 3,100 Tons drægtig; den er 280' lang, 41' bred og med 18' 9" Dybgaende.

I Torsdags foretoges Prøvetur med den paa Flensborg Skibsbygning-Selskabs Værft til „Neue Dampfer Compagnie“ i Stettin nybyggede Dampner Elsa. Prøveturen forløb fuldkommen tilfredsstillende, hvorefter „Elsa“ afgik til Kønigsberg. Paa Værftet er under Bygning endnu en Dampner til samme Rederi og af samme Størrelse, nemlig 208' lang, 29' bred og 14' 1" Dybgaende.

Dampskibsselskabet Knud i Aalborg har forandret Navn og hedder nu Aalborg Dampskibsselskab. Selskabet har købt Dampneren Lynton af Sunderland, 2,300 Tons, for 266,000 Kr.

Det gamle Krydstoldfartøj, som havde Station mellem Fanø og Manø, er i disse Dage udrangeret, og et nyt Fartøj er ankommet til Stationen. Det er bygget i Odense.

Liggedagspenge for Søndagen. Skipsrederne Paton & Hendry stævnedes D. W. Ritchie & Co., Dundee, for 4 Lst. som Liggedagspenge. Ifølge Certepartiet skulde, der betales 4 Lst. pr. Dag i Liggedagspenge, hvis ikke Dampskibet blev losset paa 1 Dag. Skibet kom ind Lørdag og blev ikke udlosset før Mandag, og Paton & Hendry gjorde nu gældende, at der med Bestemmelsen i Certepartiet var ment „Løbedage“ og ikke „Arbejdsdage“, og at der saaledes maatte betales for Søndag. Man paaberaabte sig „Custom of the port“, som i dette Tilfælde var ikke at fordre Losning en Søndag, hvorimod der skulde betales Liggedagspenge, hvis Skibet blev opholdt.

Indstævnte paastod sig frifunden for at betale de 4 Lst. da der ikke betales Liggedagspenge for Søndag.

Sheriff C. Smith udtalte, at der med de to Dage mentes „Arbejdsdage“ og ikke „Løbedage“, og at der ikke kunde kræves Liggedagspenge for Søndag. Ifølge Skotlands Love, sagde han, er ingen forpligtet til at arbejde om Søndagen og heller ikke til at betale Mulkt eller Erstatning for „ikke“ at gøre det. Indstævnte blev derfor frifundne.

(Fairplay.)

Dampneren „Etruria“ af Cunard Linjen har atter for nylig paa sin 313de Rejse over Atlanterhavet sat en smuk Rekord, idet den fuldendte Overrejsen fra Queenstown til New York paa 5 Dage 20 Timer 55 Minutter.

En hollandsk-amerikansk Linje har bestilt 2 nye Dobbeltskrue-Dampere paa 12,000 Tons hver til transatlantisk Fart. Skibene blive paa 550' Længde, 62' Bredde og 44' dybe med en Fart af 18 Knob. De skulle være færdige Aar 1900. Den ene bygges hos Messrs. Harland & Wolff i Belfast og den anden i Hamburg hos Blohm & Voss. Foruden disse to har det samme Selskab allerede to lignende Dobbeltskrue-Dampere under Bygning.

Endnu medens den allerede ofte omtalte engelske Dampner „Oceanic“ paa 214½ Meters Længde staaar paa Beddingen begynder man at tænke paa at bygge endnu længere Skibe, idet der siges at være knyttet Underhandlinger mellem White Star Linjen og Harlands Wolfs Værft i Belfast om Konstruktionen af 2 Paketter paa 244 Meters Længde.

Det hænder ret ofte i England, at Skipsførere dømmes for at have overfyldt deres Dampere med Passagerer. Saaledes dømtes Kaptajn W. Mason paa Koh-i-nor den 17. Aug. ved Margate Politiret for den 31. Juli at have medtaget et større Antal Passagerer, end han efter sit Passager-Certifikat var berettiget til. Ved Ankomsten til Margate var der 1,363 Passagerer om Bord, hvilket vil sige 132 flere end tilladeligt. Bøden sattes til ialt c. 500 Kr.

Ligeledes havde Kaptajn E. Holland paa Royal Sovereign 85 overtallige Passagerer om Bord den 3. Aug. og dømtes til c. 400 Kroners Bøde, medens Andrews, Kaptajn paa Southend Belle, der var beskyldt for det samme, blev frikendt, paa Grund af manglende Beviser.

Ugens Havarier.

Felicitas, af Delfzyl, er strandet udfor Harboere.

Esbjerg, Dpsk. af Aarhus, har d. 6. ds. ved Hamburg været i Kollision med engl. Dpsk. Sindbad, der fik Skade over Vandlinjen. Esbjerg ubeskadiget.

Hjalmar, Skonnert af Norrtelje, paa Rejsen fra Båtskärnäs til Svendborg med Brædder, har været paa Grund paa Lagnøruten ved Furusund. Skonnerten er læk og lossere og reparerer, førend Rejsen fortsættes.

Tryg, Dpsk. af Bergen, kom d. 9. ds. paa Rejsen fra England til Bornholm paa Grund ved Rødsand.

Clara, Brig af Fanø, der paa Rejsen fra Gefle til East London med Trælaster grundstødte ved South Forland, er bragt flot og ind til Dover. Clara er ubeskadiget.

Obsidian, Dpsk. af Glasgow, kom d. 9. ds. paa Rejsen fra Kronstadt til Grangemouth med Trælaster paa Grund paa Anholts Østrev. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Frederikshavn.

Adolphine, 3m. Skonnert af Aalborg, er d. 8. ds. ankommen til Norrkøping efter en meget haard Rejse fra Marseille med en Ladning Oljekager. Skibet, der har været 64 Dage i Søen, har flere Gange taget svære Søer over, der er trængt ned og har beskadiget Lasten.

Johannes, svensk Skonnert, kom d. 8. ds. paa Rejsen til Aarhus med Jærn paa Grund paa Sjællands Rev. Med Assistance af Griben Bjærgelav kom Skibet flot og fortsatte Rejsen til Bestemmelsestedet.

Patria, Dpsk. af Kjøbenhavn, ankom hertil d. 5. ds. paa Rejsen fra Riga til Dortrecht med Trælaster. Skibet havde paa Rejsen hatt haardt Vejr og faaet en Del oven Bords Skade, der repareres her.

Morning Star, 3m. Skonnert, kom d. 7. ds. paa Rejsen fra Østersøen med Trælaster paa Grund paa Middelgrunden. Flot ved egen Hjælp og fortsat Rejsen.

Gefion, Oddbyningsdpsk. af Frederikshavn, har d. 11. ds. i Kaiser Wilhelms Kanal været i Kollision med engl. Dpsk. Dunmail. Gefion fik en Del Skade, men fortsatte dog Rejsen til Helsingør for der at reparere.

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rolide afgik fra Kbhvn. 14. Sept., bestemt til New Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Strømsby 31. Aug., bestemt til Barcelona. — Antwerpen, Holm, afgik fra Lisabon 6. Sept., bestemt til Kbhvn. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Malaga 10. Sept., best. til Cadiz. — Dagmar, Gade, afgik fra Denia 9. Sept., bestemt til Kbhvn. — Douro, Brabrand jun., ankom til Denia 10. Sept., bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Kihl, ankom til Sebastopol 10. Sept., bestemt til Novorossisk. — I. C. Jacobsen, Bech, ankom til St. Petersburg 12. Sept., bestemt til Wiborg. — Kiew, Rabe, ankom til St. Petersburg 12. Sept., best. til Riga. — Kursk, Staal, afgik fra Kbhvn. 10. Sept., bestemt til La Rochelle. — Leopold II, Kruse, ankom til Riga 8. Sept., bestemt til Kbhvn. — Louisiana, Jensen, afgik fra Antwerpen 23. Aug., bestemt til New-Orleans. — L. P. Holmblad, Koch, pass. Kbhvn. 12. Sept., bestemt til Antwerpen. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra Dartmouth 11. Sept., bestemt til Galveston. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Algier 11. Sept., bestemt til Italien. — Omsk, Rasmussen, ankom til St. Petersburg 8. Sept., bestemt til Antwerpen. — Tejo, Borries, ankom til Helsingør 8. Sept., bestemt til Königsberg. — Tomsk, Andersen, ankom til Livorno 9. Sept., bestemt til Tarragona. — Vesuv, Kromann, afgik fra Bordeaux 11. Sept., bestemt til La Rochelle. — Viking, Jørgensen, pass. Ouessant Creach 13. Sept., bestemt til Teneriffa. — Xenia, Eriksen, afgik fra Kbhvn. 13. Sept., bestemt til Halifax (Amerika). — Arkansas, Jespersen, ankom til Kbhvn. 9.

Sept., bestemt til New-Orleans. — Kentucky, Caroc, afgik fra New-Orleans 1. Sept., bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Olsen, afgik fra Hull 12. Sept., best. til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Throindhjem 12. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Kbhvn. 8. Sept., bestemt til Riga. — Ceres, Svensson, pass. Holtenau 12. Sept., bestemt til London. — Christian IX, Mollerup, ankom til Pillau 12. Sept., best. til Kbhvn. — Christianssund, Kjelsen, ankom til Kbhvn. 11. Sept., bestemt til Stettin. — Constantin, Bloch, ankom til London 8. Sept., best. til Hamburg. — Frederik, Harboe, ankom til Pillau 5. Sept., bestemt til Hull. — Jolantha, Jørgensen, ankom til Antwerpen 9. Sept., bestemt til Kbhvn. — Kasan, Thomsen, ankom til Kbhvn. 12. Sept., bestemt til London. — Laura, Holm, afgik fra Isafjord 4. Sept. — Louise, Gøtsche, afgik fra Hull 11. Sept., bestemt til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, afgik fra Antwerpen 11. Sept., best. til Kbhvn. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 11. Sept., best. til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, afg. fra Riga 11. Sept., best. til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, ankom til London 12. Sept., bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Hull 9. Sept., bestemt til Kbhvn. — Pregel, Egidiusen, afgik fra Vliesingen 12. Sept., best. til Kbhvn. — Thyra, Ryder, ankom til Kbhvn. 2. Sept., bestemt til Island. — Valdemar, Koføed, ankom til Libau 10. Sept., bestemt til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Manchester 9. Sept., bestemt til Liverpool. — Vesta, Corfitzon, ankom til Leith 12. Sept., bestemt til Færøerne og Island. — Ella, Jacobsen, afgik fra Kbhvn. 12. Sept., bestemt til Kiel. — Maja, Blom, ankom til Danzig 9. Sept., bestemt til Kbhvn. — Esbjerg, Bentzen, pass. Holtenau 11. Sept., best. til Libau.

Ficaria, C. A. Svane, afgik fra Newcastle 14. Sept., best. til Kbhvn. — Esbern Snare, M. Madsen, afgik fra Odense 15. Sept., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 15. Septbr., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 13. Sept., best. til Nykjøbing F. — Kronen, C. Wiberg, afgik fra Newcastle 13. Sept., bestemt til Aalborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 14. Sept., best. til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, J. P. Bay, afgik fra Nakskov 14. Sept. best. til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 13. Sept., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Riga 8. Septbr., bestemt til Hull. — Frode, Wrisberg, afg. fra Riga 3. Septbr., ank. til Sharpness 12. Septbr. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Libau 31. Juli, ankom til Odessa 26. Aug. — Knud, Hansen, afgik fra Hull 12. Septbr., best. til Kbhvn. — Svend, Petersen, afgik fra Riga 12. Septbr., bestemt til Ghent. — Erik, Tofte, afgik fra Ghent 9. Sept., ankom til Blyth 11. Septbr. — Skjold, Schmidt, afgik fra Riga 12. Septbr., bestemt til W.-Hartlepool. — Ragnar, Risøe, afgik fra Zaandam 4. Septbr., ankom til Sunderland 5. Sept. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Rouen 13. Septbr., best. til Blyth. — Volmer, Ribber, afgik fra Blyth 1. Sept., ank. til Kronstadt 8. Sept. — Dan, Kraemer, afgik fra Kronstadt 9. Septbr., ankom til Riga 9. Septbr. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Riga 10. Septbr., bestemt til Dunkerque. — Harald, Holst, afgik fra Zaandam 7. Septbr., ankom til Grimsby 8. Septbr. — Olaf, Lorenzen, afgik fra Methil 30. Aug., ankom til Kronstadt 8. Septbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Thorsøe, afg. fra Grimsby 3. Septbr., ankom til Kronstadt 10. Septbr. — Alex. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Newcastle 31. Aug., ankom til St. Petersburg 7. Septbr. — Pawel Andrejef, Johnson, afgik fra Kronstadt 3. Septbr., ankom til Amsterdam 10. Septbr. — J. Siem, Knudsen, afg. fra Odessa 4. Septbr., bestemt til Helsingfors. — H. Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Kronstadt 30. Aug., ankom til Rotterdam 7. Septbr. — Russ, Jensen, afgik fra London 8. Septbr., ankom til Grimsby 9. Septbr. — W. Savin, Jørgensen, afg. fra Newcastle 9. Septbr., bestemt til St. Petersburg.

Heimdal. Anine, Løffler, ankom til Stocka 12. Septbr. — Kamma, Risøe, ank. til Ghent 9. Septbr. — Helga, Lagesen, afgik fra Skutskär 9. Septbr. — Martha, Jørgensen, afgik fra Riga 11. Septbr. — Elna, Møller, ank. til Sunderland 12. Septbr. — Therese, Knudsen, ankom til Stocka 2. Septbr.

Urania. Ekliptika, Klaaborg, ankom til Zaandam 12. Septbr. — Venus, Lund, ankom til New York 7. Septbr. — Sirius, Kock, afgik fra Honfleur 12. Sept., bestemt til Grangemouth. — Urania, Callesen, ankom til Terneuzen 9. Septbr. — Saturn, Lund, ankom til Kbhvn. 10. Aug. — Pallas, Degn, ankom til Riga 13. Septbr. — Mars, Nielsen, afgik fra Grangemouth 10. Septbr., bestemt til Mariager. — Juno, Jørgensen, afgik fra Bremen 13. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Hebe, Bønnelycke, ankom til Kbhvn. 11. Sept.

Nordsoen. Nordland, Pii, ank. til Dunston 9. Sept. — Finland, Schmidt, afgik fra Honfleur 13. Septbr., best.

til Newcastle — England, Hemmingsen, afgik fra Nyborg 6. Septbr., best. til Ostende. — Holland, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 14. Septbr., bestemt til Windau. — Rusland, Møller, ankom til St. Petersburg 8. Septbr. — Tyskland, Høgstedt, ankom til Randers 13. Septbr. — Skotland, Branth, ankom til Warkworth 13. Septbr.

Vesterhavet. Nautik, Meinertz, afgik fra Aalborg 12. Sept., ankom til Kbhvn. 13. Septbr. — Nancy, Jessen, afgik fra Arabat 6. Sept., bestemt til St. Petersburg. — Nora, Degn, ankom til Helsingør 13. Septbr. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Kolding 8. Septbr., ankom til Gefle 11. Septbr. — Nerma, Schmith, ankom til Kjøge 12. Septbr. — Nord-søen, Jessen, afgik fra Hull 9. Septbr., ankom til Esbjerg 11. Septbr.

Østersøen. Yrsa, Hansen, ankom til Hull 9. Sept. — Rita, Larsen, afgik fra Carlsrona 9. Sept., ankom til Kø-nigsberg 10. Sept. — Cimbria, Storm-Hansen, ankom til Luleå 8. Sept.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Riga 11. Septbr., bestemt til Dordrecht. — Frisia, Skov, afgik fra Riga 11. Sept., bestemt til Dordrecht. — Britannia, Nielsen, afgik fra Frederikshavn 6. Sept., bestemt til Cetta.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, ankom til Rotterdam 8. Sept. — Fyen, Hansen, ankom til Reval 8. Sept. — Hainia, Neergaard, afgik fra Kbhvn. 12. Septbr., best. til Riga. — Russia, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 8. Septbr. — Carl Hecksher, Starck, ankom til Riga 7. Septbr. — Dania, Troensegaard, afgik fra Rotterdam 11. Sept. til Luleå. — Normannia, Rasmussen, afgik fra Bordeaux 10. Sept., best. til Cardiff.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, ankom til St. Peters-borg 10. Sept. — Christiansborg, Petersen, afgik fra Neder Kalix 11. Sept., bestemt til Hull. — Frederiksborg, Kühl, ankom til Kronstadt 12. Sept. — Fredensborg, Andersen, ankom til Brahestadt 10. Septbr. — Rosenberg, Fischer, ank. til Kragerø 9. Septbr. — Jomsborg, Schultz, afgik fra Kotka 13. Sept., bestemt til Ghent. — Uranien-borg, Olsen, ankom til Rossø 7. Septbr. — Skanderborg, v. Deurs, ank. til Kronstadt 8. Sept.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Dømel, ank. til Hull 12. Sept. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Frederikshavn 10. Sept. — Skodsborg, Jensen, ankom til Havre 9. Sept. — Guldborg, Schmidt, afgik fra Frederiks-havn 7. Sept., bestemt til Dunkerque. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Terneuzen 12. Sept., best. til Blyth. — Marselis-borg, Hartmann, ank. til Glasgow 10. Sept.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Dordrecht 10. Sept., ankom til Burntisland 12. Sept. — Ag-nete, Jensen, afgik fra Kbhvn. 10. Sept., ankom til Riga 12. Sept. — Hermia, Sørensen, afgik fra Riga 7. Sept., bestemt til Dunkirk. — Alice, Kraemer, afg. fra Riga 6. Sept., ankom til Ghent 13. Sept. — Sjælland, Sonnichsen, repa-erer i Kiel. — Bornholm, Petersen, afgik fra Kiel 7. Sept., ankom til Grangemouth 11. Sept. — Ajax, Brorsen, afgik fra Gjedser 8. Septbr., ankom til Warkworth 12. Septbr. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Königsberg 11. Sept., best. til Fraserburgh. — Nauta, Steen, afgik fra Fraserburgh 9. Sept., bestemt til Danzig. — Rønne, Hintze, afgik fra Fra-serburgh 8. Sept., bestemt til Königsberg. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Libau 7. Septbr.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Tuborg 10. Septbr. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Riga 12. Sept. — Absa-lon, Predbjørn, ankom til London 9. Septbr. — Ansgar, Larsen, ankom til Riga 11. Sept. — J. N. Mødvig, Olsen, ank. til Newcastle 8. Sept. — Hamlet, Sommer, ankom til Newcastle 11. Sept. — Helge, Olsen, afgik fra Newcastle 10. Sept., bestemt til Kronstadt.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Cold, afgik fra Kbhvn. 9. Sept., ankom til Göteborg 10., afgik 11., ankom til Ant-werpen 14. Sept. — Cathay, Schøning, ankom til Hongkong 7. Sept., afgik 10. Sept. til Shanghai. — Malaya, Børentzen, ankom 7. Sept. til Bangkok.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Hahn, afgik fra Kbhvn. 10. Sept., bestemt til Damsjø. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Swinemünde 11. Sept., bestemt til Damsjø. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Söderhamn 8. Sept., best. til Honfleur.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Puck, Clausen, prajet 4. Septbr. paa 53° N. Br. 4° Ø. Lgd. fra Hamburg til Rio Janeiro. — Sophie, Svarrer, ankom til Cape Town 4. Septbr. fra Rio Janeiro. — Dorane, Rødgaard, sejlet fra Grimsby 3. Septbr. til Demera-ra. — Nor Wester, Nielsen, sejlet fra London 31. Aug. til Dunedin, passeret St. Cathrine Pt. 3. Septbr. og prajet 5. Septbr. paa 49° N. Br. 6° W. Lgd. — Cito, Christensen, pas-seret St. Helene i Slutning af Aug. fra Molukkerne til Am-sterdam — Copley, Struckmann, ankom til Iquique 7. Septbr. fra Antofogaste. — Valparaiso, Lorentzen, ankom til New-

castle N. S. W. 10. Septbr. fra Port Natal. — Mærdor, Brinck, ankom til Falmouth 11. Septbr. fra Rio Grande. — Nancy, Hansen, ankom til Falmouth 10. Septbr. fra Rio Grande. — Thor, Meinertz, sejlet 31. Aug. fra Taltal til Marseille. — Emilie, Thomsen, sejlet fra Menado 23. Juni til Amsterdam.

Fans. Sænderho. Henny, Ibsen, ankom 5. Septbr. til Port Elizabeth fra Hamburg, 77 Dages Rejse fra Dover. — Mary, Lydom, ankom 8. Septbr. til Halmstad fra Nykjøbing. — Anna, Mortensen, pass. 9. Septbr. Helsingør, fra Kotka til London.

Svendborg. Clytia, Nielsen, ankom til Råfse 3. Septbr. — Brødrene, Jørgensen, ankom til Leith 5. Septbr. — Martin, Mortensen, ank. til Stornoway 5. Sept. — Dana, Rasmussen, ankom til Charlestown 5. Septbr. — Johanne, Jensen, ankom til Fraserburgh 6. Sept. — Agnete, Møller, ankom til Kramfors 7. Septbr. — Fylla, Rasmussen, ankom til Lynn 7. Septbr. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ankom til Burghhead 8. Septbr. — Jens, Eriksen, ankom til Kjer-te-minde 9. Septbr. — S. R. Berg, Petersen, ankom til Fowey 4. Septbr. — Garibaldi, Jørgensen, ank. til Kbhvn.s Red 6. Septbr. — Lyø, Jensen, ankom til Christinestad 7. Septbr. — Urda, Nielsen, ankom til Drøbak 10. Septbr.

Æra. Søstrene, Clausen, ankom 7. Septbr. til Hull. — Familien, Bager, ankom 7. Septbr. til Brest. — Hansigne, Clausen, ank. 6. Septbr. til St. Brieux. — Ingeborg, Svane, ankom 7. Septbr. til Dysart. — Salvador, Fabricius, ankom 8. Septbr. til Fecamp. — Frem, Folmer, ankom 8. Septbr. til Stubbekjøbing. — Fredensborg, Kisby, ank. 9. Septbr. til Leith. — Elise Dyreborg, Nielsen, ank. 8. Septbr. til Dundee. — Aurora, Raahauge, ankom 10. Septbr. til Bou-logne sur Mer. — Skjold, Mygind, ankom 10. Septbr. til Sunderland. — Sylfid, Kromann, ankom 10. Septbr. til Quimper. — Jørgen, Friis, ankom 11. Septbr. til Kotka. — Ydun, Andersen, anløb 11. Septbr. Helsingør f. O., blev best. til Königsberg. — Thøger, Rasmussen, ankom 11. Septbr. til Swinemünde. — Agent Petersen Frederiksen, ankom 11. Septbr. til Sundsvall. — Sirius, Rasmussen, ankom 10. Septbr. til London. — Hydra, Christensen, ankom 9. Septbr. til Falmouth f. O.

Rønne. Clara Marie, Koefoed, ankom til Kbhvn. 6. Septbr. — Castor, Clausen, ankom til Rendsburg 7. Septbr. — Benthine, Sommer, ankom til Kbhvn. 7. Septbr. — Her-mod, Grønvald, er ankommen til Kbhvn. — Gudmud, Bor-bye, ankom til Kbhvn. 7. Septbr. — Hans Peter, Westh, ankom til Kalmar 8. Septbr. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 10. Septbr. — Odin, Møller, ankom til Kbhvn. 9. Septbr. — Ane Katrine, Hermansen, ankom til Kbhvn. 10. Septbr. — Ane Margrete, Skou, ankom til Kbhvn. 10. Septbr. — Lauretine Emilie, Johnsen, ankom til Karrebæksminde 9. Septbr. — Rolf, Jakobsen, ankom til Flensborg 10. Septbr. — Herman Olsen, Jensen, ankom til Svendborg 10. Septbr. — John Hintze, Andersen, ankom til Kbhvn. 10. Septbr.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er an-ført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Ulybderne i Favn og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse

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

Limfjorden. Jyllands V.-Kyst. I *Thyborøn-Kanal* er Dyb-den for Tiden ved Højvande:

Paa *Havrevlen* 12 Fod.

I *Kanalen* 9 Fod.

Paa *Fjordgrunden* 11 Fod.

Kattegat. Fornæs NØ. Den ved Vraget af Jagt „Agnete“, NØ. for *Fornæs*, liggende Lystønde er nu inddragen.

Sjællands N.-Kyst. Spodsbjerg. Par Grund af Havari paa *Spodsbjerg* Fyr, der viser Et-Blink hver 1/2 Minut, vil hvert 3dje Blink, indtil Fyret atter er bragt i Orden, kun have den halve Lysstyrke.

Isefjord. Fra den 19de til den 28de September 1898 af-holdes Skydeøvelser ved *Jægerspris*. Fra Kl. 11 Fm. til Kl. 2 Em. paa de nævnte Dage advares Skibe mod at nærme sig *Isefjord Yder-Bredning* Ø.-Side, S. for den lille Ø *Allholm*, inden for 2 Kml.

Paa de Dage, hvor Skydning finder Sted, hejses National-flaget paa *Krøblingebakke*, ca. 1,400 Alen NNV. for *Christians-minde*, og paa *Karolinehøj*, c. 900 Alen N. for *Draaby* Kirke. Naar Flagene nedhales, ophører Skydningen.

Sundet. Disken S. Masterne ere borttagne af den S. for *Disken* sunkne Damper. Mindste Dybde over Vraget er 32 Fod.

Mærkeskibet er inddraget.

Hveen V. Vraget af den 1 Kml. SV. for *St. Ib* Kirke sunkne Skonnert „*Livlig*“ er nu afmærket med et grønt Flag paa den ene Top og om Natten med en hvid Lanterne. Vragvageren er inddragen.

Farvandet S. for Fyen. Gravede Rende til Rudkjøbing. Paa den næst S.-ligste af de røde Stager paa V.-Siden af den gravede Rende til *Rudkjøbing* Havn er anbragt to opadvendte Koste.

Østersøen. Rødsand SØ. Den sunkne Klokketønde *Rødsand SØ.* er optagen og indhjerget.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Bottniske Bugt. Luleå—Piteå. Den mellem *Bondö* og *Medlerstö* fundne 11 Fods Grund afmærkes med en Stage Ø. for Grunden og ikke med en rød Stage med Kost V. for Grunden.

Finland. Finske Bugt. Paa *Lavansaari* er tændt to Ledefyr for Indsejlingen i den NØ-lige Havn.

Forfyret er et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 20 Fod. Synsviddens: 5 Kml. Det vises fra en hvid Pæl paa Øens N.-Kyst. 60° 1' 32" N. Br. 27° 50' 40" Ø. Lgd.

Bagfyret staar 1,5 Kbl. S. 69° V. fra Forfyret. Det er et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 26 Fod. Synsviddens: 6,5 Kml. Det vises fra en hvid Pæl. 60° 1' 28" N. Br. 27° 50' 24" Ø. Lgd.

Rusland. Riga Bugt. Øen Kino SV. En 23 Fods Stengrund er funden SV. for Øen *Kino*, fra *Kino* Fyr i S. 32° V., 5,5 Kml. 58° 1' 10" N. Br. 23° 54' 0" Ø. Lgd.

Den røde Stage med Kost ved *Kino Grund* er derfor flyttet c. 1 Kml. S. 35° V. hen.

Fyrskibet „*Libau*“ er igen udlagt paa Station og Reservefyrskibet inddraget.

Tyskland. Rügen. Sassnitz Ø. Masterne i det Ø. for *Sassnitz* liggende Vrag af „*Heinrich*“ ere udtagne. Mindste Dybde over Vraget er 6½ Fv. Vragtønden er inddragen.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 10de August. 52° 20' N. Br. 3° 15" Ø. Lgd. Et sunket Vrag. En Mast var 5 Fod over Vandet.

Den 15de August. 55° 21' N. Br. 3° 45' Ø. Lgd. Et sunket Vrag. En Mast var 6 Fod over Vandet.

Ifølge Meddelelse fra Kaptajn *H. H. Krohn*, Fører af Dampskibet „*Ophelia*“. Den 30te August. 52° 12' N. Br. 2° 34' Ø. Lgd. Et c. 120 Fod langt Vrag med Bunden opad.

Norge. Laukvik. Fyrlampen ved *Laukvik* viser nu Fyr med Formærkelser. Den lyser fra S. 68° V., fri uden om yderste *Laukviksfald*, gennem V. og N. til N. 50° V. Lyset er rødt fra S. 68° V. til fri uden om *Skuvingen*, iøvrigt hvidt. Lysævnens: 7 Kml. for det hvide, 4,5 Kml. for det røde Lys. 65° 23' 20" N. Br. 14° 26' 45" Ø. Lgd.

Flekkefjorden. Ved *Bolslus* i *Flekkefjorden* er tændt to Lanterner, der vise hvidt, fast Lys. 58° 14' 50" N. Br. 6° 40' 10" Ø. Lgd. og 58° 15' 20" N. Br. 6° 39' 50" Ø. Lgd.

Tyskland. Elben. Gross Vogelsand. Opmaalings Baaken paa *Gross Vogelsand* er borttagen.

Elben. Altona. Paa en Duc d'Albe, der staar ved S.-Siden af det nye Farvand lige over for *Allona* gamle Gasværk, er tændt et hvidt Fyr med En-Formærkelse hver 10 S., Lys 7,5 S., Mørke 2,5 S. Flammens Højde: 38 Fod. 53° 32' N. Br. 9° 56' 10" Ø. Lgd. Det lyser kun over det dybe Farvand, fra N. 84° V. gennem N. til N. 86° Ø., eller mellem det lille Fyrskib, som ligger paa 53° 32' N. Br. 9° 55' 15" Ø. Lgd. og den NV.-ligste Duc d'Albe ved *Kuhwärder*, hvorfra vises et rødt, fast Fyr.

Weser. Hohe Weg Fyr NV. Vraget af Dampere „*Jupiter*“, som ligger 2¼ Kml. N. 39° V. fra *Hohe Weg* Fyr, er afmærket med en Stage med Cylinder.

Holland. Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Ved N.-Siden af *Nieuwe Rotterdamsche Waterweg* er anlagt Dæmninger, hvorved er anbragt Duc d'Alber, hvorfra skal vises rødt Blinkfy. Stumptønde Nr. 6 med afkortet Kogle, Nr. 7 og Nr. 8 ere inddragne. Stumptønde Nr. 7 laa paa 51° 57' 7" N. Br. 4° 10' 19" Ø. Lgd.

Zeegat van Goeree. I Rak van Scheelhoek er Ballonen borttaget paa Spidstønde Nr. 1. 51° 51' 30" N. Br. 4° 1' 22" Ø. Lgd.

Haringvliet. Den Bommel. Fyrrælene til Ledefyrene *Den Bommel* ere nu graa. 51° 43' N. Br. 4° 17' Ø. Lgd.

England. Themsens. Mouse Bank er tiltagen betydelig S. og V. efter. Der er nu 24 Fod 4½ Kbl. N. for Tønden *North Oaze* og 21 Fod 9 Kbl. N. 12° V. for Tønden *East Oaze*.

Themsens. Sea Reach. En Lægter er sunken V. for Fyrskibet „*Nore*“. Der er 19 Fod Vand over Vraget. En grøn Vragtønde er i 25 Fod Vand udlagt tæt N. for Vraget og et Vragfyrskeib 130 Alen N. for Vraget. Vragtønden ligger 4¼ Kbl. N. 78° V. fra Fyrskibet „*Nore*“ og 7½ Kbl. N. 7° V. fra *Sheermes Middle* Lystønde. 51° 28' 45" N. Br. 0° 48' 5" Ø. Lgd.

Tynemouth. St. Mary Isle. Det hvide Blinkfy paa *St. Mary Isle* er nu tændt. *Tynemouth* Fyr er slukket.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Englands S.-Kyst. Longships. Den 25de December 1898 forandres Taagsignalet ved *Longships* Fyr til hver 5 Minutter at give To-Knald med 5 S. Pause mellem Knaldene.

Bristol Channel. Penarth. Lloyds' Signal-Stationer paa *Penarth Pier* og *Penarth Head* ere midlertidig nedlagte. 51° 26' 30" N. Br. 3° 9' 45" V. Lgd.

Dee. Talacre. Redningsbaads Huset ved *Talacre* er nedrevet og kan altsaa ikke mere benyttes som Ledemærke. 53° 20' 50" N. Br. 3° 21' 55" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Molène. Dampere „*Seafoam*“ er sunken i Løbet mellem Øerne *Trielen* og *Quéménès*, 1,5 Kml. N. 79° V. fra Skorstenen paa *Quéménès*. En Mast er over Vandet. 48° 22' 45" N. Br. 4° 55' 45" V. Lgd.

Bordeaux. Skonnerten „*Ludovic*“ er sunken ud for *Carriet*, tæt neden for *Bordeaux* Havn, c. 3 Kbl. fra den rødmaledede *Lystønde* paa den øvre Ende af *Banc de Bassens*.

Vraget er afmærket med 3 sorte Balloner lodret for hinanden og et rødt, trekantet Flag, om Natten med 3 røde Lanterner lodret for hinanden og en grøn Lanterne 6 Fod over Dækket.

Spanien. Belysningen og Afmærkningen ved *Spanien* og de spanske Koloniers Havne og Kyster bringes efterhaanden tilbage til samme Tilstand som før Krigen.

Santander. Fyrene i Provinsen *Santander* ere igen tændte. Det er tilladt at staa ind i Havnene om Natten.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Belysningen og Afmærkningen ved Havne og Kyster ved de *Forenede Stater i Nord-Amerika* bringes efterhaanden tilbage til samme Tilstand som før Krigen.

New Jersey. Barnegat. Et Vrag ligger sunket c. 10 Kml. S. 59° Ø. fra *Barnegat* Fyr. En Mast er 8 Fod over Vandet.

Virginia. Hampton Roads. Sewall Point Shoal. Ved Indløbet til *Elizabeth River* er *Sewall Point Shoal* Klokketønde ombyttet med en sort Stumptønde Nr. 3, der ligger i 24 Fod Vand, Middell Lavvande.

South Carolina. Fyrskibet „*Martins Industry*“ Nr. 53, ud for Indløbet til *Port Royal*, er igen udlagt og Reservefyrskeib Nr. 29 inddraget.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Gibraltar Bugt. San Garcia. Taarnet *San Garcia* er nedrevet. Som Mærke for at gaa fri Ø. om *Pearl Rock* maa nu benyttes: *San Garcia Pynt* aaben Ø. for *Carnero Pynt* i N. t. V. Taarnet laa paa 36° 6' 5" N. Br. 5° 27' 0" V. Lgd.

Malaga. Fyrene i Provinsen *Malaga* ere igen tændte. Det er tilladt at staa ind i Havnene om Natten.

Italien. San Remo. Dybden i den indre Del af Havnen er nu 16 Fod til tværs af det grønne Fyr paa S.-Molen, og derfra til tværs af det røde Fyr paa S.-Molen 20 Fod.

Maurizio. Forskellige Klipper ere bortsprængte og en ny Kaj bygget i den N.-lige Del af Havnen.

Oneglia. Kajen ved V.-Molen er udvidet paa 250 Alens Længde. I Indløbet er der 25 Fod. Den N.-lige og NV.-lige Del af Havnen uddybes til 19 Fod.

Savona. I *Darsena Vecchia* er Dybden c. 24 Fod, og i *Darsena Vittorio Emanuele* c. 28 Fod.

Genua. Ved Broen i *Darsena* og ved Ø.-Siden af Molen *Federico Guglielmo* er Dybden nu 28 Fod.

Camogli. Molen er forlænget ½ Kbl.

Santa Margherita. S.-Molen er forlænget ¼ Kbl. N. for denne Mole er uddybet til 16 à 19 Fod.

Ved *S. Guiseppe di Massa* er bygget en 1 Kbl. lang Bro tværs paa Kysten, 1½ Kbl. N. for Floden *Frigido* Munding.

Livorno. I *Porto Medicco* er opført en ny Kaj S. for Havnekaptajnens Bygning.

Piombino. En Fortøjtønde er i 38 Fod Vand udlagt i Indløbet til Havnen.

Gallipoli. I Havnens V.-lige Del og N. for *Ponte della Citta* er Dybden 17 Fod.

Bari. Mellem den nye Bro og Molen er anbragt nye Fortøjtønde.

Molfetta. En ny, c. ½ Kbl. lang Bro er bygget V. for Indløbet til Havnen.

Ancona. Molen ved de almindelige Magasiner er fuldført.

Messina. Landingsstedet mellem Torvet og Toldbygningen udvides, og Anlægsbro til Færgebaaden bygges. En Havne-Bygning opføres tæt ved de almindelige Magasiner.

Milazzo. En Fortøjtønde er udlagt c. 2¼ Kbl. N. 85° V. fra Fyret paa N.-Molen.

Palermo. Nye Kajer anlægges mellem Ophalerbeddingen og Broen ved Havne-Bygningen.

Trapani. Der er nu 24 Fod Vand paa en Firkant af c. 400 Alen Ø. for Havnekaptajnens Kontor.

Marsala. En ny c. 600 Alen lang Mole bygges i S.-lig Retning c. 300 Alen fra Yderenden af V.-Molen.

Sciacca. En c. 1 Kbl. lang Mole bygges langs den gamle Dæmning tæt ved Byen.

Empedocle. I den N.-lige Del af Havnen ligger 6 Fods Grænsen c. 100 Alen fra Kysten, herfra til 16 Fods Grænsen er der 13 Fod Vand.

Licata. Dybden er nu 19 Fod fra Indløbet til Havnen og til en Linje i Ø. og V. c. 1 Kbl. fra Ø.-Molens Yderende.

Isola di S. Antioco. En 30 Alen bred 6 Fod dyb Rende er gravet til Pladsen *Ponti*.

Porto Torres. Langs den gamle Ø.-Mole er Dybden nu 17 Fod i 60 Alens Bredde.

Sardinien S. Berni og Vacca. Sømærkerne paa Grundene *Berni*, ved Havnen *Giunco*, og *Vacca*, i *Golfo Palmas*, skulle ombyttes med *Baaker*.

Canale di S. Pietro. Tønderne ved Grundene *Marmi* og *Palo* i *Canale di S. Pietro* ere nu sorte og have Cylinder som Topbetegnelse.

Italiens Ø.-Kyst. Lido. Lystønderne uden for *Lido* ere forandrede saaledes, at Lystønden, der ligger c. 1 Kbl. fra NØ.-Dæmningen, viser grønt, fast Lys, og Lystønden, der ligger 1/4 Kbl. fra SV.-Dæmningen, viser rødt, fast Lys.

Grækenland. Volos og Trikeri. *Volos* røde Fyr er igen tændt.

Trikeri røde Fyr er igen tændt, men det er flyttet V. hen til *Cap Cavouli*, c. 60 Alen fra Kysten. Flammens Højde: 37 Fod. Det vises fra en Pæl. 39° 5' 27" N. Br. 23° 2' 52" Ø. Lgd.

Kap Maskoula. Øen Polino. Den 13de September 1898 tændes paa *Kap Maskoula*, paa *Øen Polino*, SØ. for *Øen Kimolos*, et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5 Sekunder og lyser Horisonten rundt. Flammens Højde: 397 Fod. Lysævnene: 18 Kml. Linseapparat af 4de Orden. Fyret vises fra et c. 30 Fod højt, rundt Taarn ved Fyrpasserboligen. 36° 46' 20" N. Br. 24° 35' 24" Ø. Lgd.

Bulgarien. Burgas. Ved Indløbet til *Burgas* Havn, som er under Bygning, er paa Ø.-Enden af S.-Molen tændt et grønt, fast Fyr og paa V.-Enden af Armen paa Ø.-Molen et grønt, fast Fyr. Indløbet er mellem disse to Fyr.

Rusland. Azovske Hav. Jenikale NNØ. Et Vrag ligger sunket 2 Kml. N. 33° Ø. fra *Jenikale* Fyr. Et rødt Flag er anbragt paa Masten. Omtrent 1/2 Kml. S. for dette ligger et andet Vrag. En Mast er over Vandet.

Algier. Øen Arzew NV. En 25 Fods Grund ligger 5/6 Kml. N. 40° Ø. fra Fyret paa *Øen Arzew*. 35° 53' 14" N. Br. 0° 16' 38" V. Lgd.

Algier. Ténès. En stor Pæl er anbragt paa Ø.-Enden af Bølgebryderen, som er under Bygning uden for *Ténès* Havn.

Algier. Cap Ténès N. En 5 Fods Grund ligger c. 500 Alen Ø. for den lille Ø N. for Indløbet til *Calle Génoise*, midt ud for *Cap Ténès*. Mellem denne Grund og den lille Ø ligger en anden Grund.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaabiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Alabama. Mobile Bay. Omtrent den 29de August 1898 tændes et hvidt, fast Fyr paa *Baaken*, som er opført i 23 Fod Vand ved V.-Enden af *Middle Ground Shoal Spit*, i Linje med *Mobile Ship Channel* Fyr. Flammens Højde: 33 Fod. *Baaken* er rød, firkantet, med Plattform og Lanternehus, mærket „*Middle Ground*“. For Indgaaende skal man holde Fyret 30 Alen om Styrbord. 30° 15' 10" N. Br. 88° 2' 12" V. Lgd.

Mexico. Coatzacoalcos River. Renden over Barren ved *Coatzacoalcos River* er nu uddybet til 27 Fod og i en Bredde af 60 Alen. Bredden skal forøges til 150 Alen.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Fransk Guyana. Floden Cayenne. En Kutter, „*Lady Beck*“, er sunken i Indløbet til Floden *Cayenne*. En Mast er over Vandet. En rød og sort vaudret stribet Tønde er i 11 Fod Vand. Lavvande, udlagt ved Vraget. 4° 57' 10" N. Br. 52° 20' 25" Ø. Lgd.

For Sale.

S/S. *Yorkshireman*, deadweight about 950 tons, dimensions 190' x 27' x 16' 9", built to class A 1 at Lloyds, Compound engines, steams about 9 knots. This useful old vessel has just come out of dry dock & is now ready for immediate employment.

Also, New Steamer expected to carry about 680 tons at 12 1/4 feet, Dimensions 170' x 26' x 13', triple engines about 350 i. h. p. large boiler 180 lbs pressure, 2 winches, Class 100 A. 1. Now fitting out & will be ready for sea shortly. For particulars and price apply to Pile & Co., 34, Great St. Helens London. E. C. (H. O.)

Kjøbenhavns Børskurs d. 14. Septbr. 1898.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....	117 1/4	117	117 1/4
Danmark.....			96 1/4 96 3/4
Norden.....	125 3/4	126	125 1/4 126
Kjøbenhavn.....	111 1/4		111 1/4 111 1/2
Carl.....	66		65 3/4 66
Dannebrog.....			113 113 1/2
Skjold.....	83	1/4	83 83 1/4
Helsingørs Dampsk.....	60	61	60 65
Østersøen.....	108		107 1/2 108
Nordsøen.....			83 87
Torm.....			86 90
Foren. Bugser-Selsk.....			102 105
Dansk-russisk Dampsk.....			106 107
Urania.....			109 3/4 110 1/2
Union.....			105 105 1/2
Heimdal.....	105	105 1/2	105 105 1/2
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.....			— —
5% — —.....			— —
5% Thingvalla 1880.....			99 1/2 100 1/2
5% — — 1894.....			— —
5% Norden.....			— —
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.....			97 1/2 99 1/2
3 1/2% uopsig Stats.....			100 100 1/2
3 1/2% Husejer Kreditk.....			92 1/2 94
3 1/2% Kbhvns Kreditf.....			92 93
3 1/2% Østift. Kreditf. 6 Ser.....			95 3/4 96 1/4
4% — — 6 —.....			96 1/2 97 1/2
3 1/2% Landkreditk. 3 —.....			93 1/2 95 1/2
Aktier.			
Nationalbank.....			155 155 1/2
Privatbank.....			135 1/4 135 1/2
Landmandsbank.....			129 1/2 130 1/2
Handelsbank.....			125 1/4 125 1/4
Burm. & Wain.....			92 1/2 92 3/4
Helsingørs Jernsk.....			— —
Sukkerfabr.....			95 1/4 95 1/2
Bryggeri Aktier.....			99 1/2 100

Vekselkurser d. 13. Septbr. 1898.

	åvsta Sælger.	to d. d. Køber.
Hamburg.....	89.10	88.95
London.....	18.17	18.14
Paris.....	72.05	—
Amsterdam.....	71.90	—

Notering paa Berlins Børs d. 13. Septbr. 1898.

Russiske Noter.....	216.70
4% Russiske Consols.....	—
4 1/2% — Boden Kredit.....	—
6% Mexikanske.....	99 1/2
5% Rumænske Stats.....	100.30
4% — — 1890.....	92.40

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

Foren. Dampskibs. 112,000, „Danmark“ 24,000, „Norden“ 156,000, „Kjøbenhavn“ 52,000, „Carl“ 26,000, „Dannebrog“ 8,000, „Skjold“ 6,000, „Urania“ 16,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden 16.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: H U S T E D.

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 Evropa til vore Banquiers, Herrr Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Kongebreve, Brylluper, Ægtepagter, Testamenter, Æresoprejsning, Separation, Skilsmisse, Adoptioner, Navneforandring, Panteobligationer, Klager og Ansøgninger samt alle juridiske Dokumenter skrives og ordnes billigst. Inkassationer og Retsmøder besorges.

Husk 8, Klosterstæde 8.

Juridisk Kontor.

Sunderland.

Thompson Shields & Co.

(Established 1858.)

Ship brokers.

Coal Exporters & Timber Merchants.

196, High Street East. Sunderland.

Highest freights for foreign & coasting.

Herring freights from ports in Scotland to Elben & Baltic a speciality.

Letters & telegrams addressed to our care are delivered promptly on board vessel on arrival.

Telegrams: „Shields“. Sunderland.

„Scotts Code“ — ninth Edition — used.

The Russian-Baltic Salvage Co.

Reval.

Licensed by the Imperial Russian Government recommends its modern Salvage Steamers for the russian Coast and the Gulf of Finland.

Telegraphs: Francken, Reval.

Nordisk Ulykkesforsikrings-Aktieselskab af 1898.

Hovedkontor: **Nygade 7, København K.**

Repræsentantskabets Formand: Højesteretsassessor C. V. NYHOLM, K. af D. og Dbmd.

Direktion: A. E. GAMBORG, N. NEERGAARD, (Formand), G. M. RÉE.

Garantikapital: **En Million Kroner.**

Selskabet tegner til billigste Præmier og paa gunstigst mulige

Vilkaar alle Arter af Ulykkesforsikringer:

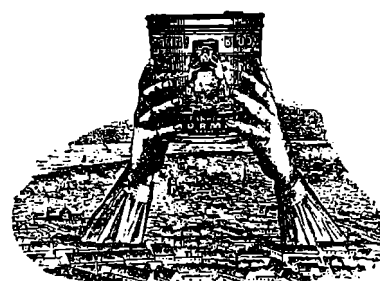
Enkeltforsikringer, Kollektivforsikringer, Fællesforsikringer, Rejseforsikringer.

Bonus til de Forsikrede. Dagpengene løber fra Dagen efter at Ulykkestilfældet er indtraadt og i **indtil et Aar.**

Laveste Tillægspræmie for Cyklekørsel.

Hovedagent for København: Bernhard Philipsen.

tr. paa Selskabets Kontor Kl. 2—3.



VARE-MÆRKE.

A. FORMANN.

KJØBENHAVN K.

TELEFON 5047.

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.

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon Nr. 6. **G. W. Møller, Grønnegade, Dragør.** Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Frederikshavns

Fiske- og Sætteskippereskole

forbereder saavel indenbys som udenbys Elever til Fiske- og Sætteskipperprøven. Nærmere Oplysninger gives af Bestyrelsens Formand, Konsul **Christian Cloos** i Frederikshavn.

A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

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“.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

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.

Bjerre & Rømer, Skibsmæglere.

Agenter for
Kullens Enskilda Assurans
Förening.

Bitumastic Præparater

fra
Wailles Dove & Co.,
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer for alle
Jærndeile i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve;
kan ikke skalle af, revner ikke,
da det udvider sig med
Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet,
Burmeister & Wains & Hel-
singørs Skibsbyggerier, Stats-
banedriften samt de fleste
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Har De Tandpine,

brug altid Chr. V. Mendes
berømte Dentin à 45 Øre,
som hurtigt stiller de heftigste Tand-
smerter.

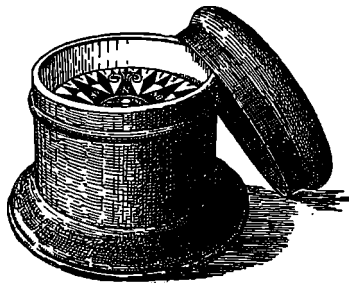
9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

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. Saltmalere.
Sextanter og Oktanter.
Barometre, * Thermometre,
Manometre, Indicatorer.
Tegnebestikker. Parallelinealer
Marinekikkerte.
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**

(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.
Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malmö“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“, „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn — Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

Kjøbenhavn — Stockholm og Mellemstationer.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.
Spedition, Dampskibsexpedition
og Toldklarering.

Kontorer:
St. Annæplads 10, Toldboden
og Kjøbenhavns Frihavn.
Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.
Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

Havnefyr & Lanterner.

Metalspejlapparater.

Skibslanterner med Certifikat

Gl. Lanterner prøves og forandres.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9,

Kjøbenhavn.

Telefon Nr. 3681.

G. W. Frydenlund & Søn

Einhorn-Apotheket

Hamburg (St. Pauli.)

Langereihe 85.

Dansk Betjening.

Lægehjælp (ogsaa Specialister)
anvises.

Marius Hoffgaard

(forhen kld. Brodersen).

Anbefaler sig med alt til
Fotografien henhørende.

Atelier St. Strandstræde 6. e.
Fotografier af forskellige danske
Skibe have altid paa Lager.

Hurtig Ekspedition.

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa
Frihavnen.

● **Eneste Lager** ●

af dansk, svensk og Aalborg
Brændevin.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Cypress og Greenheart.

Disse fortrinlige Træsarter anbefales Havneautoriteter til Forsøg.

Bedste Vidnesbyrd foreligge.

Lager hos

EMIL HAMMELEV, St. Kongensgade 61. Telefon 3338.

„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.

AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Pettiline à 45 mm Bredder 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. 38.

Kjøbenhavn, torsdag den 22. Septbr. 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Dampskibsrederi-Forbundet. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — De nyeste transatlantiske Dampskibsruiter. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfærende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Pumper,

udmærket egnede til Lastpumper.
Maskinfabrikken Rannje,
Mathæusgade 6.

Einhorn-Apotheket

Hamburg (St. Pauli.)
Langereihe 85.

Dansk Betjening.

Lægehjælp (ogsaa Specialister)
anvises.

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 **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 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.

CHR. CHRISTENSENS Skibs- og Baadebyggeri, Kolding,

anbefaler sig med alt til ovennævnte Fag, saavel Nybygning som Reparationer.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson.

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Hansa Composition. Anerkendt bedste Skibsbundfarve. ANDREAS HENNINGSEN, Ny Toldbodgade 5. Telefon 165.

Sunderland. Thompson Shields & Co. (Established 1858.)

Ship brokers.

Coal Exporters & Timber Merchants.

196, High Street East. Sunderland.

Highest freights for foreign & coasting.

Herring freights from ports in Scotland to Elben & Baltic a speciality.

Letters & telegrams addressed to our care are delivered promptly on board vessel on arrival.

Telegrams: „Shields“. Sunderland.

„Scotts Code“ — ninth Edition — used.

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^d.

eneste Fabrikant af
 Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
 samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:
 Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.
 Conferencetid 12-1½. Admiralitætsstr. 39, 1. Telefon 3999.
 Telegr.-Adr.: **Dicotto.**

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

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.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
 KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
 287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Telegramadresse: **Seifert, Regnegade.** Telefon 297.

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter 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.

Prima røgede Skinker.

Store Partier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker
 anbefales til

lave Priser.

Højbroplads 12 ved Gammelstrand.

Prima Svinefedt.

Fine Spegepølser.

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

**Amagers største og Danmarks billigste
 Skibsinventarie- og Provianteringshandel.**

Telefon **G. W. Møller, Grønnegade, Dragør.** Telefon
 Nr. 6. Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislistesendes paa Forlangende.

Fanø praktiske Sømandsskole.

Saavel 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.

EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1833. Telegraphic address **SVITZERSALVAGE.**
 Telefon Nr. 5195.

Agent for
 Great Britain.

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	„SVITZERSALVAGE“.
KASTRUP	„HØYER“.
ELSINORE	„SVITZERGOTTLIEB“.
KORSØR	„JØRGENSEN“.
ALBUEN (LAALAND)	„GUNNERSEN“.
FREDERIKSHAVN	„SVITZERLUND“.
GOTHENBURG (SWEDEN)	„ELFVERSSON“.
GREIFSWALD (GERMANY)	„SPRUTH“.

The company's boat **Danmark** — in conjunction
 with the boats belonging to the Northern Salvage
 Company of Hamburg, vis s/s „Berthilde“, s/s „Bergør
 Wilhelm“ and s/s „Neva“ — operates in the Mediter-
 ranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea &
 Red-sea).

Dampskibsrederi-Forbundet.

Den ærede Indsender, der i vort sidste Nummer har imødegaaet vore Udtalelser om Dampskibsrederi-Forbundet, har ikke Ret, naar han beskylder os for i disse at have „fordret“ for meget. Hensigten med vor Artikel har nemlig ikke været i nogen som helst Retning at fordre; vi ere tværtimod gaaede ud fra, at Forbundets Oprettelse var et fuldkommen frivilligt Skridt fra Rederiernes Side, ved hvilket de viste deres alvorlige Vilje til med betydelige Ofre og ved at sikre deres Besætninger omfattende Goder at skabe sunde og stabile Arbejdsforhold indenfor den danske Skibsfart. Det vilde overfor et saadant frivilligt Skridt fra Rederiernes Side kun daarligt være paa sin Plads at fordre. Men det, vi ønskede, var at paavise de Midler, ved hvilke Forbundets Opgaver formentlig kunde gennemføres, og vi kom derved til at behandle de sidste Aars Lovgivning her hjemme paa Ulykkesforsikrings-Spørgsmaalets Omraade, som det syntes os naturligt at se hen til, naar man overvejede Spørgsmaalet om en Ulykkesforsikring indenfor Skibsfarten

Der er da her to Punkter, paa hvilke den ærede Indsender og vi have et noget forskelligt Syn paa Sagen. Den ærede Indsender mener, at Loven om Ulykkesforsikring aldrig vil ramme Sønæringen, „fordi det vilde være alt for uretfærdigt“, idet Udlandets Rederier, vore Konkurrenter, ikk rammes af Loven. Men vi tro ikke, at dette Argument er egnet til at berolige de danske Skibsredere for, hvad Fremtiden i saa Henseende kan bringe dem. Det maa nemlig erindres, at hele denne Bevægelse for at sikre Arbejderne mod Følgerne af Ulykkestilfælde under Arbejdet ikke er kommen til Verden her i Danmark, men er kommen til os fra Udlandet. I Frankrig, Norge, Tyskland er i de senere Aar gennemført Love om Tvangsforsikring; i sidst nævnte Land, hvis Lovgivning i flere Henseender har dannet Grundlaget for vor egen, er man naaet saa vidt, at man har faaet ikke alene Landbruget, men ogsaa Søfarten med ind under Tvangsforsikringen. I England er d. 1. Juli i Aar en ny Lov traadt i Kraft (Workmen Compensation for accidents, Act 1897), der fastslaar Principet om Arbejdsgiverens ubetingede Erstatningspligt, selv om han ikke har mindste Andel i de Omstændigheder, der foraarsagede Ulykken; Loven fastslaar som Forudsætning for Anvendelsen af Arbejde, der medfører Fare for Liv og Lemmer, obligatorisk Forsikring mod Ulykkestilfælde. Denne Lov omfatter ganske vist endnu ikke Søfarten, men viser det sig, at de Byrder, den paalægger, ikke ere langt større end forudsat, er det meget sandsynligt, at Søfarten drages ind under den. Det er saaledes ingenlunde noget Fantasibillede at tænke sig det Tidspunkt som nær, da vore betydeligste Konkurrenter i Udlandet rammes af lignende Foranstaltninger som de, der nu have ramt et stort Antal danske Arbejdsgivere; tværtimod bærer Udviklingen tydelig hen imod dette Tidspunkt.

Se vi nu hen til Forholdene her hjemme, saa er det naturligvis meget en Skønssag, om man tror, at Sønæringen paa dette Omraade vil blive ramt af Tvangsforanstaltninger eller ikke. Vi tilstaa, at vi tro det, og vi anføre til Støtte for vor Formodning, at Landstinget i sin Tid har vedtaget et Forslag, der indførte Tvangsforsikring for Søfarten og som paalagde den nye Afgifter, der omtrent svarede til den nuværende Konsulatafgift. Heldigvis gennemførtes dette Forslag ikke, og de senere Forhandlinger i Rigsdagen tyde ganske vist paa en Tendens til i hvert Fald ikke at lade Søfarten bære den hele Byrde ved en Ulykkesforsikring, væsentlig fordi den ikke, som f. Eks. Industrien, kan vælte Byrden over paa Forbrugerne. Men ganske det samme Argument gjorde man med megen Styrke gældende, da Talen var om Landbruget, og saa

lagde dog det første selvstændige Forslag, der fremkom om en Forsikring for Landbrugets Arbejdere, hele Byrden paa Arbejdsgiverne. Og i den Beretning, som Folke-thingets Udvalg om disse Spørgsmaal d. 24. Marts i Aar afgav, siger Flertallet: *Man bør for Landbrugets almindelige Arbejdere og for Søfartens*) Arbejdere holde Vejen aaben for en Lovgivning, som i væsentlig højere Grad end den foreslaaede nærmer sig den for Industriens og visse farlige Haandværks Arbejdere bestaaende Forsikringslov.* For os stiller det sig herefter saaledes, at det endnu staar som usikkert, om Lovgivningsmagten for de Erhvervs Vedkommende, der ikke rammes af den udkomne Ulykkesforsikringslov, vil lægge Byrden helt paa Arbejdsgiverne eller mulig fordele den mellem disse og Stat og Kommune. Men vi kunne ikke se, at de sidste Aars Udvikling givte vore Skibsredere Ret i den Antagelse, at de aldrig ville blive ramte af en Lovgivning som den her omhandlede. Vi have troet det rigtigt at pege paa, at Muligheden for en saadan ingenlunde er ringe. Den ærede Indsender nærer selvfølgelig ingen Tvivl om, at ethvert Forslag om at paalægge vor Skibsfart nye Afgifter, uden i hvert Fald at ophæve bestaaende, af nærværende Blad vil blive mødt med al den Modstand, det formaar at yde. Men det er god Politik i Tide at være opmærksom paa Faren, og det er ikke mindst dette for Skibsfarten, der gerne staar uforberedt, naar den skal lykسالiggøres med nye Lovforanstaltninger, og hvis ledende Organisationer, maaske med en enkelt Undtagelse, ikke synes at nære alvorlig Interesse for at skaffe den saa megen Repræsentation i Rigsdagen, at dens Anskuelser i hvert Fald kunne komme til Orde.

Selvfølgelig har den ærede Indsender Ret, naar han udtaler, at det ikke kan „tilkomme“ Besætningerne, den nydende Part, at være medbestemmende med Hensyn til Forbundets økonomiske Ledelse. Men det have vi heller ikke paastaaet. Vi have fremsat det Spørgsmaal: Vil Dampskibsrederi-Forbundet, som det nu er dannet, vinde Besætningernes Tilslutning? Og vi have ment at maatte besvare dette Spørgsmaal benægtende. Naar vi derefter have tilraadet en Ordning, der gav Besætningerne Indflydelse og Medbestemmelsesret ved Ledelsen af Forbundets Anliggender, saa har det ikke været fordi vi nære mindste Tvivl om Redernes retfærdige Ledelse af Forbundet, men udelukkende fordi vi have regnet med det efter vor Mening faktiske Forhold, at dettes Program, som det foreligger, ikke lader sig gennemføre. Og naar vi derefter have paavist et Program, som vi ansaa for gennemførligt, saa har det ganske vist været i den Erkendelse, at der fra Redernes Side krævedes yderligere Ofre, naar de skulde give Besætningerne Del i Forvaltningen af Midler, der ene vare tilvejebragte ved Redernes frivillige Bidrag. Men vi mente med nogen Berettigelse at kunne gøre dette, fordi en dansk Lov havde givet Arbejdere Indflydelse paa Dispositionen over Midler, der udelukkende tilvejebragtes ved deres Arbejdsgiveres Tilskud, og fordi denne Lovs Principer efter vor Mening før eller senere kunde ramme Skibsfarten. Vort Standpunkt har altsaa her ene været bestemt af praktiske Hensyn, og det samme er Tilfældet, naar vi have peget paa, at andre Arbejdsgivere forsikre sig mod de store Tab, der kunne blive en Følge af den Tvangsforsikring, de ere underkastede.

Imidlertid er det jo mulig os, der bedømmer denne Side af Sagen forkert. Hvis Fremtiden giver den ærede Indsender Ret, hvis Dampskibsrederi-Forbundet vinder Besætningernes Tilslutning paa sit nuværende Program, skal intet være os kærere end at indrømme vor Fejltagelse og glæde os over, at Forbundets store og humane Opgave har kunnet løses paa det Grundlag, hvorpaa det blev oprettet.

*) Fremhævet af Red.

Fragtmarkedet.

Den i vor sidste Artikel bebudede Succes paa Verdensmarkedet er i de forløbne Dage bleven en uomstødelig Kendsgerning. Hver Dag har fæstnet Markedet, hver Dag bragt Sten til den Bygning, der i Aarets sidste Kvartal vil rejse sig, og fra hvis Fløjknep Talene 1898 vil lyse langt ud over Øjeblikkets snævre Horisont; der skal nu uanede Storme til at rive Bygningen ned, men der hersker Solskin og Magsvejr paa alle Kanter, og mange af vore Dampskibsselskaber dokumenterer yderligere dette ved betydelige å Konto Udbetalinger paa Aarets Udbytte; „det er fin Politik“, siger Folk; „men naar Pengekassen er fuld, saa den revner, maa den tømmes“, siger andre; vor store Gigant, D. F. D. S., gaar i Spidsen med 5 % Udbetaling; der skal skaffes Plads til de 10 Millioner, som blev taget paa „forventet Efterbevilling“; Pengene ruller rigeligt gennem alle vore Selskabers Kasser, og Kuponklippingen vil i Aar give et betydeligt Arbejde. Men interessant og glædeligt for enhver, der føler Interesse for vor Søfart, er det at se den Iver, hvormed alle mødes i dette eneste rigtige: „Udvidelsen af vor Flaade.“ Endelig synes vore Kapitalister at have faaet Øjnene op for hvilke Kapitaler, Havet gemmer i sit Skød; vi ere endnu for smaa her hjemme, vi kunde have været langt talrigere repræsenterede paa Verdensmarkedet, men nu har vi endelig taget fat; ogsaa i den Henseende vil Aaret blive et Mærkeaar; vor Flaades Udvidelse bliver betydelig, til Held for de Mænd, der sætter Pengene i vore Nybygninger, og til Gavn for vor Sømandsstand, som vokser sig stor og stærk; derfor ønske vi de sidste Dages Projekter om Flaadeudvidelser en god Start.

Af Ugens Noteringer herefter et kort Resumé. Amerika: Fra Baltimore til C. f. O. er sluttet 3/9, Baltimore Danmark giver for aldeles prompt Damper 4/. Fremdeles New York Stockholm 4/, Christiania 3/10¹/₂, Philadelphia Danmark 3/9 Oktober, Galveston eller New Orleans én dansk Havn 17/6, to 18/ Nett Charter, i Fjor var Raten 14/ paa samme Tidspunkt. Bomuld fra Savannah til Liverpool giver 38/9, til Østersøen 42/6 pr. September, Charleston Bremen 37/6, Genua 42/, Barcelona 46/, Galveston U. K. Cont. 43/9 Oktober-November. Phosfat fra Tampa til London 19/, Stettin 21/, Charlotte Harbour til Hamburg 19/6, Ferdinandina Danzig 20/, Stettin 20/ pr. September/Oktober. Træfragter fra Montreal til London betales med 50/. St. Thomas London 50/, fra Pensacola til Holland betales 120/ September/Oktober, Mobile Belfast 115/. Kornraterne fra Northern range synes i den sidste Uge at have domineret det amerikanske Marked og naturligt er Golfhavnene fulgt efter. Kornet er nu en Gang den naturligste Fører paa Verdensmarkedet; man arbejder jo, trods nok saa megen Filantropi, først paa at stille Maven tilfreds, og man vil ikke efter den nuværende Høst komme til at dø af Sult. Amerika er en første Klasses Leverandør. Som vore Læsere vil have bemærket, søges der stadig fra Amerika Option af 1 eller 2 danske Havne; Ordren gives da som Regel i første Lossehavn, og vore Redere have hidtil været meget liberale med Rækkefølgen af Havnene, dels fordi vort Lands geografiske Udstrækning er saa ringe, dels fordi man som Regel alligevel skulde tilbage i Ballast til Kulplads. Vi ser imidlertid af et engelsk Fagskrift, at Spørgsmaalet om „regular rotation“ af danske Havne har givet Anledning til en Besværing over Forholdene her hjemme. Det er os meget let at finde Grunden til denne Notits. Der lossede for en Tid siden en Damper i Nyborg; derefter dirigeredes den til Esbjerg for Oplosning af Restlasten; i Certepartiet stod kun „one or two Danish ports“. Dette ganske ekceptionelle Tilfælde har sikkert inspireret Forfatteren af omtalte Notits; men

vi kunne da kun tilraade vor engelske Kollega at søge indført i Certepartierne, naar Talen er om Danmark, hvad mange af vore Redere allerede have gjort, Ordene „one or two Danish ports inside the Scaw“; saa er Ulykken ikke saa stor, om man virkelig i et uheldigt Tilfælde skal sejle nogle faa Ekstratimer for at naa den sidste Lossehavn. Esbjerg er jo vor eneste By paa Vestkysten, og Lasternes Antal dertil kan tælles; det vil ikke falde nogen Reder vanskeligt at faa indført i Certepartiet Ordene „inside the Scaw“, og bliver der ved en enkelt Lejlighed Tale om Esbjerg, da at faa den stipuleret som første Havn; men at holde paa „regular rotation“ for Danmarks Vedkommende, tror vi vil være uheldigt; lad Købmændene have denne lille Hjælp i deres Dispositioner; de betaler dog som Regel akceptabelt i det transatlantiske Marked, og lad for en Gangs Skyld Kjøbenhavn ligge nord for Helsingør, naar man derved letter Salget af de utallige Kornlaster, der strømmer ind over os, men lad Skagen være Grænsen mellem godt og ondt; kun maa man arbejde paa betydelig hurtigere Ekspedition i alle danske Havne, Kjøbenhavn forøvrigt inklusive.

Sortehavet etc. har haft nogle ret livlige Dage, og Tonen synes fast; vi give blot enkelte Noteringer: Nicolaieff Marseilles 3300 Tons 11¹/₂ Frcs., Taganrog L. H. A. R. 4000 Tons 14/, Option Hamburg 14/6. Azoff 3000 Tons pr. 1/15 Oktober 14/ N. C., Donau 11000 quarters 1/15 Oktober 15/ N. C., 6 pence ekstra for Hamburg. Donau Antwerpen eller Rotterdam 3400 Tons 15/3, Hamburg 15/9. Raterne ere sejlbare og samtidig stiger Kulfragterne ned efter.

Kulmarkedet er stadig ualmindelig fast, og Chancerne synes gode for Fremtiden. Samtidig er Strejkerne i Fife bortvejrede, saa Stillingen kan ikke tænkes bedre for vore Rederier. Mange gaar ogsaa allerede i Ballast efter Kul. Den meget høje Rate til Kronstadt fra Østkysten, der er sluttet til 8/3, har sin Begrundelse delvis i den lange Tørn paa Lossepladsen; man kommer fra Tørn og man gaar til Tørn, dette maa betales. Forøvrigt er den tidligere gode Ekspedition i Kronstadt ved at blive til en Fabel; mon ikke vore kære Landsmænd ved Nevafloden kunde strenge sig noget mere an! Vi noterer Grangemouth Kjøbenhavn 7/, Aalborg 7/3, dansk Havn med 14 Fod 7/6, Kul 7/6, Flensborg 7/6, Methil Lybeck 8/3, Rostock 8/6, Königsberg 8/6, Kronstadt 8/; fra Tyne betales Reval 7/6, Kronstadt 7/3 à 7/6, øvrige Pladser i Forhold. Fra Cardiff noteres de længe savnede Kul i følgende Fragtrater: Petersborg 8/6, Kronstadt 7/9, Stockholm 7/, Reval 7/3, Danmark 7/3, Kjøbenhavn any size 7/. fra Swansea betales Kronstadt 8/, Königsberg 8/, Rostock 8/6. Til Middelhavet noteres: Methil Algier 7/6, Barcelona 9/, Leith Genua 8/, Neapel 8/3; fra Cardiff, hvor Ordrene synes at fordoble sig daglig, Genua 8/6, Spezia 8/3, Neapel 8/6 à 8/9, Messina 9/6, Catania 9/6, Palermo 9/6 à 9/7¹/₂, Venedig 9/9, Triest 9/, Piræus 9/. Donau 10/; der er Rejning i Markedet og Travlhed alle Vegne, hvor før den knugende Strejke lagde sin mørke Skygge; og der er en forholdsvis god Ekspedition fra Wales; de maa alligevel have haft deres Papirer i Orden derovre ved Strejkens Slutning eller ogsaa arbejdes der paa en anden Maade end f. Eks. paa Firth of Forth.

Østersøen begynder saa smaat at gaa i Hi. Træfragterne formindskes daglig og Øksen i Skoven er vel begyndt at blive døv for i Aar; men alligevel er stadig Træmarkedet det Felt, hvorpaa man regner. Striden i England om det ny Certeparti er, som vi berørte i sidste Artikel, stadig bitter, og drøje Næveslag falder til de forskellige Sider; naar man imidlertid har søgt at drage Kontinentets Redere ind blandt „Skruebrækkerne“, tror vi det er urigtigt. England eller „the United Kingdom“ besørger forvist Hovedimporten til egne Pladser, og vi kunde fristes til at omskrive det bekendte „hvad gør

— ikke for Penge“. Den smarte Englænder har givet de nye Certepartibetingelser en god Dag og privat arrangeret sig med Trækøbmanden, og Klubberne garanterer langt op over Ørerne for al mulig Tab og Svind, men som omtalt har disse Forhold ringe Interesse for os her hjemme, der sejler vor egen Kurs. Forøvrigt noterer Petersborg $1/2^{1/4}$ London for Korn, $1/3$ Rotterdam, $1/4^{1/2}$ Antwerpen, andre Pladser i Forhold.

Vort hjemlige Marked er ivrigt beskæftiget med en Række Kornlaster til svenske Havne, specielt Åhus og Sølvesborg, men Tonnagen er saa rigelig, at Raten derved bliver lav, 12 Øre pr. Centner. Forøvrigt ventes der mange Omladninger herfra i de nærmeste Dage; dette kan muligvis paavirke Markedet en Del, og snart kommer det Øjeblik, hvor den ny Høst vil bringe mere Liv overalt. Ellers noterer vi Laster til Göteborg Falkenberg—Uleåborg Bandholm, alt med Korn

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet „Thingvalla“

har afholdt Generalforsamling.

Der forelaa Forslag fra Bestyrelsen til Overdragelse af samtlige Aktiva og Passiva til „Det forenede Dampskibsselskab“, saaledes at der gives Aktionærerne 105 pCt. for deres Aktier.

Bestyrelsens Formand, Konsul Henius, motiverede Forslaget. Det var fremkommet paa Grund af, at Selskabet i Midten af forrige Maaned erholdt Meddelelse om, at Det forenede Dampskibsselskab vilde begynde en Linje paa New York. Meddelelsen fremkom paa et Tidspunkt, hvor Selskabet ventede Svar fra Privatbanken, om denne Bank vilde gaa med til en Udvidelse af Selskabets Aktiekapital til Anskaffelse af to Skibe. Der fremkom samtidig et Forslag fra Det forenede Dampskibsselskab om at købe Selskabets Aktiva og Passiva. Der kunde nu ikke være Tale om at optage Konkurrence med Det forenede Dampskibsselskab, og der var saaledes ikke Tale om andet end at acceptere Tilbudet om Købet af Aktiva og Passiva. Bestyrelsen havde søgt at skaffe Aktionærerne bedre Vilkaar, men det var umuligt. Under disse Forhold kunde Taleren kun anbefale Generalforsamlingen at antage det foreliggende Forslag.

Taleren fremlagde dernæst Regnskabet for det forløbne Tidsrum. Det viste en opsejlet Bruttoindtægt af 945,450 Kr. Udgiften for Skibenes Rejser androg 648,982 Kr., til Rest altsaa 296,468 Kr. Herfra fragaar Passagerafdelingens Omkostninger, Dokudgifter, Kontorhold m. v., med 95,000 Kr., hvorefter fremkommer et Overskud af 201,468 Kr., der fordeles saaledes: 5,000 Kr. Honorar til den korresponderende Reder, 30,000 Kr. Renter af Obligationslaanet, 4,800 Kr. til Bestyrelsen, 95,168 Kr. Henlæggelse til Reservefonden og 66,500 Kr. Udbytte til Aktionærerne eller $9\frac{1}{2}$ pCt. for et halvt Aar.

En Aktionær paatalte i skarpe Udtryk Det forenede Dampskibsselskabs Holdning i denne Sag; han vilde, at dette Selskab i ethvert Tilfælde skulde have givet Aktionærerne i Thingvalla Udbyttet for indeværende Aar.

Bankdirektør Larsen bemærkede, at det ikke var Det forenede Dampskibsselskab, der havde udstrakt sin Haand efter Selskabet, men derimod en Flerhed af Aktionærer, der bange for, at den gode Linje skulde blive ødelagt ved Konkurrence eller lignende, havde henvendt sig til Det forenede Dampskibsselskab, for at dette skulde tage Sagen i sin stærke Haand. Taleren oplyste, at Privatbanken havde maattet bringe Ofre, for at Aktionærerne kunde faa, hvad der nu blev tilbudt dem.

Forslaget vedtoges ved skriftlig Afstemning med 5,579 Stemmer imod 150. Det vedtoges tillige at bemyndige Bestyrelsen til at afvikle Selskabets Forretninger.

Det forenede Dampskibsselskab

har holdt ekstraordinær Generalforsamling.

Bestyrelsens Formand, Kontreadmiral Garde, forelagde Forslag om Bemyndigelse til Udvidelse af Aktiekapitalen fra 15 indtil 25 Mill. Kr. Taleren betegnede Forslaget som en naturlig og nødvendig Følge af den Udvikling, som Selskabets amerikanske Fart maa have, hvis den skal drives paa tilfredsstillende Maade. De 5 Mill. Kr., som Selskabet fik til Raadighed for nogle Maaneder siden, er der diponeret over, idet Selskabet i Øjeblikket har et anseligt Antal Skibe under Bygning, nemlig 3 Lastdampere, hvoraf hver har en Bæreevne af 7000 Tons, 3 Skibe à 1800 Tons, 4 à 1600 Tons, 1 Skib til Randersfarten, 2 større Bugserbaade og et Antal søgaaende Lægttere til Transport af Gods, særlig fra Frihavnen. Det her foreliggende Forslag er nærmest foranlediget ved Købet af Thingvalla-Skibene; disse maa efterhaanden afløses af større og hurtigere Skibe. Man ønsker at kunne benytte et gunstigt Øjeblik til Indkøb. Selskabet har til en Begyndelse sikret sig Overtagelse af 2 Mill. Kr. nye Aktier til senest i Aaret 1900.

Revisor Møllmann paatalte, at Bestyrelsen ved den sidste Aktieemission ikke havde vist Aktionærerne det Hensyn at give dem Fortrinsret ved Tegning af nye Aktier. Han opfordrede til at stemme imod Forslaget.

Vexellerer Bang imødegik Møllmann og anbefalede Forslaget som fordelagtigt for Aktionærerne.

Ved Afstemningen vedtoges Forslaget med 37,330 St. mod 126 St.

Formanden oplyste, at Driftsindtægterne i 1898 indtil Udgangen af Juli havde været 8,893,737 Kr., Driftsudgifterne 6,561,053 Kr. imod henholdsvis 8,498,253 Kr. og 431,155 Kr. i 1897. Bestyrelsen havde vedtaget, at der den 1ste Oktober udbetaltes et à Konto-Udbytte af 5 pCt.

Dampskibsselskabet „Dannebrog“

har holdt ekstraordinær Generalforsamling.

Den korresponderende Reder, Grosserer Johan Hansen, motiverede Forslag om at udvide Aktiekapitalen med $1\frac{1}{2}$ Mill. Kr., saa at den bliver $3\frac{1}{2}$ Mill.

Forholdene for Dampskibsfart vare nu saa gode som nogensinde, det gjaldt at smedde, medens Jærnet var varmt. Tilrods for at Selskabet ikke havde været særlig begunstiget af Held, kunde der til Oktober udbetales et à Konto Udbytte af 5 pCt, og Udsigterne for den kommende Tid vare særdeles gode. Der var afsluttet fordelagtige Kontrakter. For de nye $1\frac{1}{2}$ Mill. Kr. var det Meningen at anskaffe 3 nye, større Skibe til almindelig Fragtfort.

Forslaget vedtoges enstemmigt, men da Forsamlingen ikke var beslutningsdygtig, maa en ny indkaldes. Dernæst vedtoges Forslag om Forandring af § 6 derhen, at der fremtidig gives Bestyrelsen fri Hænder til Salg af Selskabets Skibe uden en Generalforsamlings Billigelse.

De nyeste transatlantiske Dampskibsruiter.

Følgende Cirkulære, som International Navigation Company har udstedt til sine Skibskaptajner, giver Anvisning paa de Ruter, som Selskabets Dampere skulle følge. Bestemmelserne ere udarbejdede i Overensstemmelse med de Ruter, som blev antaget paa en nylig i London afholdt Konference af Repræsentanter for forskellige transatlantiske Linjer. De vigtigste Dampskibslinjer følge allerede disse Ruter, som egentlig ere identiske med de tidligere af Pilot Chart angivne, med Undtagelse af Tiden fra 1. April til 23. Juni for østgaaende Skibe og fra 9. April til 14. Juni for vestgaaende Skibe, i hvilke Tidsrum de skære den 49. Me-

ridian henholdsvis paa 40° 10' N. B. og 41° N. B. i Stedet for som hidtil paa 41° 40' N. B. og 42° 30' N. B. Med det stigende Antal danske Dampere, der gaa i transatlantisk Fart, ville disse Oplysninger have praktisk Interesse.

Østgaaende Skibe.

Hele Aaret rundt. Styr fra Sandy Hook Fyrskib eller fra Five Fathom Bank sydlige Fyrskib saaledes, at Meridianen paa 70° V. L. ikke træffes nordligere end 40° 10' N. B.

Fra 15. Januar til 31. Marts, begge Dage medregnede. Fra 40° 10' N. B. og 70° V. L. styres efter Kompaslinjen saaledes, at Meridianen paa 49° V. L. træffes paa 41° 40' N. B., og fra dette sidste Punkt styres, hvis man gaar til den irske Kanal, ikke nordligere end Storcirklen til Fastnet, og, hvis man skal til den engelske Kanal, ikke nordligere end efter Storcirklen til Bishop Rock.

Fra 1. April til 23. Juni, begge Dage medregnede. Fra 40° 10' N. B. og 70° V. L. styres efter Kompaslinjen saaledes, at Meridianen paa 49° V. L. træffes paa 40° 10' N. B., og fra dette sidste Punkt styres, hvis man gaar til den irske Kanal, ikke nordligere end Storcirklen til Fastnet, og, hvis man skal til den engelske Kanal, ikke nordligere end efter Storcirklen til Bishop Rock.

Fra 24. Juni til 23. Juli, begge Dage medregnede. Fra 40° 10' N. B. og 70° V. L. styres efter Kompaslinjen saaledes, at Meridianen paa 49° V. L. træffes paa 41° 40' N. B., og fra dette sidste Punkt styres, hvis man gaar til den irske Kanal, ikke nordligere end Storcirklen til Fastnet, og, hvis man skal til den engelske Kanal, ikke nordligere end efter Storcirklen til Bishop Rock.

Fra 24. Juli til 14. Januar, begge Dage medregnede. Fra 40° 10' N. B. og 70° V. L. holdes paa 42° N. B. og 60° V. L., og derfra styres efter Kompaslinjen saaledes, at Meridianen paa 45° V. L. træffes paa 46° 30' N. B., og fra dette sidste Punkt styres, hvis man gaar til den irske Kanal, ikke nordligere end Storcirklen til Fastnet, og, hvis man skal til den engelske Kanal, saa nær som muligt til, men dog ikke nordligere, end Storcirklen til Bishop Rock, idet man tillige stadig søger at holde sig sønden for Bishop Rocks Breddeparallel.

Vestgaaende Skibe.

Fra 15. Januar til 8. April, begge Dage medregnede. Fra Fastnet eller Bishop Rock styres efter Storcirklen, men ikke sydligere end at Meridianen paa 49° V. L. træffes paa 42° 30' N. B., og derfra enten efter Kompaslinjen eller Storcirklen eller endogsaa norden for Storcirklen, hvis østlig Strøm mødes, til syd for Nantucket Fyrskib, derfra til Fire Island Fyrskib, hvis man er bestemt til New York, eller til Five Fathom Bank sydlige Fyrskib, hvis man er bestemt til Philadelphia.

Fra 9. April til 14. Juni, begge Dage medregnede. Fra Fastnet eller Bishop Rock styres efter Storcirklen, men ikke sydligere end at Meridianen paa 49° V. L. træffes paa 41° N. B., derfra enten efter Kompaslinjen eller Storcirklen eller endogsaa norden for Storcirklen, hvis østlig Strøm mødes, til syd for Nantucket Fyrskib, derfra til Fire Island Fyrskib, hvis man er bestemt til New York, eller til Five Fathom Bank sydlige Fyrskib, hvis man er bestemt til Philadelphia.

Fra 15. Juni til 14. Juli, begge Dage medregnede. Fra Fastnet eller Bishop Rock styres efter Storcirklen, men ikke sydligere end at Meridianen paa 49° V. L. træffes paa 42° 30' N. B., derfra enten efter Kompaslinjen eller Storcirklen eller endogsaa norden for Storcirklen, hvis østlig Strøm mødes, til syd for Nantucket Fyrskib, derfra til Fire Island Fyrskib, hvis man er bestemt til New York, eller til Five Fathom Bank sydlige Fyrskib, hvis man er bestemt til Philadelphia.

Fra 15. Juli til 14. Januar, begge Dage medregnede. Fra Fastnet eller Bishop Rock styres efter Storcirklen, men ikke sydligere end at Meridianen paa 49° V. L. træffes paa 46° N. B., derfra efter Kompaslinjen, saaledes at

Meridianen paa 60° V. L. træffes paa 43° N. Br., derfra efter Kompaslinjen til Nantucket Fyrskib og derfra til Fire Island Fyrskib, hvis man er bestemt til New York, eller til Five Fathom Bank svdlige Fyrskib, hvis man er bestemt til Philadelphia. (*Pilot Chart*).

Fra Sø og Land.

Ifølge Indberetning til Udenrigsministeriet fra Konsulatet i Genua svares fra den 1. August d. A. følgende Afgifter for Benyttelse af Arsenalhavnen (Lossepladsen for Fisk) „la Darsena“ i Genua: for Sejlskibe indtil 50 Tons 2 Lire, indtil 100 Tons 4 Lire, indtil 250 Tons 6 Lire, indtil 500 Tons 8 Lire, derover 10 Lire; for Dampskibe indtil 50 Tons 4 Lire, indtil 100 Tons 8 Lire, indtil 250 Tons 10 Lire, indtil 500 Tons 12 Lire, derover 20 Lire. Afgiften beregnes pr. Døgn fra Kl. 8 Morgen. Saalænge Last haves om Bord, betales Afgiften af Lastejeren, men derefter af Fartøjet.

Med Skruedampskibet Freja, bygget til de danske Statsbaner paa Burmeister & Wains Værft, afholdtes i Lørdags Prøvetur i Sundet. Freja er bestemt til Passagerskib paa Ruten Korsør—Kiel; det har dobbelte Skrue og 2 Triple Ekspansions Maskiner, der indicere 100 H. K. Skibets Dimensioner ere: 220' Længde, 31' 6" Bredde, 14' Dybde. Det løber en Fart af 15 Knob. Der findes Køjlepladser til 33 1ste og 2den Klasses Passagerer og 33 3dje Klasses. Skibet er elegant udstyret og forsynet med alle moderne Bekvemmeligheder. Det skal afløse Dampskibet „Sophus Dannekjold Samsøe“ i Korsør—Kiel Ruten og føres af Kaptajn Nyholm. — I Prøveturen deltog Statsbanernes højeste Embedsmænd, Værftets Bestyrelse og Direktion m. Fl.; den forløb i alle Henseender udmærket, og Skibet er nu, efter at have opfyldt alle kontraktmæssige Bestemmelser, overtaget af Statsbanerne.

Den Del af Mandskabet fra det franske Skib la Coquette, der efter Sammenstødet med Thingvalla-Damperen Norge reddedes om Bord i denne, er nu ankommet til Havn med den franske Damper La Touraine. Bladet „Le Havre“ gengiver en Samtale, en af dets Medarbejdere har haft med Styrmanden fra „la Coquette“. Styrmanden skildrer Sammenstødet med „Norge“ og hvorledes 2. Styrmand og 15 Mand omkom i Bølgerne. Han roste derefter den Hurtighed og Dygtighed, med hvilken der fra „Norge“'s Side blev truffet Foranstaltninger for at redde de Skibbrudne; man tilkastede dem Bøjer, Liner m. m.; Matros Draguel fik fat i en af disse Liner og var den første, der højestes om Bord i „Norge“; en Jungmand, som ikke kunde svømme, reddedes paa samme Maade. En Baad, der straks blev sat i Vandet fra „Norge“, søgte efter de Skibbrudne og reddede 7 Mand og en Hund. Desværre var Søen meget urolig og Taagen tæt, saa at Redningsforsøgene vare meget vanskelige. Da man havde opgivet alt Haab, var der kun 9 overlevende. Lægen om Bord i „Norge“, der kunde tale lidt fransk, tog sig meget omhyggelig af os, og Kaptajn Knudsen og Mandskabet gjorde alt, hvad der stod i deres Magt, for at skaffe os, hvad vi manglede; ogsaa Passagererne interesserede sig for vor Skæbne og forsynede os navnlig med Tobak, hvad adskillige af os var blevet helt berøvet. Vi kom til New York den 25. August. En Repræsentant for det danske Selskab ledsagede os til den franske Konsul. Vi ankom her til Frankrig efter en udmærket Rejse.

Alle Sefolkene i „la Coquette“ vare fra Bretagne. De seksten Omkomne efterlade sig flere Enker og mange Børn.

„Fairplay“ skriver: En af Strejkernes Følger har været den stadige Nedgang i Antallet af Sejlskibe under britisk Flag. I de sidste Aar ere nogle af vore smukkeste Skibe gaaede over til Tyskland, Norge og Italien, de største især

til Tyskland. Skønt der ingen Tvivl kan være om, at vore Naboer ikke ere saa bebyrdede med bindende Anordninger, som vi ere det, og derfor kunne arbejde under gunstigere Forhold, er det dog ikke nødvendigt, at vi sakke helt agter ud. Under en fornuftig og økonomisk Ledelse synes der endnu at være betydelig Livskraft i Sejlskibs-Tonnagen. Som et Eksempel herpaa kan anføres, at Skibet *Marion* i *Englis*, 1483 Reg. Tons, efter en Rejse paa 11½ Maaneder giver et Udbytte af 30 pCt. og henlægger det fastsatte Beløb til Reservefonden. Dette Resultat burde bringe Sejlskibsrederne til at opgive den Tvivl, de kunne have om Værdien af deres Ejendom. Ved Afslutningen af Kulstriden og naar henses til den almindelige Udvikling af Verdenshandelen, synes Sejlskibenes Fremtid ikke at tegne saa daarligt, som Pessimisterne fremstille den.

Det af os tidligere omtalte Møde mellem de engelske Sejlskibsrederes Komite for en Revision af Kulcertepartierne og de større Kul-Befragtere afholdtes d. 9. September. Der viste sig hos Kul-Befragterne Stemning for at imødekomme Sejlskibsrederne, og efter at man havde diskuteret Bestemmelserne i Udkastet til det ny Certeparti, som vi have gengivet her i Bladet, nedsattes et Udvalg til Sagens videre Fremme. Den 11. Oktober afholdes paany Møde.

Det synes, at Bevægelsen i England for at faa gennemført en Reform i Mæglerforholdene i Frankrig vinder i Styrke. I hvert Fald har den Adresse, der cirkulerer mellem engelske Skibsredere, hurtigt faaet et stort Antal Underskrifter; de Redere der have underskrevet den, repræsenterer over 7½ Mill. Tons. Bevægelsens Ledere have modtaget en Mængde Meddelelser om de kolossale Mæglerafgifter, der maa svares i franske Havne; det fremgaar dog af disse Meddelelser, at Afgifterne ere ikke lidt forskellige i de forskellige Havne. Flere Redere synes at tvivle om et heldigt Udfald af den rejste Bevægelse og snarere at mene, at man ved at blive enige om Bestemmelser i Certepartierne, der ville stille de paagældende franske Havne uheldigere end andre, og om at forhøje Fragterne paa franske Havne, kunde tvinge en Reform igennem. Men i hvert Fald vil man antagelig nu først forsøge at faa den franske Regering til at tage sig af Sagen.

I Wismar er dannet et Dampskibsselskab, der vil besjele en Linje mellem denne Havn, Hamburg og Kjøbenhavn med Lastdampere.

I Livorno behandlede for nylig følgende interessante Sag mellem Havnekaptajnen og forskellige Yachtejere, hvis Fartøjer vare kobberforhudede i Bunden, hvorved de i Nærheden liggende Jærn- og Staal-skibe led under de galvaniske Virkninger, der opstod ved at Kobberbundene vare i Forbindelse med Jærnbundene gennem Fortøjningstrosserne til Havnens forskellige Bøjer. For Retten blev dette Forhold og den deraf foraarsagede Skade saa klarlig bevist, at Retten gav Havnekaptajnen Medhold i, at de kobberforhudede Skibe skulde fjernes fra deres hidtilværende Plads i Havnen.

Ugens Havarier.

Laurentius, Skonnert af *Timmernakken*, kom 14. ds. paa Rejsen fra Hjemstedet til Aarhus med Brænde, paa Grund paa Lappegrunden. Besætningen landsattes i Helsingør.

Malta, Barkskib af Åland, er d. 15. ds. paa Rejsen fra London til Piteå strandet ved Gilbjergshoved. Skibet er solgt paa Strandsstedet tilligemed Inventar for 4250 Kr.

Christiane, Skonnertbrig af Faaborg, er d. 16. ds. paa Rejsen fra Husum til Sunderland indløbet til Danzig med Tab af Ankere.

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. *Alexandra*, Rohde, ankom til Dartmouth 19. Sept., bestemt til New Orleans. — *A. N. Hansen*, Thidemann, ankom til Barcelona 19. Sept., bestemt til Tarragona. — *Antwerpen*, Holm, afg fra Kbhvn. 16. Sept., bestemt til St. Petersburg. — *Chr. Broberg*, Harder, afgik fra Malaga 19. Sept., best. til Cadiz. — *Dagmar*, Gade, afgik fra Dartmouth 18. Sept., bestemt til Kbhvn. — *Douro*, Brabrand jun., afgik fra Gibraltar 19. Sept., bestemt til Kbhvn. — *Georgios I*, Kihl, afgik fra Novorossisk 19. Sept., bestemt til Pandermo. — *I. C. Jacobsen*, Bech, ank. til St. Petersburg 12. Sept., best. til Wiborg. — *Kiew*, Rabe, afgik fra St. Petersburg 19. Sept., best. til Riga. — *Kursk*, Staal, ankom til La Rochelle 17. Sept., bestemt til Bordeaux. — *Leopold II*, Kruse, ankom til Kbhvn. 17. Sept., bestemt til Piræus. — *Louisiana*, Jensen, ankom til New-Orleans 16. Sept., bestemt til Kbhvn. — *L. P. Holmblad*, Koch, ankom til Antwerpen 16. Sept., bestemt til St. Petersburg. — *Nicolai II*, Michelsen, afgik fra Dartmouth 11. Sept., best. til Galveston. — *O. B. Suhr*, Lissner, afgik fra Algier 19. Sept., bestemt til Leghorn. — *Omsk*, Rasmussen, ankom til St. Petersburg 8. Sept., bestemt til Kbhvn. & Antwerpen. — *Tejo*, Borries, ankom til Pillau 19. Sept., bestemt til Lissabon. — *Tomsk*, Andersen, afgik fra Marsala 20. Sept., best. til Bari. — *Vesuv*, Kromann, afgik fra Havre 17. Septbr., bestemt til Kbhvn. — *Viking*, Jørgensen, ankom til Teneriffa 20. Sept., bestemt til Madeira. — *Xenia*, Eriksen, pass. Dunnet Head 16. Sept., bestemt til Halifax. — *Arkansas*, Jespersen, afgik fra Kbhvn. 17. Sept., bestemt til Newcastle. — *Kentucky*, Caroc, pass. Butt of Lewis 19. Sept., bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Libau 19. Sept., best. til Hull. — *Axelhuus*, Nielsen, ankom til Kbhvn. 18. Septbr., bestemt til Stettin. — *Baron Stjernblad*, Clausson-Kaas, ankom til Riga 16. Sept., bestemt til Antwerpen. — *Ceres*, Svensson, ankom til London 14. Sept., bestemt til Kbhvn. — *Christian IX*, Møllerup, ankom til Kbhvn. 19. Sept., best. til London. — *Christiansund*, Kjølens, ankom til Kbhvn. 18. Sept., bestemt til Vestnorge. — *Constantin*, Bloch, ankom til Kbhvn. 17. Sept., best. til Libau. — *Frederik*, Harboe, ankom til Hull 18. Sept., bestemt til Kbhvn. — *Kasan*, Thomsen, ankom til London 19. Sept. — *Laura*, Holm, ankom til Kbhvn. 18. Sept., bestemt til Island. — *Louise*, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 19. Sept., bestemt til Pillau — *Morse*, Frisenette, afg. fra Kbhvn. 19. Sept., best. til Libau. — *Moskov*, Petersen, afgik fra Antwerpen 18. Sept., best. til Kbhvn. — *Nishnij Novgorod*, Harder, ankom til Antwerpen 16. Sept., best. til Kbhvn. — *Nordjylland*, Hansen, afg. fra London 18. Sept., bestemt til Kbhvn. — *Perm*, Christensen, ankom til Kbhvn. 17. Sept., bestemt til Libau. — *Pregel*, Egidiussen, ankom til Riga 20. Sept., best. til Antwerpen. — *Thyra*, Ryder, afgik fra Kbhvn. 18. Sept., bestemt til Leith. — *Valdemar*, Kofoed, afgik fra Kbhvn. 17. Sept., bestemt til Hull. — *Vendsyssel*, Jacobæus, afgik fra Liverpool 17. Sept., bestemt til Kbhvn. — *Vesta*, Corfitzon, afgik fra Leith 13. Sept., bestemt til Færøerne og Island. — *Ella*, Jacobsen, ankom til Kbhvn. 19. Sept., bestemt til Danzig. — *Esbjerg*, Bentzen, pass. Holtenau 19. Sept., best. til London. — *Maja*, Blom, afgik fra Kbhvn. 19. Sept., bestemt til Hamburg.

Ficaria, C. A. Svane, afgik fra Kbhvn. 22. Sept., bestemt til Newcastle. — *Esbern Snare*, M. Madsen, afgik fra Newcastle 20. Sept., bestemt til Horsens. — *Primula*, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 21. Septbr., bestemt til Kbhvn. — *Knuthenborg*, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 21. Sept., best. til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — *Kronen*, C. Wiberg, afgik fra Odense 22. Sept., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — *Lolland*, A. Ankersen, afgik fra Leith 20. Sept., best. til Odense. — *Storebelt*, J. P. Bay, afgik fra Newcastle 20. Septbr., best. til Frederikshavn. — *Union*, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 21. Sept., best. til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. *Frode*, Wrisberg, afg. fra Riga 3 Septbr., ank. til Sharpness 14. Septbr. — *Sigurd*, Jørgensen, afgik fra Odessa 16. Septbr., bestemt til Danmark. — *Knud*, Hansen, afgik fra Kbhvn. 21. Septbr., best. til Riga. — *Svend*, Petersen, afgik fra Riga 12. Septbr., ankom til Ghent 19. Sept. — *Erik*, Tofte, afgik fra Blyth 14. Septbr., ankom til Kbhvn. 19. Sept. — *Skjold*, Schmidt, afgik fra Riga 12. Septbr., ankom til W. Hartlepool 18. Septbr. — *Ragnar*, Risøe, afgik fra Sunderland 17. Sept., bestemt til Stettin. Danmark, Heintzelmann, afgik fra Blyth 17. Sept., ankom til Kbhvn. 20. Sept. — *Volmer*, Riber, afgik fra

Kronstadt 16. Sept., ank. til Riga 17. Sept. — Dan, Kraemer, afgik fra Riga 17. Septbr., bestemt til Ghent. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Riga 10. Septbr., ankom til Dunkerque 17. Septbr. — Harald, Holst, afgik fra Grimsby 16. Septbr., bestemt til Kronstadt.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Thorsoe, afg. fra Grimsby 3. Septbr., ankom til Kronstadt 10. Septbr. — Alex. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Kronstadt 19. Septbr., bestemt til Anvers. — Pawel Andrejeff, Johnson, afgik fra Amsterdam 17. Septbr., ankom til Newcastle 19. Septbr. — J. Siem, Knudsen, afg. fra Odessa 4. Septbr., bestemt til Helsingfors. — H. Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Rotterdam 16. Septbr., bestemt til Kronstadt. — W. Savin, Jørgensen, afg. fra Newcastle 9. Sept., ankom til St. Petersburg 17. Septbr.

Heimdal. Kamma, Risøe, afgik fra Blyth 17. Septbr., ankom til Kbhvn. 20. Septbr. — Martha, Jørgensen, ank. til Ghent 18. Septbr. — Helga, Lagesen, ank. til Rouen 17. Septbr. — Elna, Møller, ank. til Sunderland 19. Septbr. — Therese, Knudsen, ankom til Rouen 18. Septbr.

Urania. Ekliptika, Klaaborg, ankom til Methil 18. Septbr. — Venus, Lund, afgik fra New York 13. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Sirius, Kock, ank. til Grangemouth 15. Sept. — Urania, Callesen, ankom til Grangemouth 18. Septbr. — Saturn, Lund, ankom til Timmergata 18. Septbr. — Pallas, Degn, afgik fra Riga 18. Septbr., bestemt til Dunkerque. — Mars, Nielsen, ankom til Mariagerfjord 15. Septbr. — Juno, Jørgensen, ankom til Libau 19. Septbr. — Hebe, Bønnelycke, ankom til Libau 17. Sept.

Nordseen. Nordland, Pii, ank. til Kbhvn. 17. Sept. — Finland, Schmidt, ankom til Kbhvn. 19. Septbr. — England, Hemmingsen, ankom til Ostende 14. Septbr. — Holland, Jørgensen, ank. til Windau 17. Septbr. — Rusland, Møller, afgik fra St. Petersburg 20. Septbr., best. til Rotterdam. — Tyskland, Høgstedt, afgik fra Randers 17. Septbr., best. til Helsingfors. — Skotland, Branth, afgik fra Warkworth 20. Septbr.

Vesterhavet. Nautik, Meinertz, ankom til Königsberg 17. Septbr. — Nora, Degn, afgik fra Helsingør 20. Sept., bestemt til Neder Kalix. — Nerma, Schmith, afgik fra Kjøge 14. Septbr., ankom til Methil 18. Septbr. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Gefle 17. Septbr., bestemt til Sunderland. — Nordseen, Jessen, afgik fra Warkworth 16. Septbr., ankom til Esbjerg 18. Septbr.

Østerøen. Rita, Larsen, afg. fra Königsberg 14. Sept., ankom til Luleå 19. Sept. — Cimbria, Storm-Hansen, afg. fra Luleå 13. Sept., bestemt til Amsterdam.

Union. Anglia, Erichsen, ank. til Dordrecht 17. Sept. — Frisia, Skov, ankom til Dordrecht 17. Sept. — Gallia, Nielsen, afgik fra Zaandam 13. Sept., ankom til Sunderland 14. Septbr.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Rotterdam 14. Sept., ankom til Santh Shields 15. Septbr. — Fyen, Hansen, afgik fra Reval 18. Sept. best. til London. — Hafnia, Neergaard, ankom til Riga. 14. Septbr., — Russia, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 15. Septbr., ankom til Riga 18. Septbr. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Riga 13. Septbr. — Dania, Troensegaard, ankom til Luleå 18. Sept. — Normannia, Rasmussen, afgik fra Cardiff, 17. Sept. best. til Kronstadt.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, afgik fra Wiborg 19. bestemt til Rouen. — Christiansborg, Petersen, ankom til Hull 19. Sept. — Frederiksborg, Kühl, ankom til Stugsund 19. Sept. — Fredensborg, Andersen, ankom til Brahestadt 10. Septbr. — Rosenborg, Fischer, ankom til Ghent 20. Septbr. — Uranienborg, Olsen, afgik fra Torneå 13. Septbr., bestemt til Ghent. — Jomsborg, Schultz, afgik fra Rosø 16. Septbr., bestemt til Dieppe. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Jacobstad 19. Sept.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Dømel, afgik fra Hull 16. Sept., bestemt til Kronstadt. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Frederikshamn 10. Septbr. — Skodsborg, Jensen, afgik fra North Shields 20. Septbr., bestemt til Blyth. — Guldberg, Schmidt, afgik fra Dunkirk 19. Sept., best. til Hull. — Tuborg, Hveissel, ankom til Lübeck 19. Septbr. — Marselisborg, Hartmann, afgik fra Glasgow 16. Sept., bestemt til Kronstadt.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Burntisland 12. Sept. — Agnete, Jensen, afgik fra Riga 17. Sept., bestemt til Dunkirk. — Hermia, Sørensen, afgik fra Dunkirk 19. Sept., bestemt til Hull. — Alice, Kraemer, afg. fra Ghent 17., ankom til Grangemouth 19. Sept. — Bornholm, Petersen, afgik fra Grangemouth 16. Sept., ankom til Kiel 20. Sept. — Sjælland, Sonnichsen, reparerer i Kiel. — Ajax, Brønsen, ankom til Warkworth 12. Septbr. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Fraserburgh 17. Sept., best. til Königsberg. — Nauta, Steen, ankom til Fraserburgh 20.

Sept. — Rønne, Hintze, ankom til Königsberg 14. Septbr. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Boness 20. Septbr.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Libau 17. Sept., — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Riga 17. Septbr., bestemt til Dunkirk. — Absalon, Predbjørn, ankom til Newcastle 17. Septbr. — Ansgar, Larsen, afgik fra Riga 17. Septbr., bestemt til Gand. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Newcastle 15. Sept., bestemt til Kronstadt. — Hamlet, Sommer, ankom til Kbhvn. 19. Sept. — Helge, Matthiessen, ankom til Kronstadt 18. Septbr.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Hahn, er ankommen til Svane (Hernøands Distrikt.) — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Hernøand 17. Sept. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Honfleur. 16. Sept.

Det Østasiatiske Kompagni. Malaya, Bærentzen, afgik fra Bangkok 20. Sept. — Ciam, Cold, afgik fra Antwerpen 21. Septbr.

Myren. Clara, Petersen, ankom til Methil 18. Sept. — Anna, Moyell, ankom til Aarhus 18. Sept.

Æra. Enigheden, Nielsen, ankom 18. Septbr. til Kotka.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Puck, Clausen, passeret Prawl Pt. 9. Septbr. fra Hamburg til Rio Janeiro. — Casma, Jørgensen præjet 2. Septbr. paa 31° N. Br. 18° W. Lgd. fra Sundswall til Algoa Bay. — Johanne, Thomsen, sejlet fra Hamburg 12. Septbr. til Pernambuco, gik tilsøs fra Cuxhaven 15. Septbr. — George Schwalbe, Pedersen, ankom til Rotterdam 12. Septbr. fra Gorontala. — Paul, Svane, passeret Start Pt. 10. Septbr., ankom til Hamburg 17. Septbr. fra Progresso. — Wilhelmine, Lauridsen, pass. Beachy Head 14. Septbr., ank. til London 15. Septbr. fra Rangoon via Rio Janeiro. — Bertha, Nerholm, passeret Linjen 23. Aug. fra Rio Grande til Kanalen f. O. — Nancy, Hansen, sejlet fra Falmouth 10. Septbr., ankom til Hamburg 15. Septbr. — Clara, Nielsen, passeret Prawl Pt. 10. Septbr. fra Gefle til East London. — Erna, Thomsen, sejlet fra Para 15. Septbr. til Barbados. — Mærdor, Brinck, sejlet fra Falmouth 13. Septbr. til Hamburg. — Medor, Svarrer, ankom til Cardiff 17. Septbr. fra Gefle. — Vega, Pedersen, sejlet fra Corinto 16. Septbr. til Kanalen f. O.

Fanø. Sønderho. Agnes, Riber, ankom til Laguna 17. Aug. fra Hamburg, afgik 14. Septbr. fra Laguna til Kanalen f. O. — Hans, Brinck, afgik fra Cuxhaven 15. Septbr. til Bisao. (Afrika.) — Martha, Nissen, ankom til Rio Grande 17. Sept. fra Garston. — Venner, Thygesen, afgik 3. Sept. fra Canada til Conway.

Svendborg. Ruth, Nielsen, ankom til Hernøand 11. Septbr. — Insulaneren, Hansen, ankom til London 13. Septbr. — Fortuna, Christiansen, ankom til Nakskov 14. Septbr. — Brage, Jørgensen, ankom til Helmsdale 13. Septbr. — Ludvig, Larsen, ankom til Åbo 14. Septbr. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Pillau 15. Septbr. — Skjold, Larsen, ankom til St. Valery 14. Septbr. — Petrine, Jensen, ankom til Christiania 14. Septbr. — Juno, Hansen, ankom til Aloa 15. Septbr. — Marie, Petersen, ankom til Lannion 17. Septbr. — Kirstine, Dam, ankom til Kbhvn. 16. Septbr. — Grethe, Hansen, ankom til Leith 17. Septbr. — Athene, Hansen, ankom til St. Petersburg 17. Septbr. — Solon, Hansen, ankom til Newcastle 17. Septbr. — Valdemar, Andreasen, ankom til Charlestown 17. Septbr. — Agnes, Andreasen, ankom til Kingslynn 16. Septbr. — Urania, Pllegaard, ankom til Gweekhole 18. Septbr. — Odin, Andersen, ankom til Åbo 18. Septbr. — Ellen Kirstine, Pedersen, ankom til Lowestoft 19. Septbr. — Rasmus, Jensen, ankom til Malmø 19. Septbr.

Æra. Sylphe, Christensen, ankom 13. Septbr. til Treport. — H. C. Christensen, Bøye, ankom 13. Septbr. til Odense. — Hansigne, Clausen, ankom 12. Septbr. til St. Brieux. — Christiane, Albertsen, ankom 12. Septbr. til Horsens. — Anne, Jensen, ankom 14. Septbr. til Søderhamn. — Anne, Johansen, ankom 16. Septbr. til Rostock. — Cathrine, Rasmussen, ankom 14. Septbr. til Helsingfors. — Norden, Rasmussen, ankom 16. Septbr. paa Paimpol Red. — Thyra, Rasmussen, ankom 16. Septbr. til Fowey. — Karen, Hansen, ankom 16. Septbr. paa Helsingør Red f. O., blev beordret til Leith. — Dannebrog, Bøye, ankom 17. Septbr. til Rudkøbing. — Maren, Christensen, ankom 17. Septbr. til Stettin. — Ydun, Andersen, ankom 17. Septbr. til Pillau. — Niels, Christensen, ankom 18. Septbr. til St. Valery. — Arken, Christensen, ankom 18. Septbr. til Ramsgate.

Rønne. Thor, Jensen, ankom til Hull 13. Septbr. — Bornholm, Jensen, ankom til Kotka 12. Septbr. — Odin, Møller, ankom til Bergquara 12. Septbr. — Freja ankom til Nakskov 13. Septbr. — Zephyr, Henriksen, ankom til Liverpool 18. Septbr. — Væset, Marker, ankom til Danzig 18. Septbr. — M. Christiansen, Bager, ankom til Grimsby

16. Septbr. — Tordenskjold, Larsen, ankom til Nordmaling
17. Septbr. — Kastor, Clausen, ankom til Mariager 18.
Septbr.

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, og de, der angaa Fyrene, ere aagivne fra disse

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

Kattegat. Lysegrund. I Slutningen af Oktober 1898 udlægges en Vager med hvid Stage og 1 nedadvendte Kost 6,500 Alen N. 69° V. for Fyret paa *Lysegrund*. Samtidig indtages Vageren med rød Stage og 2 opadvendte Koste, *Lysegrund* NØ.

Hesselsø NV.-Rev. I Slutningen af Oktober 1898 udlægges en Vager med hvid Stage og 3 nedadvendte Koste ved *Hesselsø NV.-Rev.*, 5,500 Alen N. 58° V. for Fyret paa *Hesselsø*.

Sundet. Disken S. Ved den S. for *Disken* sunkne Damper er Vragvageren inddragen.

Hveen V. Over Vraget af den 1 Kml. SV. for *St. Ib* Kirke sunkne Skonnert „*Livlig*“ er Dybden 32 Fod.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Bottniske Bugt. Ångermanelfven. S. for 15 Fods Grunden i *Snüttundet* er udsat en rød Stage med Kost.

Bottniske Bugt. Öhrviken. Ved SV.-Siden af *Öhrgrundet* er udsat en Stage. 64° 39' 45" N. Br. 21° 13' 50" Ø. Lgd.

Ved *Öhrviksrefvet* er udsat en Stage med Kost. 64° 39' 43" N. Br. 21° 13' 26" Ø. Lgd.

S. for *Öhrviken* Havn er udsat en Stage. 64° 39' 30" N. Br. 21° 13' 0" Ø. Lgd.

Finland. Åbo Distrikt. Pürcha Berggrund. En 1 Fods Grund, *Pürcha Berggrund*, er funden $\frac{2}{3}$ Kbl. S. 82° V. fra Øen *Pürcha* SSØ.-Spids. En rød Stage med opadvendte Kost er i 25 Fod Vand udsat ved Grundens S.-Side. 60° 16' 22" N. Br. 21° 56' 21" Ø. Lgd.

Finske Bugt. Wiborg Distrikt. Paa *Kotka* SV.-Kyst er tændt to røde og hvide vekslende Fyr.

Forfyret vises fra et lille, hvidt Fyrhus. Flammens Højde: 15 Fod. Synsvidden: $\frac{4}{5}$ Kml. 60° 26' 58" N. Br. 26° 57' 20" Ø. Lgd.

Bagfyret staar 6 $\frac{1}{2}$ Kbl. N. 22° V. fra Forfyret. Det vises fra et lille, hvidt Fyrhus. Flammens Højde: 35 Fod. Synsvidden: 7 Kml. 60° 27' 35" N. Br. 26° 56' 50" Ø. Lgd.

Tyskland. Frisches Haff. Patersorth. En Lægter er sunken i 13 Fod Vand tværs af *Patersorth*, 2 Kml. S. 36° V. fra Lystønden ved *Königsberg* Rønde. Om Natten vises en hvid Lanterne ved Vraget.

Femern. Staberhuk S. En Torpedobaad er sunken i 25 Fod Vand S. til V. c. $\frac{1}{2}$ Kml. for *Staberhuk*. Om Natten vises en hvid Lanterne ved Vraget.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Den 1ste Oktober 1898 tændes følgende Fyrlamper, der vise Fyr med Formærkelser:

Røbergodden, Malangen, lyser fra N. 24° Ø. gennem N. og V. til S. 5° Ø. Lyset er rødt fra S. 76° V., fri N. om *Aarnæs*, til S. 12° V., fri Ø. om *Sandholmgrund* og V. om *Sletnæsgrund*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 111 Fod. Lysævnen: 6 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde Lys. 69° 27' 20" N. Br. 18° 8' 20" Ø. Lgd.

Samtidig forandres *Bukskind* S-lige Fyrlampe til at vise rødt Lys fra N. 11° V., fri Ø. om *Varnæsgrund* (*Gibostadøren*) til N. 35° V. 69° 21' 10" N. Br. 18° 6' 15" Ø. Lgd.

Hekkingsund, Senjen, paa *Klubholmen*, lyser fra N. 77° V., fri S. om *Husfud*, gennem V., S., og Ø. til N. 71° Ø., fri S. om *Kvalen*. Lyset er grønt fra N. 80° V., N.-Pynt af *Nøringen*, til S. 89° V., fri S. om *Tørnholmen*, rødt fra S. 85° V., fri N. om *Tenholmskjæret*, gennem S. til S. 54° Ø., fri Ø. om *Plotaaen*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 51 Fod. Lysævnen: 6 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde og 3 Kml. for det grønne Lys. 69° 35' 20" N. Br. 17° 51' 20" Ø. Lgd.

Grøtsund, Tromsø, paa *Grøtnæs*, viser hvidt Lys fra N. 51° Ø., gennem Ø. og S. til S. 67° V., fri S. om *Lysboen* ved *Nipæen*. Flammens Højde: 106 Fod. Lysævnen: 7 Kml. 69° 51' 20" N. Br. 19° 42' 25" Ø. Lgd.

Spokenæs, Lyngen, viser hvidt Lys fra N. 4° Ø., fri V. om *Brottet*, gennem N., V. og S. til S. 10° Ø., fri V. om Grunden ved *Dybvignes*. Flammens Højde: 15 Fod. Lysævnen: 6 Kml. 69° 45' 45" N. Br. 20° 26' 30" Ø. Lgd.

Rotsund, Lyngen, lyser fra N. 53° Ø. gennem N. og V. til S. 73° V. Lyset er rødt fra N. 50° V. til N. 71° V., fri S. om Grunden fra *Havnæs*, grønt fra N. 85° V., fri N. om *Spokenæsgrund*, til S. 73° V., hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 21 Fod. Lysævnen: 6 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde og 3 Kml. for det grønne Lys. 69° 47' 0" N. Br. 20° 36' 10" Ø. Lgd.

Kaagsund, paa *Singlen*, lyser fra N. 59° Ø. gennem Ø. og S. til S. 69° V., fri S. om *Haugnæsgrund*. Lyset er rødt fra N. 59° Ø. til N. 65° Ø., fri S. om *Skjærvøboen*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 31 Fod. Lysævnen: 7 Kml. for det hvide, $\frac{4}{5}$ Kml. for det røde Lys. 70° 3' 20" N. Br. 20° 48' 0" Ø. Lgd.

Loppenkalven, Kvænangen, lyser fra N. 39° Ø., fri inden om *Loppen*, gennem Ø. og S. til S. 54° V., fri inden om *Svartskjær*. Lyset er rødt fra N. 59° Ø., fri uden om *Mareholmsnaget*, til N. 76° Ø., hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 34 Fod. Lysævnen: 7 Kml. for det hvide, $\frac{4}{5}$ Kml. for det røde Lys. 70° 18' 15" N. Br. 21° 23' 40" Ø. Lgd.

Skarsvaag, Magerøen, Finmarken, paa *Børnasset*, lyser fra N. 18° V., fri Ø. om *Nordkap*, gennem N. til N. 75° Ø. Lyset er grønt fra N. 25° Ø. til N. 35° Ø., over *Store Skikka*, rødt fra N. 44° Ø., fri V. om *Lille Skikka*, til N. 75° Ø., hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 59 Fod. 71° 7' 25" N. Br. 25° 51' 0" Ø. Lgd.

Haarvignæsset, Porsangerfjord, lyser fra N. 32° Ø. gennem N. og V. til S. 23° V., fri V. om *Kjesgrund*. Lyset er rødt fra S. 39° V. til S. 47° V., over *Lysbundgrundene*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 61 Fod. Lysævnen: 6 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde Lys. 70° 44' 20" N. Br. 26° 2' 0" Ø. Lgd.

Skjøtningberg, Finmarken, i Bunden af Vigen, viser hvidt Lys fra N. 41° Ø., fri V. om Boen paa Ø.-Siden af Indløbet, til N. 31° Ø., fri Ø. om *Lamkongberget* paa V.-Siden, rødt Lys fra N. 31° Ø. til N. 21° Ø. Flammens Højde: 13 Fod. Lysævnen: 6 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde Lys. 71° 0' 25" N. Br. 27° 22' 20" Ø. Lgd.

Finskongkjæilen, Tanafjord, Finmarken, i Bunden af Vigen, viser hvidt Lys fra S. 61° Ø., gennem Ø. og N., ind over Havnen, til N. 70° V., mod Fjorden kun til N. 85° Ø., da det høje Land paa Vigens N.-Side skjuler Lyset. Flammens Højde: 59 Fod. Lysævnen: 6 Kml. 70° 53' 10" N. Br. 28° 30' 40" Ø. Lgd.

Brændetid for saantlige Fyrlamper: 25de August—14de April.

Vadsø Fyrlampe er nu flyttet og forandret. Den viser nu Fyr med Formærkelser og lyser fra N. 82° V., fri S. om *Lille Vadsø*, gennem V. og S. til S. 82° Ø. Lyset er rødt fra S. 60° Ø., fri S. om *Navergrund* til S. 82° Ø., forøvrigt hvidt. Flammens Højde: 83 Fod. Lysævnen: 6 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde Lys. 70° 3' 30" N. Br. 29° 46' 5" Ø. Lgd.

Svinø Fyr er nu forandret. Det lyser fra N. 26° Ø., gennem Ø., S. og V. til N. 74° V. og viser grønt, fast Lys fra N. 26° Ø. til N. 36° Ø., fri Ø. om *Fjordboen*, hvidt, fast Lys fra N. 36° Ø. til N. 42° Ø., fri V. om *Lerværbaren*, rødt, fast Lys fra N. 42° Ø. til N. 70° Ø., fri S. om Skærene ved *Ure* og *Stamsund*, hvidt, fast Lys fra N. 70° Ø. til N. 80° Ø., fri N. om *Brandsholmbørne*, Hurtigblink fra N. 80° Ø. til S. 87° Ø. over disse, og hvidt, fast Lys fra S. 87° Ø. gennem S. og V. til N. 74° V. Flammens Højde: 186 Fod. Lysævnen: 12 $\frac{1}{2}$ Kml. for det hvide, 9 Kml. for det røde og 7 $\frac{1}{2}$ Kml. for det grønne Lys. Brændetid: 15de August—30te April. 68° 2' 50" N. Br. 13° 34' 35" Ø. Lgd.

Stadt—Ona. Fiskefyrene paa Strækningen mellem *Stadt* og *Ona* ere tændte den 12te September 1898 og brænde indtil videre.

Jæva Fyrlampe er atter tændt. 68° 55' 25" N. Br. 15° 1' 50" Ø. Lgd.

Sernamsen Fyrlampe er brændt. Den tændes snarest mulig igen. 64° 34' 5" N. Br. 11° 5' 55" Ø. Lgd.

Weser. Geeste—Vege sack. Mellem *Geeste* Munding og *Vege sack* ere de midlertidige Fyr slukkede og følgende permanente Fyr tændte: *Flagbalgersiel* Forfyr, nedre Linje; to Fyr neden for *Sandstedt*; to Fyr paa *Harriersand*, tre Fyr paa *Elsflether Sand*, nemlig *Solt Plate*, *Fischerei Hohenzollern* og *Köter Sand*; *Farge*; *Lemwerder* to Fyr.

Baakerne til *Sandstedt* Bagfyr, *Harriersand* Bagfyr, *Solt Plate*, *Lemwerder* Bagfyr og *Fischerei Hohenzollern* staa paa den tidligere Plads; *Flagbalgersiel* Forfyr staar ved 59 $\frac{106}{105}$ km., *Sandstedt* Forfyr ved 44 $\frac{105}{105}$ km., *Harriersand* Forfyr ved 39 $\frac{105}{105}$ km., *Lemwerder* Fyr ved 19 $\frac{105}{105}$ km., *Farge* Fyr ved 25 $\frac{105}{105}$ km., og det nye Fyr ved *Köter Sand* ved 29 km.

Fyrbaakerne ere trekantede og have følgende Farve: *Flagbalgersiel* hvid; *Sandstedt* Bagfyr rød, Forfyr hvid; *Solt Plate* rød, *Fischerei Hohenzollern* hvid, *Köter Sand* sort; *Farge* hvid; *Lemwerder* Bagfyr sort, Forfyr hvid.

Flammens Højder ere: *Flagbalgersiel* Forfyr 56 Fod; *Sandstedt* 57 og 36 Fod; *Harriersand* 73 og 38 Fod; *Solt Plate* 77 Fod; *Fischerei Hohenzollern* 46 Fod; *Köter Sand* 51 Fod; *Farge* 34 Fod; *Lemwerder* 70 og 38 Fod.

Flagbalgersiel Forfyr, nedre Linje, *Sandstedt* Forfyr og *Farge* Fyr ere Fyr med Formærkelser.

Flagbalgersiel Forfyr, nedre Linje, overet med *Flagbalgersiel* Bagfyr i S. 56° V. leder Ø. om Lystønde G. op ad *Weser* til i Nærheden af 60, km.

Flagbalgersiel Fyr med Formærkelser lyser over en Vinkel op ad *Weser*, der angiver det dybe Vand fra 59, km. til 56 km.

Sandstedt Fyr holdte overet i S. 20° V. lede fra 43 km. til *Brake*. *Harriersand* Fyr holdte overet i S. 7° V. lede fra 37, km. til 32 km. *Fischerei Hohenzollern* Fyr holdte overet med *Solt Plate* Fyr leder i S. 34° Ø. fra 29 km. til 26 km. *Fischerei Hohenzollern* Fyr holdt overet med *Köter Sand* Fyr leder i S. 1° Ø. fra 32 km. til i Nærheden af 30 km.

Fyrene *Solt Plate* og *Köter Sand* have hver en rød Vinkel, der ved *Fischerei Hohenzollern* angive Overgangen fra Ledelinjen *Köter Sand—Hohenzollern* til Ledelinjen *Hohenzollern—Solt Plate*, og omvendt.

Lemwærd Fyr holdt overet i S. 60° Ø. lede fra 24, km. til 20, km.

Farge Fyr er et rødt Fyr med Formærkelser, der begrænses ned og op ad *Weser* af en hvid Vinkel. Det røde Lys betegner Overgangen fra Ledelinjen *Solt Plate—Hohenzollern* til *Lemberger* Ledefyrlynje og omvendt.

Oberhammelwarden Fyr ved 33, km. er slukket. Ved *Lienerhorn*, paa *Hunte* V.-lige Bred, ved 32 km. er tændt et rødt, fast Fyr, der vises fra en Pæl. Det røde Lys i N. 59° V. angiver Overgangen fra *Harriersand* Ledefyrlynje til Ledelinjen *Köter Sand—Fischerei Hohenzollern*, og omvendt.

Fyrskibet „*Aussen Eider*“ er igen udlagt paa Station. *Weser. Langjütjen II.* Den sorte Baaketønde ved N.-Spidsen af Lededæmningen neden for *Langjütjen II* er nu ombyttet med en hvid Baaketønde med N.-lig Topbetegnelse.

Østfriesiske Øer. Harle. Anduvnings-Tønden ved *Harle* ligger paa 53° 49' 10" N. Br. 7° 48' 32" Ø. Lgd.

Frankrig. Fyrskibet „*Ruytingen*“ er flyttet 1,7 Kml. N. 16° Ø. hen og ligger nu i 17 Fv. Vand N. for Grunden *Out-Ruytingen*, og ligesom tidligere i Linjen *Gravelines* Fyr overet med Fyrskibet „*Dyck*“. 51° 14' 30" N. Br. 2° 12' 55" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Iles Chausey. De sort og hvid vandret sribede Taarne *Etat, Huguenans* og *Enseigne* ere nu malede hvide. De ligge henholdsvis paa 48° 54' 44" N. Br. 1° 46' 12" V. Lgd. 48° 52' 30" N. Br. 1° 45' 59" V. Lgd. og 48° 53' 44" N. Br. 1° 50' 20" V. Lgd.

Englands V.-Kyst. Milford Haven. St. Ann. Den 1ste September 1898 er Taagesignalet ved *St. Ann* Fyr forandret. Det giver nu to Stød hver 2 Minutter saaledes: Stød 2 S., Pause 2 S., Stød 4 S., Pause 112 S. Det første Stød har en dvb, det sidste Stød en høj Tone.

Nordlige Atlanterhav.

Spanien N.-Kyst. Santa Catalina hvide, faste Fyr skal slukkes og Fyrtaarnet nedrives. Rimeligvis skal det samme Fyr senere tændes paa Kap *Torres*. 43° 35' 20" N. Br. 5° 38' 0" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Connecticut. Fyrskibet „Cornfield Point“. Paa Grund af Havari viser Fyrskibet „*Cornfield Point*“ midlertidig hvidt, fast Fyr fra den forreste Mast. Fyret paa Stormasten er uforandret rødt, fast.

Virginia. „Winter Quarter Shoal“ Fyrskib Ø. Den 26de August 1898. 2½ Kml. S. 61° Ø. fra Fyrskibet „*Winter Quarter Shoal*“. En Mast 10 Fod over Vandet.

Virginia. Chesapeake Bay. Vraget af Skonnerten „*Walker Armington*“, der laa sunket 2½ Kml. S. 71° V. fra *Thimble Shoal* Fyr; er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Sardinien. I Cagliari Havn uddybes til 27 Fod, hvilken Dybde tildels er tilvejebragt.

Rusland. Bugten Karadji. Et Hus med to Etager og et lille Taarn, c. 70 Fod højt, er opført paa Kysten i Bugten *Karadji*, 2, Kml. N. 13° Ø. fra Fyret *Tarkhankut*.

En Fortøjende er udlagt i 31 Fod Vand, 2 Kml. N. 9° Ø. fra Fyret og c. 3½ Kbl. S. 4° Ø. fra Landingsbroen.

To Ledebaaker ere opførte c. 2 Kml. N. 24° Ø. fra Fyret. Forbaaken er en 22 Fod høj Pæl med Kryds, og Bagbaaken en 22 Fod høj Pæl med to skraa Tværtrær; de staa 120 Alen N. 73° Ø. og S. 73° V. fra hinanden.

To andre Ledebaaker ere opførte c. 2, Kml. N. 14° Ø. fra Fyret. Forbaaken er en 22 Fod høj Pæl med Trekant med Spidsen opad, og Bagbaaken en 22 Fod høj Pæl med Firkant; de staa 350 Alen N. 46° Ø. og S. 46° V. fra hinanden.

Naar Dampskib ventes, tændes paa Forbaaken et rødt, fast Fyr, og paa Bagbaaken et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde 47 og 50 Fod.

Kjøbenhavns Børskurs d. 21. Septbr. 1898.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....	117¼	117	117¼
Danmark.....		95½	95¼
Norden.....	125	125	125¼
Kjøbenhavn.....	111	111	111¼
Carl.....	65¾—	½	65½
Dannebrog.....	112¾		112½
Skjold.....	82¾	83	82¾
Helsingørs Dampsk.....		59½	61
Østersøen.....	109	108	109
Nordøen.....		83½	86
Torm.....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		86½	83
Dansk-russisk Dampsk.....		103½	105½
Urania.....	106	106½	106¼
Union.....	110½		110¼
Heimdal.....		104½	105½
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.....		102	106
5% — —.....		—	—
5% Thingvalla 1880.....		—	—
5% — — 1894.....		—	—
5% Norden.....		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.....		97½	99½
3½% uopsig Stats.....		100	101
3½% Husejer Kreditk.....		92¼	94
3½% Kbhvns Kreditf.....		91¾	92¼
3½% Østif. Kreditf. 6 Ser.....		95¾	97
4% — — 6 —.....		96½	97½
3½% Landkreditk. 3 —.....		99	100
Aktier.			
Nationalbank.....		147¼	148
Privatbank.....	135¼	135¼	135½
Landmandsbank.....		129¾	130
Handelsbank.....		124½	125
Burm. & Wain.....	93	93	93¼
Helsingørs Jernsk.....		—	100
Sukkerfabr.....	97	96¾	97
Bryggeri Aktier.....	100¾	101	100¾

Vekselkurser d. 20. Septbr. 1898.

	Avista Sælger.	to d. d. Køber.
Hamburg.....	89.10	88.95
London.....	18.17	18.14
Paris.....	72.05	—
Amsterdam.....	150.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 20. Septbr. 1898.

Russiske Noter.....	216.05
4% Russiske Consols.....	—
4½% — Boden Kredit.....	—
6% Mexikanske.....	99¼
5% Rumænske Stats.....	100.30
4% — — 1890.....	92.40

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

Foren. Dampskibs. 30,000, „Danmark“ 14,000, „Norden“ 30,000, „Kjøbenhavn“ 120,000, „Dannebrog“ 36,000, „Skjold“ 34,000, „Urania“ 24,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Bitumastic Præparater

fra
Wailles Dove & Co.,
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer for alle
Jærndelev i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve;
kan ikke skalle af, revner ikke,
da det udvider sig med
Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet,
Burmeister & Wains & Hel-
singør-Skibsbyggerier, Stats-
banedriften samt de fleste
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Nordisk Ulykkesforsikrings-Aktieselskab af 1898.

Hovedkontor: **Nygade 7, København K.**

Repræsentantskabets Formand: Højesteretsassessor C. V. NYHOLM, K. af D. og Dbmd.

Direktion: A. E. GAMBORG, N. NEERGAARD, (Formand), G. M. RÉE.

Garantikapital: **En Million Kroner.**

Selskabet tegner til billigste Præmier og paa gunstigst mulige
Vilkaar alle Arter af Ulykkesforsikringer:

Enkeltforsikringer, Kollektivforsikringer, Fælles-
forsikringer, Rejseforsikringer.

Bonus til de Forsikrede. Dagpengene løber fra Dagen efter
at Ulykestilfældet er indtraadt og i **indtil et Aar.**
Laveste Tillægspræmie for Cyklekørsel.

Hovedagent for København: **Bernhard Philipsen.**
tr. paa Selskabets Kontor Kl. 2-3.

3 Kabinetsbilleder

♦ gratis ♦

ved Bestilling paa 12 hold-
bare Visitskort til 4 Kr.
Kabinets kun 6 Kr. pr. Dus.
NB. Ogsaa efter ethvert
indsendt Billede.

Monty.

St. Kongensgade 21.

Søfodtøj.

Præmieret i Stockholm og Bergen.
Wald. Lassen.

St. Strandstæde 19.

* Grundlagt 1844. *

Læge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg.
gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9
Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

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.

Telefon 5560.

Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1892.

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“.

The Russian-Baltic Salvage Co.

Reval.

Licensed by the Imperial Russian Government re-
commends its modern Salvage Steamers for the
russian Coast and the Gulf of Finland.

Telegraphs: Francken, Reval.

Nienstædt & Co.

(Kunstindustri-Museum):

Lager af amerik., engelske, franske og tyske Værktøjmaskiner.
Værktøj, File, engl., svensk og tysk Staal. File ophugges.

NEXØ TØRDOK,

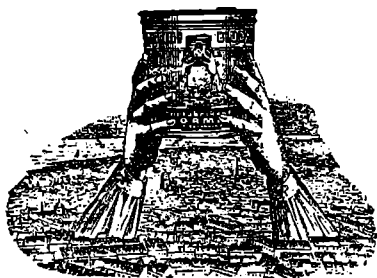
Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde
Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.
Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

Skib til Salg.

En For- og Agter-Skonnert, drægtig 30 R.-T., Ladeævne
1200 Centner d. w., 3200 Kubikfod Træ paa 7½ Fod dybt-
gaaende, er til Salg straks ved Henvendelse til

Thorvald Møller,
Aalborg.



VARE-MÆRKE.

A. FORMANN.

KJØBENHAVN K.

TELEFON 5047.

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.

Frederikshavns

Fiske- og Sætteskipperskole

forbereder saavel indenbys som udenbys Elever til Fiske-
og Sætteskipperprøven. Nærmere Oplysninger gives af Be-
styrelsens Formand, Konsul **Christian Cloos** i
Frederikshavn.

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.

Agentur
for udenlandske
Søassurance-
Selskaber.

Bjerre & Rømer,
Skibsmæglere.

Agenter for
Kullens Enskilda Assurans
Förening.

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa
Frihavnen.

● **Eneste Lager** ●
af dansk, svensk og Aalborg
Brændevin

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.

LANDMANDSBANKEN

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

DANSK ARBEJDERBANK,

Kjøbenhavn,

modtager Indskud i Sparekasseafdelingen
og i Forsørgelseskassen.

Hovedkontor Kjørnet af Walkendorfs-
gade 16.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Til Salg.

En Jagt-Galease efter Benzons Tegning er til Salg.
Den bygges af bedste Siemen Martin Staal og faar højeste
Klasse for Kystfart. Levering 1. Marts eller 1. April 1899
i fuldstændig sejlferdig Tilstand. Skibet laster 90 Tons
død Vægt og vil komme under 40 Tons Reg. Netto.

Man henvender sig til

C. E. Goltermann Succrs.,
Altona.

Har De Tandpine,

brug altid Chr. V. Mendes
berømte Dentin à 45 Øre,
som hurtigt stiller de heftigste Tand-
smerter.

9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.
Spedition, Dampskibsexpedition
og Toldklarering.

Kontorer:
St. Annæplads 10, Toldboden
og Kjøbenhavns Frihavn.
Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.
Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

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.

Kongebreve, Brylluper,

Ægtepagter, Testamenter,
Æresoprejsning, Separation,
Skilsmisse, Adoptioner, Nav-
neforandring, Panteobligation-
tioner, Klager og Ansøgninger
samt alle juridiske Dokumenter
skrives og ordnes billigt.
Inkassationer og Retsmøder
besørages.

Husk 8, Klosterstæde 8.
Juridisk Kontor.

Skibslanterner med Certifikat, gældende overalt. Gamle
Lanterner prøves og forandres, naar de
have den lovbefalede Størrelse. Certifikat følger med hver Lanterne fra os.

Havnefy, Lanterner, Metalspejlapparater
samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.
G. W. FRYDENLUND & SØN, Løderstræde 9.
Telefon 3681. * Kjøbenhavn K. * Telefon 3681.

For Sale.

S/S. Yorkshireman, deadweight about 950 tons, dimensions
190'×27'×16' 9", built to class A 1 at Lloyds, Compound
engines, steams about 9 knots. This useful old vessel
has just come out of dry dock & is now ready for imme-
diate employment.

Also, New Steamer expected to carry about 680 tons at
12 1/4 feet, Dimensions 170'×26'×13', triple engines about 350
i. h. p. large boiler 180 lbs pressure, 2 winches, Class 100
A. 1 Now fitting out & will be ready for sea shortly.
For particulars and price apply to Pile & Co., 34, Great St.
Helens London. E. C. (H. O.)

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af
Damp- & Sejlskibe,
Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: **Heckshers.**

„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. 39.

Kjøbenhavn, Torsdag den 29. Septbr. 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: „Or so near thereunto as the ship may safely get“. — Fra Archangel. — „Turbinia“ og dens Fremtid. — Spørgsmaal og Svar. — Stopning af overlastede Skibe i England. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af

 **Fedevarer.**

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

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 Nisson.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Telefon 120.

Som Repræsentant for forskellige *1ste Klasser* 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.

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.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Sunderland.

Thompson Shields & Co.

(Established 1858.)

— Ship brokers. —

Coal Exporters & Timber Merchants.

196, High Street East. Sunderland.

Highest freights for foreign & coasting.

Herring freights from ports in Scotland to Elben & Baltic a speciality.

Letters & telegrams addressed to our care are delivered promptly on board vessel on arrival.

Telegrams: „Shields“. Sunderland.

„Scotts Code“ — ninth Edition — used.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.

(Axel Herfurth Fleron.)

Herreekviperingsforretning

St. Annaplads 14.

Uniformer og civile Klædninger.

Frederikshavns

Fiske- og Sætteskippereskole

forbereder saavel indenbys som udenbys Elever til Fiske- og Sætteskipperprøven. Nærmere Oplysninger gives af Bestyrelsens Formand, Konsul **Christian Cloos** i Frederikshavn.

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^d.

eneste Fabrikant af
 Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
 samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
 Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:
 Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.
 Conferencetid 12—1½. Admiralitætsstr. 39, 1. Telefon 3999.
 Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

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.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
 KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
 287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co.,
 Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel
 mod Rust og Syrer for alle
 Jærnde i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve;
 kan ikke skalle af, revner ikke,
 da det udvider sig med
 Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet,
 Hurmeister & Wains & Hel-
 singers Skibsbyggerier, Stats-
 banedriften samt de fleste
 udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:


AXEL PRIOR,

Forretning i Bygningsartikler.
 Kjøbenhavn.

Har De Tandpine,

brug altid Chr. V. Mendes
 berømte Dentin à 45 Øre,
 som hurtigt stiller de heftigste Tand-
 smerter.

9 Kronprinsensgades 9
 Ny Materialhandel.



EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1883. Telegraphic address „SVITZERSALVAGE“.
 Telefon Nr. 5195.

Agent for
Great Britain.

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)	agents telegraphic address.	„SVITZERSALVAGE“. „HØYER“. „SVITZERGOTTLIEB“. „JØRGENSEN“. „GUNNENSEN“. „SVITZERLUND“. „ELFVERSON“. „SPRUTH“.
---	--------------------------------	--

The company's boat **Danmark** — 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 Mediter-
ranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea &
Red-sea).

TH. SIMONSEN, NYHAVN 57.

SØLVMEDAILLE I MALMØ
 OG STOCKHOLM.
 FOR LANTERNER.

Havnefyr & Lanterner. Metalspejllapparater.

Skibslanterner med Certifikat
 Gt. Lanterner prøves og forandres.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9,

Kjøbenhavn.

Telefon Nr. 3681.

G. W. Frydenlund & Søn

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.

Spedition, Dampskibsexpedition
 og Toldklarering.

Kontorer:

St. Annæplads 10, Toldboden
 og Kjøbenhavns Frihavn.

Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.
 Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

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.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det
 særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.

Depôt: Toldbodgade 14.

„Or so near thereunto as the ship may safely get.“

En Ladning Sten skulde bringes til *Emden* or so near thereunto as the ship may safely get, where she shall deliver and Consignee receive the Cargo. Paa Grund af vedholdende sydostlige Storme var Vandstanden særdeles lav ved Skibets Ankomst til den indre Kanal, der fører fra Slusen op til *Emden's* Havn; først efter 5 Dages Forløb steg Vandet saa meget, at Skibet kunde bringes ind i Havnen. Spørgsmaalet drejede sig nu om, hvorvidt Liggedagene begyndte at dreje ved Ankomsten til Kanalen, eller først da Skibet kom ind i Havnen. I første Fald havde Kaptajnen Krav paa Liggedagspenge for et Par Dage, i sidste Fald havde han ingen Fordring paa Liggedagspenge.

Sagen tabtes i første Instans ved Landsretten i *Aurich*. Den appelleredes til Overlandsretten i *Celle*, der stadfæstede Landsrettens Dom paa de samme Motiver. Overlandsretten fremhæver, at den Omstændighed, at der i nogle Dage var mindre Vand i Kanalen end sædvanligt, var et „Ulykkestilfælde“ ligesom andre, der kan sinke Skibets Rejse, og at Sagen stillede sig anderledes i den af Rederiets Advokat paaberaabte Dom, fordi den angik et Tilfælde, hvor Skibet paa Grund af sit Dybgaende ikke kunde naa Bestemmelsesstedet — om en særlig lav Vandstand var der ikke Tale. I nærværende Tilfælde var der en ekstraordinær lav Vandstand, og Retten mente derfor, at Skibet burde afvente Vandets Tilbagevenden for at flyde ind i Havnen.

Til denne Dom knytter Nord. Skibsrederforen. Cirkl. følgende Bemærkninger:

Vi mener, at det er tvivlsomt, om dette er rigtigt, fordi Tidspunktet for en saadan Tilbagevenden af Vandet ligger ganske i det blaa. Da det imidlertid maa indrømmes, at Spørgsmaalet kan være tvivlsomt, skal vi ikke kritisere Dommen nærmere, men benytte Lejligheden til at gøre nogle Bemærkninger angaaende den Maade, hvorpaa man i Tyskland fortolker den i Overskriften citerede Klausul: *or so near thereunto as she may safely get*. Vi har liggende for os en Brochure af Dr. *Octavio Schroeder*, betitlet: *Das Seeschiff auf der Elbe und im hiesigen Hafen*, i hvilken der er givet en Forklaring af denne Klausul, som støtter sig til tyske Domspræjudikater. Forklaringen er saa ejendommelig, at den fortjener at blive bekendt i videre Kredse, og vi skal derfor citere nøjagtigt, hvad Dr. *Schroeder* siger:

„Klausulen: *or so near thereunto as she may safely get always afloat* har ikke den Virkning, at Modtageren, naar Skibet losses i Lægtene nedenfor Barren, skal tage mod Varerne dér, saa at dette Sted skulde anses som Rejsens Endepunkt. Klausulen har derimod den Betydning, at Rederiet ikke overtager nogen Forpligtelse til at bringe Varerne til Bestemmelseshavnen med selve Skibet, men kun saa langt som Skibet uden Fare paa

Grund af Vandstanden kan gaa, og derfra befordre Godset, saa vidt nødvendigt, videre i Lægtene. I Overensstemmelse dermed bærer Skibet ogsaa i et saadant Tilfælde Omkostningerne ved Lægtringen, naar der ikke i Certeparti eller Konossementet er bestemt noget andet, f. Eks. *litherage if any at risk and expense of the cargo, eller proceed to — where or as near thereunto as she may safely get, she shall deliver and charterer's agent shall receive her Cargo*. Naar Lossetiden skal begynde allerede paa Elben f. Eks. ved *Brunshausen*, i Tilfælde hvor der maa lægtres dér, saa maa det være tydeligt bestemt i Certeparti eller Konossement — — —“.

Saa vidt vi har kunnet forstaa, er dette ikke en Fortolkning, der støtter sig paa en særlig lokal Kutyme; den støtter sig til Domme, endogsaa af Rigsretten, som hviler paa Betragtninger af almenyldig Art, og den kan altsaa betragtes som fastslaaet tysk Ret.

Det skal indrømmes, at Klausulen ingenlunde er saa klart formuleret, at den udelukker Strid, men det forekommer os dog, at der ikke i det Hele og Store kan være Tvivl om, at dens Formaal er at dække Rederen mod Følgerne af, at Skibet ikke kan naa lige til Bestemmelsesstedet. Man kan spørge, om Skibet skal afvente Fjernelsen af rent midlertidige Hindringer, eller f. Eks. om Rederen er forpligtet til paa Modtagerens Risiko og Bekostning at lægtre en Del af Lasten for derpaa at gaa ind i Havnen med Resten. Det skal, som sagt, ikke nægtes, at Klausulen lader Rum aaben for Tvivl i mere end en Henseende, men at den ogsaa skulde kunne forstaas saaledes, at Rederen paa egen Bekostning skal lægtre, hvad der er nødvendigt, for at Skibet kan komme ind i Havnen, og at Liggedagene først da skal begynde at dreje, maa der bestemt protesteres imod; thi en saadan Fortolkning betager i Virkeligheden Klausulen enhver Betydning. Det er, mildest talt, meningsløst at sige, at Rederen forbeholder sig ikke at føre Varerne længere med selve Skibet end dertil, hvor dette kan gaa. Noget saadant behøver en Reder selvfølgelig ikke at forbeholde sig. Skibet gaar med Naturnødvendighed ikke længere, end det kan gaa; skal Rederen ogsaa sørge for Befordringen Resten af Vejen, er han stillet nøjagtigt paa samme Maade, som om han stillet intet Forbehold havde taget. Det staar altsaa fast, at den, der har fragtet sit Skib til en tysk Havn, eller saa nær dertil, som Skibet sikkert kan gaa, han har ganske den samme Forpligtelse paa sig som den Reder, der har forpligtet sig til at lade Skibet gaa til Havnen uden Forbehold af nogen Art. Rederne bør derfor aldrig forsømme udtrykkeligt at lægge Udgifterne ved Lægtring over paa Modtageren og at stipulere, at Liggedagene skal dreje, naar Skibet er kommet saa nær til Bestemmelsesstedet, som det sikkert kan gaa.

Fra Archangel.

En dansk Sejlskibsfører tilskriver os:

Da vi d. 30. Juni i Aar ankom til Solombol, der er Archangels Losse- og Lasteplass, fik vort Skib Nr. 120, hvilket vil sige, at vort er det 120de Skib, der er blevet visiteret af Toldvæsenet siden „Sæsonen“s Aabning. Den 23. Juli, da vi gik, var Nummeret over de 200.

Alene deraf vil ses, hvilken uhyre Trafik, der er paa Archangel. Og det skal bemærkes, at Størsteparten af disse Skibe er store Dampere, der gennemsnitlig laste en c. 7—800 Standard.

Her, ligesom alle andre Steder, trænger Dampene

Sejlskibene tilside. Træ, Tjære og Beg er den eneste Slags Last, de sidste erholde nu. Og længe varer det vel ikke, før de maa nøjes med Træ alene. Mange Dampere, der laste Havre, Hør eller anden let Last, tager nemlig derpaa en Dækslast af Tjære eller Beg, saadan en 4—5000 Td., eller hvad der vilde være tilstrækkeligt for 3 mindre Sejlere. Hvis nogen tror, at dette er overdrevet, saa skal jeg nævne et endnu mere utroligt Eksempel paa, hvad Dampene kunne præstere. En dansk Fragtvoan lastede 500 Standard paa Dækket i Solombol eller omtrent Halvdelen af hele Lasten.

Jeg var i Archangel for 9 Aar siden og maa sandelig udbryde: ak, hvor forandret. Den Gang blev et Dampskib betragtet som en hel Sjældenhed, medens Havnen laa proppende fuld af store og smaa Sejlere. Tjære og Beg var da udelukkende forbeholdt danske Skibe, af hvilke der altid laa en hel Flaade, og som havde deres egen Skibshandler. Nu er dette anderledes. Indtil Slutningen af Juli havde der kun været 4 danske Sejlskibe, og kun et Par ventedes. Norske, russiske og tyske Skibe ere nu ogsaa delagtige i Tjærefarten. Fragten derfor er 2/3 til Øst- og 2/6 til Vestengland. For Beg haves 1/ mere, alt pr. Tønne. Et Skib laster i Reglen 10 Td. Tjære pr. R. Ton. Fragten betales pr. udlosset fuld Td., hvilket selvfølgelig er en ligesaa uheldig som uretfærdig Klausul for Skibene. Næsten alle Tjæretønder lække lidt, og mange gaa i Stykker paa Rejsen; man kan sikkert nok regne, at man paa Losseplads bliver 1 à 1½ % kort, hvoraf man altsaa ingen Fragt faar, men hvoraf vi have haft Omkostninger ved at tage ind, ikke at tale om det grænseløse Svineri og de Ulemper, den udløbne Tjære laver i Skuden og ved Pumperne. Hvorfor skal vi lide under, at Købmanden ikke laver solide Tønder?

Dette og saa den ublu, meningsløse Adressekommission er to Ting, der maa afskaffes, og det jo før, jo bedre. Tænk Dem, at Adressekommissionen er mere end et Skibs faste Udgifter tilsammen. Man kan regne disse alt ialt: Toldbodudgifter, Lods etc., 1 Rbl. pr. R. T., naar Skibet kommer i Ballast, men kun 86 cob., naar det bringer Last. Og af disse 86 cob. udgør Adressekommissionen de 55 cob.! Altsaa 55 cob. pr. R. T., det bliver for en 2000 T. Damp — og af dem kommer der mange til Archangel — Rbl. 1100 eller £ 120. Og lige megen Valuta har et Skib, enten det er stort eller lille, for disse Syndpenge, nemlig ingen. Ikke for Alverden er jeg i Stand til at forklare, med hvad Skygge af sund Fornuft Købmanden gør sig fortjent til disse Penge. Klarere paa Toldboden gør man selv, da der altid er Folk til Stede, og Folkene ere meget imødekommende og flinke. Den eneste Gang, man saa meget som ser Købmanden, er naar Konnossementerne tegnes.

Det hele er selvfølgelig en gammel Kutyme og ikke andet. Selv om det maa indrømmes, at en Aflader ikke altid udskiber sin egen Last, men maa komplettere fra andre Købmænd og derved har nogen Ulejlighed, saa burde Skibene sikkert nok ikke betale herfor, men Modtageren, eller i ethvert Fald ikke betale saa meningsløst meget, som nu er Tilfældet, nemlig over 1/20 af hele Fragten.

Hvilke kolossale Penge, de større Huse i Archangel tjene alene ved Adressekommissionen, vil ses deraf, at et Par af de største har c. 100 Skibe pr. Sæson af gennemsnitlig 500 Tons R. Derved vil de tjene c. 27,500 Rubler alene i Kommission, altsaa næsten uden at røre en Finger.

Man vil maaske indvende, at selv om det med Tiden vilde lykkes Rederne at faa denne Adressekommission afskaffet eller nedsat, saa vil Fragterne gaa ned i Forhold hertil. Dette er dog næppe at befrygte for de mindre Fartøyers Vedkommende, da Fragterne for dem allerede nu ere saa smaa, at de ikke kan være mindre, uden at man maa sejle med Tab eller renoncere og gaa i anden Fart.

* * *

Ellers er alt ved det gamle i Solombol — dette til den Masse danske Skibsførere, der har været deroppe. Vor gamle Skibshandler Kulusoff er skejdet ud, og Andersson og Schmidt ere Eneherskere paa det Omraade. Hr. Schmidt, der er dansk — i al Fald dansk født — har nok saa godt som alle danske Dampere; han har i det hele taget faa Sejlskibe; disse samt Største-

parten af engelske Dampere søge Mr. Anderson, der er svensk.

Det er ganske utroligt — for at tale om noget andet — hvilken Temperaturforandring man er udsat for paa en Archangeltur. Medens man med Fyrskibet i Sigte kan have det saa koldt, at baade Stortrøje og Vanter maa benyttes, saa hersker der samtidig i Solombol, 30 eng. Mile fra Fyrskibet, en sand tropisk Varme med en sand Landeplage af Moskittos.

* * *

Jeg erindrer under mit Ophold i Solombol for 9 Aar siden, at to danske Studenter, der var deroppe paa Lysttur, fordrejede Hovedet paa hele den indfødte Befolkning af begge Køn. De to Studenter tilhørte nemlig ogsaa begge Køn, og særlig den unge Dame vakte udelt Beundring, naar hun med sin Studentertue paa de fyldige Lokker, en lille Lapsestok i Haanden, rolig og ugenert spadserede langs Kajen, ryggede Cigaretter. De russiske Damer korsede sig, naar de saa det, og undrede sig storlig over, hvor et sligt Væsen vel havde sin Hjemstavn. Disse to unge Mennesker ere nu Mand og Kone. Ellers kommer der ikke mange Turister derop, hvilket er mærkeligt, da en mere interessant Tur om Sommeren ikke godt kan gøres. Man faar ikke alene Midnatssolen at se, men Livet i Almindelighed i denne russiske Provins er ganske ejendommeligt at se og lære at kende. Kun en enkelt Damp bringer en enlig mandlig Passager med derop. Meget hyppigt tager især Dampskibsførerne deres Fruer med, og dette er nu særdeles fornuftigt — af Fruerne.

* * *

Aldrig nogensinde før har Rejsen fra Archangel været saa besværlig som denne Gang, for de Skibe, der afgik sidst i Juli. Vi har maattet løbe her ind til Lerwick for Mangel af Proviant. I de sidste tre Uger har der været Storm paa Storm fra mellem Syd og N.-V., haard Storm efter Aarstiden, saa det har været umuligt at komme frem. Skibe til Newcastle ville have mindst 50 Dages Rejse, medens det almindelige er 25. De til Bristolkanalen maa vel gøre Regning paa 2 Maanedere.

Nic.

„Turbinia“ og dens Fremtid.

I lang Tid har Turbiner været anvendt paa mangfoldige Maader paa Mr. Parsons Værft nær Newcastle. Mr. Parson er egentlig Opfinder og Konstruktor af elektriske Apparater, men i 1895 mødte han frem med et lille Fartøj ved Navn Turbinia, der med næsten fabelagtig Fart fløj op og ned ad Tyne. Først i 1896 mødte han frem for Offentligheden med denne Baad, idet han fremviste den ved Flaaderevuen ved Spithead i Anledning af Dronningens Jubilæum, og her vakte den en overordentlig Opmærksomhed.

For helt at beholde den ny Opfindelse for sin egen Haand udvidede Mr. Parson sit Værft til ogsaa at omfatte Bygning af Skibe, der altsaa skulde forsynes med Maskiner efter hans Turbinesystem. Foreløbig er han naaet saa vidt at kunne bygge to Maskiner efter sine egne Principper, den ene til en Torpedobaadsødelægger til den engelske Marine, og den anden ligeledes til en Torpedobaadsødelægger for et andet Land. Begge Fartøjer, der skulde sættes i Vandet inden Aarets Slutning, blive 200 Fod lange, medens Maskinerne skulde udvikle 10,000 Hestkraft.

Selskabet har allerede en stor Del Ordre paa Haanden, saaledes at denne ny Virksomhed startes under de gunstigste Omstændigheder. Om Fremtidsudsigterne for denne ny Type Skibe kan selvfølgelig intet siges paa det nuværende Standpunkt. Hvis de to under Konstruktion værende Fartøjer

kunne opvise lignende Resultater som den lille mærkværdige Baad, ville de nærmeste Aar blive Vidne til en Revolution i Skibsfart og Skibsbygning lige saa stor, som da man gik over fra Sejl til Damp, men naturligvis vil det tage sin Tid, før denne ny Fremdrivningsmaade faar Indpas paa de almindelige Fragtdampere. Selv i Tilfælde hvor Farten ikke er af overvældende Betydning, kan det dog ikke i Fremtiden lades ude af Betragtning, at Dampturbinen, sammenlignet med Triple-Ekspansions Maskinen, optager saa ringe Plads, at man alene af den Grund bør foretrække den første. Hurtigst vil Turbinesystemet, hvis det opfylder, hvad det synes at love, vinde Indpas paa Krydsere med stor Fart og Oceanpaketter. Særlig i Forbindelse med disse sidste Skibe vil Turbinesystemets Fordele vise sig paa den mest forbavsende Maade. Mr. Parson siges at have erklæret, at han ikke vil være tilfreds, før han har naaet at drive Farten op til 40 Knob, der vil medføre en saadan Omvæltning i Oceanfarten, at man ikke for Øjeblikket vil kunne overskue dens Rækkevidde.

Man vil med dette System kunne tænke paa at rejse over Atlanterhavet paa 48 Timer. Antages det, at man bygger en Tunnel under det irske Hav, og at der kan holdes 35 Knobs Fart, vil den transatlantiske Rejse kunne indskrænkkes til ca. 40 Timer. Fra Donaghadee skulde der gaa hurtige Tog til Galway Bay, hvor en Turbinia vilde ligge parat til Afgang til Halls Bay i Newfoundland. Længden af denne Rute vil blive 1,650 engelske Mil, medens der er 3,130 Mil fra Liverpool til New York.

Naturligvis vil der gaa Aar, før man naar saa vidt, men Betingelsen for at naa dette Maal er nu til Stede, da man er kommen saa langt frem i Udviklingen, at man kan drive et Fartøj frem med en Hastighed af 35 Knob.

(Fairplay.)

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Tillad mig gennem Deres ærede Blad at forespørge, om Artikel 4 i Anordning 1. Juli 1897 er bleven forandret i den senere Tid. Da jeg nemlig passerede Kastrupknæ den 5. September laa Patruljebaad Nr. 4 med en hvidmalet Baad paa Slæb, som førte rødt Flag. Patruljebaaden havde rejst en Stang, hvorpaa hængte en Zinkpøs og en Træpøs over hinanden, hvilket formentlig skulde være Signal for, at den laa stille. Da vi havde passeret den, gik den Fart Syd over med Baaden paa Slæb, uden at nedtage det ovenfor nævnte Signal. Jeg har al Tid været af den Formening, at naar et Skib gik Fart, havde det ingen Ret til at føre ovennævnte Signal.

L. Hansen.

Sv.: Artikel 4a i ovennævnte Anordning er ikke bleven forandret. Artiklen omhandler Signaler, der skulle vises af Skibe, som paa Gund af et eller andet Uheld ikke ere under Kommando, og de skulle føres af et saadant Skib, selv om det gør Fart. Signalet skal ikke føres eller vises af Skibe, som ere under Kommando, men som af en eller anden Grund ligge stille uden at gøre Fart.

Stopning af overlastede Skibe i England.

„The Board To Spoil Trade“.

Skibsreder Alfred Christensen her af Byen har i „Fairplay“ skrevet følgende:

Jeg har ofte set det ærede Kollegium tildelt ovennævnte Betegnelse, som jeg, det tilstaar jeg, ikke finder helt uberetiget. Jeg sigter særlig til Stopningen af Dampere, der komme ud fra Firth of Forth med Kulladninger. Mine Baade ere blevne stoppede i maaske et Dusin Tilfælde, og jeg tror, at det sidste fortjener at offentliggøres. Mit Dampskib Saturn, en Baad, der laster omtrent 2,000 Tons d. w., blev

stoppet ved Afgangen fra Grangemouth og beordret tilbage. Det blev den ikke tilladt paany at gaa til Søs, førend den havde losset ikke mindre end 334 Tons, eller omtrent $\frac{1}{4}$ af dens Ladning, og det til Trods for at baade dette Skib og dets Søsterskib Urania i Aarevis have sejlet paa alle Verdensdele, endogsaa over Atlanterhavet, med 200 Tons mere Last eller over 500 Tons mere end det blev tilladt Saturn at gaa ud fra Grangemouth med. Kaptajnerne og de øvrige Befalingsmænd paa disse Skibe erklære dem for fuldt sødygtige, og at de faktisk ere sikrere, naar de ere fuldt lastede, end naar de ere lastede som Board of Trade forlanger det. Fornuftige Folk ville let se Fejlgrebet, man her begaar. Board of Trades Hensigt synes at være at anholde alle Skibe, der ere byggede før dets Regler traadte i Kraft, og dets Ærgærrighed synes at være at ruinere alle Redere, der eje saadanne Skibe.

Det er jo unyttigt at udvikle, at den engelske Regering og/eller engelske Embedsmænd ikke burde have nogen Myndighed over fremmede Skibe. Saadan Myndighed hverken forlanges eller udøves i nogetsomhelst andet Land, det gør den saa meget mere overraskende som Englænderne erklære at staa højest blandt Nationerne med Hensyn til Humanitet og Retfærdighed. Board of Trade skulde hellere end at stoppe Skibe paa denne Maade, og end at lave Regler, som de ikke kunne gennemføre, fordi Rederne med de nyere Konstruktioner af Dampere har fundet Midler til at gaa udenom disse Regler, anvende sin Tid til at skænke Passagerdamperne mere Opmærksomhed. Det er disse Dampere, der bære Ansvaret for det store Tab af Menneskeliv paa Søen, og om Bord i hvilke baade Passagerer og Mandskab leve i stadig Ængstelse. Det vilde være en let Sag at bygge et Skib med dobbelte Sider og gode vandtætte Afdelinger, og et saadant, der væsentlig benyttedes til Passagerer og kun sejlede med ringe Last, vilde flyde, selv om det blev skaaret i to eller tre Stykker. Som Forholdene ere nu, synker en Paket med maaske 2—300 Mennesker om Bord undertiden i Løbet af faa Minutter, hvorimod Menneskeliv om Bord i en moderne Lastdamper ere lige saa sikre, om ikke mere sikre, end i Jærnbanetog eller andre Befordringsmidler.

For at vende tilbage til Spørgsmaalet om Overlastning, saa er der én Ting, som Board of Trade synes at overse, nemlig at der er foregaaet en Omvæltning i Skibsbygningen siden Plimsoll-Mærket blev indført, og at der ingen Sammenligning er mellem hine Dages gamle Træskibe og vore up-to-date moderne byggede Dampere, idet det er praktisk umuligt for de sidste at synke. Naar vi se hen til Lloyds Statistik over Skibbrud etc. for 1897 finde vi, at kun 20 af ialt 300 forliste Dampere ere sporløst forsvundne, og naar man tager Hensyn til alle de andre Farer paa Søen, kan man næsten med Vished sige, at ikke en eneste af disse er gaet under paa Grund af Overlastning. Her fra Danmark er i de sidste 25 Aar, eller saa længe, som vi have haft en dansk Dampskibsflaade, ikke en eneste søgaaende Dampersporløst forsvunden og det skønt vi ingen Reglementer have haft med Hensyn til Ladelinje. At bestemme denne har været overladt til Kaptajnernes Skøn; de kunne i Virkeligheden bedst bedømme, hvad deres Skibe kunne bære.

Alfred Christensen.

Fragtmarkedet.

Hver Uge betyder for Fragtmarkedet 8 Dages Fremrykning. Løsenet er i hvert Fald paa alle Kanter „avancer“, nogle Brancher i hurtigere Tempo end andre, men alle gaar dog paa endnu, og selv om enkelte Afdelinger paa Fløjene har engageret sig temmelig stærkt, har man dog ingen Melding om en tilbagegaaende Bevægelse; men Terrænet er bakket og alt Skyts kan ikke bringes lige hurtigt frem i Linjen.

Amerika marcherer støt og taktfast i Midten; intet vil formaa at standse det, Raterne er allerede sat

for Aarets tolvte Maaned, og dermed er Sejren vis. Sortehavet tropper op med sit tungere Skyts og har stort Besvær med at følge efter; imidlertid synes det nu at have indtaget en Stilling, hvorfra det kan beherske den resterende korte Periode, indtil Isen danner sin naturlige Vold omkring det. Østen og River Plate er det lette Kavalleri, fortrinlig i en hurtig Atak, men upaalideligt og farligt i en lang alvorlig Fægtning, fordi et eventuelt Tilbagetog som Regel bliver skæbnesvangert og vanskeligt at dække; men bagerst i Aar kommer Kulmarkedet med Ambulancen, hvor de kvæstede finder den fornødne Pleje og hvor mange Saar læges med en Forbinding, der for Tiden kan vurderes til 8/6 pr. Ton (for Distancen fra Firth of Forth til Kronstadt). Saaledes er vel Rollerne fordelte ved de store Efteraarsmanøvrer, som Verdensfragtmarkedet etablerer for Tiden. Vi skulle kun til ovenstaaende Illustration af Situationen føje enkelte Bemærkninger.

Amerika noterer New York Dunkirk eller New-castle 17000 quarters 4/ med Option af Stykgods til Rater, hvorefter Fragtresultatet garanteres som lige med fuld Kornlast. Northern range C. f. O. 11000 quarters 3/10¹/₂ November Lastning. Baltimore Danmark 3/9 én, 3/10¹/₂ to Havne indenfor Skagen pr. November (lige-gyldig Størrelse). Baltimore eller Philadelphia P. P. 3/7¹/₂. Northern range Oktober/November en dansk Havn 3/10¹/₂, to Lossehavne 4/; fra New Orleans eller Galveston betales 17/ til U. K. Cont., 18/ én dansk, 18/6 to danske Havne paa Nett Charter og Afskibning i November. For December offereres allerede 17/3 én dansk Havn, 17/9 to Havne, hvilket maa kaldes fortrinligt, naar Hensyn tages til, at disse Baaede antagelig ankomme hertil ved Aarsskiftet, vor mest døde Periode i Kornbranchen efter de mange Helligdage. Fra Ferdinandina betales 19/6 for Phosfat til Rotterdam, 20/6 til Stettin. Bomuld fra Savannah til Østersøen giver 47/, endelig giver Montreal London 57/ for Træ. Tidsbefragtningerne flourer stadig, og det er ret kuriøst at bemærke, at mange Redere allerede nu ærgres sig over at have taget den rimelige Gevinst frem for at spekulere paa egen Haand; samtidig kan noteres, at man nu bebrejder Rederierne, at de har foretrukket „redelivery“ i U. K. fremfor i Amerika. Men her har vi en anden Opfattelse. Det kan være meget godt under den nuværende Konjunktur at faa sit Skib fri derovre in the far west, men en Reder, der holdes hen i det uvisse lige til det sidste af Tidsbefragteren, og som kun ved, at Opsigelsen finder Sted derovre i en eller anden Havn, men som i mange Tilfælde ikke kender Havnens Navn før i sidste Øjeblik, han har megen Vanskelighed ved at disponere over Skibet forinden dette allerede ligger klar til Indlastning, og saa gaar man som oftest glip af den høje Fragt og maa i Hurtighed gribe hvad Tilfældet byder, selv om Certepartiet er opfyldt og rettidig Notice givet for Opsigelsen — blot ikke hvor. Vi foretrækker, uanset Øjeblikkets Undtagelse, der kun bekræfter Reglen, Delivery and redelivery i U. K.; her er man hjemme og kan i god Tid forberede alt til næste Ekspedition. Amerika er nu en Gang Maalet og ikke Udgangspunktet for os Evropæere; det var ikke Amerika, der fandt Vej til Evropa, men omvendt, og kommer der en Gang en uheldig Konjunktur i de amerikanske Fragter, hvilket med andre Ord vil sige, at Tidsbefragtningerne alle, om de kan, ender derude, saa er Følgerne skæbnesvangre for Rederiet.

Sortehavet etc. er, som berørt i Indledningen, noget fastere. Odessa L. H. A. R. 3650 Tons prompt 12/, Hamburg 13/. Odessa L. H. A. R. 4200 Tons 12/6, Azoff U. K. Cont. 3300 Tons 25 Oktb. 25 Novb. giver 14/6 any direct, 15/ Hamburg, 16/ Bergen Kbhvn., Taganrog Hull 14/6, Antwerpen 14/9, Donau Antwerpen el. Rotterdam 4500 Tons 15/. Donau Antwerpen 3300 Tons 15/7¹/₂, 6 pence ekstra for Hamburg, Donau London 1/15 Oktb. 15/6; der er godt Begær efter Tonnage,

saaledes bydes Odessa Kjøbenhavn 15/, direkte Ordre, imod 13/ for kort Tid siden. Fra Middelhavet noteres blot Sicilien Rotterdam 11/6, fra Cypern til Grimsby og/eller Leith 12000 quarters Byg 2/7¹/₂ pr. quarter. Alexandria Hull 11/6.

Kulfragterne ned efter giver: Cardiff Konstantinopel 9/3, Piræus 9/3, Donau 10/6, Malta 7/3, Genua 9/, Leghorn 9/3, Messina 9/6, Venedig 10/3, Port Said 9/, Alexandria 9/; fra Newport betales til Neapel f. Eks. 10/9, Venedig samme Fragt, andre Lossepladser i Forhold; fra Swansea til Alexandria 9/6, Livorno 10/, Venedig 11/ — som man ser en betydelig Stigning, og denne vil blive ved Resten af Sæsonen, men samtidig løber man naturligvis Fare for at Returfragterne vil dale, i Fald ikke Raterne fra Middelhavet vil holde sig saa nogenlunde. Kulfragterne til Østersøen er stadig overvældende, selv om Blyth et Par Dage har haft en matere Tone. Det er Wales og Firth of Forth, der fører an, og det vil vedblive med Stigning eller i hvert Fald med Fastholdelse af de nuværende Rater, saa længe Isen paa Nevaen endnu ikke har vist sig, og selv da kan muligvis en streng Vinter klare Situationen Aaret ud for os her hjemme, der ikke er saa bange for at staa Sundet ind, selv om der kun levnes os en smal Rende. Vi noterer blot Swansea Kronstadt 9/6 à 10/, Stockholm 9/, Königsberg 8/9, Ystad 8/, Newport Reval 9/, Königsberg 8/6, Kronstadt 9/6, Cardiff Danmark 8/6, Stockholm 8/6, Reval 9/, Kjøbenhavn 8/3. Fra Tyne noteres Aalborg 6/3, Aarhus 6/3, Kjøbenhavn til 1200 Tons 6/3, mindre Pladser 6/9 à 7/, til Riga 6/3, Reval 6/9 à 7/, Helsingfors 7/6, Memel 7/, fra Hull til dansk Havn 6/9, Grimsby 6/6, fra Dunston til dansk Havn 7/6 for mindre Damper. Fra Firth of Forth til Kronstadt som omtalt 8/6, Kiel 7/9, Rostock 8/ — Danmark op til 14 Fod 8/6, til 15' 8/. Grangemouth Riga 7/, Stockholm 7/6, Norrkøping 8/; samtidig er Tørnen bleven betydelig bedre og Pengene tjenes let, selv med Ballast-Forsejlingen til Kulplads. Fremdeles findes flere Phosfat- og Klidlaste fra Østkysten til dansk Havn, og der er betalt 20/ for Klid fra Hull til Danmark; Raten var tidligere omtrent 12/. Overalt er Fragterne ind efter glimrende, men selve Østersøen bliver sig selv lig, den hører til „de stille i Landet“. Petersborg giver London eller Hull 1/, Rotterdam eller Amsterdam 1/1¹/₂ og saa fremdeles. Et af de mest bekendte større Firmaer i St. Petersborg motiverer denne triste Situation saaledes, „at det „Indre“ (af Rusland) køber Kornet op til højere Priser, end man kan opnaa udefra“, og til Trods for at Kornet dynges sammen i fri Luft (Frihavns-majsen i sørgelig Erindring), synes der dog ikke at ville komme nogen Rejsning førend i sidste Øjeblik, naar Frost sætter ind, men da er det muligvis for sent; imidlertid maa Rederne trøste sig med de gode Kulfragter ind efter, blot man var fri for Tørnen i Kronstadt! Kronstadt, som før var Idealet for Kulløsning, skal absolut paa det sorte Brædt! Königsberg giver 1/4¹/₂ Rotterdam, 1/6 Antwerpen, 1/3 Hull eller London. Træmarkedet har begyndt at regne Gevinsten ud og at arrangere sig hyggeligt for Vinteren; nu henter man de sidste Laster for i Aar og saa skydes Slaaen for Døren, bagved hvilken der ligger en betydelig Fortjeneste.

Vort hjemlige Marked er uden Forandring af Betydning. Der har været et stort Begær efter Sejlere til Sverrig med Korn, hovedsagelig til Åhus og Sølvborg, men Raten er bleven den gamle, 12/13 Øre, da Konkurrencen blandt Skibene den Vej stadig er for stor. Til Provinsen synes der i de sidste Dage at spores en mindre Opgang, i hvert Fald i det Øjeblik, disse Linjer skrives, men muligvis er Situationen allerede ændret, naar Bladet kommer vore Læsere i Hænde. Man venter flere Laster hertil; dette kan eventuelt holde Raten oppe. Af andre Laster noterer vi 100 Tons Marmor Kjøben-

havn Bristol 8/, tomme Petroleumstønder til Riga 45 Pf., tungt Jærn til Helsingfors. Mursten Hasle Esbjerg 6/7 M. Fremdeles er Efterspørgslen stadig stor fra Faxø, Limhamn og Klagstorp, men Raterne maa højere i Vejret.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet „Kjøbenhavn“

har afholdt ekstraordinær Generalforsamling.

Bestyrelsens Formand, Grosserer C. A. Leth fremsatte Forslag til Udvidelse af Aktiekapitalen fra 1,600,000 Kr. til 3 Mill. Kr. til Anskaffelse af nye Skibe, der skulde have en Størrelse af 5—7000 Tons.

Revisor Møllmann foreslog yderligere at udvide Aktiekapitalen med 700,000 Kr., og benytte denne yderligere Udvidelse til en Sammenslutning med Dampskibsselskabet „Union“. Forslaget henstilledes til Bestyrelsens Overvejelse. Bestyrelsens Forslag vedtoges derefter enstemmigt.

Dampskibsselskabet „Dannebrog“

har afholdt ekstraordinær Generalforsamling.

Til endelig Beslutning forelaa Forslag om Aktiekapitalens Udvidelse med 1,500,000 Kr. og om en almindelig Bemyndigelse for Bestyrelsen til at kunne sælge Selskabets Skibe.

Den korresponderende Reder, Grosserer Johan Hansen oplyste, at Fortrinsret vilde blive givet de ældre Aktionærer, foreløbig saaledes, at Besiddelsen af 4 Aktier gav Ret til Tegning af 3 nye Aktier. Der var allerede købt to Skibe, hvoraf det ene vilde komme i Fart i Løbet af 14 Dage, det andet i Januar.

Revisor Møllmann vilde stemme imod Forslaget, fordi det formentlig var urigtigt at købe nye Skibe, naar disse vare i saa høj Pris som nu.

Grosserer Hansen: Det var ganske nødvendigt at forny den Del af Materiellet, der var forældet. I Sammenligning med Priserne tidligere vare de nuværende Skibspriser ingenlunde høje.

Med 146 Stemmer imod 15 vedtoges Forslaget.

Nordisk „Lloyd“,

gensidig Søforsikrings-Forening, har afholdt ordinær Generalforsamling.

Forretningsfører Alfr. Christensen: Regnskabsaaet havde været ret gunstigt; trods den lave Præmie vilde den Saldo, der overføres til næste Aar, stor 15,110 Kr., formentlig mere end kunne dække de endnu uopgjorte Havarier. Ved Regnskabets Slutning var Foreningen delagtig i Forsikring af 66 Dampskibe til et Beløb af 905,250 Kr., hvoraf reassureret 190,000 Kr. Præmien har været 5½ pCt. for første Klasses danske Dampskibe. Man er i Foreningen gaaet frem med stor Forsigtighed, har afvist en Mængde Tilbud om Forsikringer, som har været ansete for mindre gode, og kun taget forholdsvis mindre Beløb paa hver Køl, eller kun gennemsnitlig c. 13 à 14,000 Kr. pr. Skib. Foreningen er i stadig Fremgang; man har saaledes nu indtegnat over 80 Dampskibe til Beløb af 1,167,600 Kr., og Saldoen af rede Penge er vokset til 22,286 Kr. 31 Øre, uagtet der paa de svævende Havarier fra i Fjor er udbetalt c. 6000 Kr.

Til Kommitterede valgtes Kaptajn Uldall og Grosserer Frants Bay.

Fra Sø og Land.

Nordisk Skibsreder-Forening har nu til de nordiske Landes Regeringer indgivet et Andragende om at foretage Skridt for at faa den franske Mæglerkurtag øphævet.

De britiske Skibsrederes Adresse om denne Sag har nu faaet Underskrifter, der ialt repræsenterer over 8 Mill. Tons. Den hele britiske Tonnage er 12 Mill. Tons.

Dampskibsselskaberne Skjold og Gorm udbetale henholdsvis 2½ pCt. og 5 pCt. Udbytte à Konto.

Skibsføreres Opmærksomhed henledes paa omstaaende Advarsel (under „Efterretninger for Søfarende“) mod at ankre i Fyrlijnerne Øst for Aalborg.

Opmærksomheden henledes paa Bladets *Announce-Afdeling.*

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rolde, afgik fra Dartmouth 20. Septbr., bestemt til New Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Denia 26. Sept., bestemt til Malaga. — Antwerpen, Holm, ankom til St. Petersburg 20. Septbr., bestemt til Antwerpen. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Cadiz 27. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Dagmar, Gade, ankom til Kbhvn. 25. Septbr., bestemt til Riga. — Douro, Brabrand jun., afgik fra Dartmouth 25. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Kihl, afgik fra Piræus 26. Septbr., bestemt til Lissabon. — I. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Trangsund 24. Sept., best til Råfsö. — Kiew, Rabe, afgik fra Kbhvn. 27. Sept., bestemt til Bordeaux. — Kursk, Staal, ankom til Bordeaux 21. Septbr., best. til La Rochelle. — Leopold II, Kruse, afgik fra Kbhvn. 20. Septbr., best. til Alger. — Louisiana, Jensen, afgik fra New-Orleans 24. Septbr., bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Antwerpen 16. Septbr., bestemt til St. Petersburg. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra Dartmouth 11. Septbr., best. til Galveston. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Genua 25. Sept., bestemt til Neapel. — Omsk, Rasmussen, afgik fra St. Petersburg 24. Septbr., best. til Kbhvn. — Tejo, Borries, pass. Holtenau 24. Septbr., bestemt til Lissabon. — Tomsk, Andersen, ankom til Messina 25. Septbr., best. til Lissabon. — Vesuv, Norden, afgik fra Kbhvn. 27. Septbr., bestemt til St. Petersburg. — Viking, Jørgensen, ankom til Madeira 25. Septbr., bestemt til Oporto. — Xenia, Eriksen, pass. Dunnet Head 16. Septbr., bestemt til Halifax. — Arkansas, Jespersen, pass. Ouessant Creach 24. Sept., bestemt til New Orleans. — Kentucky, Caroc, ankom til Kbhvn. 22. Sept., bestemt til Galveston.

Anglo Dane, Olsen, afgik fra Kbhvn. 25. Sept., best. til Hull. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 25. Sept., bestemt til Vestnorge. — Baron Stjerneblad, Clausson-Kaas, pass. Brunsbüttel 26. Sept., bestemt til Antwerpen. — Ceres, Svensson, afgik fra Kbhvn. 26. Sept., bestemt til Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom til London 22. Sept., best. til Hamburg. — Christianssund, Kjølens, ankom til Thronhjelm 26. Sept., bestemt til Kbhvn. — Constantin, Bloch, pass. Holtenau 26. Sept., best. til London. — Frederik, Harboe, afgik fra Hull 25. Sept., bestemt til Kbhvn. — Kasan, Thomsen, ankom til Hamburg 24. Sept., bestemt til Kbhvn. — Laura, Holm, ankom til Kbhvn. 18. Sept., bestemt til Island. — Louise, Gøtsche, ankom til Pillau 20. Sept., best. til Hull. — Morsø, Frisenette, ankom til Libau 21. Sept., best. til Kbhvn. & Antwerpen. — Moskov, Petersen, ankom til Kbhvn. 22. Sept., best. til Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Vliessingen 26. Septbr., best. til Kbhvn. — Nordjylland, Hansen, ankom til Pillau 25. Sept., bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 26. Sept., bestemt til London. — Pregel, Egidiusen, ankom til Riga 20. Sept., best. til Antwerpen. — Thyra, Ryder, afgik fra Leith 22. Sept., bestemt til Island. — Valdemar, Kofoed, ankom til Hull 21. Sept., bestemt til Kbhvn. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Kbhvn. 22. Sept., best. til Stettin. — Vesta, Corfitzon, afgik fra Leith 13. Sept., bestemt til Island. — Ella, Jacobsen, ankom til Danzig 22. Sept., bestemt til Kbhvn. — Esbjerg, Bentzen, ankom til London 22. Sept., best. til Libau. — Maja, Blom, ankom til Kbhvn. 26. Sept., bestemt til Danzig.

Ficaria, F. Fenger, afgik fra Newcastle 28. Sept., bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, M. Madsen, afgik fra Odense 29. Sept., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 29. Septbr., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 27. Sept., best. til Nykjøbing F. — Kronen, C. Wiberg, afgik fra Newcastle 27. Sept., bestemt til Aalborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 28. Sept., best. til Leith via Aarhus og Aalborg. — Store belt, J. P. Bay, afgik fra Nakskov 28. Septbr., best. til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 27. Sept., best. til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgaaet fra Blyth, bestemt til Kronstadt. — Frode, Wrisberg, afgik fra Sharpness 24. Septbr., ank. til Swansea 25. Septbr. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Odessa 16. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Knud, Hansen, afgik fra Kbhvn. 21. Septbr., ankom til Riga 23. Septbr. — Svend, Petersen, afgik fra Ghent 25. Septbr., ankom til Blyth 27. Sept. — Erik, Toftø, afgik fra Kbhvn. 24. Septbr., ankom til Riga 26. Sept. — Skjold, Schmidt, afgik fra Blyth 27. Septbr., bestemt til Kronstadt. — Ragnar, Risøe, afgik fra Stettin 24. Sept., ankom til

Riga 26. Sept. — Daumark, Heintzelmann, afg. fra Kbhvn. 24. Sept., best. til Luleå. — Volmer, Riber, afgik fra Riga 23. Sept., best. til Ghent. — Dan. Kraemer, afgik fra Ghent 26. Septbr., bestemt til Blyth. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Dunkerque 23. Septbr., ankom til Blyth 25. Septbr. — Harald, Holst, afgik fra Grimsby 16. Septbr., ankom til Kronstadt 22. Sept. — Olaf, Lorenzen, afgik fra St. Petersborg 25. Septbr., bestemt til Boness.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Thorsee, afg. fra Kronstadt 27. Septbr., bestemt til Amsterdam. — Alex. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Kronstadt 19. Sept., ankom til Antwerpen 27. Septbr. — Pawel Andrejeff, Johnson, afgik fra N.-Shields 22. Septbr., bestemt til Kronstadt. — J. Siem, Knudsen, afg. fra Odessa 4. Septbr., bestemt til Helsingfors. — H. Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Rotterdam 16. Septbr., bestemt til Kronstadt. — Russ. Jensen, afgik fra Grimsby 22. Septbr., bestemt til Kronstadt. — W. Savin, Jørgensen, afg. fra Newcastle 9. Sept., ankom til St. Petersborg 17. Septbr.

Heimdal. Kamma, Risøe, afgik fra Kbhvn. 24. Septbr., ankom til Riga 27. September. — Helga, Lagesen, afgik fra Rouen 23. Septbr., ank. til Blyth 26. Sept. — Anine, Løffler, afgik fra Rosø 21. Septbr., bestemt til Rouen. — Martha, Jørgensen, afgik fra Ghent 21. Septbr., ankom til Sunderland 23. Sept. — Therese, Knudsen, afg. fra Rouen 25. Septbr., ank. til Blyth 27. Septbr.

Urania. Ekliptika, Klaaborg, afgik fra Methil 24. Septbr., bestemt til Kronstadt. — Sirius, Kock, ankom til Kbhvn. 24. Sept. — Urania, Callesen, ankom til Kbhvn. 26. Septbr. — Saturn, Lund, afgik fra Timmergata 26. Sept., bestemt til Ghent. — Pallas, Degn, ankom til Dunkerque 25. Septbr. — Mars, Nielsen, ankom til Kbhvn. 21. Septbr. — Juno, Jørgensen, afgik fra Libau 27. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Hebe, Bønnelycke, ankom til Bremen 26. Sept.

Nordse. Nordland, Andresen, ank. til Haparanda 27. Sept. — Finland, Schmidt, afgik fra Kjøge 27. Septbr., bestemt til Trangsund. — England, Hemmingsen, ankom til Boness 25. Septbr. — Holland, Jørgensen, afgik fra Windau 24. Septbr., best. til Grangemouth. — Tyskland, Høgstædt, afgik fra Helsingfors 27. Septbr., best. til Gravelines. — Skotland, Branth, afgik fra Korsør 28. Septbr., best. til Windau. — Wineland, Petersen, ank. til Stettin 24. Sept.

Vesterhavet. Nancy, Jessen, afgik fra Algier 20. Sept., bestemt til St. Petersborg. — Nautik, Meinertz, afgik fra Königsberg 24. Septbr., bestemt til Uleåborg. — Nora, Degn, ankom til Neder Kalix 24. Sept. — Nerma, Schmith, afgik fra Methil 22. Septbr., ank. til Esbjerg 24. Septbr. — Neptun, Jørgensen, ankom til Sunderland 24. Septbr. — Nordse, Jessen, afgik fra Methil 27. Septbr., best. til Esbjerg.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Kbhvn. 26. Septbr., bestemt til Libau. — Rita, Skov, afg. fra Torneå 22. Sept., ankom til Borgå 25. Sept. — Cimbria, Storm-Hansen, afg. fra Amsterdam 24. Sept., bestemt til Luleå.

Union. Anglia, Erichen, afg. fra Dordrecht 24. Sept., ank. til Grangemouth 26. Sept. — Frisia, Skov, afgik fra Dordrecht 24. Septbr., ankom til Blyth 26. Sept. — Gallia, Nielsen, afgik fra Sunderland 22. Sept., bestemt til Kronstadt. — Britannia, Nielsen, ankom til Cette 24. Septbr.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra South Shields 20. Sept., ankom til Kbhvn. 24. Septbr. — Fyen, Hansen, ankom til London 26. Sept. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Riga 21. Septbr., ankom til Amsterdam 26. Septbr. — Russia, Rasmussen, afgik fra Riga 23. Septbr., best. til Ghent. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Ghent 26. Septbr., bestemt til Tynen. — Dania, Horn, afgik fra Luleå 21. Sept., best. til Amsterdam. — Normannia, Rasmussen, ankom til Kronstadt 26. Sept.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, afgik fra Wiborg 19. Sept., bestemt til Rouen. — Christiansborg, Petersen, ankom til Hull 19. Sept. — Frederiksborg, Kühl, afgik fra Stugsund 24. Sept., bestemt til Dordrecht. — Fredensborg, Andersen, afgik fra Brahestadt 20. Septbr., ank. til Rotterdam 27. Sept. — Rosenberg, Fischer, ankom til Ghent 20. Septbr. — Uranienborg, Olsen, ankom til Calais 20. Septbr. — Jomsborg, Schultz, ankom til Dieppe 24. Septbr. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Jacobstad 26. Sept., bestemt til Rotterdam

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Dømel, ankom til Kronstadt 23. Sept. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Hull 25. Septbr. — Skodsborg, Jensen, ankom til Burntisland 26. Septbr. — Guldborg, Schmidt, afgik fra Hull 23. Sept., best. til Kronstadt. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Lübeck 24. Septbr., bestemt til Lovisa. — Marselisborg, Hartmann, ankom til Kronstadt 26. Sept.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Kjøbenhavn 24. Sept. — Agnete, Jensen, ankom til Dunkirk 24. Sept. — Hermia, Sørensen, afgik fra Hull 23. Sept., ankom til Kbhvn. 27. Sept. — Alice, Kraemer, afg. fra Grangemouth 24. Sept., bestemt til Kbhvn. — Sjælland, Sonnichsen, reparerer i Kiel. — Bornholm, Petersen, afgik fra Kiel 23. Sept., ankom til Grangemouth 27. Sept. — Ajax, Brøsen, ankom til Masnedsund 25. Septbr. — St. Alban, Jørgensen,

ankom til Königsberg 24. Sept. — Nauta, Steen, ankom til Fraserburgh 25. Sept. — Rønne, Hintze, afgik fra Königsberg 24. Septbr., bestemt til Newcastle. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Fraserburgh 24. Septbr., best. til Libau.

Danmark. Rolf, Hahn, afgik fra Libau 20. Sept., best. til Gand. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Dunkirk 23. Septbr. — Absalon, Predbjørn, ankom til Newcastle 17. Septbr. — Ansgar, Larsen, ankom til Gand 23. Septbr. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Kronstadt 22. Septbr. — Hamlet, Sommer, ank. til Burntisland 26. Sept. — Helge, Matthiessen, ankom til Kronstadt 18. Septbr.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Cold, afgik fra Antwerpen 21. Septbr., bestemt til Port Said. — Malaya, Bærentzen, afgik fra Bangkok 20. Sept., ankom til Singapore 24. Sept. — Cathay, Schøning, afgik fra Shanghai 23. Sept., ankom til Hongkong 27. Sept.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Hahn, afgik fra Svano 24. Sept., bestemt til Dunkirk. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Herøsand 26. Sept., bestemt til Zaandam. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Honfleur 24. Sept., bestemt til Grangemouth.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Aarhus 24. Sept., best. til Methil. — Clara, Petersen, afgik fra Methil 21. Sept., bestemt til Kronstadt.

Sejlskibe.

Fane, Nordby. Anna, Nielsen, ankom til Bahia 23. Sept. fra Hamburg. — Neuros, Sonnicksen, sejlet fra Port Madoc 17. Septbr. til Esbjerg. — Anna Mathias, Sørensen, pass. Prawle Pt. 19. Septbr. fra Lissabon til Frederikshavn. — Mærdor, Brinck, ankom til Hamburg 21. Septbr. fra Rio Grande. — Johanne, Thomsen, pass. Dover 19. Septbr. fra Hamburg til Pernambuco. — Sixtus, Lassen, ankom til St. Francisco 23. Septbr. fra Swansea. — Anna & Emmy, Svarrer, pass. Roche Pt. 22. Septbr. fra Paysandu til Queenstown.

Fane, Sønderho. Killena, Brinck, afgik 8. Septbr. fra Iquique. — Hans, Brinck, pass. Dungeness 19. Septbr. vestgaende. — Helene, Ibsen, afgik fra Port Natal 19. Septbr. til Hajtian (Vestaustralien.) — Merida, Pedersen, afgik 22. Septbr. fra Vestervik til Yarmouth. — Anna, Mortensen, ankom 24. Septbr. til London fra Kotka.

Svendborg. Jørgen Ring, Fischer, ankom til Great Yarmouth 19. Septbr. — Ane, Jørgensen, ankom til Boston 19. Septbr. — Garibaldi, Jørgensen, ankom til Kingslynn 19. Septbr. — Confidence, Mouritzen, ankom til Amsterdam 20. Septbr. — Niels Jensen, Hansen, ankom til Haarlingen 20. Septbr. — Neptunus, Jensen, ankom til Åbo 20. Septbr. — Galathea, Bom, ankom til Charlestown 20. Sept. — Svend, Andersen, ankom til Kbhvn. 20. Septbr. — Elise, Andreassen, ankom til Kbhvn. 20. Septbr. — Hertha, Hansen, ankom til Grimstad 22. Septbr. — Urda, Nielsn, ankom til Folkestone 22. Septbr. — Mine, Møller, ankom til Amsterdam 22. Septbr. — Lili, Rasmussen, ankom til St. Petersborg 24. Septbr. — Thure, Huusfeldt, ankom til Kingston Wharf 24. Septbr. — Marie, Nielsen, ankom til Fowey 24. Septbr. — Frits Emil, Rasmussen, ankom til St. Petersborg 24. Septbr. — Dannebrog, Thure, ankom til Dunkerque 24. Septbr. — Concordia, Henriksen, ankom til Kirkaldy 26. Septbr. — Hans Emil, Hansen, ankom til Kbhvn. 26. Sept. — Haabet, Andreassen, ankom til Kbhvns. Red 26. Septbr. — Hansine, Hansen, ankom til Landskrona 26. Septbr. — I. M. Nielsen, Nielsen, ankom til London 26. Septbr. — Johanne, Jensen, ankom til Libau 26. Septbr.

Æro. Niels Juul, Nielsen, ankom 19. Septbr. til Harburg fra Archangel. — Kodan, Hansen, passerede 19. Septbr. Kbhvn. paa Rejse fra Umeå. — Hosanna, Hay, ankom 19. Septbr. til Gøteborg. — Saga, Clausen, ankom 20. Septbr. paa Kbhvns. Red. — Webers Minde, Madsen, ankom 18. Septbr. til Norrkøping. — Otto, Petersen, ankom 19. Septbr. til Kbhvn. — Johanne, Hansen, ankom 19. Sept. til Middelfart. — Elise Marie, Hermansen, ankom 21. Sept. til Faaborg fra South Alloa. — Caroline, Eriksen, ankom 21. Septbr. til Frederikshavn. — Eden, Mikkelsen, ankom 20. Septbr. til Masnedsund. — Nansen, Pøfser, ankom 18. Septbr. til Råfsø. — Irene, Rasmussen, ankom 20. Septbr. til Karrebæksminde. — Faders Minde, Knudsen, ankom 22. Septbr. til Riga. — Zephyr, Hansen, ankom 23. Septbr. til Gefte. — M. Hay, Petersen, ankom 23. Septbr. til Dunkerque. — Amor, Rasmussen, ankom 25. Septbr. til Sundsvall. — Alf, Rasmussen, ankom 26. Septbr. til Sundsvall. — Ceres, Bager, ankom 24. Septbr. til Granville. — Karen, Hansen, ankom 24. Septbr. til Leith.

Rønne. Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Odense 20. Sept. — Prøven, Bidstrup, ankom til Stockholm 20. Sept. — John Hintze, Andersen, ankom til Gøteborg 22. Sept. — Camtoos, Pedersen, ankom til Newcastle 22. Sept. — Næstved, Larsen, ankom til Rügenwalde 24. Sept. — Ane Catrine, Hermansen, ankom til Stolpemünde 24. Sept. — Herman Olsen, Jensen, ankom til Stettin 24. Sept. — Karen Marie, Koefod, ankom til Kbhvn. 25. Sept.

Kjøbenhavn. Alexandra, Pedersen, afsejlede 23. Septbr. fra Capetown til Port Natal.

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.), Kæbellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse

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

Limfjorden Ø. Den 1ste Oktober 1898 foretages følgende Forandringer i Belysningen af *Limfjorden, Ø.* for *Aalborg*:

1. Den røde Lanterne midt paa den SV.-ligste af „*Aalborg-Portland-Cementfabrik's*“ Broer slukkes.

2. Fortfyret i Ledefyrlijnen *Aalborg Ø.*, 1,050 Alen N. 51° V. for *Kjærsholm Mølle*, forandres til at lyse fra N. 38° Ø. til N. 49° Ø. Lysævnen: 10¹/₂ Kml.

3. *Skøngaard Ledefyr.* V. for *Skøngaard* tændes to grønne, faste Ledefyr. Bagfyret ligger 750 Alen S. 56° V. fra *Skøngaard*. Flammens Højde: 37 Fod. Fortfyret ligger N. 25¹/₂° Ø., 372 Alen fra Bagfyret. Flammens Højde: 20 Fod. Fyrene lyse fra N. 20° Ø. til N. 31° Ø. Lysævnen: 10 Kml. Brændetid: Aaret rundt.

4. For samtlige Fyr mellem *Aalborg* og *Hals* gælder, at Fyrhusene ere malede hvide og Pælene mørkegraa.

Skibsførere advares mod at ankre i Fyrlinjerne Ø. for *Aalborg*.

Kattegat. Paa Lille Lysegrund er funden en Pulle med 25 Fod. 56° 18' N. Br. 11° 30' Ø. Lgd.

Hesselsø. N. for *Hesselsø* ere følgende Puller fundne: En 18 Fods Pulle i 4 & 5 Fv. Vand, 1,400 Alen N. 13° V. fra *Hesselsø Fyrtaarn*.

En 29 Fods Pulle i 7 & 8 Fv. Vand, 3,800 Alen N. 27° V. fra *Hesselsø Fyrtaarn*.

Sundet. *Kjøbenhavn.* De paa *Saltholm-Flak*, N. for *Saltholm*, til Øvelse udlagte Søminer ere optagne. Samtidig er Afmærkningen ved Øvelsespladsen inddragen.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Finland. Bøttniske Bugt. Raumo. Clio Grund. I Farvandet til *Raumo* er 14 Fods Grunden *Clio Grund* funden c. 6 Kbl. NØ. for *Øen Pääkari*. En hvid Stage med sort nedadvendt Kost er i 22 Fod Vand udsat ¹/₄ Kbl. NNØ. for Grunden. 61° 6' 3" N. Br. 21° 18' 47" Ø. Lgd.

Åbo Distrikt. Linsören. En 17 Fods Grund, *Linsören*, er funden 5 Kbl. N. 21° V. fra *Østra Linsören Ledebaake*. En Stage, hvid foroven, rød forneden, med en opadvendt over en nedadvendt Kost, er i 27 Fod Vand udsat tæt ØNØ. for Grunden. 60° 16' 27" N. Br. 22° 4' 36" Ø. Lgd.

Åbo Skjærgaard. Grisselborg Fyr er et hvidt fast Fyr paa *Øens Ø.-Pynt*. Det lyser fra N. 26° Ø. gennem Ø. og S. til S. 39° V. Flammens Højde: 24 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Det vises fra et lille, hvidt Fyrhus. 60° 4' 17" N. Br. 21° 40' 7" Ø. Lgd.

Kalfholm Fyr er et hvidt, fast Fyr paa *Øens Ø.-Side*. Det lyser fra N. 15° Ø. gennem Ø. og S. til S. 33° V. Flammens Højde: 62 Fod. Synsvidden: 9 Kml. Det vises fra et lille, hvidt Fyrhus. 60° 5' 11" N. Br. 21° 40' 49" Ø. Lgd.

Fagerholm Fyr er et rødt og hvidt vekslende Fyr paa *Øens SV.-Side*. Det lyser fra S. 2° Ø. gennem S. og V. til N. 58° V. Flammens Højde: 19 Fod. Synsvidden: 5 Kml. Det vises fra et lille, hvidt Fyrhus. 60° 6' 40" N. Br. 21° 41' 56" Ø. Lgd.

Rödskår Fyr er et rødt og hvidt, fast Fyr paa *Øens Ø.-Side*. Det viser hvidt Lys Horizonten rundt, undtagen fra N. 17° Ø. gennem Ø. til S. 41° Ø., hvor Lyset er rødt. Flammens Højde: 20 Fod. Synsvidden: 5 Kml. Det vises fra en 6 Fod høj Pæl. 60° 7' 0" N. Br. 21° 39' 56" Ø. Lgd.

Rödbådan Fyr er rødt og hvidt vekslende Fyr paa *Klippens Ø.-Side*, 3 Kbl. S. t. V. fra *Tallholm*. Det lyser fra S. 38° V. gennem S., Ø. og N. til N. 5° V. Flammens Højde: 17 Fod. Synsvidden: 5 Kml. Det vises fra et lille, hvidt Fyrhus paa en 9 Fod høj Baake. 60° 12' 2" N. Br. 21° 42' 16" Ø. Lgd.

Tallholm Fyr er et hvidt og rødt vekslende Fyr paa *Ø.-Siden* af *Øen*. Det lyser fra S. 37° V. gennem S. og Ø. til N. Flammens Højde: 30 Fod. Synsvidden: 7 Kml. Det vises fra et lille, hvidt Fyrhus paa en 25 Fod høj Baake. 60° 12' 13" N. Br. 21° 42' 25" Ø. Lgd.

Fyrene benyttes for Indgaende saaledes: Naar *Ingölskår Fyr* er passeret i Kbl. om Styrbord styres N. 25° Ø. til *Grisselborg* og *Kalfholm Fyr* ere overet. Disse holdes overet, til man er *Grisselborg Fyr* nær paa ¹/₄ Kml., da man holder en Strøg Ø.-ligere til *Fagerholm Fyr* bliver synligt. Man holder da paa dette Fyr til *Rödskår Fyr* bliver synligt, da man straks drejer Bagbord over og holder paa dette Fyr, og ankrer nogle Kbl. uden for Klipperne paa den saakaldte *Kaitudd-varpet*.

Vil man staa videre, drejer man, før man kommer *Rödskår Fyr* paa ¹/₃ Kml. nær, til N. 15° Ø. og holder denne

Kurs til *Rödbådan* og *Tallholm Fyr* komme overet. De holdes da overet og passeres begge c. 50 Alen om Bagbord hvorpaa de holdes overet agterude til man faar *Löfskår Fyr* tværs om Styrbord. Man er da i det med Ledefyr forsynede Farvand til *Abo*.

Finske Bugt. Wiborg Distrikt. Ved *Löföref* er det S.-lige Sømærke flyttet og ligger nu i 26 Fod Vand 8¹/₁₀ Kbl. S. 76° Ø. fra Lodshuset paa *Boistö*. 60° 19' 29" N. Br. 26° 31' 36" Ø. Lgd.

Wiborg Distrikt. Kuorsalo. Sorsakarikivet. N. for *Kuorsalo* er 1 Fods Grunden *Sorsakarikivet*, 2¹/₁₀ Kbl. SV. for *Øen Sorsakari*, afmærket med en rød Stage med opadvendt Kost, der staar i 26 Fod Vand, S. for Grunden. 60° 28' 55" N. Br. 27° 20' 44" Ø. Lgd.

Tyskland. Stettiner Haff. Peene. En sort Spidstønde Nr. 4 er udlagt i *Peene* i 13 Fod Vand, 7 Kbl. Ø. for N.-Spidsen af *Øen Görmitz*, for tilligemed Tønde Nr. 3 at afmærke Kanten af Grunden.

Peene. Moderort Rinne. Farvandet i *Moderort Rinne* er nu paa Bagbords Side afmærket med Prikker. Spidstønderne paa Styrbords Side ere inddragne.

Warnemünde. Tændingen af *Warnemünde* nye Fyr er udsat til Oktober 1898.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Ifølge Indberetning fra Chefen for Skonnerten „*St. Thomas*“ passerede Skibet den 19de September 1898, 11 Kml. S. 77° V. fra *Hirshals Fyr*, en Mast kun lidt over Vandet. Paa Grund af den høje Sø var det umuligt at afgøre, om Masten stod fast i Bunden.

Tyskland. Norderneyer Seegat. Norddeich. Det nye Løb til *Norddeich* er nu aabent. Det gamle Løb spærres. Paa N.-Enden af den V.-lige og af den Ø.-lige Dæmning ved det nye Løb er tændt en hvid Lanterne.

Det røde og det grønne Fyr ved det gamle Havneindløb brænde indtil videre.

Holland. Zuiderzee. I Farvandene i og omkring *Zuiderzee* er Vinterafmærkningen begyndt.

Zuiderzee. Vraget af Fartøjet „*De Vrouw Aaltje*“, der var sunket mellem *Huizen* og *Marken*, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Zeegat van Texel. I *Schulpengat*, ud for *Kijkduin*, ere Sømineøvelserne ophørte og Afmærkningen ved Pladsen inddragen.

Fyrskibet „Haaks“. Om kort Tid inddrages Fyrskibet „*Haaks*“ for kort Tid.

Ved *Hoek van Holland* ere Sømineøvelserne ophørte og Afmærkningen ved Pladsen inddragen.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Hoorn. Bugserdamperen „*Kinderdijk*“ er sunket i *Hoorn*, N. for Stumpønde Nr. 14. Den er Nat og Dag afmærket paa sædvanlig Maade.

Schelde. I *Zuidergat* ere følgende Tønder flyttede saaledes:

Stumpønde Nr. 20 i 17¹/₂ Fod Vand. 51° 23' 5" N. Br. 4° 3' 1" Ø. Lgd.

Stumpønde Nr. 21 i 19 Fod Vand. 51° 22' 55" N. Br. 4° 3' 27" Ø. Lgd.

Stumpønde Nr. 26 a i 19 Fod Vand. 51° 22' 26" N. Br. 4° 9' 14" Ø. Lgd.

En Stumpønde Nr. 21 a er udlagt i 22 Fod Vand. 51° 22' 46" N. Br. 4° 3' 51" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Courseulles. Den røde Tønde ved *Plateau de la Marguerite* ligger i 7 Fod Vand c. 700 Alen fra *Klippen Marguerite* og i N. 70° Ø. fra *Ver Klokketaarn*. 49° 20' 53" N. Br. 0° 27' 33" V. Lgd.

Plateau des Minquiers. Tønderne paa *Plateau des Minquiers* ere nu afmærkede saaledes:

Lystønde ved *Brisants NV.* har Nr. 1. 48° 59' 16" N. Br. 2° 19' 39" V. Lgd.

Mellem-Spirtønden har Nr. 3. 48° 56' 46" N. Br. 2° 18' 59" V. Lgd.

Fløjtetønden ved *Brisants S.* har Nr. 5. 48° 54' 6" N. Br. 2° 18' 21" V. Lgd.

Den N.-lige Lystønde ved *Brisants S.* har Nr. 7. 48° 54' 7" N. Br. 2° 18' 10" V. Lgd.

Den S.-lige Lystønde ved *Brisants S.* har Nr. 9. 48° 53' 58" N. Br. 2° 18' 17" V. Lgd.

Mellem-Spirtønden har Nr. 11. 48° 53' 38" N. Br. 2° 14' 7" V. Lgd.

Lystønden S. for Grunden og SSV. for *Le Four* har Nr. 13. 48° 53' 8" N. Br. 2° 10' 6" V. Lgd.

Spirtønden S. for Grunden og Ø. for *La Souarde* har Nr. 15. 48° 53' 54" N. Br. 2° 5' 9" V. Lgd.

Alle Tønderne ere sorte, Mærkerne hvide.

England. Solent. Ved *Solent Bank V.-Ende* er nu i 6¹/₁₀ Fv. Vand udlagt en sort og hvid vandret sribet Kugletønde i Kbl. SV. t. V. ¹/₄ V. fra ³/₁₀ Fv. Pullen paa Grunden, fra

Hamstead Ledge Tønde i N. 17° V. 6 Kbl., og fra **Pitts Deep** Kystvagts-Station i S. 42° Ø. 1,7 Kml.

Portland. Fyret paa Enden af Bølgebryderen ved **Portland** viser en rød Vinkel til Varsel for Skibe, som nærme sig de Værker, som ere under Arbejde. I denne Vinkel skjules nu Fyret af nye Værker, saa at man ikke kan stole paa det til at advare. 50° 34' 55" N. Br. 2° 24' 50" V. Lgd.

Skotland. Paa Vragfyrske, som udlægges af „The Commissioners of Northern Lighthouses“, gives Taagesignal nu med Kimen paa Klokke umiddelbart efterfulgt af Slag paa Gongong mindst hvert Minut, ligesom i **England** og **Irland**.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag i Atlanterhavet. Den 6te September. 50° 30' N. Br. 29° 37' V. Lgd. og den 8de September. 51° 18' N. Br. 11° 30' V. Lgd. Svære sammenbundne Bjælker.

Frankrig. Coubre. Den c. 100 Fod høje Fyrbaake, hvorfra **Coubre** gamle Fyr vistes, er nedreven. 45° 41' 35" N. Br. 1° 15' 20" V. Lgd.

Royan. Paa Yderenden af Landingsbroen, som er under Bygning SSV. for Molen ved **Royan** Havn, er tændt et midlertidigt, rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 10 Fod. Det vises fra en Pæl.

Gironde. Saint Georges de Didonne. Paa Yderenden af Broen ved **Saint Georges de Didonne** Havn er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 17 Fod. Det vises fra en sort Pæl. Synsvidden: 2½ Kml. Det lyser fra N. 26° V. gennem N. og Ø. til S. 26° Ø. 45° 35' 53" N. Br. 1° 0' 24" V. Lgd.

Spanien. I Provinserne **Biscaya** og **Cadix** ere Fyrene, som vare slukkede under Krigen, atter tændte.

Ved **Cadix** ere Grundene **Diamante**, **Cochinos**, **Palmas** og **Cabezuelas** atter afmærkede.

Det er igen tilladt om Natten at staa ind til **Cadix**.

Canariske Øer. Paa de **Canariske Øer** ere Fyrene igen tændte.

Bermuda. Ved **Bermuda** ere følgende Tønder flyttede saaledes:

Den sort og hvid tærnedede Stumptønde med Stage Nr. 1 ved S.-Siden af Indløbet til **Narrows** 1/3 Kbl. N. hen til N.-Siden af Grunden, fra **St. Davids Head** Fyr i N. 21° Ø., 8 3/4 Kbl., og fra **Fort Alexander** Flagstang i S. 80° Ø. 32° 22' 30" N. Br. 64° 38' 20" V. Lgd.

Tepping Shoal sort og hvid tærnedede Tønde er nu mærket **Tepping Shoal** Nr. 8 og ligger paa NV.-Kant af Grunden, fra **Mt. Windham** Flagstang i N. 52° V., 1 Kml., og fra **Hills House** i N. 14° Ø.

Sort Spidstønde Nr. 8, S. 25° V., 2 2/3 Kbl. til Ø.-Kant af den landløse Grund ud for **Crawl Flats**, fra **Mt. Windham** Flagstang i N. 73° V., 13 1/4 Kbl., og fra **Hills House** i N. 10° V.

Sort og hvid tærnet Stumptønde med Stage Nr. 9 til NV.-Kant af **Crawl Flats**, fra **Mt. Windham** Flagstang i N. 79° V., 12 1/2 Kbl., og fra **Hills House** i N. 8° V.

Disse Tønder afmærke Løbet mellem **Tepping Shoal** og **Crawl Flats** paa den ene Side og de landløse Grunde paa den anden Side. Den sort og hvid tærnedede Stumptønde Nr. 8 ved N.-Enden af den landløse Grund ud for **Crawl Flats** er inddragen.

Cape Breton Island. Cheticamp Island. Fyret paa **Cheticamp Island** SV.-Ende er nu et hvidt Blinkfyrt, der hver 45 S. viser Et-Blink. Flammens Højde: 144 Fod. Synsvidden: 18 Kml. Det vises fra et hvidt, firkantet, 35 Fod højt Taarn, der er forbundet med Fyrpasserboligen.

Nova Scotia. Chedabucto Bay. Jerseyman Island Shoal. En rød Spidstønde er i 6 Fv. Vand udlagt ved Yderenden af Grunden, der strækker sig mod V. fra **Jerseyman Island**, ved Indløbet til **Arichat Harbor**, 3/4 Kml. S. 56° V. fra **Jerseyman Island** Fyr. 45° 29' 55" N. Br. 61° 4' 15" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Narragansett Bay. Conimicut. I Fyret paa Enden af **Conimicut Sand Spit** er indsat en rød Vinkel, der lyser fra S. 26° Ø. til S. 20° Ø. over **Ohio Ledge** i **Upper Narragansett Bay**.

Connecticut. Long Island Sound. Fyrskibet „**Cornfield Point**“ er midlertidigt ombyttet med Reservefyrskeib Nr. 20. Det viser et hvidt, fast Fyr fra den forreste Mast og et rødt, fast Fyr fra den agterste Mast. Skibet har to Master med sort Ballon paa hver Top, det er graat, mærket „**Relief**“ og Nr. 20. Taagesignal gives med Klokke.

New York. Hudson River. Paa **Breakers Island Point** er paa V.-Siden af **Hudson River** tændt et hvidt, fast Fyr, 3/8 Kml. N. for **Covells Folly** Fyr. **Covells Folly** Fyr er slukket.

South Carolina og Georgia. Port Royal Sound og Savannah River. Uden for **Port Royal** og **Savannah River** findes mange Vrag og Vragstykker, hvorfor stor Forsigtighed bør udvises ved Besejlingen.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Livorno. Paa Grunden, som strækker sig ud mod V. ved **Livorno** Hovedfyrt, er opført en sort og hvid vandret sribet, firkantet Baake, 6 Fod høj over Vandet, c. 220 Alen S. 77° V. fra Fyret.

Elba. I **Porto Ferraio** ere Uddybningsarbejderne indstillede og Uddybningsmaskinen borttagen.

Grækenland. Volo Kanal. Kap Kavulia. Det røde, faste Fyr paa **Kap Kavulia** er flyttet til dennes V.-Pynt. c. 50 Alen fra Yderenden. Flammens Højde: 38 Fod. Det vises fra en 22 Fod høj Pæl. 39° 5' 55" N. Br. 23° 4' 15" Ø. Lgd.

Rusland. Kertch Stræde. Kyz Aul. Den røde Tønde ved Grunden **Kyz Aul** er ombyttet med en rød Klokketønde, der ligger 1,1 Kml. S. 29° Ø. fra **Kyz Aul** Fyr.

Karkinit Bugt. Løbene, som føre fra **Karkinit Bugt** til Bugterne **Djarilgatch** og **Bakal** samt til **Horly (Gorki Kut)** og **Tchurum**, ere ved Yderenden afmærkede om Bagbord med en rød Stage med Kegle med Spidsen nedad og om Styrbord med en sort Stage med Kegle med Spidsen opad.

Paa **Kap Sarytch** er tændt et fast Fyr med røde og hvide Blus hver 4 Minutter. Det lyser fra S. 84° Ø., Pynt **Saint Nicolas**, gennem S. og V. til N. 75° V., Pynt **Laspi**. Flammens Højde: 121 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Fyret vises fra et hvidt, rundt, 36 Fod højt Fyrtaarn med Fyrpasserbolig. 44° 23' 12" N. Br. 33° 42' 50" Ø. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Yucatan. Muger Harbour. Dybden i Løbet mellem den ydre og indre Ankerplads i **Muger Harbour** er tiltagen. Der er 12 Fod i Ledelinjen **Anvil Rock** overet med **Wells Point** og 14 à 15 Fod i Løbet med **Lookout Taarn** i SØ. t. Ø. 1/2 Ø. 21° 13' 30" N. Br. 86° 46' 15" V. Lgd.

Haiti. Jeremie Bay. Ledemærket for at staa ind i **Jeremie Bay** kan ikke benyttes, da „**Summer House**“ er nedrevet.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Uruguay. Paa **Flores Island** er oprettet en Signal-Station. 34° 56' 55" S. Br. 55° 55' 30" V. Lgd.

Argentina. La Plata N. Et Vrag ligger sunket i 4 1/2 Fv. Vand, 8 Kml. N. S° Ø. fra Yderenden af **Esenada Mole**, uden for **La Plata** Havn. Vraget er afmærket med en sort Stumptønde. 34° 40' 10" S. Br. 57° 50' 15" V. Lgd.

For Sale.

S/S. Yorkshireman, deadweight about 950 tons, dimensions 190'x27'x16' 9", built to class A 1 at Lloyds, Compound engines, steams about 9 knots. This useful old vessel has just come out of dry dock & is now ready for immediate employment.

Also, New Steamer expected to carry about 680 tons at 12 1/4 feet, Dimensions 170'x26'x13', triple engines about 350 i. h. p. large boiler 180 lbs pressure, 2 winches, Class 100 A. 1. Now fitting out & will be ready for sea shortly. For particulars and price apply to Pile & Co., 34, Great St. Helens London. E. C. (H. O.)

Kampesten.

Frederiksberg Vejevæsen ønsker leveret i Løbet af Efteraaret og Vinteren

ca. 100 Kbfvn. Kampesten (Land- eller Søsten).

Reflekterende bedes henvende sig paa Frederiksberg Stadsingeniørs Kontor, Frydendalsvej 4, mellem Kl. 9—1.

Cypress og Greenheart.

Disse fortrinlige Træsarter anbefales Havneautoriteter til Forsøg.

Bedste Vidnesbyrd foreligge.

Lager hos

EMIL HAMMELEV, St. Kongensgade 61.

Telefon 3338.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....	116 ¹ / ₄	116	116 ¹ / ₄
Danmark.....	94 ³ / ₄	94 ¹ / ₄	94 ³ / ₄
Norden.....	124 ¹ / ₂	¹ / ₄	124 ¹ / ₂
Kjøbenhavn.....	109 ¹ / ₂	109 ¹ / ₂	109 ³ / ₄
Carl.....	65	65 ¹ / ₄	65 ¹ / ₄
Dannebrog.....	112 ¹ / ₄	112	112 ¹ / ₄
Skjold.....	81 ³ / ₄	81 ¹ / ₂	81 ³ / ₄
Helsingørs Dampsk.....		58	60
Østersøen.....	107	107	107 ¹ / ₂
Nordsøen.....		81 ¹ / ₂	86
Toim.....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		85	—
Dansk-russisk Dampsk.....		—	—
Urania.....	105	105 ¹ / ₄	105 ¹ / ₂
Union.....		108	109
Heimdal.....		104 ¹ / ₂	105
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.....		102 ¹ / ₂	106
5% — —.....		—	—
5% Thingvalla 1880.....		—	—
5% — 1894.....		—	—
5% Norden.....		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.....		97 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % uopsig Stats.....		100	100 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		92	93 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....		91 ¹ / ₂	93
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....		95 ¹ / ₂	96
4% — — 6 —.....		96 ¹ / ₂	97 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —.....		93	95
Aktier.			
Nationalbank.....	148	147 ³ / ₄	147 ³ / ₄
Privatbank.....	135 ¹ / ₄	135 ¹ / ₂	135 ¹ / ₂
Landmandsbank.....		129 ³ / ₄	130
Handelsbank.....		124 ¹ / ₂	125
Burm. & Wain.....		93 ¹ / ₂	94
Helsingørs Jernsk.....		—	—
Sukkerfabr.....	96 ¹ / ₂	¹ / ₄	96 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier.....	101	100 ³ / ₄	101

Vekselkursen d. 27. Septbr. 1898.

	Avista Sælger.	to d. d. Køber.
Hamburg.....	89.10	88.95
London.....	18.18	18.15
Paris.....	72.00	—
Amsterdam.....	150.50	—

Notering paa Berlins Børs d. 27. Septbr. 1898.

Russiske Noter.....	216.50
4% Russiske Consols.....	—
4 ¹ / ₂ % — Boden Kredit.....	—
6% Mexikanske.....	99.30
5% Rumænske Stats.....	100.30
4% — — 1890.....	92.20

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

Foren. Dampskibs. 28,000, „Danmark“ 18,000, „Norden“ 46,000, „Kjøbenhavn“ 8,000, „Carl“ 6,000, „Dannebrog“ 44,000, „Skjold“ 6,000, „Urania“ 16,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden 16.

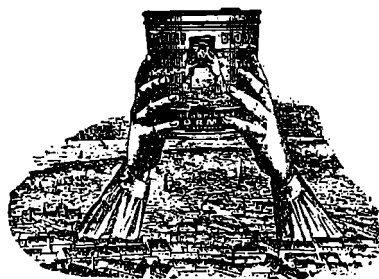
Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon G. W. Møller, Grønnegade, Dragør. Telefon
Nr. 6. Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.
Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.



VARE-MÆRKE.

A. FORMANN.

KJØBENHAVN K.

TELEFON 5047.

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.

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.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malmø“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“, „J. P. Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

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.

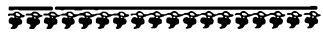
Telegraphic Address: „HOPPE“.

Agentur
for udenlandske
Søassurance-
Selskaber.

Bjerre & Rømer,
Skibsmæglere.
Agenter for
Kullens Enskilda Assurans
Förening.



E. Husted & Co.
Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.
Telegrams: H U S T E D.



Læge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg.
gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9
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.

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. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

● **Eneste Lager** ●
af dansk, svensk og Aalborg Brændevin.

Marius Hoffgaard

(forhen kld. Brodersen).
Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.
Atelier St. Strandstræde 6. 2.
Fotografier af forskellige danske Skibe have altid paa Lager.
Hurtig Ekspedition.

Kongebreve, Brylluper,
Ægtepagter, Testamenter,
Æresoprejsning, Separation,
Skilsmisse, Adoptioner, Navneforandring, Panteobligationer, Klager og Ansøgninger samt alle juridiske Dokumenter skrives og ordnes billigt. Inkassationer og Retsmøder besørges.

Husk 8, Klosterstæde 8.
Juridisk Kontor.

Einhorn-Apotheket
Hamburg (St. Pauli.)
Langereihe 83.
Dansk Betjening.
Lægehjælp (ogsaa Specialister) anvises.

The Russian-Baltic Salvage Co.

Reval.

Licensed by the Imperial Russian Government recommends its modern Salvage Steamers for the russian Coast and the Gulf of Finland.

Telegraphs: Francken, Reval.

N. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Fanø praktiske Sømandsskole.

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

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

HÄNSCHELL & Co.

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 Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:
HÄNSCHELL, Barbados.

„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. Pettitline 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. 40.

Kjøbenhavn, Torsdag den 6. Oktbr. 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Sø- og Handelsretsdom. — Vor Skibsfart paa Østasien. — Fragtmarkedet. — Skibsførernes Lønningsforhold. — Konsulatet i Rio de Janeiro. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

**Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft &
Maskinbyggeri.**
(Holm & Colлерup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning
paa Bedding af mindre Damp-
og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs-
og Maskinreparationer af en-
hver Art, Bygning af nye og
Reparation af ældre Pramme,
saavel af Jærn som af Træ,
Optagning af Lystfartøjer og
Baade samt Opbevaring af
saadanne. Endvidere leveres
nye Dampkedler og Vand-
beholdere, saavel til Skibs-
som til Landbrug.
Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

Hansa Composition.
Anerkendt bedste Skibsbundfarve.
ANDREAS HENNINGSEN, Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.

Flensborgs
Skibbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

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.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

M. Christiansen

M. Christiansen,
Rønne.
Billigste og største Lager af alt til Skibsprovantering
henhørende.
Transit og Kreditoplagsvarer.

John Hintzes Enke

Styrelsen for de rumænske Statsbaner

ønsker Tilbud paa **3 Dampskibe** til Kystfart.

Skibenes **Bæreevne** fra 800—1000 Tons à 1000 Kilogr., **Dybtgaaende** med fuld Last 14—16 engl. Fod, **Hurtighed** 10—12 Knob ved uafbrudt 24 Timers Rejse.

Skibenes **Alder** ikke over 4 Aar, **Klassificering** i Henseende til Sødygtighed **1ste Klasse** med Certifikat ikke over **1 Aar** gammelt.

Skibenes **Indretning** maa være saaledes, at de kunne anvendes til almindelig **Gods- og Persontrafik**; de maa være forsynede med 1ste og 2den *Klasses* Kahytter til 30—50 Rejsende.

Tilbud om Levering af et eller flere saadanne Skibe kunne inden Udgangen af **Oktober** d. A. enten indleveres i undertegnede Generalkonsulat, **Studiestrædes Forlængelse 57**, hvor Konditionerne henligge til Eftersyn, eller

indsendes direkte til Styrelsen i **Bucarest** under Adresse: **Directunea Serviciului Maritim Roman,**

Strada Sculpturei Nr. 5, Bucarest.

Det Kgl. Rumænske Generalkonsulat i Kjøbenhavn, d. 28. September 1898.

Martin S. Thielemann.

HAMBURG

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telefon:
FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.

W. B. Dick & Co. L^d.

eneste Fabrikanten af
 Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
 samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:
 Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.
 Conferencetid 12-1 $\frac{1}{2}$. Admiralitâtstr. 39, 1. Telefon 3999.
 Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

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.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
 KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
 267.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

EM. Z. SVITZER'S

SALVAGE COMPANY. COPENHAGEN.

Founded 1838. Telegraphic address „SVITZERSALVAGE“.
 Telefon Nr. 5195.

Agent for
 Great Britain.

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	„SVITZERSALVAGE“.
KASTRUP	„HØYER“.
ELSINORE	„SVITZERGOTTLIEB“.
KORSØR	„JØRGENSEN“.
ALBUEN (LAALAND)	„GUNNERSEN“.
FREDERIKSHAVN	„SVITZERLUND“.
GOTHENBURG (SWEDEN)	„ELFVERSSON“.
GREIFSWALD (GERMANY)	„SPRUTH“.

The company's boat **Danmark** — 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 Mediter-
 ranean and adjacent waters (the Atlantic, Black-sea &
 Red-sea).

Telegramadresse: **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.

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

**Amagers største og Danmarks billigste
 Skibsinventarie- og Provianteringshandel.**

Telefon **G. W. Møller, Grønnegade, Dragør.** Telefon
 Nr. 6. Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Prima røgede Skinker.

Store Partier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker
 anbefales til

lave Priser.

Højbroplads 12 ved Gammelstrand.

Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

Har De Tandpine,

brug altid Chr. V. Mendes
 berømte Dentin à 45 Øre,
 som hurtigt stiller dr behigste Tand-
 smerter.

9 Kronprinsensgades 9
 Ny Materialhandel.

Frederik Preisler.



13 Kjøbmagergade 13.

Sø- og Handelsretsdom.

Kollisionen mellem Dampskibene „Kafemann“ og „Innesmoor“.

Sø- og Handelsretten har afsagt Dom i en Sag, der var anlagt af Firmaet C. K. Hansen for Føreren af Dampskibet Innesmoor, Kaptajn Angus, mod Firmaet Theo. Koch & Co. for Føreren af Dampskibet A. W. Kafemann, Kaptajn Steinhagen.

Natten mellem d. 2. og 3. Juli 1897 Kl. c. 1,42 fandt der i Nærheden af Svinebodernes Fyrskib, i omtrent N. V. til N. for samme og i en Afstand derfra af c. 1 à 1½ Km., et Sammenstød Sted mellem de to ovennævnte Skruedampskibe. Vejret var klart og sigtbart, om end mørkt, Vinden V. N. V. med Styrke 3, Strømmen kom fra N. N. V. med en Fart af mellem 1½ og 2 Km., og der var nogen Søgang. Dampren Kafemann af Danzig, 521 N. Reg. Tons, var da paa Rejse fra Finland til Yarmouth med Trælast; den stak 15' for og 16' 1" agter og gik med fuld Fart, hvorved den gjorde c. 8½ Knob. Innesmoor af South Shields, 839 N. Reg. Tons, c. 250½ eng. Fod lang og c. 32½ Fod bred, var paa Rejse fra Sunderland til Swinemünde med Kul; dens Amning var 19' 7½" for og 19' 9½" agter; den gik med fuld Kraft og gjorde 8½ Knob. Sammenstødet skete saaledes, at Kafemanns Bagbords Stævn ramte Innesmoors Styrbords Boug haardt tæt ved Fokkevantet under en spids Vinkel fra agter af c. 3 Streger, hvorved Kafemann drejede til Styrbord og Innesmoor til Bagbord, saa at ogsaa begge Skibes Agterlaaringer tørnede haardt mod hinanden inden de skiltes, hvorpaa Kafemann, der havde taget størst Skade, gik tilbage til Helsingør for at reparere der, medens Innesmoor kun standsede kort ved Helsingør for at faa sin Skade foreløbig udbedret og derpaa gik videre til Swinemünde. Kafemanns og dens Ladnings Skade, derunder Tabet ved 20 Dages Ophold, opgjordes til 21,512 Kr. 01 Øre, Innesmoors Skade til 7,206 Kr. 35 Øre, derunder 5 Dages Ophold.

Firmaet C. K. Hansen anlagde nu for Innesmoors Fører Sag imod Firmaet Theo. Koch & Co. for Kafemanns Fører og paastod dette dømt til at betale sig i Erstatning 7,206 Kr. 35 Øre med paaløbne Renter; sidst nævnte Firma paastod sig ved Kontrastævning tilkendt Erstatning hos først nævnte af 21,512 Kr. 01 Øre med Renter, hvorhos begge Parter paastod sig tilkendt Sagsomkostninger. Subsidiært nedlagde Parterne Paastand paa, at Skaden deles efter Rettens Skøn. Tvisten har ikke drejet sig om Erstatningskravenes Størrelse, men kun om, hvem der var Skyld i Sammenstødet.

Det fremgaar af Kafemanns Søforklaring, at Styrmanden overtog Vagten Kl. 12 Nat, hvorefter Kaptajnen gik ned, og Styrmanden forblev paa Kommandobroen til Sammenstødet; en Letmatros stod til Rors og en Matros var paa Udkig. Kl. 12½ passeredes Lappegrundens Fyrskib og Svinebodernes Fyrskib pejledes i N. Ø. t. Ø. i c. 1 Sømil Afstand Kl. 1½ Morgen. Kursen var da N. V. t. N. efter Kompasset med ¼ Stregs vestlig Deviation. Ved det Tidspunkt opdagedes en imødegaaende Dampers Toplanterne og nogle Minuter senere dens røde Lanterne omtrent 1 Streg forude om Styrbord. Kafemanns Ror blev da lagt Bagbord, og derved fik man i Løbet af 1 à 2 Minuter den nævnte røde Lanterne omtrent 1 Streg til Bagbord. Styrmanden, efter hvis Skøn det andet Skib da kun var c. 1 Sømil borte, lod saa, for at holde mere af, Roret lægge yderligere haardt Bagbord. Den imødegaaende Dampere viste imidlertid snart derpaa sin grønne Sidelanterne og holdt lige ned mod Kafemann, idet den afgav flere Dampfløjtestød, medens dette Skib var under fortsat stærk Drejning til Styrbord. Kaptajnen blev da kaldt paa Dækket, men kom først op lige før Sammenstødet skete,

Kl. 1,42. Kafemann havde ikke givet noget Dampfløjtesignal.

Innesmoor var Kl. 12,50 Morgen tværs af Kullen i c. 2 Km.'s Afstand, styrede derefter en misv. Kurs af S. t. Ø. ½ Ø. Fra Kl. 12 havde Kaptajnen og 2den Styrmand Vagt paa øverste Bro; en Matros var til Rors paa nederste Bro med en anden Matros tæt ved, en Lærling var paa Udkig forude paa Bakken. Kl. c. 1½ havdes Svinebodernes Fyrskib i Sigte c. 1½ Streg paa Bagbords Bov forude. Straks efter fik man en Dampers Toplanterne og grønne Sidelanterne i Sigte forude paa Styrbords Bov, c. 1 à 1½ Streg til Styrbord og formentlig i en Afstand af c. 2 til 2½ Km., om hvilken Dampere Udkigsmanden straks varskoede. Der forløb derpaa vel 7 à 8 Minuter, i hvilke de to Dampere fortsatte deres Kurser, tilsyneladende i omtrent modsat Retning, da Kafemann, som man i det Øjeblik fra Innesmoor vil have haft omtrent 4 Streger paa Styrbords Bov og i en Afstand af kun mellem 1 og 2 Kabel-længder, saa pludselig viste sin røde Lanterne, medens den grønne Lanterne efterhaanden forsvandt, hvorhos Omridset af Kafemanns Skrog samtidig blev synligt. Innesmoors Kaptajn, som paa Grund af Skibenes indbyrdes Nærhed da antog en Kollision for uundgaaelig, hvad han straks yttrede til Styrmanden, beordrede saa, som den formentlig eneste Chance for at undgaa Sammenstød og for i al Fald at formindske Følgerne deraf, øjeblikkelig haardt Styrbord, hvorhos der samtidig af Innesmoor blev givet 2 korte Dampfløjtestød. Kafemann vedblev imidlertid at komme nærmere, og kort efter beordrede Innesmoors Kaptajn fuld Kraft bak, idet der samtidig gaves 3 korte Dampfløjtestød, hvorhos Kaptajnen raabte over til Kafemann om at bakke, uden dog at faa noget Svar. Vel 1 à 2 Minuter efter den nævnte Ordre til Maskinen skete Sammenstødet, og Innesmoor havde, uagtet Ordren straks var bleven udført, endnu da Fart fremover. Dampren maa inden Kollisionen antages at have drejet i al Fald 3 til 4 Streger for sit Styrbords Ror og skal efter Sammenstødet have stævnet omtrent Ø. til S.

Under Proceduren er det fra begge Parters Side bestemt bestridt, at Modpartens Fremstilling kan være rigtig. Det er saaledes fra Kafemanns Side hævdet, at Innesmoor, som af Kafemann formenes at have været noget vestligere i Farvandet end af Innesmoor selv angivet, umulig kan have sejlet saa længe som af den paastaaet, med Grønt mod Grønt, og endog have faaet Kafemanns grønne Lanterne flere Streger til Styrbord, om det end er indrømmet, at Kafemann maaske omtrent skar Innesmoors Kurs og da et Øjeblik viste sin grønne Lanterne, inden den begyndte at give Bagbords Ror. Omvendt er det fra Innesmoors Side gjort gældende, at Kafemann, hvis Kurs efter Innesmoors Formening derhos næppe kan have været N. V. t. N., da den sædvanlige Kurs paa den Rute vistnok er N. t. V., umulig kan have givet Bagbords Ror saa tidlig som af den opgivet (c. 10 Min. før Sammenstødet), men højst c. 4 Min. før dette, da man fra Innesmoor endnu noget efter (indtil kun lidt over 2 Min. før Sammenstødet) saa dens grønne Lanterne.

Sø- og Handelsretten udtaler nu, uden at komme nærmere ind herpaa, at efter dens Opfattelse have begge Skibene i al Fald begaaet Fejl og ere derfor begge delvis skyldige i Sammenstødet. Kafemann, der først havde Innesmoor til Styrbord og altsaa skulde gaa af Vejen for samme, maa antages allerede at være kommen forbi Stævnen af Innesmoor, inden den forandrede sin Kurs, og den burde derfor ikke da have drejet af til Styrbord. Det var derhos ubetinget i Strid med de da allerede i Kraft traadte nye

Søvejsregler, at den ikke tilkendegav sin da foretagne Drejning med noget Dampfløjtestød, og det var ligeledes en Fejl, at den ikke iagttog disse Reglers § 23 om at mindske Fart m. m. Men omvendt findes Innesmoor at have fejlet derved, at den, efter at den allerede havde opdaget, at Kafemann drejede af til Styrbord — paa hvilket Tidspunkt det ingenlunde er givet, at Sammenstødet ikke endnu ved anden Manøvre kunde være undgaaet — selv drejede af til Bagbord, hvad der gjorde Sammenstødet uundgaaeligt. Som Følge deraf findes Innesmoor at burde bære $\frac{3}{5}$ og Kafemann $\frac{2}{5}$ af den begge Skibene tilsammen tilføjede Skade af 28,718 Kr. 36 Øre, Innesmoor altsaa 17,231 Kr. 01 Øre og Kafemann 11,487 Kr. 35 Øre. Følgelig vil Innesmoor, hvis egen Skade var 7,206 Kr. 35 Øre, have at betale 10,024 Kr. 66 Øre til Kafemann med Renter fra 14 Februar d. A., medens Kafemann vil have selv at bære den øvrige Skade. — Sagens Omkostninger hæves.

Dommen er underskrevet af Rettens Formand Madvig, C. Jessen, L. C. Kraemer, J. Breiningen og F. Schjerbeck.

Vor Skibsfart paa Østasien.

„Fyen“s forestaaende Togt.

I københavnske Søfarts- og Handelskredse er der i denne Tid Bestæbelser oppe for at Krydserfregatten „Fyen“, der om kort Tid tiltræder et Togt til Middelhavet, kan blive beordret til at udstrække Togtet til østasiatiske Farvande, idet man mener, at det vil være af ikke ringe Betydning for vor Skibsfart og Handel, særlig paa siamesiske og kinesiske Havne, om et dansk Orlogsskib aflagde Besøg derude. Denne Opfattelse er sikkert fuldkommen rigtig. Vi have allerede ved en tidligere Lejlighed gjort gældende, at Savnet af danske Orlogsskibe i fjerne Havne har været følt oftere og stærkere, end man maaske i Almindelighed tror. Dette gælder maaske særlig en Del amerikanske Havne, og det er faktisk, at under Urolighederne i Brasilien i sin Tid savnede de danske Skibsførere haardt den Beskyttelse, som andre Nationer ydede deres Undersaatter derovre. Der foreligger her en Opgave, som vor Orlogsmarine bør tage op i Erkendelsen dels af den direkte Beskyttelse, der ved given Lejlighed herved kan ydes danske Undersaatter, dels af den moralske Betydning, det vil have, at vort Orlogsflag vises i de Havne, hvor dansk Foretagsomhed søger at bryde sig nye Baner.

Af denne sidste Grund yde vi Ønsket om, at Fyens forestaaende Togt udstrækkes til de østasiatiske Farvande, vor bedste Støtte. Det gælder i dette Tilfælde om at gribe Øjeblikket og ikke udsætte til i Morgen, hvad med langt større Fordel kan gøres i Dag. Netop nu har Det østasiatiske Kompagnis udmærkede Start henledt Opmærksomheden derude paa vort Land, og netop nu foregaar der i det store kinesiske Rige Omvæltninger, der ville give de evropæiske Nationer Chancer derude, som de ikke have haft før. Disse Chancer bør ogsaa Danmark benytte, og sikkert er der for Tiden her hjemme ikke ringe Mod og Lyst til at søge et nyt Arbejdsomraade for dansk Skibsfart i Østasien. Men Arbejdet herfor vilde faa en vægtig Støtte, om man nu lod et dansk Orlogsskib besøge de østasiatiske Havne. Regeringen har utvivlsomt intet imod paa denne Maade at forlænge et Øvelsestogt, og Rigsdagen plejer ikke at se saa nøje paa de militære Bevillinger, naar det gælder en saa „civil“ og tillige saa gavnlig Anvendelse som her. Vi haabe altsaa, at Sagen maa gaa let og hurtigt i Orden.

Fragtmarkedet.

Efter vor udførlige Artikel i sidste Nummer vil det være overflødig allerede nu paany at fordybe sig i „Frugtmarkedet“, thi overalt træffer man den samme Stilling, de samme Tal og det samme Haab for de resterende Maaneder af Aaret; kun dette, at Haabet for hver Dag, der gaar, antager en fastere Form, indtil det successive forvandles til den uomstødelige Kendsgerning, kan danne Stof til vor ugentlige Introduktion, thi Vissheden om de sidste Maaneders Fragttigning vokser sig fast med selve Raterne; med hver Uge rykker man en Station længere frem. Man har i Virkeligheden Lov til at være imponeret over de nuværende Rater; vi fandt for faa Dage siden, for at tage et Eksempel, at Raten pr. Nett Charter fra New Orleans til Danmark af 17/ pr. Ton var fortrinlig; saa pressedes Fragten op til 18/, for i dette Øjeblik at være bleven til 18/6 en Lossehavn, 19/ to danske Havre og med Annulleringsdato 5. Decbr., hvorved altsaa denne Maaned tages med i den stigende Konjunktur; dette er imponerende, vi kan ikke finde andet Ord herfor, og det glæder os, at vi endnu har faaet Ret overfor de ængstelige, som finder, at vore Udvidelser af Flaaden gaar for hurtigt fremad; der er nemlig Plads til al den Tonnage, som kan stables paa Benene, og mere til, og endnu er Danmarks Procental af den paa Verdensmarkedet agerende Flaade alt for ringe. Med stille Undren regner man allerede nu en 5000 Tons Damper kun for jævn stor, Dimensionerne ere voksede med Fragterne, Købelysten med Priserne; man rives uvilkaarligt med, og man har Forpligtelse til at følge, fordi Stilstand kun kan betragtes som Tilbagegang.

Foruden Amerika er Kulmarkedet over Forventning, og navnlig ere Raterne til Middelhavet stegne betydeligt, specielt fra Wales; men der er jo ogsaa store Huller at stoppe og Stabiliteten vil holde sig længe dernede. En Lukning af Østersøen vil vel blive den første Aarsag til en mattere Tone for Kulfragterne ned efter; der vil da komme en stor Tonnage i Markedet, som har været beskæftiget i vore Farvande ind efter til Kronstadt og Øvrebotten i Sommermaanederne, og denne Tonnage vil for en stor Del blive engageret i Markedet Øst for Gibraltar; dertil kommer, at selvfølgelig ingen Reder, der blot kan faa Skruen paa Damperen til at gaa rundt, har i Sinde under de nuværende Forhold at lægge Skuden op; vi maa da naturligt vente en Nedgang senere i disse Brancher, men endnu har man Lov til at glæde sig over Øjeblikkets Konjunktur, og Øjeblikket kan blive langt. Sortehavet, Donau, Azoff ere alle stabile, og Middelhavet er ogsaa fast; dette mener man i hvert Fald blandt Mæglerne dernede, og saa maa det vel være sandt; vi har imidlertid en meget lille Tonnage anbragt i Øste Trade, som derfor har ringe Interesse for os. I Østersøen begynder man ret naturligt, i hvert Fald for Træbranchens Vedkommende, at handle om Stumperne, og Raterne ere derfor dalede noget; dertil kommer, at Dækslasten til England nu kun maa være sine 3 Fod, saa Forretningen kunde i sin Hælle have været mere lukrativ. Kornmarkedet fra Rusland er uden Forandring; senere Baade ere ret naturligt, i hvert Fald for St. Petersborgs Vedkommende, mere søgte, men Risikoen vokser jo ogsaa fra Uge til Uge og senere fra Dag til Dag, og ærgerligt vilde det være, om en Damper brændte fast eller rettere frøs fast deroppe. En Ting, der i Aar gør Rederierne mere betænkelige end tidligere, er den uberegnelige Tørn, der specielt for større Baade, som eventuelt skal lade Træ, kan blive skæbnesvanger; man bør være forsigtig. — Vi skulle herefter fremkomme med nogle af de vigtigste Noteringer fra de forskellige Brancher

Amerika giver New York C. f. O. $\frac{4}{4}$ à $\frac{4}{3}$, Baltimore Danmark $\frac{4}{4}$ à $\frac{4}{1\frac{1}{2}}$, New Orleans som opgivet

i Indledningen. Frøndeles er fragtet New Orleans eller Galveston 1930 Tons N. R. 52/6 Liverpool, 53/9 Havre-Bremen, 55/ Genua for Bomuld. New Orleans eller Galveston U. K. Cont. 1271 Tons N. R. prompt 19/3, Savannah Liverpool eller Bremen 44/, Philadelphia U. K. Cont. 4/, Option en dansk Havn 4/, to Havne 4/1¹/₂, alle første Klasses Rater.

Sortehavet etc. giver Odessa Theodosia eller Novorossisk 12/9 N. C. Donau Antwerpen eller Rotterdam 15/, Komplettering Sulina 12/6; Vandstanden paa Donau er slet, over 17 Fod kan ikke beregnes, og Ekspeditionen trækkes uforholdsmæssig længe ud. Taganrog L. H. A. R. 3700 Tons 10/30, Oktober 14/6. Azoff 14000 qrs. prompt 15/ N. C.; fra Alexandria til U. K. er fragtet en 2400 Tons 13/6, Tunis U. K. 13/ Byg, Benisaf Tyne 8/9 full terms.

Kulfragterne ere Swansea Genua 9/6, Alexandria 9/6, Tunis 12/, Barcelona 11/, Venedig 10/9, Leghorn 10/3, Palermo 10/, Trapani 10/; fra Newcastle betales nedefters Marseilles 9/, Genua 9/, Civita Vecchia 9/6, Catania 9/6, Alexandria 9/, Odessa 8/3, Beyrut 11/, Firth of Forth i vanligt Forhold; paa sidste Plads begynder heldigvis Ekspeditionen at blive normal, men mange fob Ordre nægter Afladerne at effektuere i Fald Kullene ere købte billige, saa Rederierne har af den Grund en Del Besvær med at faa Certepartierne i Orden. Kulfragterne til Østersøen giver Swansea Kronstadt 10/6, Stettin 9/, Norrkøping 9/6 à 9/9, Pillau 9/3, Cardiff Libau 8/6, Danmark 8/6 à 9/; fra Østkysten noteres Firth of Forth Kjøbenhavn 7/, Horsens 7/6 à 7/9, Kallundborg 8/, Lübeck 8/, Königsberg 8/6, Kronstadt 7/9, Stockholm 7/, Norrkøping 7/3, Malmø Helsingborg eller lignende Sundhavn 7/3, fra Newcastle til Helsingfors betales 7/6, Kronstadt 7/6 à 7/9, Reval 7/3, Rostock 7/, Kjøbenhavn 6/ à 6/3 for c. 1600 Tons Baade. Markedet er absolut fast.

Østersøen noterer bl. a.: Petersborg London Hull eller E. C. 1/ à 1/1¹/₂, Rotterdam eller Amsterdam 1/1¹/₂ à 1/3, Hamburg 1/3, alt pr. 496 lbs. Hvede; til Danmark søges mindre Baade til 16 M. pr. 2000 Kilos Rug. Træ fra Kronstadt giver Rotterdam eller Amsterdam 15 Hfl. Af andre Laster fra Østersøen noterer vi Råfsø Lübeck 26 Mk. Træ, Hernøsand Ostende 3/400 Std. 33 Frcs, Gøffe Ghent 36 Frcs., Sundsvall Rotterdam 30 Mk. Mindre Dampere Wiborg Kjøbenhavn 26 Mk., Aarhus 26 Mk., Åbo Vejle 25/26 Mk.; fremdeles findes en Del Mellaster fra Königsberg op til finske Pladser og takseres til 7 à 8 M., alt efter Pladsernes Beliggenhed. Østersøen er beskeden.

Vort hjemlige Marked har et fastere Præg i de sidste Dage. Det er gaaet som vi bebudede, den ny Høst, der nu viser sig skibningsklar rundt paa de forskellige Havne, har givet mere Liv. Der er saaledes fragtet fra Kjøbenhavn til Åhus en enkelt Sejler til 20 Øre pr. Ctr. tungt Korn imod 12/13 Øre for faa Dage siden; naar blot Kaptajnerne vilde holde noget igen og ikke drive den ødelæggende Konkurrence indbyrdes, var her Chancer for en god fremtidig Periode, indtil Skuden skal bindes fast. Forøvrigt findes de sædvanlige Laster i Markedet; vi behøver ikke at gentage os selv — vi nævner blot Ordene Faxe, Limhamn, Klagstorp samt Hasle og Rønne, og enhver kender disse Ords Betydning. Byglaster til England vil snart komme i Markedet, og med de gode Kulfragter Retur kunde her vel for de større Sejlere være Stof til den sidste Kalkulation inden Vinteren kommer.

Skibsførernes Lønningsforhold.

Vi have fra en farende Dampskibsfører modtaget følgende:

I „Dansk Søfartstidende“ Nr. 33 ser jeg i Artiklen om engelske Lodsers Indtægter, at Mr. Bromage ved et Møde af engelske Skibsredere er fremkommet med en Sammenligning mellem Lodsers og Skibsføreres Indtægter, samt mellem hvor længe en Lods kan tjene imod en Skibsfører, og mellem hvilke Fordele en Lods har, naar han har udtjent, imod en Skibsfører.

Lad nu Lodserne tjene, hvad de kan; i det mindste tror jeg ikke, vore danske Lodser tjene for meget; men er det ikke et Vink af Mr. Bromage til os Skibsførere om at drøfte vor Stands pekuniære Interesser, thi det er sandelig paa Tide, at vi tænke lidt over, hvad der lader sig gøre, for at vore Indtægter ikke yderligere blive reducerede; naar vi se 10 à 15 Aar tilbage, maa det forundre os, at vore Indtægter virkelig nu ere $\frac{1}{3}$ af, hvad de den Gange vare; noget maa der gøres; men hvad? jeg vil henstille til vore ærede Skibsfører-Foreninger at tage Sagen under Overvejelse.

Naar man tænker sig, at flere af vore Dampskibsføreres Gage er 150 Kr. og derunder, og 3 % af Netto-Driftsoverskudet, som i en mindre Baad i Almindelighed kun løber op til 200 à 300 Kr. og mange Gange til intet, og at en saadan Mand sejler til han bliver c. 40 Aar, før han faar et Skib at føre, og at han da har stiftet Familie, hvor meget kan han da have lagt til Side, naar han er 55 Aar, som Mr. Bromage mener skulde være Maksimums Alderen for Skibsførere; han vil efter min Mening intet have; thi Gratifikation, som for 10 à 15 Aar siden var en Hovedindtægt for os, ere nu til Dels bortfaldne, og jeg har altid betragtet Gratifikation som et daarligt Lønningsystem.

Vi se jo bedst, hvad vore Kolleger have lagt til Side, naar en af dem dør og der ingen privat Formue er til Stede, thi da kommer kort efter en Opfordring til at hjælpe hans Enke og Børn, som ikke kan klare sig, og bliver en af vore Skibsførere af en eller anden Grund ude af Stand til at sejle, hvad kan han saa faa fat paa?, Enkelte gaa det godt, men de fleste du ikke til Forretning i Land, nej, saa maa han i Bombebøssen og sidde og tænke paa sin Ungdoms Farter og leve paa smal Kost; det er det Maal, der venter os, hvis vi ikke værge om vore pekuniære Interesser.

Jeg vil foreslaa, at vi faa faste, aarlige Gager, beregnede efter Førerernes Anciennitet og Skibenes Størrelse og Farter; for nogle Aar siden fremkom Kapt. Torm med denne Ide om faste Gager i Dampskibsrederi-Foreningen, og jeg og mange af mine Kølleger bleve glade, men siden er der ikke bleven talt derom, og nu mente jeg, at vi Skibsførere bør henvende os til vore Rederier om faste Gager; i Sverig og Norge ere saadanne næsten overalt indførte, og i Tyskland er der flere Selskaber, hvor Skibsførerne have faste Gager, og alle de af disse Skibsførere, jeg har talt med, ere særdeles tilfredse dermed.

Skibsfører.

Konsulatet i Rio de Janeiro.

Vi have modtaget følgende:

Hvis Ministeriet hjemme tænker paa at udsende en Konsul til Rio de Janeiro, vil det begaa en utilgivelig Fejl. Thi indtil videre bestyres det danske Generalkonsulat af en Mand, som absolut er uovertræffelig der paa Pladsen. Selv om man vilde udsende betitlede Diplomater til Rio, kan ingen udfylde Pladsen tilnærmelsesvis som Hr. F. Palm.

Hr. Palm, som er lønnet hollandsk General-Konsul og tillige af Gavn Minister for dette Land, er ubestridt en af de mest indflydelsesrige Fremmede i Rio; hans Ord har lige saa megen Vægt som hvilken som helst af Stormagternes Repræsentanters. Dertil findes der ingen Mand i Brasilien, som kender Lovene som han; han taler korrekt alle evropæiske Sprog, og dertil er han venlig og ligefrem, hvilket man ikke kan sige om alle Embedsmænd, af hvilke enkelte have en noget fejl Opfattelse af deres Pligter.

Enhver kan sige sig selv, hvilken Forskel der er mellem at have en saadan Mand til Konsul og at have en, som er udsendt, som kun kan sit gode danske Modersmaal, og som ingen af de stedlige Avtoriteter tager mindste Hensyn til.

Som Repræsentant for den hollandske Stat kan Hr. Palm ikke officielt udnævnes til dansk General-Konsul, med mindre den danske Regering enedes med den hollandske om en saadan Ordning. Men hvis det i det hele taget har noget Værd at have sit Land repræsenteret hos de fremmede Magter, at det ikke netop er Sinekure-Poster, da var den danske Stat vel tjent med Arrangementet.

vox populæ.

Fra Sø og Land.

Udenrigsministeriet meddeler, at alle i Anledning af Krigen trufne Sikkerhedsforanstaltninger, der vare til Hinder for Skibsfarten, nu ere ophævede, saavel i de nordamerikanske Forenede Staters Havne som i de spanske Middelhavshavne, undtagen for Øen Cabreras Vedkommende, og i de spanske Atlanterhavshavne, undtagen til Dels for Ferrols Vedkommende.

I Nordisk Skibsreder-Forening er i Aar ialt indmeldt ca. 113,000 Tons, heraf alene i de sidste 4 Maaneder ca. 70,000 Tons, hvilket er den største Tilgang, Foreningen har haft noget Aar siden den i 1889 begyndte sin Virksomhed.

Dampskibsselskabet Dannebrog har købt Dampskibet Atlantic, 2,001 R. T., af Hull, bygget i 1896. Dets Navn bliver Brattingborg og det skal væsentlig benyttes i transatlantisk Fart.

Fra Burmeister & Wain er afleveret til Dampskibsselskabet Inga Dampskibet Flandria, med hvilket der i Lørdags afholdtes Prøvetur.

De britiske Skibsreders Adresse om den franske Mæglerkurtage har nu ca. 10 Mill. Underskrifter. — Præsidenten for Handelskammeret i Havre har holdt en Tale, hvis Mening kort og godt er at bede Englænderne passe sig selv, men som iøvrigt ikke afkræfter de vægtige Anker, der rettes mod de franske Mæglerforhold. Men hvis den franske Regering har samme Opfattelse, synes man ikke at burde vente for store Resultater af Adressen. Forhaabentlig vil det dog lykkes at føre Krigen mod disse mislige Forhold i franske Havne igennem paa den ene eller anden Maade.

Fyrtransportdamperen Nordsøen, Kapt. Cold, har i Lørdags overtaget sin Station ved Esbjerg.

Sagfører A. Andresen i Aarhus, der var Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Sagfører i nævnte By, er afgaaet ved Døden. Foreningens Bestyrelse har derefter antaget Sagfører N. Knudsen i Aarhus som Foreningens derværende Sagfører.

Fra Bark Mary José af Fanø, Kapt. Ankersen, er paa Rejsen fra Rangoon til Valparaiso Natten mellem 9. og 10 Juli Matros Ferdinand Nielsen, hjemmehørende i Sverrig, omkommet, da Skibet var Syd for Australien, formodentlig skyllet over Bord af en Styrtese.

I Juli Maaned passerede 3,032 Skibe Nord-Østersø-Kanalen, repræsenterende 309,904 Tons Netto, imod 2,531 Skibe og 244,648 Tons i Juli 1897. De præsterede Afgifter vare 155,928 Mark imod 119,515 Mark.

Den 31. December 1897 bestod Nederlandenes Handelsflaade af 441 Sejlskibe med ialt 95,100 Tons og 171 Dampskibe med 200,729 Tons. Siden 1894 er Flaaden foreget med 31 Skibe med 4,765 Tons.

I Riga er nylig inderettet en ny Jærn Flydedok, bygget af Howaldtswerke i Kiel. Den kan benyttes af Skibe indtil 300' Længde og indtil 3,000 Reg. Tons.

I Kotka er startet et nyt Bjærningsselskab, der vil købe fire Dampere og operere i den finske Bugt.

Ugens Havarier.

Dordrecht, Dpsk. af Rotterdam, kom d. 28. Septbr. paa Rejsen fra Antwerpen til St. Petersburg med Briketter og Klude paa Grund paa Saltholmen. Flot med Assistance af Svitzers og fortsat Rejsen.

Mathilde, Skonnert af Goole, kom d. 26. Septbr. paa Rejsen fra Königsberg til Bristol med Bonner paa Grund paa Saltholmen. Flot ved egen Hjælp og fortsat Rejsen.

Egalité, Skonnert af Nantes, kom d. 26. Septbr. paa Rejsen fra Gefle til Queenstown med Trælast paa Grund paa Middelgrunden. Flot med Assistance af Svitzers og fortsat Rejsen.

Ture, Sk. af Oscarshavn, kom d. 25. ds. paa Rejsen fra Hjemstedet til Methil med Props paa Grund paa Saltholmen. Flot med Assistance af Svitzers og fortsat Rejsen.

Lars Kruse, Dpsk. af Kjøbenhavn, ankom hertil d. 1. ds. fra Østersøen for at losse og omstuve sin Trælastladning paa Grund af Slagside.

John, Barkskip af Mariehamn, er d. 27. Septbr. paa Rejsen fra Wiborg til Kjøbenhavn med Trælast grundstødt ved Kastrup. Flot med Assistance og indbragt hertil.

Orrik, Dpsk. af Aarhus, kom d. 29. Septbr. i Nord-Østersøkanalen ved 81 Kilometer Grænsen i Kollision med en Pæl. Skibet fik nogen oven Bords Skade om Bagbord, som repareres i Hamburg.

Sif, Dpsk. af Bergen, kom d. 30. Septbr. i Frederikshavn Havn i Kollision med Bolværket og fik et Hul i Bagbords Boug, som repareres i Frederikshavn.

Winie, Dpsk. af W.-Hartlepool, er d. 3. ds. paa Rejsen fra Grimsby til Kronstadt med Kul strandet ved Harboøre. Svitzers assisterer.

Christiane, Skonnert af Marstal, er d. 29. Septbr. indløbet til Christianssand med oven Bords Skade. Skibet har været i Kollision med Dpsk. Corennde af Aberdeen. Christiane, der er læk, lossers og repareres i Christianssand.

Glassalt, Dpsk. af Aberdeen, kom d. 30. Septbr. paa Rejsen fra Königsberg til V.-Hartlepool med Trælast paa Grund ved Dragør. Flot med Assistance af Svitzers. Skibet har mistet sin Skrue.

Johan Siem, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 1. ds. paa Rejsen fra Odessa til Helsingfors med Sæd paa Grund paa Trekroner. Flot med Assistance af Svitzers og fortsat Rejsen.

Juno, Dpsk. af Haugesund, Eliassen, kom d. 3. ds. paa Rejsen fra Riga til Preston med Trælast paa Grund paa Stubben. Flot ved egen Hjælp og fortsat Rejsen.

Kjerteminde, Dpsk. af Hobro, har d. 3. ds. været paa Grund paa Samsø og er indkommet læk til Vejle.

P. Herføll, Dpsk., er indbragt til Esbjerg med Tab af Skruen. Skibet er taget paa Slip.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Kbhvn. 14. Septbr., bestemt til New Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Denia 26. Sept., bestemt til Malaga. — Antwerpen, Holm, ankom til Riga 1. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Huelva 30. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Dagmar, Gade, afgik fra Kbhvn. 2. Oktbr., bestemt til Riga. — Douro. Ørum, afgik fra Kbhvn. 4. Oktbr., bestemt til St. Petersburg. — Georgios I, Kihl, afgik fra Pandermo 24. Septbr., bestemt til Lissabon. — I. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Kbhvn. 3. Oktbr., bestemt til Barcelona. — Kiew, Rabe, afgik fra Dartmouth 2. Oktbr., bestemt til Bordeaux. — Kursk, Staal, afgik fra Bordeaux 4. Oktbr., best. til Kbhvn. — Leopold II, Kruse, afgik fra Algier 2. Oktbr., best. til Piræus. — Louisiana, Jensen, afgik fra New-Orleans 23. Septbr., bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Antwerpen 4. Oktbr., bestemt til St. Petersburg. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra Dartmouth 11. Septbr., bestemt til Galveston. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Bari 2. Oktbr., bestemt til Messina. — Omsk. Andresen, afgik fra Kbhvn. 1. Oktbr., best. til Antwerpen. — Tejo, Borries, afgik fra Lisabon 3. Okt., bestemt til Oporto. — Tomsk, Andersen, afgik fra Gibraltar 3. Oktbr., best. til Lissabon. — Vesuv. Norden, ankom til St. Petersburg 1. Oktbr., bestemt til Trang-sund. — Viking, Jørgensen, afgik fra Oporto 4. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Xenia, Erichsen, ankom til Halifax 28. Septbr., bestemt til Newport News. — Arkansas, Jesper-sen, afgik fra Kbhvn. 17. Sept., bestemt til New Orleans. — Kentucky, Caroc, afgik fra Kbhvn. 4. Oktbr., bestemt til Galveston.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Hull 28. Sept., bestemt til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Thredhjem 29. Sept., bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Clauson Kaas, ankom til Antwerpen 28. Sept., bestemt til Kbhvn. — Ceres, Svensson, afgik fra Kbhvn. 3. Oktbr., bestemt til London. — Christian IX, Møllerup, ankom til Hamburg 4. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjelsen, ankom til Kbhvn. 2. Oktbr., bestemt til Stettin. — Frederik, Harboe, ankom til Königsberg 3. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Paaske, ankom til Riga 2. Oktbr., best. til Kbhvn. — Kasan, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 4. Oktbr., bestemt til Libau. — Laura, Holm, afgik fra Leith 1. Oktbr., bestemt til Færøerne og Island. — Louise, Gøtsche, ankom til Hull 3. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Morse, Frisenette, ankom til Antwerpen 3. Oktbr., best. til Kbhvn. — Moskov, Petersen, ankom til Riga 30. Septbr., best. til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Kbhvn. 3. Oktbr., bestemt til Riga. — Nordjylland, Hansen, ankom til Kbhvn. 3. Oktbr., bestemt til London. — Perm, Christensen, ankom til London 2. Oktbr., bestemt til Libau. — Pregel, Egidiussen, pass. Holtenau 2. Oktbr., best. til Antwerpen. — Thyra, Ryder, afgik fra Leith 22. Sept., bestemt til Island. — Valdemar, Koføed, ankom til Libau 3. Oktbr., bestemt til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Stettin 29. Sept., best. til Kbhvn. — Vesta, Corfitzon, ankom til Leith 3. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Ella, Jacobsen, afgik fra Kbhvn. 3. Oktbr., bestemt til Hamburg. — Esbjerg, Bentzen, ankom til Libau 1. Oktbr., best. til London. — Maja, Blom, ank. til Danzig 1. Oktbr., bestemt til Kbhvn.

Ficaria, F. Fenger, afgik fra Kbhvn. 6. Oktbr., bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, M. Madsen, afgik fra Newcastle 4. Oktbr., bestemt til Odense. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 5. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 5. Oktbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, C. Wiberg, afgik fra Odense 6. Oktbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 4. Oktbr., bestemt til Odense. — Storebelt, J. P. Bay, afgik fra Newcastle 4. Oktbr., best. til Nakkov. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 5. Oktbr., best. til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 28. Septbr., ankom til Kronstadt 4. Oktbr. — Frode, Wrisberg, afgik fra Swansea 28. Septbr., ank. til Stettin 5. Okt. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Odessa 16. Septbr., best. til Kbhvn. — Knud, Hansen, afgik fra Riga 29. Septbr., bestemt til Dunkerque. — Svend, Petersen, afgik fra Blyth 5. Oktober, bestemt til Kronstadt. — Erik, Toite, afgik fra Riga 2. Oktober, bestemt til Ghent. — Skjold, Schmidt, afgik fra Blyth 27. Septbr., bestemt til Kronstadt. — Ragnar, Risøe, afgik fra Riga 1. Oktober, bestemt til Dieppe. — Danmark, Heintzelmann, afg. fra Kbhvn. 24. Sept., ankom til Luleå 28. Sept. — Volmer, Riber, afgik fra Ghent 4. Oktober, best. til Blyth. — Dan, Kraemer, afg. fra Blyth 30. Septbr., bestemt til Kronstadt. — Magnus, Jørgensen, afgik Blyth 1. Oktober, bestemt til Libau. —

Harald, Holst, afgik fra Kronstadt 30. Sept., ankom til Kotka 1. Oktober. — Olaf, Lorenzen, afgik fra St. Petersburg 25. Septbr., ankom til Boness 1. Oktober.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Thor-søe, afg. fra Kronstadt 27. Septbr., ankom til Amsterdam 4. Oktbr. — Alex. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Kronstadt 19. Sept., ankom til Antwerpen 27. Septbr. — Pawel Andrejeff, Johnsen, afgik fra N-Shields 22. Septbr., ankom til Kronstadt 29. — J. Siem, Knudsen, ankom til Helsingfors 5. Oktbr. — H. Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Kronstadt 30. Septbr., bestemt til Leith. — Russ, Jensen, afgik fra Grimsby 22. Septbr., ankom til Kronstadt 29. Septbr. — W. Savin, Jørgensen, afg. fra St. Petersburg 29. Septbr., bestemt til Rotterdam.

Heimdal. Anine, Løffler, ankom til Rouen 29. Septbr. — Kamma, Risøe, afgik fra Riga 5. Oktbr., bestemt til Ghent. — Helga, Lagesen, afgik fra Blyth 28. Sept., ankom til Lübeck 3. Oktbr. — Martha, Jørgensen, afgik fra Sunder-land 29. Sept., ankom til Stettin 3. Oktbr.

Urania. Ekliptika, Klaaborg, ankom til Kronstadt 3. Oktbr. — Venus, Lund, ankom til Kbhvn. 29. Septbr. — Sirius, Kock, ankom til Sandvik 3. Oktbr. — Urania, Callesen, afgik fra Kbhvn. 4. Oktbr., bestemt til Umeå. — Saturn, Lund, ankom til Ghent 2. Oktbr. — Pallas, Degn, ank. til Blyth 3. Oktbr. — Mars, Nielsen, afg. fra Kbhvn. 29. Sept., bestemt til St. Croix. — Juno, Jørgensen, ankom til Rotterdam 3. Oktbr. — Hebe, Bønnelycke, afgik fra Bremen 3. Oktbr., bestemt til Kbhvn.

Nordsøen. Nordland, Andresen, ankom til Piteå 30. Sept. — Finland, Schmidt, ankom til Turugrund 1. Oktbr. — England, Hemmingsen, ankom til Malmø 2. Oktbr. — Holland, Jørgensen, ankom til Grangemouth 30. Septbr. — Rusland, Møller, ank. til Antwerpen 2. Oktbr. — Tyskland, Høgstædt, afg. fra Helsingfors 27. Septbr., best. til Gravelines. — Skotland, Branth, ank. til Windau 1. Oktbr. — Wine-land, Peterse, afg. fra Kbhvn. 3. Oktbr., best. til New York.

Vesterhavet. Nancy, Jessen, afgik fra Portland 30. Sept., bestemt til St. Petersburg. — Nautik, Meinertz, ankom til Uleåborg 28. Septbr. — Nora, Degn, afgik fra Kalix 1. Oktbr., bestemt til Ghent. — Norma, Schmith, afgik fra Methil 1. Oktbr., ankom til Esbjerg 3. Oktbr. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Sunderland 2. Oktbr., ankom til Esbjerg 4. Oktbr. — Nordsøen, Jessen, afgik fra Esbjerg. 30. Sept., ankom til Newcastle 2. Oktbr.

Bstersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Libau 1. Oktbr., be- stemt til Hull. — Rita, Larsen, afg. fra Borgå 29. Septbr., bestemt til Lübeck. — Patria, Andersen, afg. fra Kbhvn. 29. Sept., ankom til Dordrecht 2. Oktbr. — Cimbria, Storm- Hansen, ankom til Luleå 28. Sept.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Grangemouth 30. Sept., ank. til Kbhvn. 3. Oktbr. — Frisia, Skov, afgik fra Blyth 29. Septbr., ankom til Stettin 3. Oktbr. — Gallia, Nielsen, ank. til Kronstadt 28. Septbr. — Britannia, Niel- sen, afgik fra Cete 30. Sept., ankom til Cannes 1. Oktbr.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Kbhvn. 29. Sept., ankom til Tyne 1. Oktbr. — Fyen, Hansen, afg. fra London 30. Sept., ankommen til Blyth. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Amsterdam 2. Oktbr., best. til Grangemouth. — Russia, Rasmussen, ankom til Ghent 29. Septbr. — Carl Hecksher, Starck, ankom til Tynen 28. Sept. — Dania, Horn, ankom til Amsterdam 28. Sept.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, afgik fra Rouen 2. Oktbr., bestemt til Boness. — Christiansborg, Petersen, ankom til Kronstadt 5. Okt. — Frederiksborg, Kühl, ankom til Dordrecht 30. Sept. — Fredensborg, Andersen, ankom til Hull 2. Oktbr. — Rosenberg, Fischer, afgik fra Ghent 1. Oktbr., bestemt til Hull. — Uranienborg, Olsen, ankom til Kbhvn. 4. Oktbr. — Jomsborg, Schultz, ankom til Dieppe 24. Septbr. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Jacobstad 24. Sept., bestemt til Rotterdam.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Dømel, afgik fra Kronstadt 2. Oktbr., bestemt til Wiborg. — Klamp- penborg, Ewaldsen, afgik fra Hull 29. Septbr., bestemt til Kronstadt. — Skodsborg, Jensen, afgik fra Burntisland 30. Septbr., bestemt til Kronstadt. — Guldborg, Schmidt, ankom til Kronstadt 30. Septbr. — Tuborg, Hveissel, ank. til Lovisa 30. Septbr. — Marselisborg, Hartmann, ankom til Kronstadt 26. Sept.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Kbhvn. 30. Septbr., ankom til Methil 3. Oktbr. — Agnete, Jensen, ankom til Boness 1. Oktbr. — Hermia, Sørensen, afg. fra Kbhvn. 3. Oktbr., best. til Riga. — Alice, Kraemer, afg. fra Kbhvn. 4. Oktbr., bestemt til Riga. — Sjælland, Sonnichsen, reparerer i Kiel. — Bornholm, Petersen, afg. fra Grangemouth 1. Oktbr., ank. til Kiel 4. Oktbr. — Ajax, Brørsen, ankom til Boness 2. Oktbr. — St. Alban, Jørgen- sen, afgik fra Königsberg 30. Sept., bestemt til Fraserburgh. — Nautica, Steen, afgik fra Fraserburgh 27. Septbr., bestemt til Libau. — Rønne, Hintze, ankom til Newcastle 30. Sept. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Libau 4. Oktbr.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Boness 2. Oktober. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Methil 1. Oktbr. —

Absalon, Predbjörn, ankom til Newcastle 17. Septbr. — Ansgar, Larsen, ankom til Grangemouth 29. Septbr. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Kronstadt 22. Septbr. — Hamlet, Sommer, ank. til Kbhvn. 3. Oktober. — Helge, Matthiessen, ankom til Kronstadt 18. Septbr.

Det Østasiatiske Kompagni. Malaya, Bærentzen, afgik fra Singapore 28. Sept., ankom til Penang 30. Septbr., afgik fra Penang 1. Oktober. — Cathay, Schøning, afgik fra Hongkong 30. Sept.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Methil 1. Oktober, bestemt til Kronstadt. — Clara, Petersen, afgik fra Kronstadt 3. Oktober, bestemt til Wyborg.

Sejlskibe.

Fano. Nordby. Johanne, Thomsen, pass. Lizard 23. Septbr. fra Hamburg til Pernambuco. — Embla, Jepsen, ankom til Belize 22. Septbr. fra Havre. — Sørine, Andersen, pass. St. Helene 7. Septbr. fra Padang til New York. — Anna & Emmy afgik fra Queenstown 27. Septbr., ankom til Plymouth 30. Septbr. — Lenita, Clausen, ankom til Guayaquil 23. Aug. fra Coronel. — Nancy, Jessen, pass. Ushant 29. Septbr. til Frederikshavn. — Neiros, Sonnicksen, pass. Dungeness 29. Septbr. fra Port Madoc til Esbjerg. — Amete, Nielsen, ankom til Punta Delgade 1. Oktbr. fra Tahiti. — Puck, Clausen, prajet 22. Septbr. paa 30° N. Br. 17° V. Lgd. fra Hamburg til Rio Janeiro. — Casma, Jørgensen, prajet 7. Septbr. paa 17° N. Br. 25° V. Lgd. fra Sundswall til Algoa Bay.

Fanø. Sønderho. Fides, Sørensen, afgik 9. Juni fra Yaluit til Butaritari. — Eliza, Thomsen, ankom 27. Septbr. til Kolding fra Finland. — Mary, Lydom, ankom til Charlestown 29. Septbr. — Henny, Ibsen, afgik fra Port Elizabeth 28. Septbr. til Sidney. — Anne Jensine, Øhle, er 18. Septbr. prajet paa 27° N. Br. 21° V. Lgd. — Merida, Pedersen, er 28. Septbr. prajet paa Rejse fra Vestervik til Yarmouth.

Svendborg. Brage, Jørgensen, ankom til Pillau 26. Sep. — Peter, Jørgensen, ankom til Præsto 27. Septbr. — Guldberg, Rasmussen, ankom til Kingslynn 26. Septbr. — Niels, Hansen, ankom til Antwerpen 26. Septbr. — Maren Kirstine, Jensen, ankom til Kbhvn. 25. Septbr. — Bellona, Petersen, ankom til Holmesund 26. Septbr. — Elise Bay, Petersen, ankom til Woodbridge 26. Septbr. — Brockenhaus Schack, Rasmussen, ankom til Berwich on Tweed 27. Septbr. — Adonis, Andersen, ankom til Newburgh 27. Septbr. — Hanne, Jørgensen, ankom til Umeå 27. Septbr. — Fylla, Rasmussen, ankom til Odense 27. Septbr. — Niels Juel, Henriksen, ankom til Åbo 28. Septbr. — Fortuna, Christiansen, ankom til Drøbak 28. Septbr. — Fides ankom til Christianiafjord 28. Septbr. — Jens, Eriksen, ankom til Christianiafjord 28. Septbr. — Sophie ankom til Stornoway 28. Septbr. — Phønix, Rasmussen, ankom til Christianssand 28. Septbr. — Flora, Nielsen, ankom til Bremen 28. Septbr. — Psyche, Hansen, ankom til Laurvig 29. Septbr. — Diane, Fallentin, ankom til Norrkøping 30. Sept. — Urania, Pilegaard, ankom til Havre 1. Oktbr. — Roska, Møller, ankom til Gamle Karleby 1. Oktbr. — Dannebrog, Bergesen, ankom til Bremen 1. Oktbr. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til St. Petersborg 1. Oktbr. — Brødrene, Jørgensen, ankom til Rudkjøbing 3. Oktbr. — G. R. Berg, Petersen, ankom til St. Petersborg 3. Oktbr.

Ærø. Marie, Bøye, ankom 27. Septbr. til South Alloa. — Saga, Clausen, ankom 26. Septbr. til Norrkøping. — Prøven, Schmidt, ankom 27. Septbr. paa Kbhvns. Red. — Stella, Rasmussen, ankom 27. Septbr. til Kramfors. — Skjold, Mygind, ankom 28. Septbr. til Svendborg. — Hildur, Schmidt, pass. 26. Septbr. Kbhvn. paa Rejse fra Umeå til Dunkerque. — Elna, Carlsen, ankom 26. Septbr. til Helsingør f. O. fra St. Petersborg. — Danmark, Christensen, ankom 27. Septbr. til Shoreham. — Energi, Hansen, ankom 28. Septbr. til Aalborg. — Henriette, Holm, ankom 28. Septbr. til Bandholm. — Aurora, Raahauge, ankom 28. Septbr. til Kingslynn. — Enigheden, Nielsen, ankom 27. Septbr. til Gravelines. — Thea, Friis, ankom 29. Septbr. til Stugsund. — Livingstone, Christensen, ankom 30. Septbr. til Kramfors. — Frem, Folmer, ankom 1. Oktbr. til Kramfors. — Salvador, Fabricius, ankom 3. Oktbr. til Kallundborg. — Arken, Christensen, ankom 2. Oktbr. til Leith. — Familien, Bager, ankom 3. Oktbr. til Dysart. — Fredensborg, Kisby, ankom 3. Oktbr. til Randers. — Elise Marie, Hermansen, ankom 3. Oktbr. til Langesund. — Dortha, Christensen, ankom 3. Oktbr. til Swinemünde. — Anne, Jensen, ankom 1. Oktbr. til Sundsvall.

Rønne. Kastor, Klausen, ankom til Nexø 27. Septbr. — Freja, Bech, ankom til Norrkøping 28. Septbr. — Rolf ankom til Kiel 29. Septbr. — Amarant ankom til Southampton 29. Septbr. — Kristine, Pedersen, ankom til Grangemouth 30. Septbr. — Charles, Nielsen, ankom til Kronstadt 30. Septbr. — John Hintze, Andersen, ankom til Karrebæksminde 3. Oktbr.

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, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse

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

Nordsøen og Skagerrak. Jyllands V.-Kyst. Ombygningen af *Husby-Klit* Baake er fuldendt.

Ombygning af *Bjergehuse* Baake er nær forestaaende. **Østersøen. Præsto-Fjord. Næbet.** I 1898 tændes paa *Næbet* ved Indløbet til *Præsto*, 1,985 Alen N. 65° Ø. for *Præsto Kirke*, et Fyr til Angivelse af Ankerpladsen inden for *Nordmands-Hage* ved *Hesteskoen*.

Fyret er et Vinkelfyr, der viser grønt, fast Lys fra c. N. 73° Ø. til c. N. 64° Ø. og rødt, fast Lys fra c. N. 64° Ø. til c. N. 51° Ø. Flammens Højde: 26 Fod. Synsvidden: 8 $\frac{1}{2}$ Kml. Lysævnene: 10 Kml. for det røde Lys og 8 $\frac{1}{2}$ Kml. for det grønne Lys. Spejlapparat af 5te Orden. Fyret vises fra Gavlen af en brun Træbygning. 55° 7' 41" N. Br. 12° 4' 10" Ø. Lgd.

Farvandet Syd for Fyen. Marstal. Den yderste Halmpræk ved den N.-lige Ende af den gravede Rende, der fører ind til *Marstal* Havn, har nu to Halmviske.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Trelleborg Fyr. Fyret paa *Trelleborg* Ø.-Pier viser grønt, fast Lys fra Kysten ved *Smyge* Pynt til S. 42° Ø., hvidt Fyr med Formærkelser fra S. 42° Ø. gennem S. til S. 47° V. og rødt, fast Fyr fra S. 47° V. til Kysten V. for *Trelleborg*. 55° 21' 50" N. Br. 13° 9' 35" Ø. Lgd.

Kalmarsund. Oskarshamn Ledefyr ere flyttede Ø. efter. Bagfyret staar paa *Kajen*. Flammens Højde: 35 Fod. Forfyret staar paa SV.-Pynten af *Badholmen*, c. 180 Alen S. 73° Ø. fra Bagfyret. Flammens Højde: 26 Fod. Holdte overet lede de til Skibsbroen.

Södra Övarken. Svartklubben. Forandringen af *Svartklubben* Fyr er udsat til 1899. Taagesignalet derimod forandres i Aar.

Finland. Finske Bugt. Wiborg Distrikt. Kotka. Fyret paa *Rankö* er ombyttet med et nyt Fyr, der viser grønt og rødt vekslende Fyr fra N. 62° Ø., gennem Ø. til S. 75° Ø., hvidt, fast Fyr med røde Blus fra S. 75° Ø. til S. 62° Ø., rødt Fyr med mørkerøde Blus fra S. 62° Ø. til S. 40° Ø. og hvidt og rødt vekslende Fyr fra S. 40° Ø. gennem S. og V. til N. 74 $\frac{1}{2}$ V. Flammens Højde: 40 Fod. Fyret vises fra et hvidt, rundt Fyrhus paa en hvid Baake. 60° 22' 0" N. Br. 26° 58' 0" Ø. Lgd.

Kommende fra Søen holdes *Veitkari* og *Kivikari* Fyr overet, man gaar Ø. om *Veitkari* Fyr, hvorefter der stvres paa *Kivikari* Fyr, som man gaar V. om, hvorefter man igen holder Fyrene overet agterude, til man faar *Rankö* Fyr sigte og efter at være kommet igennem dets Vinkel med rødt Fyr med mørkerøde Blus kommer ind i Vinklen med hvidt Fyr med røde Blus, da man styrer N. 65° V. til Ledefyrene paa *Øen Kotka* komme overet, da denne Linje holdes til man faar *Pirköyri* og *Tuutimonsaari* Ledefyr overet, hvilken Linje fører ind i Havnen.

Rusland. Möön Sund. Worms Ø. Ved Landgrunden Ø. for *Worms* er udsat en Stage, hvid foroven, rød forneden, med en opadvendt over en nedadvendt Kost. 58° 59' 40" N. Br. 23° 24' 35" Ø. Lgd.

Papensee ny Fyr tændes en af disse Dage i det gamle Fyrtaarn. Det er et hvidt Blinkfyrt, der hver Minut viser 12 Blink.

Tyskland. Neufahrwasser. Vraget af „*Drafn*“, der laa tæt ved Anduvnings-Tønden ved *Neufahrwasser*, er nu borttaget. Vragtønden er inddragen.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Kråksundsgap ydre Fyr er nu forandret. Det viser hvidt Lys fra S. 43° V. til S. 47° V. og rødt Lys fra S. 47° V. til S. 53° V.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Den 1ste Oktober 1898 ere følgende Fyrlamper, der vise Fyr med Formærkelser, tændte:

Magørøen, Trondhjemsleden, paa *Ringberget*, Havnens Ø.-Side, lyser fra N. 10° V., fri V. om *Kraaka*, gennem V. til S. 49° V., fri N. om *Aarfærnæs*. Lyset er grønt fra N. 27° V. til N. 40° V., over *Boxgrundene*, rødt fra N. 43° V., fri Ø. om *Kapitelskaget*, gennem V. til S. 49° V., forøvrigt hvidt. Flammens Højde: 15 Fod. 63° 27' 0" N. Br. 9° 0' 20" Ø. Lgd.

Knarlagsund østre, paa *Swellingen*, lyser fra N. 57° V., gennem N. og Ø. til S. 64° Ø. fri N. om *Gulholmen*. Lyset er grønt fra N. 82° Ø. til S. 81° Ø., fri S. om *Kraaktarren*, rødt fra S. 72° Ø. til S. 67° Ø., over *Breiflua* og *Flæsa*, forøvrigt hvidt. Flammens Højde: 27 Fod. 63° 39' 30" N. Br. 9° 9' 15" Ø. Lgd.

Faarøen, paa NØ-Pynten, *Tarven*, lyser fra N. 17° Ø., fri Ø. om *Olleskjærene*, gennem Ø. og S. til S. 24° V., fri Ø. om *Stabflua*. Lyset er rødt fra N. 17° Ø. gennem Ø. til S. 42° Ø., fri V. om *Kirkeflua*, grønt fra S. 24° Ø. til S. 1° Ø., over *Faarøtarren* og *Tørskjær*, rødt fra S. 12° V. fri Ø. om Grunden ud for *Faarøen*, til S. 24° V., forøvrigt hvidt. Flammens Højde: 13 Fod. 63° 56' 10" N. Br. 9° 26' 35" Ø. Lgd.

Bingsholmraasa, paa *Lymgeboen* (*Strandbuskjær*), lyser fra N. 62° V., fri S. om *Bingsholmen*, gennem V., S. og Ø. til N. 65° Ø. Lyset er rødt fra N. 67° V., fri N. om *Knubben* gennem V. til S. 36° V., grønt fra S. 36° V. gennem S. og Ø. til N. 84° Ø., fri N. om *Sandvikskjæret*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 16 Fod. 63° 56' 10" N. Br. 9° 58' 25" Ø. Lgd.

Vordsund, *Bjørøvær*, paa *Leiholmen*, lyser fra N. 33° Ø., fri inden om *Stokgrunden*, gennem Ø. og S. til S. 52° V., fri inden om *Sjevillen*. Lyset er rødt fra N. 42° Ø., fri uden om *Vordtarren* og *Faxene*, gennem Ø. til S. 78° Ø. og fra S. 30° V., fri inden om *Kvitholmslakket*, til S. 52° V., hvidt forøvrigt. Under Indsejlingen maa man holde sig i Kanten af den røde Vinkel for at gaa fri S. om *Treholmene*. Flammens Højde: 25 Fod. 64° 36' 20" N. Br. 10° 57' 50" Ø. Lgd.

Osterholmsund, *Folden*, paa *Storø*, lyser fra N. 16° Ø., fri V. om *Sørslua*, gennem N., V. og S. til S. 5° Ø., fri V. om *Taarnefaldene*. Lyset er rødt fra N. 16° Ø. til N. 22° V., fri V. om *Svarflesa* og *Flestarrene*, grønt fra N. 29° V. til N. 65° V., over *Præsto-Stortarrene* og *Stabben*, rødt fra N. 78° V., fri N. om *Eitratarrene*, gennem V. til S. 6° V., fri Ø. om *Kvillingflua*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 213 Fod. 64° 44' 40" N. Br. 11° 7' 10" Ø. Lgd.

Brændetid for disse Fyrlamper: 1ste August—15de Maj. **Hersund**, paa *Kirkeflua*, lyser fra N. 61° Ø. gennem Ø. til S. 4° Ø., fri Ø. om *Olsokskjær* ved *Buøen*. Lyset er rødt fra N. 61° Ø. til S. 64° Ø., fri S. om *Vallegalten*, grønt fra S. 57° Ø., fri N. om *Søvikrognan*, til S. 4° Ø., hvidt forøvrigt, og tillige hvidt ind mod Havnen fra N. 32° V. til N. 44° V. Flammens Højde: 14 Fod. 65° 57' 30" N. Br. 12° 19' 5" Ø. Lgd.

Sørstøt, paa *Havnaen*, Sundets Ø.-Side, lyser fra S. 6° V., fri V. om *Sandværboen* (*Storeskallen*), gennem V. og N. til N. 32° Ø. Lyset er rødt fra S. 24° V., fri Ø. om *Kubakskallen*, til N. 32° Ø., hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 22 Fod. 66° 53' 40" N. Br. 13° 23' 30" Ø. Lgd. Naar *Bremholmerne* ere passerede for N.-gaaende, bør man staa godt ind i det røde Lys, hvorved man gaar klar V. om Skærene S. for Lygten.

Stensholmen, *Leinesfjord*, *Salten*, to Fyrløgter lede overet i N. 5° Ø. i Løbet N. efter mellem *Leiskjær* og *Leiskjærboen*, til *Grøtøund*. Bagfyret lyser fra N. 10° Ø., gennem N. og V. til S. 8° V., fri V. om *Sjaaholmen*. Lyset er rødt fra N. 86° V. til S. 22° V., fri Ø. om *Bentsøerne*, hvidt forøvrigt. Forfyret lyser fra N. 16° Ø., fri V. om *Fjordskjærene*, gennem N. til N. 19° V. Flammens Højde: 53 og 33 Fod. Afstanden mellem Fyrlamperne: 345 Alen. 67° 44' 5" N. Br. 14° 44' 50" Ø. Lgd.

Lundöskagen, *Nord-Øxsund*, *Steigen*, lyser fra S. 38° V., fri V. om *Lundö*, gennem V. og N. til N. 46° Ø., samt over *Nord-Øxsund* fra S. 28° Ø., fri Ø. om *Ørøskjærene*, gennem Ø. til N. 66° Ø. Lyset er rødt over *Brunvær*, fra S. 44° V., fri Ø. om *Rundskallerne* til S. 65° V., fri N. om *Brakskjær*, fra N. 32° Ø., fri V. om *Hammerølandet*, til N. 46° Ø. og fra S. 35° Ø., fri V. om *Bolsøgalten*, til S. 65° Ø., hvidt forøvrigt. *Rørviknasset* V. for *Skutvik* skærmer netop fri V. om *Brørskjærgrunden* ved *Skutvik*. Flammens Højde: 81 Fod. Lysævnene: 7 Kml. for det hvide, 4½ Kml. for det røde Lys. 68° 2' 20" N. Br. 15° 15' 30" Ø. Lgd.

Moskenes, *Lofoten*. Paa *Praasolodden*, (indre *Langæns*) lyser fra S. 35° Ø., fri Ø. om *Kraaka*, gennem Ø. og N. til N. 15° V. Lyset er rødt fra S. 70° Ø., fri V. om *Skjortbaken*, til N. 65° Ø., hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 17 Fod. 67° 53' 55" N. Br. 13° 5' 30" Ø. Lgd.

Skrogen, N.-lige Indløb, paa *Galgeholmen*, lyser fra N. 82° V., fri N. om *Juholmen* og *Diskene*, til N. 26° V., fri V. om den V.-lige *Skotaalboen*. Lyset er rødt fra N. 65° V., fri S. om *Rauholmskallen*, til N. 35° V., fri Ø. om *Rauholmstaaga* og *Kirkeflua*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 20 Fod. 68° 10' 0" N. Br. 14° 42' 25" Ø. Lgd.

Aa, *Lofoten*, paa *Aakerberget*, lyser fra S. 83° Ø. til S. 26° Ø., fri Ø. om *Styrmandsboen*. Lyset er grønt fra S. 83° Ø. til S. 61° Ø., fri S. om *Lamholmen* og *Husmandsskallen*, rødt fra S. 51° Ø. til S. 30° Ø., over *Nyningen* og *Nyningsskallen*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 40 Fod. 67° 52' 50" N. Br. 13° 1' 15" Ø. Lgd.

Lymgær, *Lofoten*, N.-lige Indløb, paa *Brandholmboen*, lyser fra N. 27° Ø., V.-Kant af *Fiskholmen*, der skærmer fri V. om *Bratholmbøen*, gennem N. til V. og mod S. over Sundet. Flammens Højde: 12 Fod. 68° 14' 10" N. Br. 14° 15' 0" Ø. Lgd.

Brændetid for disse Fyrlamper: 15de August—30te April.

Dyra, *Solbergfjorden*, *Tromsø*, lyser fra N. 34° Ø. gennem N. og V. til S. 24° V. Lyset er rødt fra S. 42° V., fri Ø. om *Bispesluen*, til S. 60° V., hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 23 Fod. 69° 4' 30" N. Br. 17° 25' 0" Ø. Lgd. Brændetid: 25de August—14de April.

Lysævnene for Fyrlamperne ere 6 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde og 3 Kml. for det grønne Lys.

Laukvik Fyrlampe lyser fra S. 67° V. gennem V. og N. til N. 50° Ø.

Buknfjorden. En Fløjtetønde er udlagt 1 Kbl. N. for Svendene. 59° 5' 45" N. Br. 5° 30' 35" Ø. Lgd.

Holland. I *Zuiderzee* er en Vager med Stage og Tværræ udlagt i 13 Fod Vand ved nogle Vragstykker. 52° 31' 0" N. Br. 5° 22' 34" Ø. Lgd.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Den i *Hoorn* sunkne Bugserdamper „*Kinderdijk*“ er optagen og Atmærkningen inddragen.

I *Zuiden* ere de røde Fyr paa Duc d'Alberne nu tændte. 51° 57' 7" N. Br. 4° 10' 19" Ø. Lgd.

Maasluis. Den 15de Oktober 1898 ombyttes de blaa, faste Havnefyre paa *Maasluis* Ø.-lige og V.-lige Havnehoved med grønne, faste Fyr. 51° 55' 0" N. Br. 4° 14' 54" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. **Ailly**. Om kort Tid forandres *Ailly* Fyr til et hvidt Lynfyre, der hver 20 Sekunder viser Tre-Lyn. Flammens Højde: 311 Fod. Lysævnene: 36 Kml. Fyret vises fra det nye, ca. 90 Fod høje Fyrtaarn, der er optøret 140 Alen S. for det gamle Taarn. Taagesignal skal gives med Sirene fra Taarnets Galleri, hver 90 Sekunder afvekslende Et-Stød af 3 S. Varighed og To-Stød, hvert af 3 S. Varighed og 3 S. Pause mellem Stødene.

Inden Forandringen kan Fyret brænde og Taagesignalet lyde til Forsøg.

Nærmere Meddelelse senere.

Irland. **Lough Carlingford**. **Haulbowline Rock**. Den 1ste September 1898 er Taageklokken ved *Haulbowline* Fyr ombyttet med et Eksplosions-Signal, der hver 10 Minutter giver Et-Knald. 54° 1' 10" N. Br. 6° 4' 40" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag i Atlanterhavet. Den 11te September. 48° 46' N. Br. 33° 2' V. Lgd. Vraget af det norske Skibe „*America*“.

Frankrig. **Chenal du Four**. En sort Spirtønde med Cylindere er udlagt 90 Alen SV. for 14 Fods Grunden, der ligger 11½ Kbl. S. 17° V. fra *Kermorvan* Fyr i *Saint Mathieu* Bifjords hvide Lysvinkel. 48° 20' 39" N. Br. 4° 47' 58" V. Lgd.

Raz de Sein. Signal-Stationen ved *Bec du Raz de Sein* er flyttet til det gamle Fyrtaarn paa Pynten. 48° 2' 22" N. Br. 4° 43' 58" V. Lgd.

Raz de Sein SØ. En 16 Fods Grund, Springtidts Lavvande, er funden tæt S. for N.-Grænsen, S. 43° Ø., for den hvide Lysvinkel i *La Veille* Fyr, fra Fyret i S. 42° Ø., 1½ Kml. 48° 1' 20" N. Br. 4° 43' 53" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. **Maine**. **Saco Bay**. Den røde Spirtønde Nr. 2 ved *Old Orchards Ledge* er flyttet og ligger nu i 17 Fod Vand c. 100 Alen S. for en Klippe med 3 Fod, Lavvande, ud for *Old Orchard Beach*, fra *Prouts Neck* S.-Kant i S. 76° V. og fra *Stage Island Monument* i N. 1° V.

Massachusetts. **Boston**. En Skonnert ligger sunken i 14 Fv. Vand i den SV.-lige Del af *Broad-Sound*, ⅓ Kml. N. 61° Ø. fra *Deer Island* Fyr. Vraget er afmærket med en rød og sort vandret stribet Lystønde, der viser hvidt Blink.

Connecticut. **New Haven**. **Southwest Ledge**. Ved Fyret paa *Southwest Ledge* gives Taagesignal atter som tidligere med en Daboll Taagetrompet.

Connecticut. **Bridgeport Harbor**. Den gravede Rende til *Bridgeport Harbor* er nu 100 Alen bred med 14½ Fod Vand og gaar fra dybere Vand i N. 13° Ø. fra *Long Island Sound* til *Bridgeport*. V.-Siden af Renden gaar c. 80 Alen Ø. om *Bridgeport* Fyr og netop klar af Yderenden af Bølgebryderen, der strækker sig ud fra *Tongue Point*.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italiens V.-Kyst. **Ischia**. Fyret paa *Punta Imperatore* viser nu igen Fyre-Blink hver 40 Sekunder.

Italien. I *Brindisi* Inderhavn er en Uddybningsmaskine sunken i 28 Fod Vand i Linjen Havnekontoret overet med *Casa Castro* og 175 Alen fra denne. Vraget er om Natten afmærket med to røde Lanterner lodret for hinanden og om Dagen med en sort Ballon.

Rettelse.

Nr. 39. „2. Forfyret i Ledefyrinjen *Aalborg* Ø.“ læs: „2. Bagfyret i Ledefyrinjen *Aalborg* Ø.“

Gensidig Livsforsikring

for

Officerer i Dampskibe.

Herved underrettes Medlemmerne om at indbetale til nedenstaaende Dødsfald:

Hr. Maskinmester Hansen, S./S. Gorm, død den 2² 98.

- Styrmand Beck, S./S. Patria, død den 3¹ 98.

- Maskinmester Mortensen, S./S. Dagmar, død den 1^o 98
(se § 7.)

Beløbene bedes indsendt til Kassereren, Hr. Nicolai Jensen, Toldbodvej 36.

Postbevis gælder som Kvittering for Foreningen.

Onsdag den 12te Oktbr. d. A. Kl. 11 Form. bliver ved offentlig Auktion, der afholdes paa Orlogsværftet, bortsolgt:

600 Pd. Tovværk, 3,000 Pd. Spild af Tov, 300 Pd Klude, 16,300 Pd. gl. Staal, 10,600 Pd. gl. Jærn, 9,000 Pd. Metal-spaaer, 991 Pd. Zink, 3,166 Pd. Staaltraadsaffald, 308 Pd. Spild af Olie i 4 Glasballoner, 14 Køjer, 26 forsk. Blokke, 50 Sejldugsslanger, 4 Læderslanger, 1 Symaskine, 7 Stkr. Kobbertøj, 2 Sejl, 10 Lanterner, 1 Metalpumpe, 1 Dunkraft, 1 Sprøjte, 73 Jærn Beholdere, 5 Vagere af Træ, 1 Kar, 74 Heltønder. 19 Halvtønder og andet Fadeværk, 1 Fartøj m. m.

Sagerne forevises fra Søndag den 8de Oktbr. og følgende Søgndage fra Kl. 10—2 i Magasinet for kasseret Gods, hvor Kataloger til den Tid udleveres.

Orlogsværftets Centralkontor, den 4de Oktbr. 1898.

H. L. BAUTRUP, Aarhus, Skibshandel.

Til Salg.

En Jagt-Galease efter Benzons Tegning er til Salg. Den bygges af bedste Siemen Martin Staal og faar højeste Klasse for Kystfart. Levering 1. Marts eller 1. April 1899 i fuldstændig sejlfærdig Tilstand. Skibet laster 90 Tons død Vægt og vil komme under 40 Tons Reg. Netto.

Man henvender sig til

C. E. Goltermann Succrs.,
Altona.

For Sale.

S/S. Yorkshireman, deadweight about 950 tons, dimensions 190'×27'×16' 9", built to class A 1 at Lloyds, Compound engines, steams about 9 knots. This useful old vessel has just come out of dry dock & is now ready for immediate employment.

Also, New Steamer expected to carry about 680 tons at 12¹/₄ feet, Dimensions 170'×26'×13', triple engines about 350 i. h. p. large boiler 180 lbs pressure, 2 winches, Class 100 A. 1 Now fitting out & will be ready for sea shortly. For particulars and price apply to Pile & Co., 34, Great St. Helens London. E. C. (H. O.)

Frederikshavns

Fiske- og Sætteskiperskole

forbereder saavel indenbys som udenbys Elever til Fiske- og Sætteskipprøven. Nærmere Oplysninger gives af Bestyrelsens Formand, Konsul **Christian Cloos** i Frederikshavn.

Skibssignaler

leveres fra Aarhus eneste Fyr-
værkerifabrik. Grundlagt 1872.
Brev- og Telegramadr.:

Kræftings Enke, Aarhus.

Patentfarve for Skibsbrug
P. Møller, Immervad 1, Aarhus.

Den billigste Herreekviperingsforretning

er hos **Jens Kjeldsen.**
Søndergade 23—25. * Aarhus

J. Henrik Jensen,
Guldsmedgade 4, AARHUS.
Kaffe, The og Chokolade.

Kjøbenhavns Børskurs d. 5. Oktbr. 1898.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....		111 ¹ / ₂	111 ³ / ₄
Danmark.....		95	95 ¹ / ₂
Norden.....	125	124 ³ / ₄	125 ¹ / ₄
Kjøbenhavn.....	110 ¹ / ₂	110 ¹ / ₄	110 ¹ / ₂
Carl.....		64	64 ¹ / ₂
Dannebrog.....		106	107
Skjold.....	79	78 ³ / ₄	79
Helsingørs Dampsk.....	65	60—62	64
Østersøen.....		107	110
Nordsøen.....		82 ¹ / ₂	86
Torm.....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		85	93
Dansk-russisk Dampsk.....		—	—
Urania.....		106	106 ¹ / ₂
Union.....		108 ³ / ₄	109 ¹ / ₄
Heimdal.....		—	—
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.....		—	—
5% — — — — —		—	—
5% Thingvalla 1880.....		—	—
5% — — 1894.....		—	—
5% Norden.....		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.....		97 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % uopsig Stats.....		100	100 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		92	93 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....		91 ¹ / ₂	92 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....		95 ¹ / ₂	96
4% — — — — —		96 ¹ / ₂	97
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 — — — —		93 ¹ / ₄	95
Aktier.			
Nationalbank.....		147 ³ / ₄	148
Privatbank.....		135	135 ¹ / ₄
Landmandsbank.....		130	130 ³ / ₄
Handelsbank.....	124 ¹ / ₂	124 ¹ / ₄	124 ¹ / ₂
Burm. & Wain.....		93	94
Helsingørs Jærnsk.....		90	96
Sukkerfabr.....	96 ¹ / ₂	1 ¹ / ₄	96 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier.....	103 ¹ / ₄	1 ¹ / ₂ — ³ / ₄	103 ³ / ₄

Vekselkurser d. 4. Oktbr. 1898.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	89.15	89.00
London.....	18.18	18.15
Paris.....	72.00	—
Ansterdam.....	71.90	—

Notering paa Berlins Bers d. 4. Oktbr. 1898.

Russiske Noter.....	216.55
4% Russiske Consols.....	102.90
4 ¹ / ₂ % — — Boden Kredit.....	—
5% Mexikanske.....	100.20
5% Rumænske Stats.....	100.70
4% — — — — 1890.....	92.60

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

„Nye Foren. Dampskibsselskab“ 4,000, Foren. Dampskibs. 10,000, „Danmark“ 6,000, „Norden“ 12,000, „Kjøbenhavn“ 68,000, „Carl“ 24,000, „Dannebrog“ 64,000, „Skjold“ 24,000, „Urania“ 4,000, „Union“ 10,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Sunderland.
Thompson Shields & Co.
 (Established 1858.)

— Ship brokers. —

Coal Exporters & Timber Merchants.
 196, High Street East, Sunderland.
 Highest freights for foreign & coasting.
Herring freights from ports in Scotland to Elben & Baltic a speciality.
 Letters & telegrams addressed to our care are delivered promptly on board vessel on arrival.
 Telegrams: „Shields“. Sunderland.
 „Scotts Code“ — ninth Edition — used.

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

HECKSHER & SØN,
 KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,
 Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af
 Damp- & Sejlskibe,
 Havari-kommissionærer, Agenter for Lloyd's, London,
 og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-
 Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

**Den almindelige danske
 Skibsførerforening af 1874.**

Som Medlem af Foreningen kan optages enhver farende dansk Skibsfører samt enhver farende Styrmand, der opfylder de i Sønringsloven stillede Krav til Erhvervelse af Bevis som Skibsfører. Medlemmer af Foreningen have Ret til Sygehjælp, ligesom der gives Understøttelse til gamle, trængende Medlemmer, der ere Medlemmer af Enkekassen. Denne sidste giver for Tiden en Understøttelse af Kr. 100 aarlig til Enker. Forskellige Legater ere ligeledes henlagte under Foreningen. Nærmere Oplysninger faas paa Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 13.

Bestyrelsen.

NEXØ TØRDOK,
 Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde
 Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.
 Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

DANSK ARBEJDERBANK,

Kjøbenhavn,

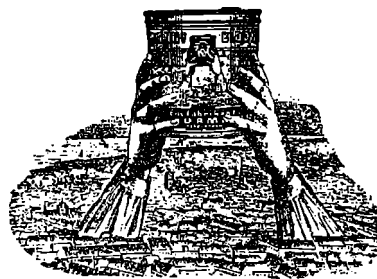
modtager Indskud i Sparekasseafdelingen
 og i Forsørgelseskassen.

Hovedkontor Hjørnet af Walkendorfs-
 gade 16.

LIEBIG Company's
KØD-EKSTRAKT.

Kun ægte,
 naar hver Krukke bærer Navne-
 trækket
 i blaa Farve *J. Liebig*

— Det drøjest, derfor det billigste. —



VARE-MÆRKE.

A. FORMANN.

KJØBENHAVN K.
 TELEFON 5047.

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.

Skibslanterner med Certifikat, gældende overalt. Gamle
 Lanterner prøves og forandres, naar de
 have den lovbefalede Størrelse. Certifikat følger med hver Lanterne fra os.

Havnefyr, Lanterner, Metalspejllapparater
 samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.
G. W. FRYDENLUND & SØN, Læderstræde 9.
 Telefon 3681. * Kjøbenhavn K. * Telefon 3681.

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.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.
 Spedition, Dampskibsexpedition
 og Toldklarering.

Kontorer:
 St. Annæplads 10, Toldboden
 og Kjøbenhavns Frihavn.
 Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.
 Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

Einhorn-Apotheket
 Hamburg (St. Pauli.)
 Langereihe 85.

Dansk Betjening.
 Lægehjælp (ogsaa Specialister)
 anvises.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORS DAG.

Nr. 41.

Kjøbenhavn, Torsdag den 13. Oktbr. 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Autorisations- og Viseringsafgifterne. — Finansloven og Skibsfarten. — Sundhedsattester for Skibe til russiske Havne. — Fragtmarkedet. — Den internationale Søfartskongres. — Søofficerers Ret til at føre Handelsskibe. — Generalforsamlinger. — Erstatning for Ulykke om Bord. — Nægtet Erstatning for Havari i Fécamp Havn. — Insolvente Befragtere. — Nybygninger, Køb og Salg. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende — Københavns Børskurs.

Anders Nielsen,
Fredericiagade 27.

Største Lager

af

 Fedevarer.

Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft &
Maskinbyggeri.
(Holm & Collerup)

med

Filial i Frihavnen

anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibssom til Landbrug.

Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.
(Axel Herfurth Fleron.)

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 fordelagtigt ved

Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.
Strandvej 36. Telefon 69.

J. H. Fechtenburg & Co.,

St. Thomas,

anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantøring henhørende.

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.

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.

Styrelsen for de rumænske Statsbaner

ønsker Tilbud paa **3 Dampskibe** til Kystfart.

Skibenes **Bæreevne** fra 800—1000 Tons à 1000 Kilogr., **Dybtgaaende** med fuld Last 14—16 engl. Fod, **Hurtighed** 10—12 Knob ved uafbrudt 24 Timers Rejse.

Skibenes **Alder** ikke over 4 Aar, **Klassificering** i Henseende til Sødygtighed **1ste Klasse** med Certifikat ikke over **1 Aar** gammelt.

Skibenes **Indretning** maa være saaledes, at de kunne anvendes til almindelig **Gods- og Persontrafik**; de maa være forsynede med 1ste og 2den Klasses Kahytter til 30—50 Rejsende.

Tilbud om Levering af et eller flere saadanne Skibe kunne inden Udgangen af **Oktober** d. A. enten indleveres i undertegnede Generalkonsulat, **Studiestrædes Forlængelse 57**, hvor Konditionerne henligge til Eftersyn, eller

indsendes direkte til Styrelsen i **Bucarest** under Adresse: **Directunea Serviciului Maritim Roman,**

Strada Sculpturei Nr. 5, Bucarest.

Det Kgl. Rumænske Generalkonsulat i Kjøbenhavn, d. 28. September 1898.

Martin S. Thielemann.

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^d.

eneste Fabrikanten af
Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:
Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.
Conferencetid 12-1½. Admiralitætsstr. 39, 1. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

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.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.



Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co.,
Newcastle.

Bedste **Beskyttelsesmiddel**
mod **Rust og Syrer** for alle
Jærndeile i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve;
kan ikke skalle af, revner ikke,
da det udvider sig med
Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet,
Burmeister & Wains & Hel-
singørs Skibsbyggerier, Stats-
banedriften samt de fleste
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

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.

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 Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trøler
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:
HÄNSCHELL, Barbados.

TH. SIMONSEN,
NYHAVN 57.

SØLVMEDAILLE I MALMØ
OG STOCKHOLM.

FOR LANTERNER.

Har De Tandpine,

brug altid Chr. V. Møndes
berømte Dentin à 45 Øre,
som hurtigt stiller d: heftigste Tand-
smertes.

9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

J. Henrik Jensen,
Guldsmedgade 4, AARHUS.
Kaffe. The og Chokolade.

Patentfarve for Skibsbrug
P. Møller, Immervad I, Aarhus

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.
Produktets naturlige Holdbarhed gør det
særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pilleallé 5.
Depôt: Toldbodgade 14.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Daumarks billigste
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon **G. W. Møller, Grønnegade, Dragør.** Telefon
Nr. 6. Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Fanø praktiske Sømandsskole.

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

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

Autorisations- og Viseringsafgifterne.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Forslag.

Det vil være bekendt, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening i sin Tid indsendte en Anmodning til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart om at søge udvirket betydelige Nedsættelser i de med Skibsdagbørgernes Autorisation og Visering forbundne Omkostninger, der særlig vare trykkende for Sejlskibene. Denne Sag er oprindelig rejst af Foreningens Kredsafdeling for Fyen, der i sin Tid til Foreningens Bestyrelse indsendte Forslag i den her angivne Retning. Fællesrepræsentationen indgik til Ministeriet med et Andragende om at nedsætte Autorisationsafgifterne og ophæve Viseringsafgifterne.

Indenrigsministeriet har nu imødekommet dette Andragende ved i Folkethinget at fremsætte Forslag til Lov angaaende Betalingen for Autorisation og Eftersyn af Skibsdagbøger. Forslaget gaar ud paa, at for Autorisation af Skibsdagbogen fastsættes en Betaling af 2 Kr. for Skibe over 200 Reg. Tons Brutto og 1 Kr. for mindre Skibe, samt at Betalingen for det i Sølovens § 38 foreskrevne Eftersyn af Skibsdagbogen (Viseringsafgiften) bortfalder.

For Autorisationsafgiftens Vedkommende betegner Forslaget, som det vil ses, en betydelig Nedsættelse. Der betales nu 4 Kr., naar Skibet er over 100 Reg. Tons Brutto, ellers 2 Kr. Grænsen for de Skibe, der betale den lavere Afgift, rykkes altsaa op med 100 Tons, hvilket vil komme et betydeligt Antal Sejlskibe, særlig i Nord- og Østersøfarten, til Gode. Dertil reduceres selve Afgifterne til det halve af deres nuværende Størrelse, saaledes at den Afgift af 2 Kr., som nu betales af de mindre Skibe, fremtidig skal betales af de større, og Afgiften for de mindre Skibe nedsættes til 1 Kr. Afgiften for Visering er nu for Skibe over 100 Tons 2 Kr. 66 Øre, hvis Rejsen ikke har varet over $\frac{1}{2}$ Aar, 4 Kr., hvis den har varet mellem $\frac{1}{2}$ og 1 Aar, og 5 Kr. 33 Øre, hvis den har varet over 1 Aar; for Skibe under 100 Tons det halve. Disse

Afgifter er utvivlsomt langt mere byrdefulde end Autorisationsafgifterne, navnlig for Skibe, der fare paa kortere Rejser og saaledes jævnlig maa lade Dagbogen paategne. Det vil derfor for talrige Skibe betegne en virkelig Lettelse at faa dem ophævet.

I de Bemærkninger, der ledsage Lovforslaget, gives først en Oversigt over de nu gældende Afgifter, hvorefter det hedder:

„Til Indenrigsministeriet er der indkommet et Andragende fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, hvori der anholdes dels om Nedsættelse af Betalingen for Skibsdagbogens Autorisation, dels om Ophævelse af Betalingen for dens Eftersyn. Det anføres i Andragendet, at den for Autorisationen fastsatte Afgift maa anses for at være for høj, og at den navnlig virker trykkende for de mindre Skibe med deres i Almindelighed ringere Ævne til at betale; Repræsentationen anser derfor en Nedsættelse i Afgiften for i høj Grad ønskelig og foreslaar i saa Henseende, at Afgiften fastsættes til 2 Kr. for Skibe over 200 Register-Tons Brutto og til 1 Kr. for mindre Skibe.

End mere byrdefuld end Afgiften for Autorisationen ere dog de for Eftersynet foreskrevne Afgifter, og disse blive særlig følelige for de Skibe, der fare paa kortere Rejser, og af hvilke det langt overvejende Antal hører til de økonomisk slettest stillede. Efter Fællesrepræsentationens Formening taler Billighed for, at Skibet fritages for Udgift ved den Kontrol, som af det offentlige udøves med Dagbogens Førelse, og Repræsentationen andrager derfor om fuldstændig Ophævelse af de med Skibsdagbørgernes Eftersyn forbundne Afgifter, idet henvises til, at ved den Forevisning af Skibsdagbogen, der i Følge Sølovens § 35 skal ske for Toldopsynet ved Skibets Udklarering fra indenlandsk Havn, paahviler det Toldopsynet at give Bogen Forevisningspaategning uden Betaling.

Ministeriet har efter Omstændighederne troet, at der var Føje til at imødekomme Andragendet, i Overensstemmelse med hvilket man derfor har udarbejdet nærværende Lovforslag.“

Forhaabentlig vil dette Lovforslag kunne gennemføres uden Vanskeligheder, saaledes at det i Løbet af indenværende Rigsdagssamling bliver til Lov.

Finansloven og Skibsfarten.

Vi give nedenfor en Oversigt over den Del af det nu i Folkethinget fremlagte Forslag til Finanslov for Finansaaret fra 1. April 1899 til 31. Marts 1900, der er af Interesse for Skibsfarten.

Til en ny Udgave af den officielle Skibsfortegnelse foreslaas 5,400 Kr.

Under Lodsvæsenet foreslaas til en ny Dæksbaad til Korsør Lodseri 3,000 Kr., til et Udkigshus for Lodserne ved Hirtsholmens Lodseri, hvorved et effektivt Udkig efter lodssøgende Skibe vil fremmes, 1,000 Kr., og til en Lodsdæksbaad og en Sejlbaad til Hals' Lodseri 7,450 Kr. Dette sidste Beløb foreslaas, fordi der i Fyrskibet ud for Hals oprettes en Station for Lodseriet, hvorved dets Virksomhed vil blive forøget.

Til nye Foranstaltninger under Fyrsvæsenet fore-

slaas bevilget ialt 300,000 Kr. Vi have allerede i vort Nummer for 19. Maj, i Henhold til Oplysninger, Ministeriet havde tilstillet Dansk Sejlskibsrederi-Forening, nævnt flere af de af det paatænkte Foranstaltninger. Af disse foreslaas nu 79,000 Kr. som 1ste Bevilling til Belysning af Lille-Bælt, der i det hele vil koste 150,000 Kr.; det hedder i Motiverne, at man i længere Tid har paatænkt at anlægge Fyr i Lille-Bælt, saaledes at dette Farvand kunde gennemsejles om Natten; da Farvandet er meget snoet, er det nødvendigt at anlægge et betydeligt Antal Fyr, men Udgiften herved menes dog at staa i et rimeligt Forhold til de Fordele, det vil byde Skibsfarten; Belysningen af hele dette Farvand vil desuden koste mindre end hvad et enkelt stort Fyr med Taagesignal koster. Planerne for dette Anlæg gaa nu ud paa, at det nuværende Strib Fyr nedlægges

og erstattes af et Vinkelfyr paa Strib Odde, hvilket leder Sejladsen forbi Strib og ned mod Middelfart; derefter anlægges mellem Strib og Assens 5 Vinkelfyr og 2 Fyrlinjer; paa Helnæs anlægges et kraftigere Fyr. Assens Fyr, der ikke mere vil faa Betydning som Farvandsfyr, nedlægges. — Til Belysning af Omø Sund foreslaas anvendt 28,000 Kr., for at Skibe om Natten kunne passere fra Store-Bælt ind i Smaalandsfarvandet og omvendt, saaledes at hele Ruten fra Østersøen gennem Grønsund kan passeres om Natten Belysningen vil blive iværksat ved, at der paa Agersø anbringes en Fyrlinje, der lyser over den sydlige Del af Sundet, samt ved at Helleholm Fyr forandres til et Vinkelfyr, der viser en hvid Vinkel over den vestlige Del af Sundet; dette Fyr ombygges og moderniseres. Til et Fyr paa Samsø ved Lushagen foreslaas 9,000 Kr. Ministeriet har gentagende modtaget Andragender om et saadant Fyr, og det maa ogsaa erkendes, at der savnes et Fyr paa dette Sted, særligt i usigtbart Vejr. Vestborg Fyr tabes nemlig af Sigte mellem N. Ø. t. Ø. $\frac{1}{2}$ Ø. og Ø. $\frac{1}{2}$ S., i hvilken Retning det skjules af Landet, og da mange Skibe af Frygt for de farlige Grunde „Bolsaksen“ og „Falske Bolsaks“ holde for tæt til Lushagen, savnes der meget et Fyr paa dette Sted. Hvis der med Tiden bliver bygget et Fyr paa „Falske Bolsaks“, vil Fyret paa Lushagen tabe sin Betydning. Man foreslaar derfor at bygge et Gasbaakefyr paa Lushagen, der eventuelt senere kan bortfjærnes. — Til et Baakefyr paa Læsø N. V. Rev, der ialt vil koste 28,000 Kr., søges som 1ste Bevilling 12,000 Kr. Der er fra flere Sider ytret Ønske om at faa udlagt en Lystønde paa dette Rev, men dette kan vanskeligt lade sig gøre, da Fyrinspektionsskibet næppe kan betjene flere Lystønder end dem, der nu ere udlagte. Man foretrækker derfor at bygge en Fyrbaake ved Enden af Revet i 12—14 Fod Vand af lignende Konstruktion som den paa Sjællands Rev. Skønt det var ønskeligt at have mere Erfaring for, hvorledes en saadan Baake udholder Isgang, mener man dog at burde bygge denne nu, for at der kan være tændt et Fyr paa dette Rev, inden Taagesignalapparatet ved N. Rønner Fyr i Løbet af et Par Aar bliver utjenstdygtigt og da tænkes nedlagt, fordi det maa siges at være anlagt paa et uheldigt Sted. Det her foreslaaede Fyr vil lette Sejladsen gennem Læsø Rende i usigtbart Vejr. — Til et Fyr med Taagesignal ved Rubjerg Knude, Syd for Hirshals, der i alt vil koste 176,000 Kr., foreslaas som 1ste Bevilling 74,000 Kr. Kysten mellem Hanstholm og Hirshals Fyr er endnu ubelyst. Dette er ikke nogen Ulempe i sigtbart Vejr, da man hurtigt kommer fra den ene Fyrkreds til den anden og saa i Tide kan rette for den Forsætning, som Strømmen her ofte foraarsager. Under usigtbart Vejr vil en bedre Belysning her derimod være til megen Gavn for det store Antal Skibe, der passerer Skagerak. Et Taagesignal vil dertil advare Skibe om Landets Nærhed. Man har valgt Rubjerg Knude, fordi de fleste Strandinger paa Kysten mellem Hanstholm og Hirshals gruppere sig om dette Sted, idet Skibe, som have passeret Hanstholm og sætte Kurs uden om Hirshals, hyppigt af Strømmen sættes Syd paa, og faa de saa ikke Hirshals Fyr at se paa Grund af usigtbart Vejr, opdages det ofte ikke, at Skibet er for sydligt, og Stranding indtræder sønden for Hirshals, som oftest ved Kysten sønden for Løkken. Det foreslaaede Fyr vil sikkert forebygge mange af disse Strandinger. — Til et Fyr ved Blaa-vands-Huk, der ialt vil koste 105,000 Kr., foreslaas som 1ste Bevilling 54,000 Kr. Ministeriet har modtaget Andragender om en forbedret Belysning af Kysten Syd for Blaa-vands-Huk og Indsejlingen til Esbjerg. Man mener, at et Fyr paa Fanøs Vestkyst eller paa Skallingen vil blive for dyrt, og man har derfor foretrukket at foreslaa et nyt Fyr ved Blaa-vands-Huk samt et Fyr med Taagesignal paa Skallingen. Fyret ved Blaa-

vands-Huk vil blive et kraftigt 1ste Ordens Blinkfyr; Flamme højden bliver 175 Fod, hvorved Lysvidden forøges godt 4 Kvartmil. Derved vil det mørke Rum, der nu findes imellem Fyrkredsene af Røde-Klif og Blaa-vands-Huk Fyr, lukkes, og Fyret vil blive saa kraftigt, at det i godt 70 pCt. af Aaret vil ses helt ud til Fyrkredsen. Naar dette Fyr er tændt, vil man søge Midler til et Fyr med Taagesignal paa Skallingen, der skal vise fast, hvidt Lys i Løbet over Graadybsbarren og forskelligt, blinkende Lys Nord og Syd for Løbet. Skibe vil da kunne sejle ind over Graadybsbarren med langt mere usigtbart Vejr end nu, idet Sædenstrand-Fyrene, der nu lede over Barren, ligge godt 6 Kvartmil fra denne, medens et Fyr paa Skallingen kun kommer til at ligge 3 Kvartmil fra Barren. — Til Fyrskib Nr. 9 foreslaas et nyt Taagesignalapparat og et nyt Dampspil. Bekostningen er ialt 44,000 Kr.*).

Til Forbedring af Afmærkningen af Drogden og af Hollænderdybets sydlige Del foreslaas 8,000 Kr. Man har her til Skade for Skibsfarten maattet anvende alt for smaa Sømærker af Hensyn til Fiskeriet. Man kan imidlertid nu give selv de største Sømærker en saadan Form, at Sildefiskernes Garn uden at tage Skade kunne drages hen derover. Det er derfor nu nødvendigt ved Udlæggelse af større Sømærker at give disse for den store Skibsfart betydningsfulde Vandveje den tidsvarende og betryggende Afmærkning, de hidtil have savnet, hvormed de hyppige Grundstødninger vidne.

Til Krydstoldvæsenet foreslaas bevilget 220,437 Kr. 50 Øre.

Til de fortsatte Arbejder ved Forbedring af Limfjordens Besejlingsforhold foreslaas 400,000 Kr., til fortsatte Arbejder ved Anholt og Esbjerg Fiskerihavne henholdsvis 300,000 Kr. og 400,000 Kr., til ekstraordinære Arbejder ved Esbjerg Havn 70,000 Kr.

Til en Signalstation ved Fornæs, der formentlig vil være af væsentlig Betydning for Skibsfarten, foreslaas 4,500 Kr.

Til en Telefonforbindelse mellem Hirtsholmene og Frederikshavn foreslaas c 11,320 Kr. Om et saadant Anlæg indsendte Dansk Sejlskibsrederi-Forening i Fjor Andragende til Folkethinget, og i afvigte Sommer til Ministeriet, af Hensyn til Anlægets Betydning for Skibsfarten.

Det foreslaas at bevilge 150,000 Kr. som Laan til Dansk Damp Trawling Aktieselskab Dan til Anskaffelse af en ny Transportdamper til Forbindelse mellem Island og de engelske Fiskemarkeder.

Sundhedsattester for Skibe til russiske Havne.

Som vi erfare tilstillede Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening under 5. September Udenrigsministeriet en Skrivelse, hvori den henledte Opmærksomheden paa de Vanskeligheder, der for Skibsførere, der med deres Skibe agte sig til russiske Havne, ere forbundne med at faa Sundhedsattester legaliserede paa saadanne Pladser, hvor der ikke findes rus-

*) I Forbindelse med ovenstaaende kunne vi meddele, at Marineministeriet under 27. Juli har tilskrevet Dansk Sejlskibsrederi-Forening, at der paa dette Finanslovsforslag ikke, som bebudet, vil kunne opføres Midler til Belysning af Indløbet til Bøgestrømmen, fordi det efter en foretaget Opmaalning har vist sig, at Løbet fra Bøgestrøms-Tønden Nord om Sandhagen er sandet saa meget til, at det ikke lader sig belyse, før det atter bliver uddybet.

sisk Konsul. Foreningen fremhævede, at det kun er russiske Konsuler, der ere bemyndigede til at legalisere disse Attester, og naar Skibet er beliggende i en Havn, hvor russisk Konsul ikke findes, er Skibsføreren henvist til at faa Attesten legaliseret af et russisk Konsulat paa en anden Plads, hvilket ofte er forbundet med meget Tidsspilde, særlig da det kun er i forholdsvis meget faa danske Havne, at der findes russiske Konsulater. Foreningen udtalte Ønsket om, at der aabnes Skibsførerne Adgang til at faa Sundhedsattester legaliserede paa saa mange danske Pladser som muligt, særlig for deres Vedkommende, der agte sig til russiske Havne, hvilket formentlig kunde opnaas, naar der gaves andre Landes Konsuler paa danske Pladser Ret til at legalisere disse Attester. Skibsførerne vilde da undgaa det Tidsspilde, der oftest er forbundet med Henvendelse til nærmeste russiske Konsulat. Foreningen anmodede i Henhold hertil Ministeriet om ved Forhandling med den russiske Regering at søge tilvejebragt en saadan Ordning.

Fra Udenrigsministeriet har Foreningen nu modtaget Meddelelse om, at den russiske Regering er gaaet ind paa, at Sundhedspasset for Skibe, ankommende til Rusland fra dansk Havn, tages for gyldigt, naar det er forsynet med den svensk-norske Konsuls Visa, for saa vidt der ikke i Afgangshavnen findes noget russisk Konsulat

Fragtmarkedet.

Man begynder allerede i Pengeverdenen at taksere de forskellige Dampskibsselskaber og give dem Karakter efter Flid og Opførsel for indeværende Aar. Intet er taabeligere! Saa længe man ikke kan hæve Sløret for Fremtiden og kalkulere bestemt paa Forhaand med alle mulige Eventualiteter, saa længe bliver altid den Slags Børs-tricks naive og misvisende, fordi alene Spekulationslysten og ikke Kendskab eller positiv Viden sætter Kursen. Man opererer i Luften, hvor man som bekendt mangler fast Grundlag, og Fantasien træder i Stedet for Virkeligheden. Først den 31. December har man Lov til at gøre sin Beregning; da er Aaret ude og samtidig alle Farer for Uheld, Forlis, Tab etc. forbi. I en gunstig Periode som den nuværende, hvor man saa nogenlunde kan beregne Raterne Aaret ud, glemmer man saa let Skyggesiden; men Havet er troløst, Efteraaret er begyndt, de mørke Tider, hvor mange lider Skibbrud; de korte Dage, hvor Arbejdet gaar langsommere ved Land, og de stormfulde Nætter, hvor man maa forcere Skuden op mod Vinden, og hvor meget kan hænde, som endnu ligger skjult. Derfor advarer vi mod for stor Optimisme. Aaret er godt og tegner til at blive godt, dette har vi hævdet saa ofte og gentager det paany; men der kan endnu komme Storme, som kan kuldkaaste alle Kalkulationer; og man forliser lige saa let med 20/ Fragt som med det halve; dette har Folk i Land saa vanskeligt ved at forstaa, naar der er Medbør i Pengekassen.

Ugen har forøvrigt intet ud over det almindelige at opvise. Vi konstaterer stadig et godt, solidt Marked og en rolig Stigning paa mange Felter. Amerika holder Raterne, og mere kan billigvis ikke forlanges. Befragtingen har været normal; vi vælger dette Udtryk nu, da det synes at være blevet det normale; i gamle Dage vilde man i Virkeligheden have kaldt Befragtingen overvældende. Vi noterer Baltimore C. f. O. 13000 quarters 4/; Northern range 17000 quarters 4/ Havre eller Tyne. Northern range C. f. O. 14000 quarters 15. Novbr. 15. Decbr. 4/, New Orleans eller Galveston U. K. Cont. 1820 Tons N. R. 17/ Decbr. nett Charter. New Orleans eller Galveston U. K. Cont. 1435 Tons N. R. 1/20 November 18/6. Galveston 2

Havne Middelhavet eller Adriaterhavet 1/20 November 20/ nett charter; samme Ladeplads til U. K. Cont. 2000 Tons N. R. 48/9 Bomuld.

Sortehavet etc. er fast med godt Begær. Vi noterer Odessa Rotterdam 5000 Tons 12/6 Oktober Lastning. Odessa Antwerpen 2200 Tons prompt 12/, Nicolaieff Bergen 3700 Tons Oktober 15/6, Azoff 3450 Tons 15/3 L. H. A. R., 15/6 Weseren, 15/9 Hamburg. Tag-anrog eller Marianopel L. H. A. R. Amsterdam eller Dunkirk 3300 Tons 20. Oktbr. 10. Novbr. 14/9; Hamburg 15/3. Som man ser sejlbare Rater; samtidig meldes en god Udsigt til Stigning, og da mange større Baade ere gaaede i Ballast til Amerika for at udnytte de gode Chancer der, vil Sortehavet sikkert holde sig godt Sæsonen ud.

Kulmarkedet er fast i alle Retninger, muligvis med en svagere Tendens for Østersøens Vedkommende, men saa længe Kronstadt holder aaben, vil Raten vedblive at være god. Vi noterer Cardiff Genua 10 3, Leghorn 10/6, Messina 10/6, Catania 10/9, Venedig 11/3, Triest 11/6, Konstantinopel 10/3, Smyrna 10/, Alexandria 10/6. Port Said 10/6. Til Kronstadt betales fra Cardiff 10/9, Libau Reval 9/, Stettin 8/9, Swinemünde 8/6, Stockholm eller Norrkøping 9/, til Danmark betales 10/ for mindre Havne, 9/ til Kjøbenhavn. Fra Østkysten noteres Newcastle Alexandria 9/6, Barcelona 10/6, Catania 10/, Civita Vecchia 10/, Genua 9/3, Marseilles 9/, Messina 10/, Venedig 11/6, til Danmark gives 6/ à 6/3 for mindre Baade, Aarhus 5/9 à 6/, Kjøbenhavn 5/7 à 5/9. Til Stockholm 6/ à 6/3, til Swinemünde 5/6 à 5/9, Stettin 6/ à 6/3, Kronstadt 7/6 à 8/; fra Firth of Forth er Raterne omtrent enslydende hermed, naar enkelte specielle Ordre undtages.

Østersøen er uforandret og uden nogen Interesse for udgaaende Fragter; vi kunne derfor henvise til vore sidste Noteringer.

Norges Sjøfartstidende indeholder følgende Konsulat-Indberetning fra Melbourne, der mulig vil have Interesse ogsaa for danske Læsere:

Høstudsigterne inden Kolonien Victoria er særdeles lovende, og man venter at faa et betydeligt Overskud af Hvede for Eksport. Dersom dette slaar til, vil der sandsynligvis mod Slutningen af indeværende Aar og i Begyndelsen af næste blive stærk Efterspørgsel efter Tonnage, og især efter Sejlskibe paa 300 til 800 Tons, for Eksporten til Sydafrika. Beholdningen af Hvede fra forrige Aar har vist sig at være større end paaregnet. Væsentlig paa Grund af de gode Høstudsigter er Hvedepriserne inden Kolonien jævnt og hurtigt gaaet ned og har naaet 2 shillings 11 d. pr. bushel, medens prima Hvedemel nu sælges til £ 850 pr. Ton, hvilke Priser muliggør Eksport.

Et norsk Skib paa 733 Register Tons laster nu her for Sydafrika à 26 shillings pr. Ton, men der bydes allerede højere Fragt, og naar den nye Hvede kommer i Markedet, er der al Udsigt til, at Fragterne vil naa 30 shillings eller mere.

New Yorks og Philadelphias Eksport til Australien og særlig til denne Koloni tiltager ganske overordentlig og beskæftiger nu to Dampskibslinjer, foruden at der maanedlig anlægges to eller tre store Sejlskibe for Parafinolie og Stykgoods til Melbourne alene (fra 10. Maj til 20. Juli afgik syv store Sejlskibe fra New York til Melbourne).

I denne Trade turde der være Plads for flere saavel Sejl- som Dampskibe.

Vort hjemlige Marked er fastere, og Forretningen er gaaet livlig i den sidste Uge; der er flere Laster end Skibe i dette Øjeblik, og Udsigterne for Fremtiden synes lyse, blot Skipperne vil holde igen til det sidste.

Den internationale Søfartskongres

afholdt sit aarlige Møde i Antwerpen i de sidste Dage af September under Ledelse af Formanden i det belgiske Deputeretkammer Beernaert. Efter at Englands Repræsentant, Mc. Arthur, Præsident for Liverpools Handelskammer og Medlem af Parlamentet, havde fremhævet Nødvendigheden af, at de Resolutioner, der tages med praktiske Formaal for Øje, vedtages enstemmigt, for at den offentlige Mening i England og derved Parlamentet kunde vindes for dem, gik man over til Dagsordenen.

Følgende Resolutioner vedtoges enstemmigt:

- 1) I Tilfælde, hvor en Kollision skyldes uundgaaelige Uheld, skal hvert Skib bære sit eget Tab, selv om det ene Skib er til Ankers;
- 2) Aarsagen til Kollisionen, skal, naar den ikke kan paavises, d. v. s. naar det ikke kan bevises, at den maa tilskrives Fejl hos nogen af Parterne, behandles som opstaaet ved et uundgaaeligt Uheld;
- 3) Er Kollision foraarsaget alene ved det ene Skibs Fejl, skal dettes Reder bære hele Skaden.

Spørgsmaalet om Redernes Ansvar for en Tvangslods' Fejl gav Anledning til en længere Diskussion. Stemningen var overvejende for, at Rederne ikke burde fritages for Ansvar, fordi der var Tvangslods om Bord, og man vedtog, men ikke enstemmigt, følgende Resolution:

- 4) At der er Tvangslods om Bord i et Skib indskrænker i Tilfælde af Kollision ikke i mindste Maade Redernes Ansvar overfor Tredjemand.
- 5) Et Skib, der bugseres, skal bære Anvaret for Bugserbaadens Fejl, med mindre Baaden ikke er i Skibets Tjeneste, f. Eks. ved Bjærgning; dette skal ikke hindre, at Skibet kan gøre Krav gældende mod Bugserbaaden.
- 6) Naar der i Kollisionstilfælde er Fejl paa begge Skibes Side, skal Skader paa Skibet bæres af begge Skibe i Forhold til den begaaede Fejl.

Behandlingen af Spørgsmaalet om Ansvaret for Skade paa Ladningen blev udsat til næste Aar.

- 7) Det bør i Tilfælde af Beskadigelse ved Kollision fastsættes, at der foretages en fuldstændig Reparation af den lidte Skade.

Denne Resolution vedtoges enstemmigt.

- 8) Det er ikke nødvendigt for Sagsanlæg ved Beskadigelse i Kollisionstilfælde at melde Protest eller at iagttage andre præliminære Formaliteter.

Denne Resolution vedtoges enstemmigt.

- 9) Der bør sættes en Grænse af 2 Aar for den Tid, inden hvilken der kan anlægges Sag i Anledning af Kollision.

Spørgsmaalet angaaende den Rets Kompetence, indenfor hvis Jurisdiktion det skyldige Skib befandt sig, blev udsat til Behandling næste Aar. — Det samme var Tilfældet med følgende Spørgsmaal: Er Skibsrederens Ansvar personligt? Er det i saa Tilfælde begrænset og da i hvilken Udstrækning? Indskrænker det sig til Skibet, dets Fragt og forøvrigt andre Ting om Bord, som maatte tilhøre Rederen?

Om disse Spørgsmaal var der megen Uenighed navnlig mellem Repræsentanterne for England og for Kontinentet. Diskussionen drejede sig navnlig om, hvorvidt man bør følge den engelske Lov, at bestemme Ansvaret efter Skibets Tonnage uden Hensyn til Skibets Værdi og til den Skade, det har faaet paa Rejsen, eller man bør indskrænke Ansvaret til Skibets Værdi og Fragten. Ligeledes gjorde Forskellen mellem det franske System, som tillader Rederen at abandonnere Skib og Fragt til Kreditorerne, og det tyske, som ikke tillader dette, sig gældende.

Konferencens Arbejder synes at maatte faa ikke ringe Betydning for den internationale Søfartslovgivning.

For dette Mødes Vedkommende er det sikkert Resolutionerne 1, 2, 3, 7 og 8, der foreløbig kunne antages at ville faa mest praktisk Betydning.

Næste Aarsmøde afholdes i London.

Danmark repræsenteredes paa Mødet af Højesteretsadvokat Hindenburg.

Søofficerers Ret til at føre Handelsskibe.

Marineministeriet har i Anledning af de til det fra Bestyrelserne for Kjøbenhavns Skipperforening, den almindelige danske Skibsførerforening af 1874 og Kjøbenhavns Navigatørforening om Forandring i §§ 9 og 11 i Lov om Sønæringen af 25. Marts 1892 henviste Andragender tilskrevet Folkethinget saaledes:

Marineministeriet har af den Omstændighed, at Andragendet er henvist til dette Ministerium og ikke til Indenrigsministeren, under hvem Loven om Sønæringen sorterer, ved Sagens Overvejelse gaet ud fra den Forudsætning, at Folkethinget ikke har ønsket nogen Ændring i denne Lov i Anledning af, hvad der er fremsat i det indkomne Andragende. I denne Retning har jo ogsaa Ordføreren for Udvalget for Andragender udtalt sig ved eneste Behandling af Indstillingen i Thinget, ligesom han ogsaa har antydnet, at det, man har villet opnaa ved at henvise Andragendet til Marineministeren, var derigennem at foranledige en Begrænsning af Antallet af de Søofficerer, der med Orlov fra Søværnet og benyttende sig af den dem ifølge Sønæringsloven hjemlede Ret søge ud som Førere af Handelsskibe.

Det skal hertil straks bemærkes, at en saadan Henvendelse til Marineadministrationen efter det foreliggende næppe kan siges at have været fornøden, idet Antallet af Officerer, som med Orlov fra Søværnet sejle som Førere af Handelsskibe, for Tiden er og i lange Tider har været meget ringe. For Øjeblikket har saaledes 5 Officerer Orlov i det angivne Øjemed, og af disse ere de to Førere af Skibe, hvis Rederier ere subventionerede af Staten, og to ere ansatte som Førere af det østasiatiske Kompagnis Skibe. Det maa derfor antages, at det fra Skibsførerforeningerne indsendte Andragende mere var foranlediget af en øjeblikkelig Misstemning paa Grund af den af det østasiatiske Kompagni paatænkte samtidige Ansættelse af flere Søofficerer i dets Tjeneste, thi der foreligger i Virkeligheden ikke nogen egentlig Aarsag til Betænkelighed hos den private Skibsførerstand med Hensyn til Konkurrencen fra Søofficerernes Side, der efter Sagens Natur er og altid maa blive meget ringe. Marineministeriet skal imidlertid have sin særlige Opmærksomhed henvendt paa denne Sag og vil træffe Foranstaltning til, at den Søofficersstanden ved Lovgivning hjemlede Adgang til at føre Handelsskibe benyttes indenfor passende Grænser. Men yderligere ser man sig ikke i Stand til at gaa i denne Sag, idet denne Adgang til at skaffe yngre Officerer selvstændigt Ansvar paa Søen er af stor Betydning for Søværnet og navnlig da, saalænge som Størrelsen af Søværnets Udrustningskonto ikke tillader at give Officererne større Øvelse i Flaadens egne Skibe end for Tiden.

Generalforsamlinger.

Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Bestyrelsens Formand, Overdommer Rosenstand, af lagde Beretning og Regnskab. Værftets Omsætning havde

udgjort 2,831,433 Kr. mod 2,521,959 Kr. i det foregaaende Aar; der var altsaa en Fremgang af c. 300.000 Kr. Selskabet havde beskæftiget 930 Mand til en samlet Løn af 951.000 Kr. Paa Værftets Ejendele var i Aar afskrevet 42,820 Kr. Overskudet androg ialt 84,673 Kr. 13 Øre, der foresloges fordelt saaledes, at Aktionærene fik 4 pCt eller 84,000 Kr. og Resten 673 Kr. 13 Øre overførtes til Driftsaaret 1898—99. Til Alderdoms- og Forsørgelseskassen var der ydet et Tilskud paa 14,308 Kr., saa at Kassen nu ejede 137,878 Kr.

De to Dokker have været benyttede af 120 Skibe i 639 Dage, f. A. 102 Skibe i 557 Dage; der er repareret 186, itjor 166.

Grunden til det ringe Udbytte var, at Selskabet havde maattet betale i Mulkt 68,750 Kr. for ikke rettidig at have afleveret til svenske Dampere, eller omtrent 3½ pCt. af Aktiekapitalen, idet man havde paataget sig at bygge en Bremer-Damper før de forud bestilte svenske Skibe, i Haab om, at man kunde naa at blive færdig i rette Tid, hvilket Haab imidlertid var blevet skuffet. Ialt var der afleveret 5 Skibe i det forløbne Aar. Ved Driftsaarets Slutning var der 6 nye Skibe under Arbejde.

Efter forskellige Bemærkninger vedtoges det at fastsætte Udbyttet til 4 pCt. og give Decharge for Regnskabet.

Bestyrelsen havde suppleret sig med Direktør, Kommandør N. Jacobsen, hvilket Valg enstemmig godkendtes.

Flensborg Skibsbygningselskab

har ifølge „Flensborg Avis“ holdt Generalforsamling.

I Stedet for Kommerceraad Fr. V. Selck valgtes Mægler H. V. Christophersen til Medlem af Bestyrelsen.

Værftet giver for det sidste Regnskasaar en Dividende paa 13 pCt. af Aktiekapitalen, som er 2,010,000 Mark. Desuden udbetales der i Tantieme til Bestyrelsen (fem Personer) 33, 986 Mark 66 Penning, til Tilsynsraadet (3 Personer) 10,196 Mark og til Værftets Funktionærer 23,790 Mark 67 Penning. Aktiva og Passiva balancere med 6,991,136 Mark 98 Penning. Vinding og Tab med 1,423,194 Mark 29 Penning. I Arbejds-løn er der i det sidste Forretningsaar betalt 2,023,444 Mark 21 Penning. Arbejdernes Antal var gennemsnitlig 1,798, i det højeste 1,869.

Der foreligger for Tiden Bestillinger paa 10 Dampskibe, deriblandt en Damper til Selskabet „Hansa“ i Bremen, som bliver den største, der er bygget paa Værftet.

Erstatning for Ulykke om Bord.

Vi refererede her i Bladet for d. 21. Juli, at et norsk Dampskib var blevet beslaglagt i New York for 50,000 Dollars, som en af Matroserne, der var kommet til Skade om Bord, fordrede i Erstatning. Nord. Skibsrederforen. Cirkulære meddeler nu, at der er faldet Dom i Sagen, og skriver: Som man vil se, er Klagen afvist, og Klageren har saaledes ikke opnaaet andet ved denne hensynsløse Forfølgning end at ruinere Rederiet (idet Skibet maatte sælges ved Tvangsauktion), og selv at gaa glip af den Erstatning, der blev ham tilbudt, om han vilde lade Sagen falde. Hele Sagen er et nyt og talende Bevis for, hvilken Risiko et Rederi løber i Lande som de Forenede Stater, hvis Retsforfatning tillader hvem som helst at beslaglægge et Skib for hvilket som helst Beløb uden nogen Kritik eller Kontrol fra Autoriteternes Side og uden Forpligtelse til at stille nogen adækvat Garanti for Følgerne af Arresten, om den skulde være ubeføjet.

Af Sagens nærmere Omstændigheder, som de fremgaa af den nu afsagte Dom, referere vi, næst at hen-vise til vore tidligere Meddelelser, følgende:

I en mørk Nat rapporterede Styrmanden til Kaptajnen, at den Trosse fra Bougen, hvormed Skibet var fortojlet til Kajen i New York, var kastet los fra Fortøjningsklampen paa Kajen, hvorpaa Kaptajnen beordrede, at Skibet skulde hales agter over. Trossen var ikke kastet los af Manden paa Kajen, der passede den, og Klageren, en fuldbefaren Matros, som havde kastet Tørnene paa Beddingen om Bord i Skibet af og slakket paa Trossen, for at denne skulde kunne blive kastet los fra Klampen i Land, kom paa en uopklaret Maade ind i den udløbende Trosse og kom slemt til Skade. Kaptajnen var da fraværende og kom først til Stede straks efter Ulykken. Styrmanden havde om Aftenen været drukken, og Klageren havde taget sig af ham. Klageren paastaar, at hans Skade var foraarsaget ved Styrmandens Forsømmelighed, og at ogsaa Kaptajnen havde udvist Forsømmelse ved at beholde Styrmanden i Skibets Tjeneste og ved at overlade ham Tilsynet med at kaste Trossen af, skønt han paa Grund af Drukkenskab var inkompetent til at passe sin Tjeneste. Det er nu konstateret, at Styrmanden vel havde været fuld om Aftenen, men at han var bleven saa vidt ædru, at der næppe var noget at bemærke ved ham. Det ses ikke, at Kaptajnen kendte til, hvordan Sagerne forholdt sig før Ulykkestilfældet. Klageren kan derfor ikke med Rette beskyldte Kaptajnen for Forsømmelighed, thi han, Klageren, vidste, hvorledes Forholdet i Virkeligheden var. Han gav dog ikke Kaptajnen nogen Underretning herom, men gjorde alt for at skjule Styrmandens Drukkenskab, og bruger det saa bag efter som et Argument mod Kaptajnen, at denne intet vidste! Klageren paatager sig herved Risikoen for sin Medtjener, Styrmandens, Inkompetence; han maa, naar han kender denne, enten underrette Kaptajnen om Forholdene og give denne en rimelig Tid til at rette paa dem, eller ogsaa maa han tie stille og løbe sin Risiko. Netop paa den Tid, han paastaar at Styrmandens Drukkenskab foraarsagede den Ulykke, der ramte Klageren, har han skjult hans Fejl og søgt at hindre dens Opdagelse; han har derved selv paataget sig den Risiko, der var en Følge af Styrmandens Vaner og den Tilstand, han var i.

Nægtet Erstatning for Havari i Fécamp Havn.

Advarsel mod at stole paa Fortøjningspælene dersteds.

Den norske og svenske Generalkonsul i Havre har, if. Norg. Sjøft., indberettet følgende:

I November Maaned i Aaret 1893 under stærk naturlig Storm sled et norsk Fartøj sig løs fra sine Fortøjninger i Havnebassinet i Fécamp, idet den ene af de Pæle, ved hvilke Fartøjet efter Anvisning af Havne-myndighederne var blevet fastgjort, blev rykket op af Jorden, og den anden brækkede lige ved Jorden. Fartøjet, som saaledes blot havde sine Agterfortøjninger i Behold, lagde sig som en Følge heraf tværs over Havnebassinet, og led da saa vel som senere, efter at det paany var blevet fortojlet til en tredje Pæl, der ligeledes brækkede, i Løbet af næste Dag og Nat stor Skade.

Da den først nævnte Pæl ikke syntes at have været anbragt saaledes, at den tilbød den Sikkerhed, som man havde Ret til at fordré, indgik Skibets Fører med en Forestilling til den franske Minister for de offentlige Arbejder om Erstatning, ikke blot for Reparationsudgifter for den lidte Skade, men ogsaa for Overliggedage, Undersøgellesomkostninger m. v. samt for de ved Fartøjets forlængede Ophold i Havnen foraarsagede Udgifter.

Dette Andragende blev imidlertid afslaaet af Ministeren, og som Grund hertil anførtes, at Begivenheden maatte tilskrives „force majeure“ og ikke nogen Uagtsomhed fra Myndighedernes Side.

Skibsføreren henvendte sig da til „Conseil de Préfecture“ i Departementet Seine Inférieure, som afgjorde Sagen til Fartøjets Fordel og udtalte, at da Havnen efter Udførelsen af de i Loven af 1880 paabudte Arbejder var blevet tilgængelig endog for Fartøjer af større Drægtighed, saa burde den være forsynet med Materiel af en for saadanne Fartøjer tilstrækkelig Soliditet og navnlig med Fortøjningspæle med større Modstandsævne end de, der tidligere fandtes der; endvidere, at da Fartøjets Tonnage ikke kunde siges at være af mere end middel Størrelse (1150 Tons), saa havde Skibsføreren Ret til at fordrø fuld Sikkerhed for sit Fartøj af det Havnemateriel, som han, hvad der var ubestridt, havde anvendt efter Vedkommendes Anvisning under Opholdet i Havnen; endelig, at eftersom det fremgik af det i Sagen anførte, at Fortøjningspælene ikke havde haft tilstrækkelig Modstandsævne, saa fandt man med Rette at maatte paalægge Staten Erstatningspligt for det Beløb, Skaden paa viselig androg, og som senere skulde bestemmes.

Sagen appelleredes imidlertid af det Offentlige til „Conseil d'Etat“, som ved Beslutning af 22. Juli afviste Erstatningspaastanden, idet det anførte, at det ikke var bevist, at den Skade, Fartøjet havde lidt, var forarsaget ved fejlagtig Anbringelse eller mangelfuld Vedligeholdelse af de Fortøjningspæle, til hvilke Fartøjet havde været fortøjet, og at det af Undersøgelsen fremgik, at Stormen i nævnte Tilfælde havde været af en ganske ualmindelig Styrke, samt at den Omstændighed, at Fortøjningspælene havde givet sig, maatte anses bevirket ved „force majeure“.

Insolvente Befragtere.

Dampskibskaptajner, der ankomme til fremmede Havne for at indtage Last, er af og til udsat for, at Befragterne enten er insolvente eller i saa daarlig pekuniær Stilling, at de ikke er i Stand til at laste Skibet. Vi skal blandt flere lignende Tilfælde nævne et, hvor det var aldeles sikkert, at Befragteren ikke var i Stand til at laste Skibet. Kaptajnen, som altsaa vidste dette, tænkte allerede paa ikke mere at bryde sig om dette Certeparti, men befragte Skibet fra en anden Havn. Imidlertid syntes han, at det mulig alligevel var rigtigst først at henvende sig til den insolvente Købmand for at tale om Sagen og sige ham, at det med ham sluttede Certeparti maatte betragtes som et værdiløst og ikke gældende Dokument. Men Købmanden paastod med største Bestemthed, at Certepartiet ikke kunde betragtes som ophævet. „Der behøves to,“ sagde han, „for at faa Certepartiet i Stand, og der maa ogsaa to til for at ophæve det, og jeg er den ene af disse to.“ „Jeg har 15 Dage til Dampskibets Lastning og kan holde det længere med Liggedage. De siger, at jeg ikke kan laste Fartøjet, men hvorledes kan De vide det? Selv om jeg befandt mig i de Vanskeligheder, som De siger, at De har hørt om, hvilket jeg imidlertid ikke erkender, saa mærk Dem, at jeg, for det Tilfælde Fragterne gik op, med Fordel kunde genbefragte Skibet og saaledes paa denne eller en anden Maade bringe Sagen i Orden til Fordel baade for mig og Dem. Men sæt, at jeg virkelig var fallit, da vilde Certepartiet absolut gaa ind i Boets Masse, og De vilde blive nødt til at opfylde det; thi i Tilfælde af Fragtstigning kunde Dampskibet genbefragtes, hvilket selvfølgelig vilde være til Fordel for Boet.“

Ja, saaledes talte den insolvente Befragter.

Kaptajnen protesterede og erklærede, at han maatte anse Certepartiet som hævet, da Købmanden notorisk var insolvent og fuldstændig ude af Stand til at laste Skibet. Befragteren holdt imidlertid fast paa sit, men lod dog Kaptajnen lidt efter lidt forstaa, at han kunde være villig til at ophæve Certepartiet mod et betydeligt „Vederlag“. Enden paa Sagen blev, at Kaptajnen for at slippe klar maatte betale den insolvente Købmand mellem 200 og 300 £ for at ophæve et Certeparti, som denne umulig kunde opfylde.

Dette er et af mange lignende Tilfælde saavel i Gulfhavne, La Plata og Donau som ogsaa andre Steder. („Fairplay“).

Nybygninger, Køb og Salg.

Ny Skibstype. Direktøren for Flensborg Skibsværft, Hr. Th. Bredsdorff, har for nylig taget Patent paa en Konstruktion af Lastedampere og Lægterfartøjer, indrettede efter et „Selftrimming“- eller Selvlæmpersystem. Dette bestaar i, at Skibslugerne anbringes paa en Forhøjning, som løber fra for til agter i Skibet, 5–7 Fod over Dækket. Siderne paa denne Opbygning er skraa, saaledes at naar Ladningen — Korn eller Kul — styrtes ned i Fartøjet, vil den af sig selv skyde sig ud til Siderne af Skibet, hen under Dækket, hvorved der spares den besværlige og tillige sundhedsnedbrydende Læmpning af Ladningen. Indtagelse af Lasten vil i disse Skibe kunne ske i kortere Tid end ellers. En anden betydelig Fordel har denne Indretning, idet den for Skibet saa farlige Forskydning af Ladningen umuliggøres, da den skraa Opbygning tjener til straks at fylde det tomme Rum, som kunde være opstaaet ved at Lasten flytter sig. Anbringelse af Slingreskodder i Midten af Skibet kan derfor ganske undværes.

Paa Lægterfartøjer gælder det ovenanførte ligeledes, og det at Lugen anbringes saa højt til Vejrs, bidrager betydeligt til et saadant Fartøjs Sedygtighed.

Skibene, som ogsaa kan anvendes til Træløstfart, ere i Stand til at tage meget lange Tømmerstokke paa Dækket, idet Vanterne, som støtte Masterne, ikke som ellers ere anbragte i Skibssiden, men paa Opbygningen selv; denne sidste, som jo er en fast Del af Skibet, tjener tillige til at støtte Dæksladningen, som i høj Sø er tilbøjelig til at slide sig løs.

Efter dette System har Hr. Alfred Christensen i Kjøbenhavn for „Det danske Damper og Lægter Kompagni“ dersteds paa Flensborg Skibsværft bestilt 3 Lastefartøjer paa henholdsvis 220, 330 og 550 Tons, som skal være færdige til Foraaret 1899.

* * *

Det forenede Dampskibs Selskabs Flaade er bleven forøget med en ny stor Damper, der har faaet Navnet „Florida“, er bygget paa Merse, Dobson & Co.'s Værft i Newcastle og kan laste 7000 Tons; den er saaledes ikke alene større end nogen af nævnte Selskabs Dampere, men ogsaa større end nogen anden Damper i hele den danske Handelsflaade. „Florida“, der er bygget til Fragt fart paa Amerika, særlig til New Orleans Ruten, er forsynet med nyeste Lade- og Losseapparater og er i det hele taget et Menster paa en moderne Fragtdamper. Skibet føres af Kaptajn Ingerslev, tidligere Fører af Dampskibet „Xenia“, og har tiltraadt sin første Rejse, fra Newcastle direkte til New Orleans.

* * *

I Torsdags løb en ny Skonnert af Stablen fra Skibsbygger A. Jensens Skibsbyggeri paa Øksbjerg. Skonnerten, der fik Navnet „Birgitte“, er 49⁹⁷ Brutto-Tons og er bygget for Regning Hr. H. C. Hansen af Gaabense, der selv bliver Fører af Skibet.

Det er det sjette ny Skib, som er løbet af Stablen fra Hr. Jensens Værit i Aar, idet der foruden er bygget 3 Skonnerter af lignende Størrelse samt to Fiskekuttere paa ca. 38 og 40 Tons.

Paa den ledige Bedding lægges straks Kølen til en lignende Skonnert til Skibsfører N. P. Nielsen, Fakse Ladeplads.

* * *

To større Fiskekuttere, „Augusta“ og „Breinholt“, ere i disse Dage afleverede fra Abrahamsens Værft paa Fanø. De skal fiske i Nordsejlen og Kattegat med Station ved Esbjerg og Frederikshavn.

* * *

Paa Flensborg Skibsbygning-Selskabs Værft løb den 5. ds. en Fragt- og Passagerdamper, bygget til Selskabet Hansa i Bremen, af Stablen. Damperen fik Navnet Bärenfels; dens Dimensioner ere: 432' x 54' x 31', engl. Maal. Bæreevnen er c. 8,000 Tons.

Fra Sø og Land.

Føreren af Skonnertbrig Freya her af Byen, Kaptajn Petersen, meddeler os, at han paa Rejse fra Kanalen hertil Søndag den 2. Oktober paa 54° 59' N. Br. 4° 26' Ø. L. passerede et Stykke af en Mast, som ragede 6 à 7 Fod over Vandet og altsaa er farlig for Sejladsen.

Kaptajn C. Kromann, Fører af Dampskibet „Charokow“, har af den svenske Regering modtaget et Sølvbæger, og Styrmand L. Andresen samt Matroserne S. Jensen, Kr. Krøjer, J. Olsen og K. Kristensen Pengegaver som en Anerkendelse for den menneskekærlige og opofrende Optræden, de udviste ved at bjærge Mandskabet 6 Personer, fra den svenske Skonnert Olga, der den 24. Marts i stærkt havareret og synkefærdig Tilstand befandt sig Øst for Bornholm.

Fra 1. November d. A. fratræder Kontreadmiral F. E. A. E. Lund som Overlods i det østlige Overlodsdistrikt efter at have beklædt dette Embede fra 1. Januar 1880. Samtidig overtages Embedet af Kommandør I. E. V. Hansen, der afgaar fra Marinen med Kontreadmirals Karakter.

Post som Skibsfører. Efter Forlydende i „Fano Avis“ har Kaptajn I. B. Lybecker fra Nordby, tidligere Fører af „Anita“, som for ca. 1/2 Aar siden forliste i Gallegos Havn paa Pategoniens Kyst, modtaget Førerposten for et Jærnsejlskib i England paa ca. 500 Tons, ifølge Tilbud fra et Firma, for hvilket han har været i Fragtfart et Par Gange. Det formenes, at Skibet eventuelt vil komme til at sejle under dansk Flag.

I den hamburgske Skibsreder-Forenings Beretning for 1897—98 omtales den paatænkte Oprettelse af Voldgiftsdomstole i Kollisionssager. Foreningen har indhentet Udtalelser om denne Sag fra en stor Mængde Skibsreder- og Handelsforeninger i Tyskland og i Udlandet, og disse ere næsten alle gunstigt stemte for Planen, skønt mange af dem lagde megen Vægt paa Vanskelighederne ved dens praktiske Gennemførelse. Beretningen gør gældende, at et er nødvendigt, nemlig ved en Klausul i Konnossementet at forpligte saavel Ladningsejerne som Skibsrederne til at anerkende som endelig en saadan Domstols Afgørelse. Affattelsen af Ordlyden for en saadan Klausul er nu under Overvejelse. I Betragtning af det Gode, en Ordning som denne vilde være baade for Skibsredere og Assurandører, haaber man, at den snart maa kunne gennemføres.

I 1897 mistede England af forskellige Aarsager 240 Skibe paa ialt 286,349 Tons, hvilket udgør 1/8 af Tabet af Handelskibe i hele Verden. Forholdsvis er det egentlig ikke meget, da den engelske Flaade efter Lloyds sidste Oplysninger i Tonsdrægtighed er omtrent halv saa stor som hele Verdens. Englands Handelsflaade bestaar nemlig af 9,107 Skibe paa ialt 12,403,409 Tons, medens alle andre Landes Flaader tilsammen udgøre 14,522 Skibe paa ialt 10,794,659 Tons. Med andre Ord var Englands Tab 23%, sammenlignet med 34% for de andre Lande. Følgende Tabel viser flere Landes Flaader og Tabet pro Mille i et Aar.

	Skibsantal.	Tonstal.	Tab i 1897 pro Mille af Tonnagen.
England	9107	12,403,409	23.1
Kolonierne	2130	1,079,467	28.9
Forenede Stater	3160	2,326,838	23.3
Tyskland	1623	2,029,912	20.0
Norge	2762	1,634,498	56.0
Frankrig	1151	1,162,382	33.2
Italien	1151	870,501	32.5
Spanien	723	587,787	9.2
Rusland	1106	550,026	24.1
Sverrig	1381	622,944	40.0
Holland	374	433,774	38.9
Danmark	791	407,435	27.4
Østrig-Ungarn	300	328,762	52.6

Det høje pro Mille Tal for Norge, Sverrig og Østrig-Ungarn skyldes det overvejende Antal af gamle Sejlskibe, som findes i disse Lande, medens Tysklands lave pro Mille Tal skyldes den forholdsvis ny Flaade.

I Løbet af 6 Aar er nemlig den tyske Flaade bleven 20.6% større; Rusland 29%; i Danmark, der har forøget Dampskibstonnagen fra 126,461 Tons til 283,214 Tons uden synderlig at forringe Sejlskibstonnagen, er Tilvæksten 38%; i de nordamerikanske Fristater 19.5%; i Frankrig og Spanien kun 7 1/2 og 9%; i Sverig 14.7%. England har i samme Tid 200,000 Sejltons mindre, men derimod 2100,000 Dampertons mere, saaledes at Tilvæksten bliver 18%.

Danmark er altsaa det Land, der forholdsvis har forøget sin Handelsflaade stærkest i de sidste 6 Aar, hvilket glædelige Resultat jo især skyldes den stærke Udvikling, hvori Dampskibsflaaden befinder sig for Tiden.

Den amerikanske 4-mastede Skonnert Rachel W. Stevens er bygget i Bath af New England Compagny.

De vigtigste Dimensioner ere:

Længden i Kølen.....	56 Meter
Længde overalt	62 —
Bredde	12.2 —
Dybgaaende	5.4 —

Skonnerten er bygget af Træ med en lille Bak og en Overbygning agter, som naar til 3 Meter foran for næstforreste Mast. Kaptajns og Mandskabets Logementer ere meget bekvemmelige; de kunne saaledes opvarmes ved Damp, og tillige er der installeret Baderum om Bord. Men Skonnertens Ejendommelighed, der gør den interessant at omtale, er Takkeladsen. Den er rigget med fire Master, alle af samme Højde og hver bestaaende af en 30 Meter lang Undermast, 0.72 Meter i Diameter, og derover en 15 Meter lang Stang. Paa hver Mast findes et Gaffelsejl, et trekantet Topsejl og et Mellestagesejl til Masten foran for. Sejlene paa de tre forreste Master ere lige store og af samme Snit, saaledes at de kunne benyttes paa en hvilken som helst af de to andre Master; derimod er Gaffelsejlet paa den agterste Mast noget større end paa de forreste. Hele Sejlarealet er 2.400 Kvadratmeter.

Skibet, der jo har Dampvarmeledninger, har tillige Dampspil og Damppumpe, hvis drivende Kraft leveres af en lille Hjælpekedel. Det laster til et Dybgaaende af 6 Meter c. 1800 Tons, medens Dybgaaendet kun er 2 1/2 Meter i Ballast.

Rachel W. Stevens er bestemt til om Sommeren at gaa i Kystfart paa den amerikanske Kyst, og til om Vinteren at sejle mellem Antillerne. Med dette for Øje er den taklet som ovenfor nævnt. thi baade langs Amerikas Kyst og mellem Antillerne vil den som oftest møde Modvind, og for and aft riggede Fartøjer gøre jo mere Vej op i Vindøjet end Raa-sejlere, men staar til Gengæld tilbage for dem under Slør. Denne Slags Fartøjer er der konstrueret mange af i Amerika, rimeligvis af samme Grund som den, der har foraarsaget Rachel W. Stevens Bygning.

(le Yacht).

Den nyere Tid behøver store og kraftige oceangaende Bugserdampbaade. England har en Del udmærkede Baade. som paa en fortræffelig Maade har udført længere Bugseringer. men de nye Baade, der bygges af L. Smit & Co. i Alblasserdam, og hvoraf den ene er gaaet af Stablen i Liverpool, er vanskelig at overtræffe. „Zwarte Zee“ og „Roode Zee“, specielt bygget for lange Bugseringer, er 164 Fod lange, 30 Fod brede og 18 Fod dybe, udstyret med Triple Ekspansion Maskiner paa 1500 indicerede H. K. og har Plads til 650 Tons Bunkerkul. Dette Selskabs Bugserbaade „Ocean“ og „Ostzee“ bugserede i sin Tid en Flydedok fra Rotterdam til St. Paul de Loanda i Løbet af 59 Dage. De engelske Baade „Blazer“, „Anglia“, „Stormcock“, „Jane Jolliffe“ og „William Jolliffe“ har udført Bugseringer paa 2000—6000 miles. Blazer, der er 130 Fod lang, 24 Fod bred og 13 Fod dyb, bugserede i 1895 Dampskibet „Colombo“ fra Rio Janeiro til Genua, om Fernando Noronha, St. Vincent og Las Palmas, i 37 Dages Fart. „Anglia“ bugserede Dpsk. „Princes Amalia“ fra Port Said til Glasgow, og „Stormcock“ gjorde et lignende Arbejde med Sejlskibet „Ardencable“ fra Fernando Noronha. Messrs. Smit's tre Baade „Zwarte Zee“, „Roode Zee“ og „Noord Zee“ har bugseret til Stettin Verdens største Pontondok, som kan løfte 12,000 Tons. Den er bygget af Messrs. Swan & Hunter. (Norg. Sjøft.)

Vi have tidligere omtalt den Betydning, som Opfindelsen af Telegrafering uden Traade synes at maatte faa for Skibsfarten, og at Italieneren Marconi har konstrueret Apparater. ved hvilke de elektro-magnetiske Strømme gennem Metaltraade kan erstattes ved elektrostatiske Vibrationsfænomener i disse Apparater. Lloyds Komite har nu, meddeler „Hansa“, besluttet at opstille et Marconisk Apparat paa Rathlin Isl. i Irland, hvor Selskabet har en Signalstation. Flere i Lloyds registrerede Skibe skulle forsynes med elektriske Ringeapparater, der skulle opstilles paa Kommandobroen. Selvfølgelig er man i nautiske Kredse meget spændt paa, hvilket Resultat disse første Forsøg ville give. Marconi har fremdeles stillet i Udsigt, at han vil forsyne de om Bord i Damperne til Telegrafering anbragte Ringeapparater med en Indretning, som giver den Befalingsmand, der opholder sig paa Kommandobroen, Oplysning om den Kompasretning, i hvilken Signalstationen ligger, naar Ringeapparatet berøres af den elektriske Strøm fra Apparatet; men førend Marconi indfrir dette Løfte, tør man vel tvivle om Muligheden af at han kan gøre dette. Skulde det virkelig lykkes den geniale Opfinder at praktisere denne Tanke, saa har Sømandens værste Fjende, Taage i snævre Farvande, mistet det mest afskrækkende ved sig. thi det maa anses for selvfølgeligt, at ikke alene samtlige engelske. men ogsaa alle andre Signalstationer i Egne, hvor Taage forekommer, ville benytte denne Opfindelse. Men selv om Marconi ikke er i Stand til at oplyse Skibsføreren om den magnetiske Pejling af en terrestrisk Genstand, bliver hans Opfindelse alligevel betydningsfuld, og Lloyds har Krav paa alle Søfarendes Tak for de Forsøg, som det har planlagt.

Blandt de mange Maader, hvorpaa en Skibsreder kan narres, er ogsaa følgende, der ikke alene er bleven benyttet af Spekulanter og insolvente Befragtere, men ogsaa undertiden af solvente Købmænd: Et Dampskib ankommer til udenlandsk Havn, lad os sige 1. Juni, med 3000 Tons Kul, og har f. Eks. 15 Lossedage. Skibet er tidligere befragtet hjem fra samme Havn med 15. Juni som Annulleringsdato.

Det vil altsaa forstaaes, at det er af største Vigtighed for Rederiet, at Skibet faar losset sin Kullast i de 15 Dage, saa det i betimelig Tid kan melde sig færdig til at modtage Hjemlasten. Lad os nu forudsætte, at Hjemfragten er gaaet ned med 5/ pr. Ton, siden Skibet blev befragtet, da vilde selvfølgelig Befragteren være fornøjet med, at Skibet ikke var i Stand til at redde Annulleringsdato. da han i saa Fald kunde tage et andet Skib eller kanske endog det samme Skib til den lavere Rate og derved spare 5/ pr. Ton i Fragt.

Man kender Eksempler paa. at Hjembefragteren under saadanne Omstændigheder har købt 50 Tons Kul eller saa af Kullastens Ejer, og at han da har ladet denne Kulbeholdning blive i Skibet til over Annulleringsdatoen, og Skibet har paa denne Maade tabt sit Certeparti for Hjembefragtingen. Kaptajnen, som under saadanne Omstændigheder har forsøgt at tage i Land den lille Slump Kul for at redde Certepartiet, er truet med Arrest paa Skibet, og den. som ved, hvad en Ret ofte er i Stand til, vil forstaa, hvor hjælpeløs en Skibskaptajn staar, naar han kommer i denne Situation. Det maa dog siges, at de større og virkelig respektable Købmænd ikke befatter sig med slige Streger. (Norg. Sjøft.)

I 1897 gik 2103 Fragtskibe, 727 Postdampere og 112 Krigsskibe og Transportskibe gennem Suez-Kanalen. Heraf vare 1905 engelske, 325 tyske, 206 hollandske, 202 franske, 78 østerrigske, 71 italienske, 44 russiske og 36 japanesiske.

Følgende Tabel viser, hvor meget der i Procent af Totaltrafikken (gross Tons) i de sidste tre Aar er gaaet gennem Kanalen.

	1895	1896	1897
England	70 ₈	66 ₉	66 ₄
Tyskland	8 ₃	9 ₃	10 ₇
Frankrig	8 ₅	6 ₈	7 ₃
Holland	4 ₂	4 ₈	4 ₈
Østerrig	—	—	2 ₄
Rusland	—	—	2 ₀

Alle andre Nationaliteter ere under 2 pCt. af Totaltrafikken. Tabellen viser altsaa, at England i de sidste 3 Aar er gaaet langsomt tilbage, medens Tyskland er gaaet støt fremad.

Halvdelen af Trafikken i Kanalen er engelsk-indisk; denne er dog i sidste Aar gaaet en Del tilbage paa Grund af Pesten og Hungersnøden, som reducerede Udførslen af Hvede og Ris; men paa den anden Side steg Trafikken paa Østasien fra 2,403,100 Tons i 1895 til 2,738,000 Tons i 1897.

Aarlig gaar der 2 à 300,000 Passagerer gennem Suez-Kanalen.

Almindelig dansk Vare- og Industrilotteris 1. Trækning finder Sted Onsdag den 19. Oktbr. I Henhold til Planen vil der paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 100,000 Lodder blive fordelt et Antal af i alt 52,000 Gevinster saaledes, at gennemsnitlig ikke alene Halvdelen af samtlige Lodder, men yderligere 2,000 Stkr. derover faa Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Lodder i tvende forskellige Rækkefølger efter en stedse stigende Skala erholde Gevinst i hver Trækning.

Gevinsterne kunne eventuelt tillades ombyttede efter de Vindendes Ønske med andre Genstande af indenlandsk Tilvirkning og af lige Værdi. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Ugens Havarier.

Winnie, Dpsk. af V.-Hartlepool, der grundstødte ved Harboøre. er bragt flot af Svitzers og ind her til Kbhvn.

Cyanite, Dpsk. af Glasgow, kom d. 7. ds. paa Grund paa Lillegrunden. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Kallundborg. Skibet var paa Rejsen fra Flensborg i Ballast til Drammen.

Carl, Skonnert af Figeholm, er paa Rejsen til Kolding med Brædelast bleven paasejlet af en anden Skonnert. Carl blev meget beskadiget og er indbragt til Carlskrona for at losse og reparere.

Folsjø, Dpsk. af Tønsberg, er d. 7. ds. ankommet her til for at reparere. Skibet sank sidste Vinter ved Narva.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til New Orleans 10. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Denia 10. Oktbr., bestemt til Malaga. — Antwerpen, Holm, afgik fra Kbhvn. 10. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Kbhvn. 10. Oktbr., bestemt til Kotka. — Dagmar, Gade, afgik fra Riga 7. Oktbr., bestemt til St. Petersburg. — Douro, Ørum, ankom til St. Petersburg 9. Oktbr., bestemt til Söderhamn. — Georgios I, Kihl, afgik fra Dartmouth 10. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — I. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Dartmouth 8. Oktbr., bestemt til Barcelona. — Kiew, Rabe, ankom til Bordeaux 4. Oktbr., bestemt til La Rochelle. — Kursk, Staal, afgik fra Bordeaux 11. Oktbr., bestemt til Stettin. — Leopold II, Kruse, afgik fra Pera 10. Oktbr., best. til Odessa — Louisiana, Jensen, afgik fra New-Orleans 23. Septbr., bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til St. Petersburg 10. Oktbr., bestemt til Riga — Nicolai II, Michelsen, ankom til Galveston 3. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Messina 9. Oktbr., bestemt til Alger. — Omsk, Rasmussen, ankom til Antwerpen 5. Oktbr., best. til St. Petersburg — Tejo, Borries, ankom til Tarragona 10. Oktbr., bestemt til Denia. — Tomsk, Andersen, afgik fra Lissabon 6. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Vesuv, Norden, ankom til Trangsund 8. Oktbr., bestemt til Kotka. — Viking, Jørgensen, afgik fra Dartmouth 8. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Xenia, Erichsen, ankom til Newport News 7. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Arkansas, Jespersen, pass. Ouessant 24. Sept., bestemt til New Orleans. — Florida, Ingerslev, afgik fra Newcastle 5. Oktbr., bestemt til New Orleans. — Kentucky, Caroc, afgik fra Newcastle 8. Oktbr., bestemt til Galveston.

Anglo Dane, Olsen, afgik fra Kbhvn. 11. Oktbr., best. til Libau. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 10. Okt., bestemt til Stettin. — Baron Stjernblad, Clausson Kaas, ankom til Kbhvn. 8. Okt., bestemt til Riga. — Ceres, Svensson, ankom til Hamburg 11. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Christian IX, Møllerup, afgik fra Kbhvn. 9. Oktbr., bestemt til Königsberg. — Christianssund, Kjelsen, ankom til Kbhvn. 9. Oktbr., best. til Vestnorge. — Frederik, Harboe, ankom til Pillau 3. Oktbr., bestemt til Hull. — Jolantha, Paaske, ankom til Kbhvn. 11. Oktbr., best. til Libau. — Kasan, Thomsen, ankom til Kbhvn. 10. Oktbr., bestemt til London. — Laura, Holm, afgik fra Leith 1. Okt., bestemt til Island. — Louise, Gøtsche, afgik fra Hull 9. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, afgik fra Antwerpen 9. Oktbr., best. til Kbhvn. — Moskov, Petersen, pass. Holtenu 9. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, ankom til London 9. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til London 2. Oktbr., bestemt til Libau. — Pregel, Egidiussen, ankom til Antwerpen 4. Oktbr., best. til Kbhvn. — Thyra, Ryder, afgik fra Leith 22. Sept., best. til Island. — Valdemar, Koføed, ankom til Libau 3. Oktbr., bestemt til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik fra Kbhvn. 6. Oktbr., best. til Manchester. — Vesta, Corfåtson, ankom til Kbhvn. 8. Oktbr., bestemt til Island. — Ella, Jacobsen, ankom til Kbhvn. 10. Oktbr., bestemt til Danzig. — Esbjerg, Bentzen, pass. Holtenu 9. Oktbr., best. til London. — Maja, Blom, afgik fra Kbhvn. 10. Oktbr., bestemt til Hamburg.

Ficaria, F. Fenger, afgik fra Newcastle 12. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, M. Madsen, afgik fra Odense 13. Oktbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 13. Oktbr., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 11. Oktbr., bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, C. Wiberg, afgik fra Newcastle 11. Oktbr., bestemt til Aalborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 12. Oktbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, J. P. Bay, afgik fra Nakskov 12. Oktbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 11. Oktbr., best. til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 26. Septbr., ankom til Kronstadt 5. Oktbr. — Frode, Wrisberg, afgik fra Stettin 9. Okt., bestemt til Hankipudas. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Odessa 16. Septbr., ank. til Kbhvn. 11. Oktb. — Knud, Hansen, afgik fra Dunkerque

9. Oktober, ankom til Grangemouth 11. Oktober. — Svend, Petersen, afgik fra Blyth 5. Oktober, bestemt til Kronstadt. — Erik, Tofte, afgik fra Riga 2. Oktober, ankom til Riga 8. Oktober. — Skjold, Schmidt, afgik fra Kronstadt 9. Oktober, bestemt til Riga. — Ragnar, Risøe, afgik fra Riga 1. Oktober, ankom til Dieppe 7. Oktober. — Danmark, Heintzelmann, afg. fra Luleå 8. Oktober, bestemt til London. — Volmer, Riber, afgik fra Blyth 7. Oktober, bestemt til Kronstadt. — Dan. Kraemer, afgik fra Blyth 30. Septbr., ankom til Kronstadt 7. Oktober. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Libau 10. Oktober, ankom til Riga 11. Oktober. — Harald, Holst, afgik fra Kronstadt 30. Sept., ankom til Kotka 1. Oktober. — Olaf, Lorenzen, afgik fra St. Petersburg 25. Septbr., ankom til Boness 1. Oktober.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Thorsee, afg. fra Kronstadt 27. Septbr., ankom til Amsterdam 4. Oktbr. — J. Siem, Knudsen, afgik fra Odessa 4. Oktober, ankom til Helsingfors 5. Oktbr. — Alex. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Antwerpen 7. Oktober, ankom til Grimsby 8. Oktober. — Pawel Andrejeff, Johnsen, afgik fra Kronstadt 7. Oktober, bestemt til Blyth. — H. Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Kronstadt 30. Septbr., ankom til Leith 8. Oktober. — Russ, Jensen, afgik fra Kronstadt 8. Oktober, bestemt til Tyne. — W. Savin, Jørgensen, afg. fra Rotterdam 11. Oktober, bestemt til Grimsby.

Heimdal. Kamma, Risøe, afgik fra Riga 5. Oktbr. — Helga, Lagesen, ankom til Sundsvall 9. Oktober. — Anine, Løffler, ankom til Burntisland 10. Oktober. — Martha, Jørgensen, ankom til Riga 8. Oktober. — Elna, Møller, afgik fra Byske 6. Oktbr. — Therese, Knudsen, ankom til Ræfsø 8. Oktb.

Urania. Venus, Lund, afgik fra Kbhvn. 11. Oktbr., bestemt til New York. — Saturn, Lund, ankom til Ghent 6. Oktbr. — Pallas, Degn, ank. til Kbhvn. 9. Okt. — Polarstjernen, Nielsen, ankom til New York 7. Okt. — Juno, Jørgensen, ankom til Antwerpen 7. Oktbr. — Hebe, Bønnelycke, afgik fra Kbhvn. 10. Oktbr., bestemt til Libau.

Nordseen. Nordland, Andresen, ankom til Sundsvall 9. Okt. — Finland, Schmidt, ankom til Saltåker 7. Oktbr. — England, Hemmingsen, ankom til Windau 10. Oktbr. — Holland, Jørgensen, ankom til Burutisland 7. Oktbr. — Tyskland, Høgstedt, ankom til Warkworth 11. Oktbr. — Skotland, Branth, afgik fra Windau 7. Oktbr.

Østerseen. Yrsa, Hansen, ankom til Hull 6. Oktbr. — Rita, Larsen, afg. fra Lübeck 8. Oktbr., ankom til Memel 10. Oktbr. — Patria, Andersen, afgik fra Dordrecht 11. Oktbr., best. t. Sunderland. — Cimbria, Storm-Hansen, afgik fra Luleå 6. Oktbr., bestemt til Amsterdam.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Kbhvn. 8. Oktbr., bestemt til Riga. — Frisia, Skov, afgik fra Stettin 4. Oktbr., ankom til Riga 7. Oktbr. — Gallia, Nielsen, afgik fra Kronstadt 8. Oktbr., ankom til Borgå 9. Oktbr. — Britannia, Nielsen, afgik fra Cannes 7. Oktbr., ankom til Algiers 9. Oktbr.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Tyne 4. Okt., bestemt til Kronstadt. — Fyen, Hansen, afgik fra Blyth 6. Okt. til Reval — Hatnia, Neergaard, afg. fra Granton 8. Okt., best. til Kbhvn. — Russia, Rasmussen, afg. fra Ghent 6. Oktbr., ankom til Grangemouth 8. Oktbr. — Carl Hecker, Starck, afgik fra Tynen 5. Oktbr., ankom til Pillau 10. Oktbr. — Dania, Horn, afgik fra Amsterdam 4. Oktbr., ankom til Luleå 10. Oktbr.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, ankom til Boness 5. Oktbr. — Christiansborg, Petersen, ankom til Söderhamn 11. Okt. — Frederiksborg, Köhl, ankom til Methil 8. Okt. — Fredensborg, Andersen, afgik fra Hull 9. Okt., bestemt til Kronstadt. — Rosenborg, Fischer, afgik fra Ghent 1. Oktbr., bestemt til Archangel — Uranienborg, Olsen, afgik fra Kbhvn. 9. Oktbr., bestemt til Borgå. — Jomsborg, Schultz, afgik fra Blyth 10. Okt., bestemt til Kbhvn. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Rotterdam 5. Oktbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Dømel, ankom til Trangsund 5. Oktbr. — Klampenborg, Ewaldsen, ank. til Kronstadt 6. Oktbr. — Skodsborg, Jensen, ank. til Kronstadt 7. Oktbr. — Guldborg, Schmidt, afgik fra Kronstadt 7. Oktbr., bestemt til Blyth. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Kotka 6. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Marselisborg, Hartmann, ankom til Gamle Karleby 10. Okt.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Methil 9. Oktbr. best. til Kronstadt. — Agnete, Jensen, ankom til Kbhvn. 9. Oktbr. — Hermia, Sørensen, ankom til Riga 6. Oktbr., afg. fra Riga 10. Oktbr., best. til Dunkirk. — Alice, Kraemer, ankom til Riga 6. Oktbr. afg. fra Riga 11. Oktbr., bestemt til Ghent. — Sjælland, Sonnichsen, afg. fra Kiel 9. Oktbr., best. til Grangemouth. — Bornholm, Petersen, afg. fra Kiel 8. Oktbr., ankom til Methil 11. Oktbr. — Ajax, Brøsen, er ank. til Kallundborg. — St. Al-

ban, Jørgensen, afgik fra Fraserburgh 10. Oktbr. best. til Hamburg — Nauta, Steen, afgik fra Libau 10. Oktbr. best. til Kjøge. — Rønne, Hintze, ankom til Fraserburgh 6. Oktbr. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Libau 7. Oktbr. ankom ankom til Rostock 9. Oktbr.

Danmark. Rolf, Hahn, afg. fra Boness 6 Oktbr. best. til Libau. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Kbhvn. 10. Oktbr. — Absalon, Predbjærn, afgik fra Newcastle 8. Oktbr. best. til Kronstadt. — Ansgar, Larsen, ankom til Kbhvn. 8. Oktbr. — J. N. Madvig, Olsen, afg. fra Kronstadt 8. Oktbr. best. til London. — Hanlet, Sommer, ank. til Blyth 10. Oktbr. — Helge, Matthiessen, afg. fra Kronstadt 6. Oktbr. best. til London.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Kronstadt 8. Oktbr. — Clara, Petersen, ankom til Trangsumd 4. Oktober.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Nordby, Christiansen, ankom til Newcastle N. S. W. 5. Oktbr. fra Port Natal. — Amete, Nielsen, beordret til Liverpool 3. Oktbr. fra Ponta Delgade. — Thora, Thomsen, ankom til Corinto 2. Oktbr. fra New York. — Erna, Thomsen, ankom til Barbados 1. Oktbr. fra Para. — Hans, Jensen, ankom til Liverpool 3. Oktbr. fra Corinto. — Dania, Nielsen, afgik fra Yucatan Kysten 5. Septbr. til Havre. — Doris Brodersen, Hansen, afgik fra Sidney 27. Aug. til Jalnit. — Cito, Christensen, ankom til Punta Delgade 3. Oktbr., afgik 5. Oktbr. til Nantes. — Rosa, Brinck, afgik fra Kronstadt 29. Septbr. til Grangemouth. — Valparaiso, Lorentzen, afgik fra Newcastle N. S. W. 4. Oktbr. til Guayaquil. — Wilhelmine, Lauridsen, pass. Gravesend 5. Oktbr. fra London til Hamburg. — Verdande, Nielsen, afgik fra Amsterdam 7. til Surinam. — Franz, Pedersen, ankom til Valparaiso 8. Oktbr. fra Apia.

Fans. Sønderho. Venner, Thygesen, ankom 3. Oktbr. til Cunwey fra Canada. — Merida, Petersen, ankom 5. Oktbr. til Yarmouth fra Vestervik.

Svendborg. Thure, Huusfeldt, ankom til Havre 1. Okt. — Saga, Clausen, ankom til Aabenraa 3. Okt. — Fædres Minde, Nielsen, ankom til St. Petersborg 4. Okt. — Martha, Christiansen, ankom til St. Petersborg 4. Oktbr. — Skjold, Larsen, ankom til Kings Lynn 4. Oktbr. — Solon, Hansen, ankom til Kbhvn. 4. Oktbr. — Lyø, Jensen, ankom til Amsterdam 4. Oktbr. — Jørgen Ring, Fisker, ank. til Dysart 5. Oktbr. — Ludvig, Larsen, ankom til Newhaven 5. Oktbr. — Svafva, Nielsen, ankom til Newcastle 6. Okt. — Helge, Hansen, ankom til Grotoy 5. Oktbr. — Skirner, Nielsen, ankom til Kings Lynn 6. Oktbr. — Embla, Mikkelsen, ank. til Kings Lynn 6. Oktbr. — Samson, Hansen, ankom til Yarmouth 5. Oktbr. — Vega, Rasmussen, ankom til Kotka 6. Oktbr. — Emanuel ankom til Jersey 7. Oktbr. — Fremad, Brandt, ankom til Grangemouth 7. Okt. — Venus, Jensen, ankom til Flensborg 7. Oktbr. — Urda, Nielsen, ankom til Middlesbrough 6. Oktbr. — Haabet, Andreasen, ankom til Newborough 6. Oktbr. Kirstine, Dam, ankom til Kongensberg 9. Oktbr. — Petrine, Jensen, ankom til London 8. Oktbr. — Magnet, Jensen, ankom til London 10. Oktbr. — Rasmus, Jensen, ankom til Kronstadt 9. Septbr.

Kjøbenhavn. Alexandra, Pedersen, er 8. Oktbr. ankommen til Port Natal.

Ærs. Søstrene, Clausen, ankom 3. Oktbr. til Masned-sund. — Freden, Eriksen, ankom 4. Oktbr. til Holmsund. — Ingeborg, Svane, ankom 4. Oktbr. til Faaborg. — Hansigne, Clausen, ankom 4. Oktbr. til Gøteborg. — Sirius, Rasmussen, ankom 4. Oktbr. til Drøbak. — Hebe, Clausen, ankom 4. Oktbr. til Nørre Sundby. — Ellen, Lauritsen, ankom 4. Oktbr. til Frederiksstad. — Enigheden, Nielsen, ankom 5. Oktbr. til Grangemouth. — Haabet, Christensen, ankom 5. Oktbr. til Paimpol. — Sylfid, Kromann, ankom 5. Oktbr. til Kbhvn. — Albert, Andersen, ankom 4. Oktbr. til Rotterdam. — Martha, Carlsen, ankom 6. Oktbr. til Kings Lynn. — H. C. Christensen, Boye, ankom 6. Oktbr. til Kotka. — Thyra, Rasmussen, ankom 6. Oktbr. til Stettin. — Lorens, Levinsen, ankom 6. Oktbr. til St. Valery. — Hildur, Schmidt, ankom 6. Oktbr. til Dunkerque. — Prøven, Schmidt, ankom 6. Oktbr. til Si. Brieux. — Elna, Carlsen, ankom 7. Oktbr. til Montrose. — Poseidon, Frederiksen, ankom 8. Oktbr. til Svendborg. — Jørgen Olsen, Christensen, ankom 8. Oktbr. paa Morlaix Red. — Webers Minde, Madsen, ankom 10. Oktbr. til Søderhamn. — Agent Petersen, Frederiksen, ankom 8. Oktbr. til Kbhvn.

Rønne. Hans Peter, Westh, ankom til Kbhvn. 3. Okt. — Prøven, Bidstrup, ankom til Nørre Kjøbing 5. Oktbr. — Christiane Marie, Hansen, ankom til Grimsby 6. Okt. — Castor, Clausen, ankom til Paskalavik 6. Oktbr. — Ane Catrine, Hermansen, ankom til Karrebæksminde 7. Oktbr. — Odin, Møller, ankom til Karrebæksminde 7. Okt. — Ane Margrethe, Schou, ankom til Åbo 8. Oktbr. — Ansgar, Lerche, ankom til Grimsby 7. Oktbr.

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, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

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

Nordsøen og Skagerak. Jyllands V.-Kyst. Ombygningen af *Bjergchuse* Baake er fuldendt.

Ombygningen af *Bløkhuse* Baake er begyndt.

Nordsøen. Graadyb. Samtidig med at den rødmaalede Lys- og Fløjetønde, mærket O, uden for Barren ved *Graadyb* forandres til at vise hvidt Et-Blink hver $\frac{1}{4}$ Minut, flyttes den 2 Kbl. længere ud, dog saaledes at dens Afstand fra Ledefyr-linjen bliver uforandret.

Kattegat. Limfjorden. I 1898 udlægges Fyrskibet „Hals“ uden for *Hals* Barre ved det Ø-lige Indløb til *Limfjorden*. Det vil komme til at ligge i 3 Fv. Vand. c. 1 Kml. uden for Anduvnings-Tønden og i Linjen *Egense* Bagfyrt midt imellem de to Forfyr.

Det skal vise et hvidt Blinkfyrt, der hver $\frac{1}{2}$ Minut viser To-Blink, Lys c. 3 S., Mørke c. 5 S., Lys c. 3 S., Mørke c. 19 S. Flammens Højde: 30 Fod. Synsviddens: 10 Kml. Lysævnens: 19 Kml.

Fyrskibet har to Master, en omtrent midt i Skibet, fra hvilken Fyret vises og paa hvis Top er anbragt en rød Ballon, og en Papegøjemast agter. Skroget er rødt med hvidt Kors, i hvis horisontale Stribe Stationens Navn „Hals“ er malet.

Taagesignal gives med en Dampsirore, hver 2 Minutter To-Stød, hvert af 2 S. Varighed.

I Fyrskibet vil der blive Station for *Hals* Lodser.

Fyrskibet vil være paa Station hele Aaret rundt, saafremt Is ikke forhindrer det.

Beliggenhed: $56^{\circ} 57' N. Br. 10^{\circ} 24' O. Lgd.$

Kattegat. Hjelm Fyrtaarn er malet hvidt.

Smaalands-Farvandet. Grønsund. I 1898 foretages følgende Forandringer i Belysningen af *Grønsund*:

1. Paa *Borgsted* paa *Moen*, c. 450 Alen V. for *Grønsund* Færgebros, tændes et Vinkelfyrt, der viser rødt, fast Lys fra c. S. $34^{\circ} O.$ til c. S. $37^{\circ} O.$, hvidt, fast Lys fra c. S. $37^{\circ} O.$ til c. S. $40^{\circ} O.$, og grønt, fast Lys fra c. S. $40^{\circ} O.$ til c. S. $46^{\circ} O.$ Flammens Højde: 11 Fod. Synsviddens: $7\frac{1}{2}$ Kml. Lysævnens: 14 Kml. for det hvide, 10 Kml. for det røde og $8\frac{1}{2}$ Kml. for det grønne Lys. Fyret vises fra Gavlen af en brun Træbygning. Den hvide Vinkel lyser over dybt Vand mellem *Harbølle-Pynt* og *Middelgrund*. Beliggenhed: $54^{\circ} 54' 9'' N. Br. 12^{\circ} 6' 43'' O. Lgd.$
2. Samtidig slukkes *Grønsund* Bifyrt samt *Harbølle-Pynt* S.-lige Ledefyrt og Bifyrt.
3. Paa *Harbølle-Pynt*, lidt Ø. for de tidligere Fyr, tændes en Fyrgruppe, bestaaende af et Bagfyrt og to Forfyr:
 - a) Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, der lyser kraftigt over en Vinkel paa c. 20° . Lysvinklens Midtlinje falder midt imellem Forfyrene. Flammens Højde: 35 Fod. Synsviddens: 11 Kml. Lysævnens: 13 Kml. Fyret vises fra en 29 Fod høj Fyrpæl. Beliggenhed: $54^{\circ} 53' 1'' N. Br. 12^{\circ} 9' 7'' O. Lgd.$
 - b) Det V.-lige Forfyr er et rødt, fast Fyr, der lyser kraftigt over en Vinkel paa c. 12° . Lysvinklens Midtlinje er parallel med Midtlinjen i Bagfyrets Lysvinkel. Flammens Højde: 20 Fod. Synsviddens og Lysævnens: 9 Kml. Fyret vises fra en 16 Fod høj Fyrpæl, der staar 425 Alen S. $12\frac{1}{2}^{\circ} O.$ fra Bagfyret.
 - c) Det Ø-lige Forfyr er et grønt, fast Fyr, der lyser kraftigt over en Vinkel paa c. 12° . Lysvinklens Midtlinje er parallel med Midtlinjen i Bagfyrets Lysvinkel. Flammens Højde: 20 Fod. Synsviddens og Lysævnens: 9 Kml. Fyret vises fra Gavlen af en 16 Fod høj, brun Træbygning, der ligger 427 Alen S. $14\frac{1}{4}^{\circ} O.$ fra Bagfyret.

Bagfyret overet med det røde Forfyr angiver V.-Siden, og Bagfyret overet med det grønne Forfyr angiver Ø.-Siden af Løbet over *Tolken* fra *Grønsund* Fyrlinje til den hvide Vinkel i *Borgsted* Fyr.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Åhus. Stagen ved den uden for *Åhus* nylig fundne 12 Fods Grund, *Thorgrundet*, er halv sort og halv hvid. $55^{\circ} 55' 7'' N. Br. 14^{\circ} 25' 18'' O. Lgd.$

Stockholm Skjærgaard. Kodjupet. Fra 15de Oktober til 31te December 1898 er *Kodjupet* spærret for al Sejlsads. Fartøjer ligge ved *Ytterby* og ved S.-Siden af Indløbet til *Vacholmsundet* for at afvise Skibe. Disse bør staa gennem *Oxdjupet* forbi *Oskar-Frederiksborg*, forsaavidt deres Dybgaaende ikke tillader dem at benytte *Finnhålet*.

Bottniske Bugt. Fyrskibet „*Grundkallen*“ inddrages fremtidig den 31te December, forsaavidt det ikke tidligere har maattet forlade Stationen.

Bottniske Bugt. Söderhamn. Sandarne. Stagen med Kost ved 17 Fods Grunden uden for *Sandarne* Savværk er nu udsat.

Finland. Finske Bugt. Kotka. I *Svensksund* er Afmærkningen af det gamle Farvand mellem Øerne *Pirköyri* og *Meisaari* inddragen.

Det nye Farvand er 60 Alen bredt med 12 Fods Dybde og gaar i NØ. og SV. Det er afmærket med fem røde Stager med opadvendt Kost:

<i>Pirköyri.</i>	60° 27' 25" N. Br.	26° 58' 52" Ø. Lgd.
<i>Eröreimari.</i>	60° 27' 39" —	26° 59' 25" —
<i>Piiskryömipari.</i>	60° 27' 42" —	26° 59' 30" —
<i>Salmi.</i>	60° 27' 48" —	26° 59' 47" —
<i>Salmenpari.</i>	60° 27' 58" —	27° 0' 10" —

og med fire hvide Stager med nedadvendt Kost:

<i>Kivi.</i>	60° 27' 51" N. Br.	27° 0' 1" Ø. Lgd.
<i>Piiskryömi.</i>	60° 27' 41" —	26° 59' 36" —
<i>Kirkkoreimari.</i>	60° 27' 36" —	26° 59' 25" —
<i>Piikäkari.</i>	60° 27' 28" —	26° 59' 6" —

Rusland. Vindau. Under Uddybningsarbejderne ved *Vindau* er paa S.-Molen c. 300 Alen fra det røde, faste Fyr paa dens Yderende tændt et hvidt, fast Fyr, der lyser over Farvandet og den N.-lige Del af Reden. Flammens Højde: 44 Fod.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Rusland. I Rynda Bugt ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Stagen med sort Kost N. for Revet N. for Klipperne *Shubinski Ludki* er ombyttet med en hvid Tønde, der ligger i 17 Fod Vand. 68° 55' 25" N. Br. 36° 53' 50" Ø. Lgd.

Stagen med to røde Koste N. for Øen *Zeleni* er ombyttet med en rød Tønde. 68° 55' 35" N. Br. 36° 51' 40" Ø. Lgd.

Stagen med sort Kost N. for Klipperne S. for Ankerpladsen mellem Øerne *Moghil*, *Zeleni* og *Banni* er ombyttet med en rød Tønde. 68° 55' 35" N. Br. 36° 51' 30" Ø. Lgd.

Kandalak Bugt. En rød og hvid sribet Stage med Kors er udsat i 14 Fod Vand paa Grunden *Tchijovka*. 67° 50' N. Br. 32° 38' Ø. Lgd.

Norge. Søndre Helgeland. Sjelva. Den 10de Oktober 1898 tændes Fyret paa *Sjelva*, der lyser fra N. 36° Ø. gennem N., V., S. og Ø. til N. 67° Ø. Lyset er hvidt, hurtigblinkende fra N. 36° Ø. til N. 25° Ø., iri V. om *Breigrundtarren* og *Skoltene* ved *Tjotta*; hvidt, fast fra N. 25° Ø. gennem N. og V. til S. 73° V., iri N. om *Sotgrundene*; hvidt, hurtigblinkende fra S. 73° V. til S. 53° V., fri S. om *Borgskjer* og *Svartskjer* ved *Vega*; hvidt, fast fra S. 53° V. til S. 18° V., iri V. om *Sjelvatarren*; rødt, fast fra S. 18° V. til S., fri Ø. om *Vomma* ved *Esø*, og hvidt, fast fra S. gennem Ø. til N. 67° Ø. Flammens Højde: 46 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Fyret vises fra et hvidt Hus med Taarn. Brændetid: 15de August—30te April. 65° 43' 15" N. Br. 12° 18' 50" Ø. Lgd.

Korsfjorden. Haakelsund Havn. En 6 Fods Grund ligger i *Haakelsund* Havn, 2 Kbl. NØ. t. N. for Stagen paa *Brigdefluen*. 60° 10' 45" N. Br. 5° 7' 30" Ø. Lgd.

Holland. Fyrskibet „Haaks“ er igen udlagt paa Station. **Zeevat van Texel.** I *Texelstroom* er Flaaden, der var udlagt til Brug ved Skydevelser, atter inddragen 52° 59' 34" N. Br. 4° 48' 51" Ø. Lgd.

Hoek van Holland. Den 27de Oktober 1898 og følgende Dage foretages fra Fort *Hoek van Holland* Forsøg med Wells Lys fra Kl. 8 til 11 Em.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Zuiden. De tre røde Blinkfyr paa *Duc d'Alberne* i *Zuiden* ligger paa: 51° 57' 36" N. Br. 4° 9' 20" Ø. Lgd., 51° 57' 13" N. Br. 4° 10' 6" Ø. Lgd. og 51° 56' 58" N. Br. 4° 10' 40" Ø. Lgd.

England. Outer Dowsing V. En Skonnert er sunken V. for *Outer Dowsing*. 53° 25' N. Br. 0° 56' Ø. Lgd.

Tees Bay. Salt Scar. Lys- og Klokketønden *Salt Scar* er flyttet godt 1/2 Kml. N. 50° Ø. hen og ligger nu i 10 Fv. Vand, 3,0 Kml. S. 82° Ø. fra *South Gare* Fyr og fra *Marske Kirke* i N. 13° V. 54° 38' 20" N. Br. 1° 1' 25" V. Lgd.

St. Mary's Island Fyr lyser nu Farvandet rundt, til Land baade N. og S. efter.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Canche. Paa *Canche* N.-Side er undervands Dæmningen forlænget 1,600 Alen. Den er afmærket med tre sorte Baaker med Cylinder, 18 Fod høje over Vandet. Den yderste staar c. 400 Alen fra Dæmningens Yderende. 50° 32' 43" N. Br. 1° 35' 25" Ø. Lgd., den mellemste paa 50° 32' 38" N. Br. 1° 35' 36" Ø. Lgd. og den inderste paa 50° 32' 33" N. Br. 1° 35' 47" Ø. Lgd.

Havre. Den 10de Oktober 1898 er Lystønden, som uden for *Havre* ligger i Linjen Baaken overet med *Saint Adresse* Klokketaarn, flyttet S. efter i samme Linje. 49° 28' 47" N. Br. 0° 5' 18" Ø. Lgd.

Den røde Vinkel i det hvide, faste Fyr paa N.-Molens Hoved er flyttet efter Tønden.

Corn-Carhai. Porsal. Et Taarn, der nu er 38 Fod højt

over Højvande, opføres paa Klippen *Corn-Carhai*, ved *Porsal*. 48° 35' 13" N. Br. 4° 43' 55" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Chenal du Four. I det S.-lige Indløb til *Chenal du Four* ere følgende Klippegrunde fundne:

En 14 Fods Klippe 3,16 Kbl. S. 48° Ø. fra Toppen af *Bossmen Oriental*. 48° 18' 56" N. Br. 4° 49' 0" V. Lgd.

En 16 Fods Klippe 3,7 Kbl. S. 41° Ø. fra Toppen af *Bossmen Oriental*. 48° 18' 52" N. Br. 4° 49' 2" V. Lgd.

En 19 Fods Klippe 1,7 Kml. S. 69° V. fra *Saint Mathieu* Fyr. 48° 19' 21" N. Br. 4° 48' 10" V. Lgd.

En 12 Fods Klippe 6,0 Kbl. N. 78° V. fra *Saint Mathieu* Fyr. 48° 19' 58" N. Br. 4° 47' 13" V. Lgd.

Guilvinec S. Ar-Guisty. Paa Klippen *Ar-Guisty* er opført en sort Baake med Cylinder, 45 Fod over Højvande. 47° 45' 38" N. Br. 4° 15' 35" V. Lgd.

Øen Croix. Den 15de Oktober 1898 slukkes det hvide, faste Fyr med røde Blus paa Fort *Croix*. Samtidig tændes det hvide og røde faste Fyr paa *Pointe de Croix*. Det viser hvidt Lys fra N. 11° V. til S. 24° Ø., rødt Lys fra S. 24° Ø. til S. 15° Ø. og hvidt Lys fra S. 15° Ø. til S. 7° Ø. Endvidere tændes Fyret paa *Pointe des Chats*. 47° 37' 14" N. Br. 3° 23' 19" V. Lgd.

Loire. Bonne Anse. Damperen *Saint-Félix* er sunken i *Loire* i 13 Fod Vand, c. 2 Kbl. SØ. fra Tønden *Bonne Anse*. V. for Vraget ligger en grøn Spidstønde Nr. 3, og om Natten vises to røde Lanterner lodret for hinanden fra et Fartøj S. for Vraget. 47° 14' 18" N. Br. 2° 14' 23" V. Lgd.

Plateau de Rochebonne. La Congrèe. En rød og sort vandret sribet Baake med Ballon er i 24 Fod Vand, Lavvande, opført paa *La Congrèe*. Den er 13 Fod høj over Højvande. 45° 12' 13" N. Br. 2° 25' 50" V. Lgd.

Spanien V.-Kyst. Vigo. Øen Cies og Kap Silleiro. Fyrene paa *Øen Cies* og paa *Kap Silleiro* ere atter tændte.

Spanien. Cadiz. San Sebastian. Udenrigsministeriet meddeler:

Da Fyrtaarnet paa *San Sebastian* ved *Cadiz* er nedrevet, kan Fyret ikke tændes.

Canariske Øer. Gran Canaria. Ud for *Areynaga* Pynt, *Gran Canaria* Ø.-Kyst, ligger 3 Kbl. fra Land en lille 25 Fod høj Klippe, fra *Areynaga* Pynt Fyr i S. 50° Ø. Fra Klippen strækker et Rev sig 1/2 Kbl. SØ. ud. 27° 51' 50" N. Br. 15° 22' 0" V. Lgd.

Newfoundland Ø.-Kyst. Fogo Island. Cleopatra Rock er forgæves eftersøgt og er udslettet i Kortene. 49° 43' 15" N. Br. 53° 42' 17" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Den 26de September 1898 er Fyrskibet *Nantucket Shoal* Nr. 66 midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 58. Det viser to hvide, faste Fyr. et fra hver Mast. Taagesignal gives med en 12 Tommer Dampfløjte, hver Minut Et-Stød af 5 S. Varighed. Skroget er rødt, mærket „*Relief*“ Nr. 58, det har to Master med en rød Ballon paa hver Top.

Massachusetts. Vineyard Sound. East Chop. Skonnerten *Alice C. Jordan* ligger sunken fra *Cape Poge* i N. 48° V. og fra *East Chop* i N. 64° Ø.

New York. Main Ship Channel. Paa Grund af Uddybningsarbejder i *Main Ship Channel* er den elektriske Lystønde C, ved *Southwest Spit* Ledelinjen, midlertidig ombyttet med en sort Spirtønde, hvorfra vises et hvidt, fast Fyr.

New Jersey. Fyrskibet „Northeast End“ SØ. Vraget af den 1/2 Kml. S. 58° Ø. fra Fyrskibet *„Northeast End“* sunkne Skonnert er uskadeliggjort.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Gaeta. La Pila. Den 10de Oktober 1898 indtages Tønden ved *La Pila*. Naar den igen udlægges, bliver den en rød Spidstønde.

Tyrkiet. Marmara Hav. Fyrskibet *Doghan Aslan* er igen udlagt og viser to hvide, faste Fyr lodret for hinanden. Synsvidden: 10 Kml. 40° 30' N. Br. 26° 52' Ø. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Galveston. Fyrskibet ved *Galveston* er igen udlagt paa Station. Det ligger i 24 Fod Vand, paa N.-Siden af den gravede Rende, mellem Dæmningerne c. 1 1/4 Kml. inden for deres Ydereuder og 2 1/8 Kml. S. 66° Ø. fra *Bolivar Point* Fyr. Skibe og Fyr ere uforandrede.

Cuba S.-Kyst. Xagua Bank. V.-Enden af *Xagua Bank* strækker sig 5 Kml. V.-ligere end angivet i Kortene. Paa 21° 36' 15" N. Br. 80° 42' 15" V. Lgd. er der fundet 5 Fv. Vand.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Argentina. Rio Negro. Det hvide, faste Fyr paa Ø.-Pynten af *Barranca du Sud*, V. for Indløbet til *Rio Negro* lyser fra N. 34° Ø. gennem Ø. og S. til S. 67° V.

Kjøbenhavns Børskurs d. 12. Oktbr. 1898.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....	110	109 ³ / ₄	110 ¹ / ₄
Danmark.....	94 ¹ / ₄ 1/2	94 ¹ / ₄	94 ¹ / ₂
Norden.....		124	124 ¹ / ₂
Kjøbenhavn.....	109 ¹ / ₂ 3/4	109 ¹ / ₂	109 ³ / ₄
Carl.....	64 1/4	64	64 ¹ / ₄
Dannebrog.....	105 ¹ / ₄	105 ¹ / ₄	105 ¹ / ₂
Skjold.....	77 ³ / ₄ 1/2	77 ¹ / ₂	77 ³ / ₄
Helsingørs Dampsk.....		62 ¹ / ₂	65
Østersøen.....	105 ¹ / ₂	105 ¹ / ₂	106
Nordsøen.....		80	83
Torm.....		97 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
Foren. Bugser-Selsk.....		85 ¹ / ₂	93 ¹ / ₂
Dansk-russisk Dampsk.....		—	—
Urania.....	104 ³ / ₄ 1/2	104 ¹ / ₂	105
Union.....	107 ³ / ₄	107 ³ / ₄	108 ¹ / ₂
Heimdal.....		102 ¹ / ₂	105
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.....		103	104
5% — —.....		—	—
5% Thingvalla 1880.....		—	—
5% — 1894.....		—	—
5% Norden.....		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.....		97 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % uopsig Stats.....	100	100	100 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		91 ¹ / ₂	93
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....		91	92 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....	95 ¹ / ₂	95 ¹ / ₄	95 ¹ / ₂
4% — — 6 —.....	95 ³ / ₄	95 ¹ / ₂	96 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —.....		92 ¹ / ₂	94 ¹ / ₂
Aktier.			
Nationalbank.....	146 ¹ / ₄	146	146 ¹ / ₄
Privatbank.....		134	134 ³ / ₄
Landmandsbank.....		129	129 ¹ / ₂
Handelsbank.....		123	123 ³ / ₄
Burm. & Wain.....		93	95 ³ / ₄
Helsingørs Jernsk.....	94 ¹ / ₄ 94	93	94
Sukkerfabr.....		95 ¹ / ₄	96
Bryggeri Aktier.....	106 ¹ / ₄ 107	106 ¹ / ₄	106 ¹ / ₂

Vekselkursen d. 11. Oktbr. 1898.

	åvists Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	89.20	89.00
London.....	18.20	18.17
Paris.....	72.00	—
Amsterdam.....	150.60	—

Notering paa Berlins Børs d. 11. Oktbr. 1898.

Russiske Noter.....	216.55
4% Russiske Consols.....	102.60
4 ¹ / ₂ % — Boden Kredit.....	—
6% Mexikanske.....	99.80
5% Rumænske Stats.....	101.25
4% — — 1890.....	92.60

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

Foren. Dampskibs. 16,000, „Danmark“ 4,000, „Norden“ 12,000, „Kjøbenhavn“ 70,000, „Carl“ 24,000, „Dannebrog“ 8,000, „Skjold“ 14,000, „Urania“ 8,000, „Union“ 4,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson.

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Skib til Salg.

En For- og Agter-Skonnert, drægtig 30 R.-T., Ladeævnne 1200 Centner d. w., 3200 Kubikfod Træ paa 7¹/₂ Fod dybt-gaaende, er til Salg straks ved Henvendelse til

Thorvald Møller,
Aalborg.

Prompt offers of tonnage wanted
Cadiz to Rio Grande option Pelotus
with salt. For freight and condi-
tions apply to

Chr. Scharfhausen,
Cadiz.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.
Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malme“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“, „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn—Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

The Russian-Baltic Salvage Co.
Reval.

Licensed by the Imperial Russian Government re-
commends its modern Salvage Steamers for the
russian Coast and the Gulf of Finland.

Telegraphs: Francken, Reval.

N. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

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.

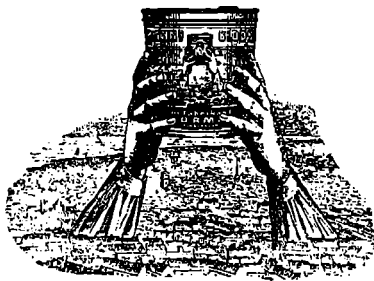
HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af
Damp- & Sejlskibe,
Kavarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers.



VARE-MÆRKE.

A. FORMANN.

KJØBENHAVN K.
TELEFON 5047.

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.

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“.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

Overensstemmende med Lotteriets Plan for den nu paa-begyndende 24de 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 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, 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 -

Desuden 150 Ekstragevinster à 10 Kr.

Ialt: 3,750 Gevinster,

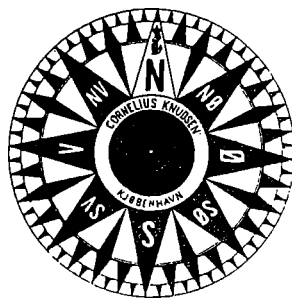
I denne Trækning vil henholdsvis mindst 100 og 50 Nummere i Rækkefølge faa Gevinst.

Lodsedler til Trækningen, der finder Sted den 19de Oktbr., sælges, saalænge Forraad haves, à 1 Kr. Stykket hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19, hvorfra Planen paa Forlangende udeveres gratis.

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
Marinekikkerte.
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**

(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**

Sunderland.

Thompson Shields & Co.

(Established 1858.)

Ship brokers.

Coal Exporters & Timber Merchants.

196, High Street East. Sunderland.

Highest freights for foreign & coasting.

Herring freights from ports in Scotland to Elben & Baltic a speciality.

Letters & telegrams addressed to our care are delivered promptly on board vessel on arrival.

Telegrams: „Shields“. Sunderland.

„Scotts Code“ — ninth Edition — used.

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.

Bjerre & Rømer,
Skibsmæglere.
Agenter for
Kullens Enskilda Assurans
Förening.

J. C. TEILMANN & Co.
Eneste Vinforretning paa
Frihavnen.
● **Eneste Lager** ●
af dansk, svensk og Aalborg
Brændevin

Marius Hoffgaard
(forhen kld. Brodersen).
Anbefaler sig med alt til
Fotografien henhørende.
Atelier St. Strandstræde 6.
Fotografier af forskellige danske
Skibe haves altid paa Lager.
Hurtig Ekspedition.

Den billigste
Herreekviperingsforretning
er hos **Jens Kjeldsen.**
Søndergade 23—25. * Aarhus

E. Husted & Co.
Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.
Telegrams: H U S T E D.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

LANDMANDSBANKEN

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

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 ubindret 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.

Frederikshavns
Fiske- og Sætteskipperskole
forbereder saavel indenbys som udenbys Elever til Fiske- og Sætteskipperprøven. Nærmere Oplysninger gives af Bestyrelsens Formand, Konsul **Christian Cloos** i Frederikshavn.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

H. L. BAUTRUP, Aarhus,
Skibshandel.

For Søfolk.
Uld og Trikotagevarer købes billigest hos
H. Madsen,
Skolegade 28,
Aarhus.

Havnefyr & Lanterner.
Metalspejlapparater.
Skibslanterner med Certifikat
Gl. Lanterner prøves og forandres.
Fabrik:
Læderstræde Nr. 9,
Kjøbenhavn.
Telefon Nr. 3681.
G. W. Frydenlund & Søn

Kongebreve, Brylluper,
Ægtepagter, Testamenter,
Æresoprejsning, Separation,
Skilsmisse, Adoptioner, Navneforandring, Panteobligationer, Klager og Ansøgninger samt alle juridiske Dokumenter skrives og ordnes billigst. Inkassationer og Retsmøder besørges.
Husk 8, Klosterstæde 8.
Juridisk Kontor.

Ove Haugsted,
Kjøbenhavn.
Spedition, Dampskibsexpedition
og Toldklarering.
Kontorer:
St. Annæplads 10, Toldboden
og Kjøbenhavns Frihavn.
Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.
Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

Skibssignaler
leveres fra Aarhus eneste Fyr-
værkerifabrik. Grundlagt 1872.
Brev- og Telegramadr.:
Kræftings Enke, Aarhus.

Einhorn-Apotheket
Hamburg (St. Pauli.)
Langereihe 88.
Dansk Betjening.
Lægehjælp (ogsaa Specialister)
anvises.

Læge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg.
gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9
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.

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 %

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

Redigeret af **L. DRECHSEL.**
I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

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^d.

eneste Fabrikanten af
Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: **Hamburg:**
Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.
Conferencetid 12—1½. Admiralitætstr. 39, 1. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: **Dicotto.**

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

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 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.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon Nr. 6. **G. W. Møller, Grønnegade, Dragør.** Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Prima røgede Skinker.

Store Partier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker
anbefales til

lave Priser.

Højbroplads 12 ved Gammelstrand.

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.

Telegramadresse: **Seifert, Regnegade.** Telefon 297.

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, København.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.
Specialitet:

elegante Uniformshuer.

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.

Telefon 5560.

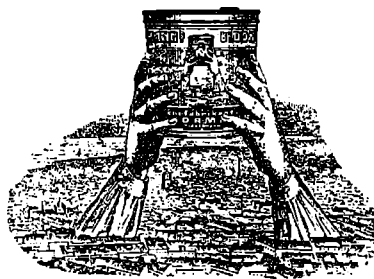
Skibslanterner med Certifikat, gældende overalt. Gamle
Lanterner proves og forandres, naar de
have den lovbefalede Størrelse. Certifikat følger med hver Lanterne fra os.

Havnefy, Lanterner, Metalspejllapparater

samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

G. W. FRYDENLUND & SØN, Læderstræde 9.

Telefon 3681. * **Kjøbenhavn K.** * Telefon 3681.



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.

A. FORMANN.

KJØBENHAVN K.

TELEFON 5047.

Højeste Udmærkelse i **Stockholm 1897.**

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Lastelinje-Spørgsmaalet i England.

Det antages, at Sir Francis-Jeune's Lastelinje-Komite nærmer sig Slutningen af Arbejdet, og hvis ikke noget uforudset indtræffer, vil Rapporten være afgivet til Ministeren saa betids, at et Forslag indeholdende de Bestemmelser, der behøve Parlamentets Sanktion, kan fremlægges først i næste Session.

En Under-Komite arbejder paa Spørgsmaalene 1) om Fastsættelsen af Lastelinjer for Last-Dampere af „Trunk“ Typen og andre lignende Skibe, herunder de saakaldte „Turret“ Skibe, og 2) om den bedste Maade at sondre imellem de smaa, gamle Atlanterhavs Last-Dampere, som vare gængse, da den sidste Ladelinje-Komite udfærdigede sin Rapport, og de forbedrede Skibe af stor Størrelse, Maskinkraft og Styrke, der nu hurtig fortrænge dem. Under-Komiteens Rapport over begge disse Spørgsmaal vil sandsynligvis være fuldført i denne Uge.

Et andet vigtigt Spørgsmaal — Indskrænkningen af de nu gældende Regler for Lastningen af de meget store og lange Skibe, som nu blive almindelige — har Under-Komiteen behandlet, og har, efter at have udført et betydeligt Arbejde, tilstillet Komiteen samme uden at gøre nogen egentlig Indstilling. Naar Under-Komiteen er færdig med det videre Arbejde, vil Komiteen hurtigst muligt samles for at fremme Undersøgelsen og sætte Præsidenten i Stand til at træffe afgørende Bestemmelser. Der er Haab om, at Rapporten vil blive stadfæstet og Komiteens Arbejde sluttet i indeværende Maaned; men dette vil sandsynligvis afhænge af, om man let kan enes om at tiltræde Under-Komiteens Rapport. Et Resultat vil Komiteens Forhandlinger sikkert give, nemlig Ophevelsen af den ilde sete Forskel imellem Skibe, sejlene fra Chesapeak Havne og fra de forenede Staters nordligere Havne, men hvorledes dette vil blive ordnet kan endnu ikke bestemt siges.

Komiteens Opgave er altsaa at overveje Spørgsmaalet om, hvorvidt en Ladelinje, anvendelig paa smaa Skibe af den almindelige Type fra den Tid, Loven traadte i Kraft, ogsaa skal anvendes paa Nutidens større og mere kraftige Dampskibe. Herom skriver „Fairplay“: Mange mene det heldigst at udvide den nuværende Grænse ned til Cap Hatteras Bredde og saaledes sætte Baltimore i samme Kategori som Filadelfia, New-York og Boston, og dette vilde maaske i visse Retninger være den bedste Løsning paa Striden. De Sikkerhedsforholdsregler, der anvendes paa Skibene paa den Tid, Loven traadte i Kraft, ere ikke nødvendige for de større Skibe, der nu ere almindelige. Et Skib paa f. Eks. 2,000 Tons er forskelligt i Bygning fra et Skib paa 10,000 Tons og er udsat for Farer, der ikke vilde true det større Skib. Følgelig er en Lov, som er nødvendig for det lille Skibs Sikkerhed, aldeles unødvendig for det større; i Betragtning heraf og af den stadig voksende Størrelse af Skibene i den amerikanske Fart, kunde Board of Trade maaske

helt opgive Ladelinjen for Nord-Atlanterhavets Vedkommende eller ogsaa indskrænke den til Skibe under en vis Tonnage.

Det synes at være umuligt for Komiteen ikke at tage Skibets Størrelse i Betragtning, naar en Lastelinje skal fastsættes; thi Hensigten med at bestemme en Lastelinje er utvivlsomt at sikre Skibet Beskyttelse mod den Art Sø, det skal møde, og Søens relative Størrelse er, sammenlignet med Skibets Størrelse, en vigtig Faktor. Søen er dog den samme, enten den mødes af et Skib paa 2,000 Tons eller et paa 20,000 Tons, og Virkningen bliver utvivlsomt meget mindre paa det store, end paa det mindre Skib. Følgelig vilde det Fribord, som udfordres for et større Skib blive forholdsvis mindre end det for et lille.

Paa et Skib af 3,000 Fods Længde vilde f. Eks. en Atlanterhavs-Storm i Henseende til Søen, den forarsagede, ikke virke mere end en Sommerbrise paa et 300 Fod langt Skib. Det var ønskeligt, om Komiteen vilde vide at vurdere dette Synspunkt.

Hr. Alfred Christensen her af Byen vender paany i „Fairplay“ tilbage til Spørgsmaalet om Stopning af overlastede Skibe i England og skriver:

Jeg har, siden mit sidste Brev til Dem, modtaget en Mængde Breve fra forskellige Lande, i hvilke jeg lykønskes til at have taget denne Sag op; siden jeg sidst skrev, er min Damper „England“ bleven lastet i Boness. Den var akkurat nede til Mærkerne; desuagtet beordredes Skibet til at losse, idet Besigtelsesmanden opdagede, at der tidligere havde været en Løbebro fra Overbygningen til Bakken, som ikke nu var til Stede, og denne lille Baad maatte da efter hans Ordre udtage 130 Tons Ladning. Den sejlede herefter ikke alene med 130 Tons, men med 300 Tons mindre Last, end den med absolut Sikkerhed kunde bære. Efter at have losset 130 Tons fra Storlasten var den faktisk ikke fuldt sødygtig, i al Fald ikke saa sødygtig, som da den var fuldt læmpet i Underlasterne. Det synes at være en Kendsgerning, at denne „Board to spoil Trade“ har en Mængde „Runnere“ jagende omkring, hovedsagelig i alle skotske Havne, gørende al den Skade, de kan overkomme. Overopsynet i de engelske Havne er mere humant og retfærdigt mod Dampskibene end det, der udøves af disse Folk nord fra. Til Slutning skal jeg tilføje, at Tabet ved at losse disse Dele af Ladningen er enormt, idet Kullene i Virkeligheden ødelægges og Modtageren vil gøre Fordring paa betydelige Summer for den efterladte Del af Ladningen.

Det er paa Tide at noget gøres, og jeg haaber snart at se en Protest rettet imod dette Humbugsvæsen, der strider mod al sund Fornuft.

Rungs Universal-Batometer.

Sejlads i klart Vejr frembyder for en Navigator ingen større Vanskeligheder; noget andet derimod er det, naar daarligt Vejr sætter ind med Storm og Regntykning, eller maaske tæt Taage, der ofte varer i Dagevis, saa uigennemtrængelig for Øjet, at der intet ses en halv Skibslængde borte. Det er under saadanne Forhold, naar en Skibsfører kun har Bestikket at rette sig efter, at Sejladsen bliver vanskelig, og da er det af den største

Betydning, særlig ved Anduvning af Land eller i snævert Farvand, at kunne kontrollere Bestikket ved en sammenhængende Række Lodskud, og den Fører, som har det bedste Apparat til sin Raadighed til at kunne tage paalidelige og hurtige Lodskud, kommer som Regel sikkert frem uden nævneværdigt Tidstab. En saadan Dybde-maal, der efter foreliggende Attester synes at svare til de stillede Fordringer — Paalidelighed og Hurtighed —

er Kaptajn Rungs Universal-Batometer, der fabrikeres af Hr. Cornelius Knudsen her i Byen; dette fortrinlige Apparat har i flere Aar været i Handelen, og mange danske Dampskibe ere allerede forsynede dermed. Batometeret vækker nu ogsaa Opmærksomhed i Amerika, hvad der fremgaar af en Artikel i St. Johns Gazette med Overskrift Tyk Taage og lydende saaledes:

Den danske Damper „Marselisborg“ ankom hertil i Dag fra Hartlepool for at laste Planker; den havde uafbrudt Taage hele Tiden fra Hartlepool, og dens Fører, Kaptajn Hartmann, meddeler, at de sidste 8 Dage navigeredes Skibet ved Brugen af et dansk Patent-Lod

(Dybdemaaleren, Universal Batometeret). Damperen ankrede om Aftenen ved Little Harbor, hvorfra Fisker toges om Bord, for næste Morgen at lodse Skibet op til Øen; denne var det første Land, der saas efter at Skibet havde forladt England.

Et andet amerikansk Blad meddeler den danske Damper „Marselisborgs“ Ankomst fra Hartlepool og tilføjer, at „Marselisborg“ er den første Damper under dansk Flag, der nogensinde har besøgt Havnen.

Der kan vist næppe være Tvivl om, at Kaptajn Hartmann har været meget tilfreds ved at have været i Besiddelse af Universal-Batometeret paa denne Overrejse i saa stærk Taage.

Kaptajn D. G. Matthiessen,

Fører af Dampskibet „Helge“.

Paa Onsdag, den 26de Oktober, indtræder et Jubilæum, der i den danske Skibsfører-Stand og i videre Kredse vil blive hilst med almindelig Sympati. Det er nemlig paa denne Dag 25 Aar siden, at Kaptajn D. G. Matthiessen første Gang fik Dampskib at føre.

Kaptajn Matthiessen er født i Sindal Sogn ved Hjørring i Maj 1846. Han kom til Søs i Foraaret 1860, og i Sommeren 1867 tog han Eksaminerne ved Kjøbenhavns Navigationsskole. Han sejlede derefter som Styrmand med et mindre Sejlskib indtil Sommeren 1868, da han tog Tjeneste i Dampskibsselskabet Danmark som 2den Styrmand i Dampskibet „Danmark“. Den 26de Oktober 1873 fik Kaptajn Matthiessen Dampskib at føre for samme Selskab, nemlig det gamle „Helge“, og han har derefter ført „Absalon“, „J. N. Madvig“ og sidst „Helge“, som han endnu fører. „Helge“ byggedes i 1895 paa Helsingørs Værft; med Bygningen saavel af dette Skib som af „J. N. Madvig“ havde Kaptajn Matthiessen Tilsynet, og begge Skibe førte han fra de vare nye.

Kaptajn Matthiessen fejrer altsaa den 26de Oktober sit 25-aarige Jubilæum ikke alene som Dampskibsfører, men som Fører i Dampskibsselskabet Danmarks Tjeneste.

Han kan se tilbage paa en Virksomhed, der har været begunstiget af det Held, som altid er et uomtvisteligt Gode for Folk, der til Stadighed færdes paa Søen, særlig for de, der bære en Skibsførers store Ansvar. Men han vil tillige kunne mindes disse 25 Aar med virkelig Tilfredsstillelse, fordi han i dem har vundet en smuk og anset Stilling indenfor den danske Skibsførerstand. Dette skyldes baade den Dygtighed, hvormed han i det forløbne Tidsrum har udfyldt sin Stilling, og den Elskværdighed og Humanitet, der har gjort ham almindelig afholdt af Kolleger og Underordnede. Kaptajn Matthiessen vil derfor ved sit Jubilæum mindes ikke alene af sit Rederi for 25 Aars uafbrudt Tjeneste, men af sine Kol-



leger og af de mange, med hvem han i sin Stilling er kommen i Berøring, for den hæderfulde Maade, hvorpaa han i dette lange Tidsrum har repræsenteret den danske Skibsførerstand.

Sølovene og Mandskabet.

Vi have modtaget følgende:

Ifølge vore nye Sølove se vi nu jævnlig saavel herhjemme som i Udlandet, at Skipper og Styrmand er Straf underkastede i Form af mindre eller større Mulfter, eventuelt ved at Papirerne kan fratages dem, naar det

kan bevises, at der er mindre eller større Forseelser ved Skibets Navigering, og der derved er forekommet Ulykker.

Jeg skal villig indrømme, at Farten paa Bottenhavet, Østersøen, Bælterne, Skagerak og Nordsøen, især Efter-

aarsdage, langt fra er behagelig og fordrer al mulig Paapassenhed fra Skipper og Styrmand med Hensyn til Skibets Navigering. Jeg vil imidlertid henstille til Autoriteterne, om det ikke snart var paa Tide, at der ogsaa blev en Slags Lov for Søfolkene, som dog skal yde os den fornødne Hjælp, for at manøvrere og navigere Skibet sikkert over Søen.

Til Marinen fordres dog en vis Søfart for at blive Halv- eller Helbefaren, og for at blive Styrmand eller Skipper er jo ogsaa ved Lov Søfarten bestemt. Og paa Landjorden, i Byerne, maa en Dreng staa i Lære 4 à 5 Aar, før han er udlært til Svend.

Derimod til Søs giver mange Folk sig ud for at kunne paatage sig baade den ene og den anden Stilling om Bord med ubetydeligt eller slet intet Kendskab til Søen.

Dette er i høj Grad uforsvarligt. Paa min sidste Rejse, til Kemi i Nord Botten, fik jeg først i September nye Folk i en Provinsby, hvor der var autoriseret Forhyringsagent, deriblandt en Letmatros, 22 Aar, til 38 Kr. om Maaneden. Jeg erfarede senere, at han kun havde sejlet med en Brig i 3 Maaneder 24 Dage. Det viste sig ogsaa, da vi kom ud at sejle, at han var saa godt som ukendt med de fleste Benævnelser af Sejl og Tovværk, hvilket viste sig meget uheldigt ved Skibets Manøvrering med Sejl og ved Vending. Endvidere fik jeg en Ungmand, 24 Aar; han havde aldrig været til Søs, tidligere været Bondekarl og senere lært at være Slagter; derefter mønstredes han ud som Ungmand; han havde naturligvis ikke det mindste Begreb om noget om Bord. Da Styrmanden beordrede ham til at lægge Forlugen over, spurgte han, hvad det var for noget.

Jeg synes, at dette er et Bedrag, som burde straffes. Der staa ganske vist i Loven, at naar Folkene ikke kan udføre det Arbejde, de ved Mønstringen har paataget sig, kan man nedsætte deres Hyre. Men hvad hjælper det, at jeg nedsætter deres Hyre, naar jeg ikke har Folk til at udrette Skibets nødvendige Arbejde? Mit Skib laster ca. 250 Tons død Vægt, er Skonnertbrig, og vi sejler ialt 7 Mand med det, nemlig Skipper, Styrmand, Matros, Letmatros, 2 Ungmænd og Kok. Dette kalder jeg efter Nutidens Forhold tilstrækkelig Bemanding, men under disse ovenfor omtalte Omstændigheder maa Skipper, Styrmand og Matros udføre det Arbejde ekstra, som paahviler de 2 ovennævnte Mænd, og som de paa Grund af deres Ukyndighed ikke kunde udrette. Dette bevirker ogsaa, at Skibets Navigering, især med Hensyn til Sejlføring, maa foregaa med større Forsigtighed, hvorved Rejsen let kan forlænges. Dertil kommer den Uskik, at Forhyringsagenten indgaar paa at give 1 Maanedes Forskud paa en Englandsrejse, saa at selv om man vil se at komme af med saadanne Folk saa hurtig som muligt, er der kun Udsigt for Skibet og Rederiet til Arbejdstab og Pengetab, og jeg er overbevist om, at mine Kolleger er enige med mig om, at det er paa høje Tid der bliver Lov for, at Søfolk ikke ligefrem kan mønstres ud for hvad de selv synes, uden eller saa godt som uden Søfart, og derved sætte Skipperen i Forlegenhed og tillige udsætte Skibet for Fare. Hvis disse Linjer kunde virke hen dertil, vilde Hensigten være opnaaet.

A. Løve Hansen,

Fører af Skbrg. „Harriet“ af Faaborg.

Fragtmarkedet.

Der har været Tider, hvor det har været mindre tiltalende Uge efter Uge at skulle være tvungen til at gentage det triste Resultat: Fragtmarkedet er slet, Ra-

terne stadig lave. Forgæves maatte man den Gang søge at kaste en Smule vekslende Lys over dette triste Tema, men Sandheden tro maatte man havne i omtrent de samme Vendinger. Fragtmarkedets Puls lod sig kun maale med enkle, ensformige Ord, og vi maatte opgive at variere Æmnet og kunde kun tolke den samme Følelse, den samme Opfattelse af en uomstødelig Kendsgerning; med andre Ord, det var umuligt at finde nye Synspunkter Uge efter Uge. Saa kom med et det store Opsving, og det var uvilkaarlig lettere at skrive, fordi Æmnet formede sig i større Fylde og med lysere Farver; og saa kom den lange og glimrende Periode, der endnu behersker Aaret 1898. Men i dette Øjeblik er man uvilkaarlig bleven træt af Herligheden, fordi man efter Maaneders Forløb bestandig maa bevæge sig i samme Strofer, og selv den mest tiltalende Melodi bliver kedelig ved stadig Gentagelse; vi have lært, at Sproget heller ikke kender til Variationer, naar man skal bevæge sig paa den høje Koturne. Man vil forstaa, at vi nu paany kun kan gentage det samme: Aaret er godt.

Amerika noterer New-Orleans eller Galveston 21/ U. K. Cont. sædvanligt Nett Charter, Lastning November, Option Danmark 21/6 én Havn, 22/ to Havne. Fra Baltimore betales 4/ til Kontinentet. Øvrige Pladser i vanligt Forhold. Markedet er meget fast.

Sortehavet er fast; der er sluttet Nicolaiëff L. H. A. R. 15/3, og der er stadig stor Efterspørgsel efter Tonnage. Yderligere noterer vi Donau, Antwerpen eller Rotterdam 17/6, Sulina Havn mellem Bergen og Kjøbenhavn 16/.

Kulmarkedet er fast, hovedsagelig for Middelhavets Vedkommende, og vi tror paa yderligere Stigning i de nærmeste Dage. Vi noterer Newcastle Alexandria 9/6, Konstantinopel 9/6, Genua 10/, Civita Vecchia 11/, Messina 10/, Barcelona 10/6. Til Østersøen: Kronstadt 8/, Stettin 6/3, Libau 7/9. Til Danmark offereres mindre Dampere til 7/6, større 1/ lavere. Der er Kulde i Luften, og vi kommer nok igennem med højere Rater i den nærmeste Tid.

Østersøen er endelig uforandret og uden Interesse.

Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibet Arno, bygget for Regning Det forenede Dampskibsselskab, løb i Lørdags af Stablen fra Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri. Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse „special survey“ er 228' 6" langt i Hoveddækket, 33' 9" bredt og 15' 0" dybt i Rummet og bliver forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation af 800 indicerede Hestes Kraft.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Fragtdamper til Riga.

* * *

Med Skruedampskibet Flandria, bygget af Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri for Regning Förnyade Ångfartygs A. B. „Gøtha“ i Gøteborg, foretoges i Fredags officiel Prøvetur i Sundet. Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse, er 229' 8" langt i Hoveddækket, 33' 0" bredt og 15' 1/2" dybt i Rummet og forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation.

Prøveturen, der overværedes af Rederen, forløb i enhver Henseende til dennes Tilfredshed. Maskinen indicerede normalt 756 H. K. og der opnaaedes en Fart af 11 Mil med et Kulforbrug af 11 Tons pr. 24 Timer.

Denne Baad var kontraheret til Levering 15. November.

Forholdene i Kemi.

Vi have modtaget følgende:

Til Underretning for Redere, Mæglere og Skibsførere, som slutte Fragter fra Kemi, tjener følgende Meddelelser: Udgifterne ere meget store. For Ballasten maa der betales Fm. 1,50 pr. Ton foruden Fm. 10 for Bropenge første Dag og Fm. 5 for hver efterfølgende Dag, endvidere 10 Ph. pr. Ton Ballastafgift. Denne Ballastløsning er et Slags Monopol for de 3 Vagtmestere ved Tolden; som jeg senere erfarede, antager de nogle Bønder til at køre Ballasten bort for en Ubetydelighed, og saa deler de andre 3 Herrer Rovet. Sandsynligvis er Lodserne indforstaaet i denne Forretning, da de altid bringer Skibene op til Havnebroen for at losse Ballasten.

Senere, da jeg kom ud paa Aflasterens Kontor, erfarede jeg, at Skibe med indtil 10 Fods Dybgaende kunde lægge ind til Broen ved Savværket og losse Ballasten gratis. Vi lastede Staf og maatte betale 4 Fr. pr. Stander at stuve, inkl. Mandskabets Hjælp ved Losningen. Stavene kom paa Siden i Pramme, med alle Dimensioner blandet imellem hverandre i et Virvar, hvad der gjorde Lastningen besværlig. Stuvningen skete mest paa plat, og da Stuverne ikke var de allerbedste og en Del af Stavene viste Overmaal, fik jeg med mit Skib „Harriet“, som i Sommer fra Kotka 2 Gange lastede 90 og 91 Stander, nu kun 84 Stander, og jeg er overbevist om, at vi bar ikke mere end $\frac{1}{2}$ Stander mindre paa Dækket end vi havde fra Kotka. Disse høje Udgifter samt mindre Indtagende bevirker jo et stort Tab for Skibet. Da vi kom, laa her en norsk Bark „Virgo“ fra Arendal, Kapt. B. Bendsen, som ogsaa lastede Staf; han mente, at 4 Fm. pr. Stander var for meget, hvorfor han tog Fruentimmer til at stuve og betalte 3 à $3\frac{1}{2}$ Fm. pr. Dag, og da han laa temmelig langt ude, maatte han beholde dem om Bord til Lørdag Aften i hver Uge. Saa at foruden at han ofte maatte forstrække dem lidt med Mad og Drikke, kostede det ham i Arbejdspenge over Fm. 1000 for Stuvning af 236 Stander Staf; han klagede ogsaa over daarlig Indtagende og langt Ophold; han kom ind ballastet, indtog Last, og sejlede Dagen efter at han var lastet; hans Ophold i Kemi var 6 Uger. Andre Udgifter paa Toldboden ere Havnepenge og Lods-penge; de ere omtrent som i Kotka. Med Hensyn til Lastning, tog vi Lasten ind paa 8 Arbejdsdage, omtrent hvad vi bruger i Kotka paa de Steder, hvor man faar Lasten i lignende daarlig Orden. Til Slutning skal jeg som en Kuriositet meddele, at i Kemi, som ligger imellem Lastepladserne for Tjære, maatte jeg betale 50 Ph. pr. Kilo Tjære = 36 Øre. Jeg haaber, at disse Linjer maa tjene til Underretning og Gavn, særlig for Kolleger.

A. Løve Hansen,

Fører af Skbrg. „Harriet“ af Faaborg.

Et Skib med flydende Brændsel.

Damperen Haliotis, som er bygget hos Armstrong til Messrs. Samuel i London gjorde, if. „Engineering“, i Begyndelsen af September en Prøvetur, paa hvilken opnaaedes 10,6 Knob. Skibets Længde er $248\frac{1}{2}'$, Bredden 40' og Dybgaende $73\frac{3}{4}'$. Maskinerne faa Damp fra 2 Kedler, der arbejde med 100 Ø Tryk. Cylindrenes Diametre ere 30 og 63 inch. og Stempelslagets Længde 39 inch. Det er Hensigten at bruge flydende Brændsel, hvortil baade Maskine og Kedler ere indrettede; men endvidere kan Kul bruges i Nødstilfælde. Bunkerne ere oljetætte og kunne bruges

saavel til Olje som Kul. Paa den første Prøve, hvor der opnaaedes 10,6 Knob, brugtes Kul med tilfredsstillende Resultat. Ved Skibets Ankomst til London blev der den 13de September afholdt en indgaaende Prøve med det flydende Brændsel paa Themsen nær Gravesend, og de forskellige Resultater fra begge Prøverne sammenlignedes omhyggeligt.

Installationen er i Hovedtrækkene saaledes: Fra Bunkerne bliver Oljen pumpet op til en Tank oven over Kedlerne, hvorfra den ved sin egen Vægt flyder ned til en Beholder ved Ilddørene, og herfra blæses den ind i Ildstedet som findelt Skum. Forbrændingen foregaar uden Hjælp af hvidglødende Kul, saaledes som det undertiden bruges ved flydende Brændsel.

Prøverne med Haliotis gav det Resultat, at der for hver indiceret Hestekraft pr. Time brugtes 2,27 lbs af almindelige „north country coal“, men kun 1,67 lbs Olje. I de østasiatiske Farvande, hvor dette Skib skal bruges, og hvor der hovedsagelig maa anvendes japanesiske og indiske Kul, bliver Sammenligningen end yderligere til Gunst for det flydende Brændsel. Saaledes vil en Damp-er, der behøver 500 Tons Kul paa en Rejse fra Aden til Singapore, have rigeligt Forraad i 300 Tons Olje, hvad der selvfølgelig i høj Grad forøger Damperens Ladeævne; eller ogsaa kan Skibet indtage mere Brændselmateriale ad Gangen, derved tilbagelægge større Strækninger, forinden det atter behøver at stoppe op, og kan derved vinde Tid. En anden Fordel haves i den Hastighed, hvormed Brændslet kan tages om Bord. Som Regel kan 60 til 80 Tons Kul tages om Bord i et Skib pr. Time, medens 400 Tons Olje kan pumpes ind i Bunkerne i samme Tidsrum. Tillige spares der en betydelig Arbejds-kraft ved Brugen af flydende Brændsel. En Gang sat i Virksomhed gaar Forsyningen af Olje automatisk for sig, og det paastaas, at en hel Rejse kan tilendebringes uden en eneste Gang at aabne Ilddørene. Som Følge heraf kan Fyrbødernes Antal reduceres betydeligt, og selve Arbejdet som Fyrbøder bliver langt lettere og sundere, da der ikke findes Kulstøv paa Fyrpladsen. Endnu kan anføres, at der udvikles meget lidt Røg, og at Krumholter i større Udstrækning end før kan benyttes som Bunkers.

Fra Sø og Land.

Uddybningsarbejdet i Sejllobet op til Vejle Havn er ifølge „Vejle Amts Avis“ nu færdigt, saa at der er tilvejebragt en Dybde af 18 Fod fra den tilsvarende Dybde i Fjorden og ind til Havnen. Fra Havnens Munding og op igennem Bassinet til de store Pakhuse er endvidere uddybet til 19 Fod, saaledes at Skibe med 18 Fods Dybgaende nu kunne besejle Havnen og med Sikkerhed ligge her.

Føreren af Skonnerten Anna af Svendborg, Kaptajn Niels Pedersen, er druknet ved Skølvik. Den Forulykkede efterlader Enke og otte Børn.

Føreren af Skonnertbrig „Genius“ af Marstal, Kaptajn Albrechtsen, er afgaaet ved Døden, medens Skibet laa for Anker ved Middelgrunden.

Fra Island. Fra Seydisfjord skrives til os d. 5. Okt.: Fiskeriet er vedvarende ringe, heller ikke Silden viser sig i Fjordene. Dampskibet Norman fra Norge, der er over 1500 Register Tons, ankom i Gaar til Seydistfjord og afgaar herfra i Aften til Liverpool med over 5000 levende Faar, som Norman har indtaget her. Faarene slagtes ved Ankomsten til Liverpool i Karantænen. Dampskibet Vaagen, der for Øjeblikket ligger paa Seydisfjord, afgaar om nogle Dage til Udlandet. Fiskedampskibet Muggur, tilhørende islandsk

Købmand Thorsteinsson paa Bildudal har siden Maj d. A. og til medio Septbr. fisket 150,000 Torsk. Muggur har fisket paa Vest- og Nordlandet; hele Besætningen bestaar af Islændere med Undtagelse af Kaptajn og Maskinmestre, der ere Nordmænd.

De engelske Skibsrederes Adresse om den franske Mæglerkurtagte har nu faaet Underskrifter, der repræsenterer ialt 9,889,561 Tons, d. v. s. $\frac{1}{5}$ af den samlede britiske Tonnage af Skibe paa over 100 Tons. Der er tilstillet Lord Salisbury en Genpart af Adressen, ledsaget af en Anmodning om at ville modtage en Deputation, der skulde overrække ham selve Adressen. Lord Salisbury har herpaa svaret, at han fuldkomment forstaaer Sagens Betydning, men at han af Hensyn til de Overvejelser, for hvilke den er Genstand, ikke anser det for hensigtsmæssigt i Øjeblikket at imødekomme Anmodningen om at modtage Deputationen.

Den belgiske Koffardiflaade bestod den 1ste Januar 1898 af 61 Skibe paa 85,427 Tons. Heraf vare de 57 (84,952 Tons) hjemmehørende i Antwerpen, 2 (372 Tons) i Nieuport og 2 (213 Tons) i Ostende. Engineering.

Den store engelske Paketbaad „China“ paa 7,900 Tons, der tilhører P. and O. Company, og som grundstødte ved Øen Perim den 25de Marts d. A., er nu bragt flot. En svensk og to tyske Bjærgningsdampere udtørte dette overordentlig vanskelige Arbejde, idet flere Klippestykker, der vare trængte ind i Fartøjets Bund, maatte sprænges bort.

Fra Antwerpen skrives til „Fairplay“: Med rent Konnossement, dateret Villa Constitution 15. Juli 1898, afskibede vore Venner i La Plata med Dampskibet „Georgian Prince“ et Parti Hvede paa 4,496 Sække = 309,575 Kilogr. til Antwerpen. Ved Losningen leverede Dampskibet 33 Sække for lidt. Da der ikke fandtes anden Hvede om Bord, var det jo tydeligt nok, at disse 33 Sække var væk. Skønt der blev indgivet lovlig Protest mod Dampskibet, nægter alligevel Rederiet at have noget som helst med denne Ting at bestille. Det vil heller ikke indlade sig paa nogen Skønsafgørelse, idet det formodentlig haaber, at Afskiberne paa Grund af det forholdsvis mindre Beløb, hvorom Sagen drejer sig, ikke vil skride til Retsforfølgning. De fleste Skibsredere og Mæglere i Antwerpen er enige om, at Rederne i dette Tilfælde er ansvarlige for de 33 tabte Sække, og saaledes maa betale dem. Hvem har Ret? Vi vilde være taknemmelige for at høre „Fairplay“'s Mening.

Alfred Lynen & Co.

„Fairplay“ svarer:

Det burde være oplyst, hvorfor Rederne nægter at betale de 33 Sække, som er leveret for lidt. Dersom de, hvilket skulde synes rimeligt, var i Stand til at bevise, at de 33 Sække Hvede, som er leveret for lidt, ikke har været anbragt om Bord i Skibet, vilde de ikke være forpligtet til at betale dem. Den Kaptajn, der undertegner et Konnossement for Last, der ikke er bragt om Bord, er personlig ansvarlig for sine Fejl. Hans Underskrift under et urigtigt (unejagtigt) Konnossement vedkommer ikke hans Rederi.

Over Forsinkelse for Dampskibe i Glasgow føres stærke Klager i „Fairplay“. Forholdene der er for Tiden, siges der, næsten utaalelige. I længere Tid har Dampskibe paa ca. 2,000 Tons behovet 2 à 3 Uger til Losning, og det hurtigste, man kender til, er 10 Dage. Saa vidt man ved er der ingen, som har gjort noget for en Forandring heri.

Ugens Havarier.

Margaretha, Galease, er d. 15. ds. paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Colberg med Majs indløbet til Svaneke med Skade paa Ladningen, som maatte losses.

Harald Haarfager, Dpsk. af Christiania, maatte d. 15. ds. paa Rejsen fra Frederikshavn til Christianssand returnere til Frederikshavn med brækket Krumtapakse.

Hileka, Skonnert af Papenburg, paa Rejsen fra Sundswall til Hjemstedet med Trælast, mistede d. 17. ds. paa Yderreden begge sine Ankre og gik i Drift. Bugserdpsk. Dragør bjærgede Skonnerten her ind i Havnen.

Arla, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 17. ds. her paa Reden mistet Styrbords Anker og 12 Favne Kæde.

Aurora, Evert af Hassdorff, er d. 17. ds. paa Rejsen fra Stolpemünde til Halmstad med Rug indløbet til Præste med Havari og 3 Fod Vand i Lasten.

Johan, Skonnert af Archangel, kom d. 12. ds. paa Rejsen fra Lapland med saltet Fisk paa Grund ved Dragør. Flot og fortsat Rejsen uden Skade.

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra New Orleans 16. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Gibraltar 17. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Antwerpen, Holm, ankom til Antwerpen 14. Oktbr., best. til St. Petersburg. — Chr. Broberg, Harder, afg. fra Kbhvn. 15. Oktbr., bestemt til Kotka. — Dagmar, Gade, ankom til St. Petersburg 11. Oktbr., bestemt til Helsingfors. — Douro, Ørum, ankom til Stugsund 17. Oktbr., bestemt til Malaga. — Georgios I, Kihl, ankom til Kbhvn. 15. Oktbr., bestemt til St. Petersburg. — I. C. Jacobsen, Bech, ankom til Barcelona 17. Oktbr., bestemt til Tarragona. — Kiew, Rabe, afgik fra La Rochelle 18. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Kursk, Staal, afgik fra Stettin 18. Oktbr., bestemt til Danzig. — Leopold II, Kruse, ankom til Odessa 14. Okt., best. til Novorossisk. — Louisiana, Jensen, pass. Dungeness Signalstation 17. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til St. Petersburg 11. Okt., bestemt til Antwerpen — Nicolai II, Michelsen, afgik fra Galveston 11. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Cadix 17. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 18. Oktbr., bestemt til St. Petersburg. — Tejo, Borries, ankom til Denia 11. Okt., bestemt til Oporto. — Tomsk, Andersen, ankom til Kbhvn. 16. Oktbr., bestemt til St. Petersburg. — Vesuv, Norden, afg. fra Kotka 18. Oktbr., bestemt til Bordeaux. — Viking, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 12. Oktbr., bestemt til St. Petersburg. — Xenia, Erichsen, afgik fra Newport News 12. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Arkansas, Jespersen, ankom til New Orleans 14. Okt., bestemt til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, afgik fra Kbhvn. 4. Oktbr., bestemt til Galveston. — Florida, Ingerslev, afgik fra Newcastel 5. Oktbr., bestemt til New Orleans.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Kbhvn. 18. Oktbr., best. til London. — Axelhuus, Nielsen, ank. til Kbhvn. 10. Okt., bestemt til Vestnorge. — Baron Stjerublad, Clausson Kaas, afg. fra Kbhvn. 15. Okt., bestemt til Riga. — Ceres, Svensson, afgik fra Kbhvn. 17. Oktbr., bestemt til Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom til Kbhvn. 17. Oktbr., bestemt til London. — Christianssand, Kjelsen, ankom til Thronhjelm 17. Oktbr., best. til Kbhvn. — Frederik, Harboe, ankom til Hull 17. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Paaske, afg. fra Kbhvn. 15. Oktbr., best. til Libau. — Kasan, Thomsen, ankom til London 16. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Laura, Holm, afgik fra Leith 1. Oktbr., bestemt til Island. — Louise, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 18. Oktbr., bestemt til Königsberg. — Morsø, Frisenette, afgik fra Kbhvn. 18. Oktbr., best. til Libau. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 11. Okt., bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, pass. Holtenu 16. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, ankom til London 9. Okt., bestemt til Hull. — Perm, Christensen, afgik fra London 12. Oktbr., bestemt til Libau. — Pregel, Egdiussen, ankom til Kbhvn. 16. Oktbr., best. til Riga. — Thyra, Ryder, afgik fra Leith 22. Sept., best. til Island. — Valdemar, Koføed, afgik fra Kbhvn. 13. Oktbr., bestemt til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik fra Manchester 16. Oktbr., best. til Liverpool. — Vesta, Corfitzon, ankom til Leith 15. Okt., bestemt til Færøerne og Island. — Maja,

Blom, ankom til Kbhvn. 17. Oktbr., bestemt til Danzig. — Ella, Jacobsen, ankom til Danzig 14. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Esbjerg, Bentzen, ankom til London 11. Oktbr.

Ficaria. F. Fenger, afgik fra Kbhvn. 20. Oktbr., bestemt til Newcastle. — Esbern Suare, M. Madsen, afg. fra Newcastle 18. Oktbr., bestemt til Odense. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 19. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 19. Oktbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, C. Wiberg, afgik fra Odense 20. Okt., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 18. Oktbr., bestemt til Odense. — Storebelt, J. P. Bay, afgik fra Newcastle 18. Oktbr., bestemt til Nakskov. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 19. Oktbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afg. fra Kronstadt 13. Oktbr., bestemt til Brake. — Frode, Wrisberg, afgik fra Stettin 9. Okt., ankom til Uleaberg 13. Oktbr. — Knud, Hansen, afgik fra Dunkerque 9. Oktober, ankom til Grangemouth 11. Oktober. — Svend, Petersen, ankom til Riga 18. Oktober. — Erik, Tofte, afgik fra Ghent 14. Oktober, bestemt til Blyth. — Skjold, Schmidt, ankom til Riga 11. Oktober. — Danmark, Heintzelmann, afg. fra Luleå 8. Oktober, ankom til London 16. Oktober. — Ragnar, Risøe, afgik fra Dieppe 15. Oktober, ankom til Grimsby 17. Oktober. — Volmer, Riber, afg. fra Blyth 7. Oktober, ankom til Kronstadt 13. Oktbr. — Harald, Holst, afgik fra Kotka 12. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Dan, Kraemer, ankom til Riga 16. Oktober. — Magnus, Jørgensen, ankom til Riga 11. Oktober. — L. H. Carl, Hveysel, ankom til Blyth 14. Okt.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Thorsoe, afgik fra Amsterdam 18. Oktbr., bestemt til Kronstadt. — J. Siem, Knudsen, afgik fra Helsingfors 12. Oktbr., bestemt til Sunderland. — Alex. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Grimsby 17. Oktbr., bestemt til Kronstadt. — H. Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Grangemouth 13. Oktbr., bestemt til Kronstadt. — Pawel Andrejeff, Johnsen, ankom til Blyth 23. Oktober. — W. Savin, Jørgensen, afg. fra Grimsby 17. Oktober, bestemt til Kronstadt.

Heimdai. Kamma, Risøe, afgik fra Ghent 16. Oktbr. — Helga, Lagesen, afg. fra Sundswall 16. Oktober. — Martha, Jørgensen, afgik fra Riga 14. Oktober. — Elna, Møller, ankom til Dunkerque 13. Oktbr. — Therese, Knudsen, afgik fra Ræfsø 15. Oktb.

Urania. Urania, Callesen, afgik fra Sikeå 15. Oktbr. — Saturn, Lund, afgik fra Boness 14. Oktbr., bestemt til Norrköping. — Pallas, Degn, ankom til Granton 18. Oktbr. — Polarstjernen, Nielsen, afgik fra New York 14. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Juno, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 18. Oktbr. — Hebe, Bønnelycke, afgik fra Kbhvn. 17. Okt., bestemt til Bremen.

Nordsøen. England, Hemmingsen, afgik fra Windau 15. Oktbr., bestemt til Boness. — Holland, Jørgensen, ankom til Malmø 14. Oktbr. — Rusland, Møller, ankom til Antwerpen 15. Okt., bestemt til St. Petersburg. — Tyskland, Høgstedt, ankom til Masnedø 17. Oktbr. — Skotland, Branth, ankom til Tayport 12. Oktbr.

Vesterhavet. Nancy, Jessen, ankom til St. Petersburg 13. Oktbr. — Nautik, Meinertz, ankom til Southampton 18. Oktbr. — Nora, Degn, ankom til Ghent 9. Oktbr. — Nerma, Schmith, afgik fra Methil 12. Oktbr., ankom til Esbjerg 16. Oktbr. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Methil 17. Oktbr., bestemt til Esbjerg. — Nordsøen, Jessen, afgik fra Esbjerg 17. Oktbr., bestemt til Methil.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Hull 11. Oktbr., ank. til Kbhvn. 16. Oktbr. — Rita, Larsen, afg. fra Memel 15. Oktbr., bestemt til Glückstadt. — Patria, Andersen, ankom til Sunderland 13. Oktbr. — Cimbria, Storm-Hansen, ankom til Amsterdam 13. Oktbr.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Riga 16. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Frisia, Skov, afgik fra Riga 13. Okt., bestemt til Dordrecht. — Britannia, Nielsen, afgik fra Algiers 14. Oktbr., bestemt til New-Orleans.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Kronstadt 17. Okt., ankom til St. Petersburg 17. Oktbr. — Fyen, Hansen, ankom til Reval 12. Okt. — Hafnia, Lund, afg. fra Kbhvn. 14. Okt., bestemt til Riga. — Russia, Rasmussen, afgik fra Grangemouth 16. Oktbr., ankom til Kbhvn. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Pillau 13. Oktbr., ankom til Riga 15. Oktbr. — Dania, Horn, afgik fra Luleå 14. Oktbr., bestemt til Amsterdam. — Normannia, Rasmussen, afgik fra Kronstadt 15. Oktbr., ankom til Ræfsø 17. Oktbr.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, ank. til Kronstadt 16. Oktbr. — Christiansborg, Petersen, ankom til Søderhamn 12. Okt. — Frederiksborg, Kühl, ankom til Methil 8. Okt. — Fredensborg, Andersen, ankom til Kronstadt 16. Okt. — Rosenberg, Fischer, ankom til Solombol 12. Oktbr. — Uranienborg, Demel, ankom til Trangsund 12.

Oktbr. — Jomshorg, Schultz, ankom til Kbhvn. 13. Okt. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Hull 13. Oktbr. — Brattingsborg, Schmidt, ankom til Newcastle 15. Oktbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Jensen, afgik fra Trangsund 15. Oktbr. — Klampenborg, Ewaldsen, ank. til Trangsund 13. Oktbr. — Guldberg, Jensen, afgik fra Kronstadt 10. Oktbr., bestemt til Blyth. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Rotterdam 16. Oktbr., bestemt til Blyth. — Skodsborg, Lund, afgik fra Kronstadt 15. Oktbr., bestemt til Grimsby. — Marselisborg, Hartmann, ank. til Gamle Karleby 10. Okt.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Kronstadt 16. Oktbr. — Agnete, Jensen, afgik fra Kbhvn. 15. best. til Riga. — Hermia, Sørensen, afgik fra Riga 10. Oktbr., ankom til Dunkirk 18. Oktbr. — Alice, Kraemer, afg. fra Riga 11. Oktbr., ankom til Ghent 17. Oktbr. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Grangemouth. 12. Oktbr. — Bornholm, Petersen, ankom til Methil 11. Oktbr. — Ajax, Brøsen, afg. fra Kallundborg 12. Oktbr., ank. til Newcastle 15. Oktbr. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Hamburg 14. Oktbr. — Nauta, Steen, ankom til Kjøge 12. Oktbr. — Rønne, Hintze, ankom til Kønigsberg 15. Oktbr. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Libau 15. Oktbr., afgik fra Libau 17. Oktbr., best. til Odense.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Libau 11. Oktbr. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Blyth 18. Oktbr. — Absalon, Pædbyrn, ank. til Kronstadt 13. Oktbr. — Ansgar, Larsen, ankom til Grangemouth 17. Oktbr. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til London 14. Oktbr. — Hamlet, Somner, ankom til Kbhvn. 14. Oktbr. — Helge, Matthiessen, ankom til London 13. Oktbr.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Hahn, ankom til Burntisland 10. Oktbr. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Boness 14. Oktbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Umeå 12. Oktbr.

Vendela. N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Glasgow 18. Oktbr., bestemt til Kbhvn.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Rosa, Brinck, ankom til Kbhvns. Red 11. Oktbr. fra Kronstadt til Grangemouth. — Union, Svarrer, ankom til Westport 11. Oktbr. fra Delagoa Bay. — Wilhelmine, Lauridsen, sejlet fra Gravesend 10. Oktbr., fra London til Hamburg. — Medor, Svarrer, sejlet fra Cardiff 8. Oktbr. til Rio Grande. — Sophie, Svarrer, sejlet Capetown 18. Septbr. til Rio Janeiro. — Bertha, Nørholm, ankom til Falmouth 11. Oktbr. fra Rio Grande. — Aalborg, Clausen, ankom til Iquique 13. Oktbr. fra Buenos Aires. — Afma, Ankersen, ankom til Maracaibo 15. Septbr. fra Hamburg. — Ines Røhl, Jessen, sejlet fra Rio Grande 11. Septbr., ankom til Rio Janeiro 23. Oktbr. — Anna Agnete, Sigurdson, sejlet fra Santos 21. Septbr. til Houtmann Abrolhos. — Laura, Callesen, sejlet fra Tahiti 11. Aug. til Punta Delgado. — Lenita, Clausen, sejlet fra Guayaquil 12. Septbr. til Hamburg. — Peruvian, Nørholm, sejlet fra Esmeralda 11. Sep. til Hamburg.

Fans. Sønderho. Clara, Carstensen, ankom 14. Oktbr. til Frederiksstad. — Eliza, Thomsen, afgik 15. Oktbr. fra Kolding til Søderhamn.

Svendborg. Maren Kirstine, Jensen, ankom til Berwick 10. Oktbr. — Hans Emil, Hansen, ankom til Aarhus 10. Oktbr. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ankom til Libau 11. Oktbr. — Martin, Mortensen, ankom til Barcelona 11. Oktbr. — Ellen Kirstine, Petersen, ankom til Dysart 12. Oktbr. — Frejr, Hansen, ankom til Kragerø 13. Oktbr. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Rochester 12. Oktbr. — Newsky, Nielsen, ankom til Christiania 11. Oktbr. — Union, Rasmussen, ankom til Christiania 12. Oktbr. — Casper, Hansen, ankom til Christiania 12. Oktbr. — Grønsund, Mikkelsen, ankom til Ørnskjøldsvik 12. Oktbr. — Elise, Andreasen, ankom til Åbo 12. Oktbr. — Ane, Jørgensen, ankom til Kjørteminde 12. Oktbr. — Garibaldi, Jørgensen, ankom til Faaborg 12. Oktbr. — Johanne, Jensen, ankom til Rørvig 13. Oktbr. — Estrup, Madsen, ankom til Rochester 12. Oktbr. — Hertha, Hansen, ankom til Petersborg 14. Oktbr. — Astræa, Rasmussen, ankom til Lissabon 14. Oktbr. — Anne Kirstine, Frandsen, ankom til Petersborg 14. Oktbr. — Karen, Mikkelsen, ankom til St. Valery 14. Oktbr. — Thora, Nielsen, ankom til Fareham 14. Oktbr. — Ruth, Nielsen, ankom til St. Valery 15. Oktbr. — Psyche, Hansen, ankom til Leithfjord 15. Oktbr.

Æra. Sylphe, Christensen, ankom 11. Oktbr. til Sundsvall. — Elise Dyreborg, Nielsen, ankom 11. Oktbr. til Pillau. — Dannebrog, Bøye, ankom 10. Oktbr. til Leith. — Enighed, Nielsen, ankom 11. Oktbr. til Aalborg. — Berthel, Eschen, ankom 12. Oktbr. til Nyborg. — Kodan, Knudsen Hansen, ankom 11. Oktbr. til Brest. — Hans, Folmer, ankom 12. Oktbr. til Kotka. — M. Hay, Pedersen, ankom 11. Oktbr. til Kings Lynn. — Cathrine, Rasmussen,

pass. 11. Oktbr. Kbhvn. — Immanuel, Bager, ankom 12. Oktbr. til Rye. — Anne, Jensen, ankom 13. Oktbr. til Treport. — Wemyss Castle, Hansen, ankom 12. Oktbr. til Rochester. — Hosanna, Hay, ankom 12. Oktbr. til Inverkeithing. — Inverurie, Knudsen, ankom 11. Oktbr. til Kbhvn. — Zephyr, Hansen, ankom 14. Oktbr. til Kbhvn. — Johanne, Grube, ankom 14. Oktbr. til Bridgeness. — Danmark, Christensen, ankom 17. Oktbr. til Charlestown.

Rønne. John Hintze, Andersen, ankom til Kbhvn. 8. Oktbr. — Næstved, Larsen, ankom til Stolpemünde 9. Okt. — Amalie, Gedion, ankom til Kbhvn. 11. Oktbr. — Klara Marie, Koefod, ankom til Kbhvn. 12. Oktbr. — Rolf, Jakobsen, ankom til Mønsterås 13. Oktbr. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 13. Oktbr. — Courer, Holm, ankom til Helsingør 15. Oktbr. — Tordenskjold, Larsen, ankom til Hull 15. Oktbr.

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.), Kibellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Tyskland. Frisches Haff. Patersort. Fartøjet, der var sunket ud for *Patersort*, er borttaget.

Stettiner Haff. Fartøjerne, der vare sunkne ved *Kirchbaken* Baaketønde, ere borttagne.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Vinga. En Lystønde, der viser uregelmæssigt vekslende hvidt og rødt Lys, er til Forsøg udlagt i 9 Fv. Vand, 5 Kbl. V. $\frac{1}{4}$ N. fra *Vinga-Ungar*.

Den er Skibsarten uvedkommende.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordøen. Den 2den Oktober. $53^{\circ} 22'$ N. Br. $3^{\circ} 33'$ Ø. Lgd. Et drivende Vrag.

Tyskland. Paa Seesande er Baaken igen opført. Den bestaar af en 48 Fod høj Mast med to Balloner paa Toppen.

Elben. Bassenfletth Fyrbaake er nu hvid.

I **Norderneyer Seegat** mellem *Georgshöhe* og *Wilhelmshöhe* er en Kuf sunken c. 1 Kbl. fra *Norderney* Kyst. Vraget er afmærket med en Vragtønde.

Holland. I *Holland* er Vinterafmærkningen begyndt.

Zuiderzee. Schokland. Taagesignalet med Klokke paa S.-Enden af *Schockland* er midlertidig ophørt.

Hoek van Holland. Den 19de Oktober, 17de og 29de November 1898 og de nærmeste efter hver af disse følgende Dage afholdes Skydeøvelser fra Fort *Hoek van Holland*. Der skydes inden for to Linjer fra Fortet til Punkter, der ere afmærkede med røde Flag, paa S.-Kysten og paa Yderenden af S.-Dæmningen, c. 5,000 Alen fra Fortet. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet, og Dampere ligge ude for at give Vejledning.

Nieuwe Maas. Zuiden. Fyret paa den inderste Duc d'Albe i *Zuiden* er igen tændt og det udlagte Fartøj inddraget.

Dybde i Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Skibe med et Dybgaende af $21\frac{1}{2}$ Fod kunne staa gennem *Zuiden*, *Hoorn* og Farvandet langs *Rosenburg* S.-Side.

Zeegat van Brouwershaven. Hollandsch Diep er nu afmærket saaledes:

For Indgaaende om Styrbord:

V. for Sandbanken en rød og sort vandret sribet Kugletønde med Diamant i 19 Fod Vand. $51^{\circ} 42' 25''$ N. Br. $4^{\circ} 26' 24''$ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 1 i 17 Fod Vand. $51^{\circ} 42' 22''$ N. Br. $4^{\circ} 26' 47''$ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 2 med Ballon i 17 Fod Vand. $51^{\circ} 42' 10''$ N. Br. $4^{\circ} 27' 19''$ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 3 i 17 Fod Vand. $51^{\circ} 41' 59''$ N. Br. $4^{\circ} 28' 11''$ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 4 med Ballon i 17 Fod Vand. $51^{\circ} 41' 52''$ N. Br. $4^{\circ} 28' 52''$ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 5 med blaåt Flag i 17 Fod Vand. $51^{\circ} 41' 47''$ N. Br. $4^{\circ} 29' 48''$ Ø. Lgd.

Ø. for Sandbanken en rød og sort vandret sribet Kugletønde med Kegle i $20\frac{1}{2}$ Fod Vand. $51^{\circ} 41' 42''$ N. Br. $4^{\circ} 30' 22''$ Ø. Lgd.

For Indgaaende om Bagbord:

Stumpstønde Nr. 1 i 17 Fod Vand. $51^{\circ} 42' 23''$ N. Br. $4^{\circ} 27' 0''$ Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 2 i 17 Fod Vand. $51^{\circ} 42' 13''$ N. Br. $4^{\circ} 27' 49''$ Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 3 med afkortet Kegle i 19 Fod Vand. $51^{\circ} 42' 7''$ N. Br. $4^{\circ} 28' 36''$ Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 4 i $20\frac{1}{2}$ Fod Vand. $51^{\circ} 42' 3''$ N. Br. $4^{\circ} 29' 13''$ Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 5 med afkortet Kegle i $20\frac{1}{2}$ Fod Vand. $51^{\circ} 41' 46''$ N. Br. $4^{\circ} 29' 56''$ Ø. Lgd.

S. for 14 Fods Grunden, Ø. for den grønne Vragtønde i det S.-lige Farvand, en Stumpstønde med afkortet Kegle i $18\frac{1}{2}$ Fod Vand. $51^{\circ} 41' 32''$ N. Br. $4^{\circ} 31' 26''$ Ø. Lgd.

I **Krammer** er Ballonen borttagen paa Spidstønde Nr. 1. $51^{\circ} 40' 2''$ N. Br. $4^{\circ} 6' 39''$ Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 2 har faaet Ballon. $51^{\circ} 40' 27''$ N. Br. $4^{\circ} 6' 46''$ Ø. Lgd.

Zeegat van Brouwerhaven. Strijensas. I *Hollandsch Diep* har Spidstønde Nr. 11 nu Ballon og ligger i $17\frac{1}{2}$ Fod Vand. $51^{\circ} 42' 36''$ N. Br. $4^{\circ} 36' 6''$ Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 3 med afkortet Kegle i *Zuid Hollandsch Diep* er ombyttet med en rød og sort vandret sribet Kugletønde Nr. 8 med Diamant. $51^{\circ} 41' 50''$ N. Br. $4^{\circ} 34' 17''$ Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 2 har nu afkortet Kegle paa Toppen. $51^{\circ} 41' 42''$ N. Br. $4^{\circ} 34' 4''$ Ø. Lgd.

Mindste Dybde i det afmærkede Farvand er 7 Fod.

En Stumpstønde Nr. 3 er udlagt i 14 Fod Vand. $51^{\circ} 41' 53''$ N. Br. $4^{\circ} 35' 9''$ Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 3 i *West Hellegat* har nu afkortet Kegle paa Toppen. $51^{\circ} 41' 1''$ N. Br. $4^{\circ} 32' 12''$ Ø. Lgd.

Strijensas Fyr viser nu rødt Lys fra Stumpstønde Nr. 2 med afkortet Kegle til den rød og sort vandret sribede Kugletønde Nr. 8 med Diamant.

Krabbenkreek er nu for Indgaaende om Styrbord afmærket med en Spidstønde Nr. 1 og en rød Tønde Nr. 2, og om Bagbord med en rød og sort vandret sribet Kugletønde Nr. 1 med Diamant, en Stumpstønde Nr. 2, en sort Tønde Nr. 3 og en Stumpstønde Nr. 4.

Mosselkreek og Eendracht er nu for Indgaaende om Styrbord afmærket med Spidstønderne Nr. 1—3, 3 a, 4, 4 a og 5—14, og om Bagbord med Stumpstønderne Nr. 1—8 og de sorte Tønder Nr. 8 a, 9 og 10.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Trouville. Vraget af „*Para*“, som var sunket i *Trouville* Forhavn, er borttaget.

Porsaal. Basse Paupian V. En sort Spirtønde med Cylinder er i 20 Fv. Vand udlagt V. for *Basse Paupian*. $48^{\circ} 35' 17''$ N. Br. $4^{\circ} 46' 14''$ V. Lgd.

Irland. Shannon. Aughinish Shoal. Ved N.-Enden af *Aughinish Shoal* er i 6 Fv. Vand udlagt en rød Spidstønde, fra *Aughinish Point* i NV. t. V. $\frac{1}{4}$ V., $8\frac{1}{4}$ Kbl. og fra N.-Pynuten af *Sturamus Island* i NØ. $\frac{3}{4}$ N. $52^{\circ} 38' 40''$ N. Br. $9^{\circ} 4' 45''$ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Iles de Glénans. Basse Rouge. Den rød og sort vandret sribede Spirtønde med Ballon ved *Basse Rouge* er inddragen.

Iles de Glénans. Le Broc'h. En rød Jærnbuaake med Kegle, 10 Fod over Højvande, er opført paa Klippen *Le Broc'h*, S. for *Chenal des Bluniers*. $47^{\circ} 43' 11''$ N. Br. $4^{\circ} 1' 25''$ V. Lgd.

Newfoundland S.-Kyst. Port Basque. Paa *Road Island* er paa N.- og V.-Siderne af Fyrtaarnet anbragt et rødt Fyr, for at vejlede Skibe, der forlade Havnen. Fyret er skjult fra Søen. $47^{\circ} 34' 30''$ N. Br. $59^{\circ} 8' 0''$ V. Lgd.

En sort Tønde er i $3\frac{1}{2}$ Fv. Vand udlagt ved Ø.-Enden af *Pancake Shoal*.

Nova Scotia S.-Kyst. Lockeport. Ved Farvandet til *Lockeport* er i $12\frac{1}{2}$ Fv. Vand udlagt en rød og sort vandret sribet Klokkestønde, fra *Gull Rocks* Fyr i N. $76^{\circ} 0'$, $1\frac{1}{2}$ Kml. og fra *Carters Island* Fyr i S. $29^{\circ} 0'$. Fra denne Tønde leder Kursen N. 42° V. fri af alle Grunde til *Cranberry Island* S.-Ende. $43^{\circ} 39' 30''$ N. Br. $65^{\circ} 4' 0''$ V. Lgd.

Nova Scotia SV.-Kyst. Peases Island. En rød og sort vandret sribet Klokkestønde er i $9\frac{1}{2}$ Fv. Vand udlagt ved det S.-lige Indløb til *Schooner (Ellenwood) Passage* mellem Grundene *Old Man* og *Old Woman*, fra *Pease Island* Fyr i S. $76^{\circ} 0'$, 2 Kml. $43^{\circ} 37' 2''$ N. Br. $65^{\circ} 59' 0''$ V. Lgd.

New Brunswick. St. John. N. for *Partridge Reef* er i 3 Fv. Vand udlagt en sort Spidstønde, fra *Partridge Island* Fyr i N. $56^{\circ} 0'$, 3 Kbl. $45^{\circ} 14' 20''$ N. Br. $66^{\circ} 3' 0''$ V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Harbor. Den sorte Stumpstønde Nr. 7 ved *Georges Island Rocks* er ombyttet med en Lystønde, der ligger i 23 Fod Vand.

Lystønden *North End of Centurion* er inddragen.

Den røde Tønde Nr. 2 *South End of Centurion* er inddragen.

Massachusetts. Vineyard Sound. Vraget af Skonnerten „*Alice C. Jordan*“, der ligger sunket i 10 Fv. Vand ved *East*

Chop, er afmærket med en rød og sort vandret stribet Lys-tønde, der viser hvidt fast Lvs. Den ligger fra *East Chop* Fyr i N. 74° Ø., 1 1/8 Kml. og fra *West Chop* Fyr i S. 85° Ø.

New York. New York Lower Bay. Den hvide Spirtønde ved Indløbet til *New York Lower Bay* er flyttet Ø. efter og ligger nu i 7 1/2 Fv. Vand, fra *Coney Island* Fyr i S. 55° Ø. og fra *Romer Shoal* Fyr i N. 67° Ø. Den afmærker Stedet, hvor Mudderpramme afløses.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Almeria. Havnen ved *Almeria* var den 12te August 1898 næsten fuldført. Den var fuldstændig lukket, saa der kun var en lille Aabning mellem Dæmningerne.

Carthagen. Las Losas. Et sort og hvidt vandret stribet Taarn er i 3 Fod Vand opført paa *Las Losas*, 1 Kbl. S. 18° Ø. fra Pynt *Trinca Botijas*.

Sicilien. Capo Peloro. Den 15de Oktober 1898 slukkes *Capo Peloro* midlertidige Fyr og det nye Fyr tændes. Det er et hvidt Lynfy, der hver 5 Sekunder viser Et-Lyn. Flam-mens Højde: 143 Fod. Fyrapparat af 4de Orden.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Mexiko. Arcas Cays. Paa *East Cay* er tændt et hvidt Blinkfy, der hver 10 Sekunder viser To-Blink, Blink 1/10 S., Mørke 2 1/10 S., Blink 1/10 S., Mørke 7 1/10 S. Flammens Højde: 70 Fod. Synsvidden: 15 Kml. Det vises fra et rødt, 69 Fod højt Taarn ved den røde Fyrpasserbolig, der staar midt paa *East Cay*. 20° 12' 0" N. Br. 91° 57' 15" V. Lgd.

To Raketter opsendte fra Fyrtaarnet kort efter hinanden hver 5 Minutter er Signal for, at Fyrpersonalet trænger til Hjælp.

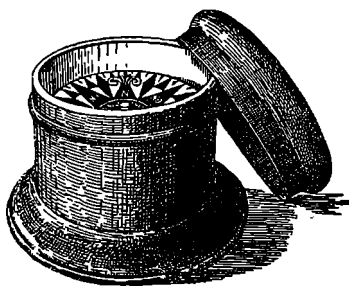
Puerto Rico. San Juan. Fyrtaarnet paa Pynt *Morro* ved *San Juan* er ødelagt. Fyret tændes foreløbig ikke.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Ved *Rio Grande do Sul* kunde Barren i Juli 1898 i 26 Dage passeres af Skibe med 12,1 Fods Dybgaende og i August i 24 Dage med 12 Fods Dybgaende.

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
Marinekikkerte.
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**

(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.
Depôt: Toldbodgade 14.

Kjøbenhavns Børskurs d. 19. Oktbr. 1898.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....		110	110 ³ / ₄
Danmark.....	94 ¹ / ₂	94 ¹ / ₄	94 ¹ / ₂
Norden.....		123 ³ / ₄	125
Kjøbenhavn.....	109 ¹ / ₂	109 ¹ / ₄	109 ³ / ₄
Carl.....	64	63 ³ / ₄	64
Dannebrog.....		104 ¹ / ₂	105
Skjold.....	78	78	78 ¹ / ₄
Helsingørs Dampsk.....		62 ¹ / ₂	65
Østersøen.....		105	108
Nordøen.....		78	83
Torm.....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		85	93
Dansk-russisk Dampsk.....		95 ¹ / ₂	104
Urania.....	104 ¹ / ₂	104 ¹ / ₄	104 ¹ / ₂
Union.....		108	108 ¹ / ₄
Heimdal.....	104	1 ¹ / ₂ , 105	104 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.....		—	—
5% — — — — —		—	—
5% Thingvalla 1880.....		—	—
5% — — — — — 1894.....		—	—
5% Norden.....		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.....		97 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
3 1/2% uopsig Stats.....		99 ¹ / ₂	100 ¹ / ₄
3 1/2% Husejer Kreditk.....		90 ¹ / ₂	91 ¹ / ₂
3 1/2% Kbhvns Kreditf.....		90 ³ / ₄	92 ¹ / ₂
3 1/2% Østift. Kreditf. 6 Ser.....		84	87
4% — — — — — 6 — — — — —		95 ¹ / ₄	97
3 1/2% Landkreditk. 8 — — — — —		92 ¹ / ₂	94 ¹ / ₂
Aktier.			
Nationalbank.....	146	1 ¹ / ₂	146 ¹ / ₄
Privatbank.....			133 ¹ / ₂
Landmandsbank.....			129 ¹ / ₄
Handelsbank.....	122	1 ¹ / ₂	122 ¹ / ₄
Burm. & Wain.....			93
Helsingørs Jernsk.....			92 ¹ / ₄
Sukkerfabr.....	94 ¹ / ₂	3/4	94 ³ / ₄
Bryggeri Aktier.....	106 ³ / ₄	1/2	106 ¹ / ₄

Vekselkurser d. 18. Oktbr. 1898.

	Åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	89.20	89.00
London.....	18.22	18.18
Paris.....	72.10	—
Amsterdam.....	150.50	—

Notering paa Berlins Børs d. 18. Oktbr. 1898.

Russiske Noter.....	216.50
4% Russiske Consols.....	—
4 1/2% — Boden Kredit.....	—
6% Mexikanske.....	92.75
5% Rumænske Stats.....	100.50
4% — — — — — 1890.....	92.40

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 32,000, „Nye Foren.“ 2,000, „Danmark“ 16,000, „Norden“ 18,000, „Kjøbenhavn“ 26,000, „Carl“ 38,000, „Dannebrog“ 56,000, „Skjold“ 58,000, „Urania“ 80,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af
Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: *Heckshers.*

Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

H. L. BAUTRUP, Aarhus,
Skibshandel.

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“.

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 Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans
Förening.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.
Spedition, Dampskibsexpedition
og Toldklarering.

Kontorer:

St. Annæplads 10, Toldboden
og Kjøbenhavns Frihavn.
Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.
Prompte og billig Spedition til alle Pladser.



E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: H U S T E D.



Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

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.

Til Salg.

En Jagt-Galease efter Benzons Tegning er til Salg.
Den bygges af bedste Siemen Martin Staal og faar højeste
Klasse for Kystfart. Levering 1. Marts eller 1. April 1899
i fuldstændig sejlfærdig Tilstand. Skibet laster 90 Tons
død Vægt og vil komme under 40 Tons Reg. Netto.

Man henvender sig til

C. E. Goltermann Succrs.,
Altona.

Prompt offers of tonnage wanted
Cadiz to Rio Grande option Pelotas
with salt. For freight and condi-
tions apply to

Chr. Scharfhausen,
Cadiz.

Fanø praktiske Sømandsskole.

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

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde
Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.
Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malmö“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“, „J. P.
Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

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.

3 **Kabinetsbilleder**
 ♦ gratis ♦
 ved Bestilling paa 12 holdbare Visitkort til 4 Kr. Kabinets kun 6 Kr. pr. Dus. NB. Ogsaa efter ethvert indsendt Billede.

Monty.

St. Kongensgade 21.

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.

Einhorn-Apotheket
 Hamburg (St. Pauli.)
 Langeriehe 83.
Dansk Betjening.
 Lægehjælp (ogsaa Specialister) anvises.

For Søfolk.
 Uld og Trikotagevarer købes billigst hos
H. Madsen,
 Skolegade 28,
 Aarhus.

Patentfarve for Skibsbrug
 P. Møller, Immervad 1, Aarhus.

J. C. TEILMANN & Co.
 Eneste Vinforretning paa Frihavnen.
 ● **Eneste Lager** ●
 af dansk, svensk og Aalborg Brændevin.

Har De Tandpine,
 brug altid Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre, som hurtigt stiller dr. heftigste Tand-smerter.
9 Kronprinsensgades 9
 Ny Materialhandel.

LANDMANDSBANKEN

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

DANSK ARBEJDERBANK,

Kjøbenhavn,
 modtager Gødsjud 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.

Frederikshavns Fiske- og Sætteskippereskole
 forbereder saavel indenbys som udenbys Elever til Fiske- og Sætteskipperprøven. Nærmere Oplysninger gives af Bestyrelsens Formand, Konsul **Christian Cloos** i Frederikshavn.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Kongebreve, Brylluper, Ægtepagter, Testamenter, Æresoprejsning, Separation, Skilsmisse, Adoptioner, Navneforandring, Panteobligationer, Klager og Ansøgninger samt alle juridiske Dokumenter skrives og ordnes billigst. Inkassationer og Retsmøder besørgeres.

Husk 8, Klosterstæde 8.
 Juridisk Kontor.

Søfodtøj.
 Præmieret i Stockholm og Bergen.
Wald Lassen.
 St. Strandstæde 17.
 * Grundlagt 1844. *
Th. Møllers Klædefabrik.
 Udsalg af blaa Kiraejer og Skjortebay.
 Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

J. Henrik Jensen,
 Guldsmedgade 4, AARHUS.
 Kaffe, The og Chokolade.

Den billigste Herreekviperingsforretning
 er hos Jens Kjeldsen.
 Søndergade 23—25. * Aarhus

Skibssignaler
 leveres fra Aarhus eneste Fyrværkerifabrik. Grundlagt 1872.
 Brev- og Telegramadr.:
 Kræftings Enke, Aarhus.

Pumper,
 udmærket egnede til Løstpumper.
Maskinfabrikken Rannje,
 Mathæusgade 6.

Læge H. C. Lund,
 Hud- og Kønssygdomme.
 Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg. gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9 Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

Dampskib til Salg.
 Dampskib „Eugen“ af Kristiania, beliggende samme Sted, 12 Aar gammelt, Hekbygning (2 Etager), smukt Dampskib med elegant Agtersalon til 50 Passagerer.
 Skibets Drægtighed 32 R. Ton, kombineret Høj- & Lavtryks Maskine, 18 noml. Hestkræfter. Dimensioner 62 Fod x 13 Fod x 7 Fod Dybgaaende. Kulforbrug (Smaakul) 3/4 Tønde pr. Time.
 Fart 3 1/2 Mil. Passagerantal 140.
 Skibet bygget af Jærn (svensk) helt op. Er billig til Salg i kort Tid ved under-tegnede.
 G. A. Sørensen, Rødfyldgaden 18, Kristiania. (H. O.)

„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.

AVERTISEMENTS PRIS.
 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. 43.

Kjøbenhavn, Torsdag den 27. Oktbr. 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Toldvæsenet og Skibsfarten. — Dampskibet Mohegans Undergang. — Sveriges Skibsfart. — Fragtmarkedet. — Autorisations- og Viseringsafgifterne. — Nybygninger, Køb og Salg. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

Anders Nielsen,
Fredericiagade 27.

Største Lager

af

 Fedevarer.

Aktieselskabet

Hellerup Skibsværft &
Maskinbyggeri.

(Holm & Collerup)

med

Filial i Frihavnen

anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme. saavel af Jærn som af Træ. Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibssom til Landbrug.

Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.

(Axel Herfurth Fleron.)

Herreekviperingsforretning

St. Annaplads 14.

Uniformer og civile Klædninger.

C. J. M. Fyrwald & Co.s

store og righoldige Lager af

Uniformeffekter, Vaaben, Guld- og Sølvgaloner m. m. udsælges fra Onsdag den 26. Oktober, hver Dag Kl. 10—4, under Ledelse af Hr. Chr. Nørgaard til de af Skifteretten ansatte Vurderingspriser.

Kjøbenhavn, i Oktober.

Gustaf Broomé,

Svensk Advokat i Kjøbenhavn.

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.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson.

Nyhavn 53. Kjøbenhavn.

Telefon 120.

Som Repræsentant for forskellige 1ste Klasses Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe, Varer** og **Frugt** til billige faste Præmier. **Subagenter** antages i forskellige Provincesbyer.

Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

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

Einhorn-Apotheket
Hamburg (St. Pauli.)
Langereihe 85.

Dansk Betjening.
Lægehjælp (ogsaa Specialister) anvises.

Sunderland.

Thompson Shields & Co.

(Established 1858.)

— Ship brokers. —

Coal Exporters & Timber Merchants.

196, High Street East. Sunderland.

Highest freights for foreign & coasting.

Herring freights from ports in Scotland to Elben & Baltic a speciality.

Letters & telegrams addressed to our care are delivered promptly on board vessel on arrival.

Telegrams: „Shields“, Sunderland.

„Scotts Code“ — ninth Edition — used.

N. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

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^{d.}

eneste Fabrikanten af
Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:
Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.
Conferencetid 12—1½. Admiralitætsstr. 39. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen. Ø. Telefon 35.

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,

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co.,
Newcastle.

Bedste **Beskyttelsesmiddel**
mod **Rust og Syrer** for alle
Jærnde i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve;
kan ikke skalle af, revner ikke,
da det udvider sig med
Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet,
Burmeister & Wains & Hel-
singørs Skibsbyggerier, Stats-
banedriften samt de fleste
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

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.

Universal Baadslipperen.

Tilkendt Sølvmedaille paa Udstillingen i Bergen 1898.
Anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Ordres sendes til
Jul. Christensen — Hjertenfrydsgade 12. — Kjøbenhavn. K.

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 Sejlsadsen 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 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.

Marius Hoffgaard

(forhen kld. Brodersen).

Anbefaler sig med alt til
Fotografien henhørende.

Atelier St. Strandstræde 6. ^ø.
Fotografier af forskellige danske
Skibe have altid paa Lager.

Hurtig Ekspedition.

Havnefyr & Lanterner.

Metalspejlapparater.

Skibslanterner med Certifikat
Gl. Lanterner prøves og forandres.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9,

Kjøbenhavn.

Telefon Nr. 3681.

G. W. Frydenlund & Søn

Th. Møllers Klædefabrik.

Udsalg af blaa
Kirsejer og Skjortebay.
Immervad 17, 1. Sal, Aarhus.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det
særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.

Depôt: Toldbodgade 14.

Fanø praktiske Sømmandsskole.

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

P. H. Clausen,

Nordby, Fanø.

Toldvæsenet og Skibsfarten.

Toldforseglingen i Kjøbenhavns Frihavn.

Det kan i al Almindelighed med Rette siges, at naar Toldvæsenet og Skibsfarten have noget med hinanden at gøre, saa er det til Ulempe og Tidsspilde for denne sidste. Dette er jo imidlertid noget, der ikke helt kan undgaas, og Skibsfarten deler i saa Henseende Skæbne med mange andre. Men hvad man bør fordre er, at Toldvæsenet saa lidt som paa nogen Maade muligt træder hindrende i Vejen for Forretningslivets normale Gang. Handelsmanden, for hvem det betyder meget at faa sine Varer klarerede saa hurtigt og bekvemt som muligt, maa kunne forlange, at Klareringen foregaar saa ekspedit som det overhovedet er foreneligt med et forsvarligt Toldeftersyn; den Rejsende maa kunne fordre, at Toldeftersynet ikke opholder ham mere end højst nødvendigt; og paa samme Maade maa Redere og Skibsførere, for hvem det i højeste Grad gælder, at Tid er Penge, forlange, at Toldeftersynet er ordnet paa en fuldt ud tidsvarende Maade, saaledes at der gøres, hvad der kan gøres, for at det ikke mere end højst nødvendigt skal føles som en Ulempe for Skibsfarten.

Vi tro imidlertid, at Skibsfarten paa dette Omraade har ikke saa ganske lidt at beklage sig over, og at Toldvæsenet mellem Aar og Dag paafører den adskilligt Tidsspilde og ikke ringe Pengetab, som i hvert Fald for en stor Del kunde undgaas ved en hensigtsmæssig Ordning af Toldeftersynet, ved en mindre bureaukratisk Opfattelse af dettes Hensigt og af de Midler, med hvilke det arbejder, end den, der gør sig gældende i Toldvæsenets nuværende Ledelse. Vi have saaledes adskillige Gange tidligere haft Lejlighed til at omtale det fuldkommen meningsløse Toldeftersyn, som Skibsfarten i vore Farvande er underkastet gennem Krydstoldvæsenet, og som uden Nytte eller forstandig Hensigt paafører den meget store Tidstab. Ogsaa kunde sikkert Toldklareringen, efter at Skibsafgiften er bortfalden, yderligere simplificeres; Toldeftersynet er i det hele ogsaa paa Landjorden ordnet paa en Maade, der i flere Henseender er ubekvem og tidsspildende for Skibsfarten. Vi skulle imidlertid ikke ved denne Lejlighed komme ind paa disse Forhold; men vi have ment at burde fremdrage dem, fordi der netop i disse Dage er truffet en Afgørelse af vor øverste Toldautoritet, der synes at vise en beklagelig Mangel paa Forstaaelse af Forholdet mellem Toldvæsenet og Skibsfarten som dette bør være. Vi ere tilbøjelige til at tro, at naar de Foranstaltninger, der træffes af Toldvæsenet, faldt andre af Landets Næringsveje til Byrde i samme Grad, som flere af dem nu falde Skibsfarten, da vilde Toldvæsenet i en Fart blive tvungen til at ændre dem. Det turde derfor være paa Tide, at man nu fra Skibsfartens Side lader sin Mening om disse Forhold komme til Orde.

Den Afgørelse, hvortil vi sigte, er truffet af Generaldirektoratet for Skattevæsenet i Anledning af et Andragende fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening. Denne Forening tilskrev i Foraaret Generaldirektoratet om de betydelige Ulemper, der særlig for mindre Sejlskibe ere forbundne med Toldforseglingen i Kjøben-

havns Frihavn. Forseglingen foregaar nemlig saaledes, at de omhandlede Skibe, naar de ville forlade Frihavnen, maa stoppe ved Brohovedet, hvor Toldvæsenet da kommer om Bord og forseglar Skibet. Ved Brohovederne er der imidlertid med Paalandsvind en betydelig Søgang, og det er da forbundet med stort Besvær, eller endog med Fare, at lægge til ved Brohovedet. Førerne af saadanne Skibe tør selvfølgelig ofte ikke udsætte dem for saadan Fare, men foretrække at blive i Havnen, indtil Vinden slaar om; det er indlysende, at dette kan forvolde dem betydeligt Ophold og Tab. Foreningen androg derfor om, at der maatte blive truffet Foranstaltning til, at Sejlskibenes Forsegling i Frihavnen maa foregaa paa saadanne Steder og under saadanne Forhold, at der ikke forvoldes Skibene mere Tidsspilde eller anden Ulempe ved Forseglingen end nødvendigt, og saaledes at Skibene efter Forseglingen uhindrede kunne passere Brohovederne. Derpaa svarede Generaldirektoratet, at det med Hensyn til Forsegling af fra Frihavnen til Toldterritoriet afgaaende Skibe maa have sit Forblivende med den nu gældende Ordning, hvorefter imidlertid Overopsynet, naar et Skib paa Grund af Vind- og Strømforhold ikke kan anløbe Forseglingsposten ved Frihavnens Udpassage, kan tillade og stødse efter fremsat Anmodning har tilladt, at Inkvireringen og Forseglingen af Skibet foregaar, medens Skibet henligger ved Frihavnens Bolværk, dog paa Betingelse af, at Skibet uopholdelig herefter afgaar fra Havnen.

Det er klart, at dette Svar ingenlunde var tilfredsstillende. Thi at Toldopsynet tillader, at Forseglingen foretages ved Bolværket, naar Vind- og Strømforholdene ere saaledes, at Skibet ikke kan anløbe Forseglingsposten, maa dog virkelig betragtes som en Selvfølge; det vilde dog være alt for galt, om man forlangte af Skibet, at det skulde anløbe en Forseglingspost, der ikke kan anløbes. Foreningen tilskrev derfor paany Generaldirektoratet, at selv om det selvfølgelig væsentlig er under vanskelige Vind- og Strømforhold, at det for Sejlskibene er forbundet med Ulemper at anløbe denne Forseglingspost, saa er denne Ordning i Almindelighed saa uheldig, at den stødse paafører Skibene Tab og Tidsspilde af ikke ringe Omfang. Desuden beror det altid paa Toldvæsenets Skøn, om Vind- og Strømforholdene ere saa vanskelige, at Forsegling ikke bør foregaa ved Frihavnens Udpassage; man nævnte saaledes et Tilfælde, i hvilket Føreren af et i Havnen liggende Sejlskib har anmodet Toldvæsenet om at blive forseglat ved Østkajen, kun ca. 100 Alen fra Vagthuset paa Brohovedet, men Toldvæsenet forlangte, at han skulde forhale sit Skib til Brohovedet, skønt det var en stormende Kuling af NV.; dette foraarsagede ham et meget betydeligt Tidstab. Foreningen paaviste altsaa, at den nuværende Ordning intet som helst Hensyn tager til de talrige Tilfælde, i hvilke Brohovedet vel kan anløbes, men hvor dette er forbundet med Tidsspilde eller Fare.

Paa denne fornyede Henvendelse har Generaldirektoratet nu svaret, at en Indrømmelse af det ansøgte,

saaledes at Inkvirering og Forsegling kunde foregaa ved Frihavnens Bolværk, i alt Fald vilde kræve en betydelig Forøgelse af det til Raadighed staaende Opsynspersonale, ligesom en for Statskassen betryggende Kontrol overhovedet ikke vil kunne opnaas, med mindre det som Regel overholdes, at Inkvirering og eventuel Forsegling sker ved Udpassagen. Det ansøgte vil derfor ikke kunne bevilges.

Det er næppe for meget sagt, naar vi udtale, at denne Afgørelse vidner om, at Generaldirektoratet for Skattevæsenet ikke har Forstaaelse af de Hensyn, der skyldes Skibsfarten. Det synes at være en noget ovovet Paastand, at en betryggende Kontrol kræver, at Toldeftersynet sker ved Frihavnens Udpassage, men i hvert Fald maa det virkelig fordres, at dette saa vel som et hvilket som helst andet Toldeftersyn foregaa paa en Maade, der under ingen Omstændigheder udsætter Skibet for Fare, og som ikke paafører det saadanne Ulemper, som der her er Tale om. Kan Eftersynet ikke foretages ved Bolværket, saa er det Toldvæsenets Sag at finde paa en saadan Ordning, der tilfredsstiller Kravene til et forsvarligt Eftersyn, og som ikke paafører Skibene de Ulemper, som den nuværende Ordning idelig udsætter dem for. Men Toldvæsenet har ikke Ret til at fastholde en Ordning som den nuværende; det har en Pligt til at gennemføre en anden, og kan Forseglingen kun foretages ved Udpassagen paa den Maade, som det nu sker, saa maa man opgive at foretage den ved Udpassagen. Om den saa maa foregaa ved Bolværk eller paa anden Maade, derom skulle vi ikke udtale os, men er det nødvendigt at forøge Opsynspersonalet, saa maa det forøges, thi Skibene bør ikke lide under, at Toldvæsenet mangler Personale til Gennemførelsen af en forsvarlig Ordning. Og det træffer sig jo saa heldigt, at Rigsdagen er inde, nu da Sagen er bragt paa Bane, saa Ministeriet vil jo have det i sin Magt at søge om den Bevilling, der mulig er nødvendig.

Generaldirektoratets Resolution har i dette Tilfælde særlig ramt de mindre Sejlskibe. Det tør dog antages, at Sejlskibsrederi-Foreningen ikke lader sig nøjes med denne Afgørelse, men søger Sagen fremmet ad anden Vej. Men det synes os, at dette Tilfælde bør give Anledning til en Overvejelse af, om Toldvæsenets Forhold til Skibsfarten, baade til Dampskibene og til Sejlskibene, i andre Henseender er ordnet paa en tidssvarende Maade, der ikke træder Skibsfartens Interesser for nær.

Dampskibet Mohegans Undergang.

En Søulykke, der har været forbundet med store Tab af Menneskeliv, har atter fundet Sted. Atlantic-Transport-Comp.'s Damp Mohegan, 2798 Br. Reg. Tons, er blevet totalt Vrag efter at være strandet paa Lizard-Klippen, der ligger imellem Manacle og Lowland lige overfor Falmouth; den er afmærket ved en Bøje, hvad dog oftere har vist sig at være utilstrækkeligt. Ulykken, ved hvilken Kaptajnen og samtlige Officerer omkom, fandt Sted i fuldstændig klart og sigtbart Vejr. Desværre vil man næppe, da alle de om Bord, der havde Ansvaret, fandt Døden, erfare de Aarsager, der have fremkaldt den skævnsvangre Stranding, og hvad der

har bevæget Kaptajnen til at vælge sin Kurs saa nær Kysten. Skibet var paa Rejse fra London til New-York; om Bord var 53 Kahytspassagerer og en Besætning paa 103 Mand. Antallet paa de reddede angives forskelligt; de sidste Meddelelser angive 49. Kaptajnen og Mandskabet udviste under Katastrofen udmærket Koldblodighed og Disciplin.

Mohegans Baade synes ikke at have været i den bedste Orden. Herom skriver „Fairplay“:

Der synes at have været nogen Uorden ved Damperen Mohegans Baade. En af de frelste Passagerer meddeler, at efter at Skibet havde stødt, var der den største Vanskelighed med Baadene; da de skulde bemannes og sættes ud, fandtes Tallieløberne at være stive og Blokkene vilde ikke arbejde. Femogtyve Mand formaaede ikke at sætte Baadene ud, og fem Mand burde i Almindelighed være nok. Der var ingen Redningsbælter paa Dækket; de laa i Skabe nede i Kamrene. Da jeg kom paa det rene med, at en Ulykke var sket, fandt jeg to Redningsbælter i et Skab; jeg spændte det ene paa mig selv og gav det andet til en Dame.

Det er bekendt nok, at den sædvanlige Metode, hvor Baaden stilles i faste Klamper, er Kilden til stor Fare i Tilfælde som det foreliggende, da Vanskeligheden ikke ligger i at fire Baadene ned, men i at faa dem løftet ud af Klampene, og begrundet paa Vægten maa der en Del Mænd i Tallierne. Der er flere Opfindelser, der gør det nødvendigt at løfte Baadene; ved Benyttelse af disse Opfindelser kan Baadsklampene øjeblikkelig fjernes og Baadene tvinges ud under Daviderne.

Board of Trade's Fordringer ere, at Baadsklampene skal være af saadan Beskaffenhed, at de i Tilfælde af Ulykke muliggør Baadens øjeblikkelige Udsvingning, klar af Klampene og Forstøtninger; men Opfindelserne synes ikke i fornøden Grad at være benyttede i Dampskibene.

Det er desværre en Kendsgerning, at siden Board of Trade har begyndt at give Love angaaende Redning af Menneskeliv, har Skibsrederne naturligt følt, at deres Ansvar formindskedes. Det maa dog haabes, at det skrækkelige Tab af Menneskeliv i dette og andre Tilfælde vil bevirke, at Board of Trade viser større Sans for det Ansvar, det har taget paa sig, og at ogsaa Skibsrederne selv vil søge ved eget Initiativ at gennemføre Foranstaltninger, der kan lede til en let og hurtig Nedfiring af Redningsbaade i Tilfælde af Forlis.

Sveriges Skibsfart.

Om Beskyttelse for de svenske Skibsredere.

I vort Naboland Sverige er man for Tiden stærkt optaget af at drøfte de Midler, ved Hjælp af hvilke man mener at kunne op hjælpe den svenske Skibsfart. Regeringen har nedsat en Komite til dette Spørgsmaals Behandling, og denne har udsendt et Cirkulære til et stort Antal Søfarts- og Handelsinstitutioner, til Rederier m. fl., og indeholdende en Række Spørgsmaal, hvis Besvarelse navnlig skal paavise Aarsagerne til, at den svenske Skibsfart ikke har vundet en Udvikling, der svarer til Landets Beliggenhed og Hjælpekilder, fremføre de Anker, der kan rettes mod den svenske Søfartslovgivning, samt paavise Foranstaltninger, ved hvilke den nødvendige Kapital kan tilføres Søfartsnæringen. Det Grundlag, paa hvilket Kommissionen arbejder, synes særlig at være den Indstilling fra den svenske Rigsdags første Kammer, der har foranlediget Kommissionens Nedsættelse, og som i flere Henseender har Interesse for danske Læsere. I

denne Indstilling udtales det, at den svenske Skibsfart hæmmes ved de alt for talrige og store Byrder, der tynges paa den, saaledes Maalingsafgifter, Konsulatafgifter, Tonnageafgifter, Lodsafgifter, Fyrafgifter, Afgifter til Sømandshjem, Havneafgifter m. m., og alle disse Afgifter ere saa at sige altid paalagte Skibets Tonnage uden Hensyn til dets Ladeævne. Det hedder fremdeles i Indstillingen, at den svenske Handelsmarine efterhaanden taber sin Betydning i den oversøiske Skibsfart, og i sin Virksomhed væsentlig indskrænkes til Nord- og Østersøen. I 1895 sluttedes 90 pCt. af de oversøiske Fragter for Nord- og Østersøen; af disse repræsenterede $70\frac{1}{2}$ pCt. Trafikken med Storbritannien, Tyskland og Danmark. Af den direkte Vareomsætning med Udlandet, der i 1896 ansloges til en Værdi af 699 Mill. Kr., transporteredes kun 46 pCt. af Ladningerne i svenske Skibe, og dette Procenttal tager stadig af; af de Varer, der tilføres svenske Havne, indføres 70 pCt. af engelske, tyske eller danske Mellemandlere; af Kaffe f. Eks. indførtes i 1896 af en Varemængde til Værdi $26\frac{1}{2}$ Mill. Kr. kun en Værdi af 67 Kr. direkte fra de Kaffe producerende Lande. — Som Midler til at afhjælpe disse uheldige Forhold nævner Indstillingen Statens Overtagelse af Skibsmaalingsafgifterne, Konsulatafgifternes Reduktion, Tonnageafgifternes Ophævelse og Fyrafgifternes Overtagelse af Staten. Fremdeles peges paa Ønskeligheden af Frihavn og Fri-lagere, af Subventioner til Skibsfarten m. m. Men hvilke Veje, man end vil bestemme sig til at gaa — én Ting gøres der gældende, at man bør undgaa, nemlig at de Lettelser, der tilstaas svenske Skibsredere, maa gives paa en saadan Maade, at det bliver umuligt for udenlandske Redere at opnaa tilsvarende Fordele, og man udtaler endog, at det maaske vilde være bedre at bibeholde alle de Afgifter, der hvile paa Skibsfarten, og saa at indføre en Slags Skadesløsholdelse for de Afgifter, som svenske Skibsredere betale. „Fairplay“, der omtaler disse Forhold, skriver, at der ikke i Sverige er nogen Tilbøjelighed til at begunstige Udlandets Redere, hvilket fremgaar af den Omstændighed, at man for nogle Maaneder siden afslog en Anmodning fra Firmaet A. C. de Freitas & Co. i Hamburg om en Reduktion i de Afgifter, dets Skibe maatte betale, naar de anløb Gøteborg og Stockholm paa Vejen til Syd-Amerika; Firmaet ønskede kun at betale Afgift efter Værdien af den Ladning, Skibene førte, men dets Bestræbelser i denne Retning mislykkedes med det Resultat, at dets Skibe nu ikke anløbe svenske Havne. Det østasiatiske Kompagni i Kjøbenhavn, hvis Skibe anløb Gøteborg paa Vejen til Østasien, søger ogsaa at faa sine Afgifter i den svenske Havn reducerede, men Resultatet kendes endnu ikke. Om det vil være muligt for Sverige at udvikle sin Skibsfart ved egen Kraft og ved at udelukke sine Konkurrenter er vist meget tvivlsomt, men den nedsatte Kommissions Arbejder vil rimeligvis som Resultat bringe en Række Forslag med dette Maal for Øje.

Fragtmarkedet.

At der som altid i Slutningen af Aaret vil komme en mindre Slaphed overalt i Fragtmarkedet anser vi for givet. December er nu en Gang den Maaned, som viser betydelig mindre Energi end de nærmest foregaaende. Helligdagene i Forbindelse med Aarsskiftet øver sin uheldige Virkning i de store Forretningscentre, og Baissespekulanterne og enhver, der har Interesse af at trykke Fragterne, stikker da Hovedet frem. Men vi anser det samtidig for givet, at Tilbagegangen i Aar vil blive betydelig mindre end Kutymen tidligere har været og samtidig vil faa en langt kortere Udstrækning end

vanligt, og vi støtter denne Opfattelse paa meget. Dels er Aaret i Aar fastere end i lange Tider paa samme Tidspunkt, og derved bliver Modstanden mod December Bacillen større, dels finder der daglig en meget betydelig Tidsbefragtning Sted og det ikke alene for det kommende Aars første Kvartaler, men for hele næste Aar, ja endog for Aaret 1900, og vel at mærke til Øjeblikkets eksellente Rater. Betydningen heraf er stor. Tidsbefragtningen vil vise sig gavnlig for den kommende Sæson, thi den viser Købmændenes og Spekulanternes absolute Tiltro til Konjunktorens Opretholdelse. Det vil da være i disse Tidsbefragteres egen Interesse at holde Raterne oppe, for ej at komme til at ligge med for dyr Tonnage overfor Øjeblikkets Konkurrence, og Tidsbefragterne, hvad enten det nu er Købmænd eller Spekulanter, repræsenterer allerede nu en mægtig Hær. Rederierne have da her faaet en Stormagt til Allieret. Endelig sidder Rederne nu godt dækkede, om vi saa maa sige mod „Nattefrossten“; de sidste Tidens Medbør har fremkaldt større Mod, større Selvtillid og flere Kræfter, der skal megen Modgang til for at bøje Ryggen nu; man ved, hvad man er værd, man er ikke bange for at stille sine „terms“, og man er frem for alt ikke bange for at „refusere“ sejlbare, men efter nuværende Forhold lave Rater. Naar en Købmand ved en lang Række Forsøg paa at knibe under Dagens Kurs fra alle Sider møder dette famøse Ord „refuseret“, giver Situationen Anledning til Eftertanke for Vedkommende, og saa holder vi Stillingen. Men derfor er Rederiforretningen ikke bleven lettere, tværtimod, der hører betydelig større Agtpaagivenhed og Snarraadighed til, for at kunne lægge den rette Slagplan; Angrebene er voldsomme, jo mere det drejer sig om, og Faldet tungere fra den større Højde, end i Tider, hvor man trættes og mundhuggedes om en stakkels Penny, der muligvis netop var nødvendig for at slæbe Baaden over Søen, saaledes at Regnskabet akkurat balancerede. Lad os derfor haabe paa Fasthed over hele Linjen.

Den sidste Uge har været fortrinlig i saa godt som alle Brancher, og Amerika har slaaet sin egen Rekord. Befragtningen baade pr. prompt, pr. December—Januar og pr. Tidsbefragtning har været enestaaende livlig, og specielt har prompt Tonnage været stærkest søgt. Vi noterer New Orleans eller Galveston Danmark 3/3500 Tons 21/ pr. Nett Charter November-Lastning. New Orleans eller Galveston U. K. 21/6 prompt. Baltimore Kjøbenhavn 4/3, Baltimore U. K. Cont. 4/ à 4/3, Baltimore Christiania prompt 4/6, New-York Antwerpen eller Rotterdam 4/1 $\frac{1}{2}$, New-York Reval 5/, Stettin 4/7 $\frac{1}{2}$, alt pr. quarter à 480 lbs. Savannah til Liverpool eller Bremen giver 43/6 for Bomuld. Galveston eller New Orleans Liverpool 50/, Havre—Bremen 51/3. For Tidsbefragtninger betales 9/ for 6 Option 12 Maaneder, Størrelsen op til 8,000 Tons d. w. Med hver Dag stiger Begæret, og Raten synes fastere end for kort Tid siden. Store Baade finde meget hurtigt Beskæftigelse.

Sortehavet etc. er fast med Udsigt til stigende Rater, og Befragtningen er gaaet livlig. Nicolaieff og/eller Vavaroffka betaler 15/ prompt N. C., Odessa Bergen 15/, Odessa L. H. A. R. 14/, Hamburg 14/3, Novorossisk U. K. Cont. 2,400 Tons prompt 14/9 any, 15/3 Hamburg. Theodosia Genua 15 $\frac{1}{2}$ Frcs., Azoff 3,500 Tons 16/ N. C. 6 pence ekstra i Fald 2 Lastepladser. Donau Moss og Christiania 2,800 Tons 25. Oktober 5. November 18/, Donau Middelhavet 18 Frcs. én, 18 $\frac{1}{4}$ Frcs. to Lossehavne. Donau Marseilles 17 $\frac{1}{2}$ Frcs. Fra Middelhavet er Raterne ogsaa faste. Alexandria U. K. giver 12/6 à 13/6. Espartofragterne ere ligeledes stegne. Fra Tunis til Garston eller Fleetwood betales 18/, Garston 19/. Saaledes er Middelhavet godt, specielt kombineret, som det er for Tiden, med fortrinlige Nedfragter.

Kulmarkedet. Der hersker Liv overalt, i alle Miner gaar Arbejdet med fuld Kraft; man staar overfor et Billede, som er yderst tiltalende for en Forretnings-

mand, og man tænker med Vemod paa den lange, kostbare Tid, da Arbejdet laa stille. da de mange Tusinder led Nød, da saa enorme Kapitaler kastedes bort til ingen Nytte, og uvilkaarligt tvivler man paa det sociale Spørgsmaals Løsning ad den Vej, hvor man kun har Haab om at opnaa saa lidt og hvor man ødelægger saa uendelig meget. Men nu er det som man overalt tager Revanche og søger i hvert Fald delvis at indhente det forsømte. Vinteren er i Fremrykning, men det sorte Mineral derne fra de mørke Gange vil vise, at det kan tage en Tørn med Kulden. Vi noterer Tyne Alexandria 10/, Savonah 10/, Marseilles 10/3, Cannes 11/6, Trapani 10/6 à 11/, Palermo 10/6, Triest 12/6, Venedig 12/6, Ancona 12/6, Beyrouth 11/, endelig til Bombay 16/. Fra Firth of Forth ere Raterne omtrent tilsvarende. Methil Venedig giver 12/, øvrige Pladser i Forhold. Fra Cardiff er sluttet en 4,000 Tons Baad til Venedig til 12/, Konstantinopel 10/6, Donau 13/6, Genua 10/6, Triest 12/3, Alexandria 10/6 à 10/9, Civita Vecchia 10/9, Barcelona 11/9. Til Østersøen notere vi: Tyne Swinemünde 6 à 6/3, Stettin 6/9, Libau 7/9, Riga 6/9, Reval 7/ à 7/6, Memel 6/9, Rostock 7/, Stralsund en mindre Baad til 8/, Königsberg 6/800 Tons 8/, til Wasa 8/6 à 9/, Helsingfors 8/. Til danske Havne er Raten 7/6, til Kjøbenhavn 6/ à 6/3, den sidste Notering for Baade paa op til 1,700 Tone. Fra Firth of Forth betaales til Kjøbenhavn for større Baade 6/9 à 7/, til Provinsen 7/6 à 7/9, til Königsberg 8/6, Memel 7/6, Libau 7/6, fra Cardiff til Kjøbenhavn betaales 8/6, Stettin 8/9, Stockholm 9/, Libau 8/6, Swinemünde 8/3. Hele Kulmarkedet er som sagt fast og Udsigterne gode ogsaa for December.

Østersøen begynder nu at fryse til og Øvrebotten har vel omtrent udspillet sin Rolle for i Aar. Libau synes i de sidste Dage noget fastere og giver glat 1/1½ til London, Riga Reval holder sig omtrent uforandrede. men Petersborg har endnu nogle Laster, der skal aftages, og specielt for mindre Baade er Raten fast; der kan tjenes gode Penge, særlig naar man gør Rundturen op under et og inkluderer den indgaaende høje Kulfragt i Regnskabet.

Autorisations- og Viseringsafgifterne.

Lovforslaget herom har været til 1ste Behandling i Folkethinget. Grosserer C. Hage udtalte:

Jeg anbefaler dette Lovforslag til Vedtagelse. Det gaar ud paa at nedsætte den Betaling, som hidtil har været krævet for Autorisation af Skibsdagbøger, til det halve og helt at ophøre de Afgifter, som hidtil have været krævede for Eftersyn af Skibsdagbøger. Jeg vil kun gøre opmærksom paa, at Maskindagbøger allerede nu autoriseres uden Betaling. Derimod er jeg ikke ganske sikker paa, at de efterses uden Betaling. Jeg gaar ud fra, at dette er Tilfældet; i hvert Fald vil der ikke være Grund til at kræve Betaling for Eftersyn af Maskindagbogen, naar Eftersynet af Skibsdagbogen bliver gratis.

Lovforslagets Overgang til 2den Behandling vedtoges herefter uden Udvalgs Nedsættelse. Man tør derfor sikkert nære det bedste Haab om Forslagets snarlige Gennemførelse.

Nybygninger, Køb og Salg.

Tremastet Skonnert Kvik, 227 Reg. Tons, beliggende i Hamburg, er købt af et Konsortium i Marstal med Agent N. Petersen som Formand for 19,000 Kr. Skibet skal føres af Kaptajn H. N. Olsen.

Fra Sø og Land.

Ingeniør-Firmaet Elzelingen af Vejle, som de sidste 4-5 Maaneder har været beskæftiget med Uddybningen af Indløbet til Hørsens Havn, er nu, efter at have bortgravet ca. 25,000 Kubikfavne Sand etc., færdig med Arbejdet. Sandsynligvis gaar Maskiner med Tilbehør om kort Tid til Kolding, hvor en Uddybning af Havneindløbet ligeledes paa-tænkes.

Ved Svendborg Købstads Soret er der, ifølge „Svendb. Amtst.“, afsagt Dom i en Sag, under hvilken Føreren af en i Svendborg hjemmehørende Skonnertbrig var sat under Tiltale for Mishandling af Mandskabet om Bord. Det er særlig Skibets Kok, men dog ogsaa for en Del dettes Ungmand, som have været Genstand for ovennævnte Forhold fra Kaptajnens Side.

Kaptajnen, der ved tidligere Lejligheder har været idømt større Bøder for lignende Forseelser, ansaas ved Dommen med simpelt Fængsel i 8 Dage samt tilpligtedes at udrede Sagens Omkostninger.

Kystvagten. Strandejerne paa Fanø har nu til Indenrigsministeriet indgivet Andragende om Tilskud af Statskassen til Opretholdelsen af en Strandvagt i uroligt Vejr paa Fanø Forstrand, eller at Strandvagten lægges ind under og besørges af det af Staten oprettede Redningsvæsen der paa Øen. Efter Forlydende har Ministeriet nedsat en Kommission til at tage under Overvejelse, om Vagtforholdene paa Vestkysten ere ordnede paa tilfredsstillende Vis.

Om afdøde Kaptajn Albertsen, hvis Død vi omtalte i vort sidste Nummer, skriver „Ærø Avis“:

En i vide Kredse bekendt, meget dygtig Sømand, Kaptajn Jørgen Albertsen af Marstal, er i disse Dage død under ret ejendommelige Omstændigheder. Som Fører af Skonnertbriggen „Genius“ var han i Lørdags paa Rejse fra St. Dawis til Königsberg med Kul. Udfor Falsterbro skulde Skibet vende i Løbet, og under denne Manøvre slog Stormen Storskødet bort fra Kaptajnen, som selv holdt paa det. Han ramtes af Skødet, følte Smerter i Underlivet og fik en indvendig Rystelse, der foranledigede ham til at vende tilbage til Kjøbenhavns Yderred. I Mandags gik han til Ankers ved Middelgrunden, men kunde ikke faa Forbindelse med Land, og i Fredags Morges døde han uden at blive tilset af Læge. Liget er nu ankommet til Marstal med Postdamperen. En talrig Skare af Byens Borgere vare mødte for at modtage og føre den Afdøde op i Kapellet, hvorfra Begravelsen foregaar. I Spidsen af Ligtøget førtes Skipper-Foreningens Fane.

Afdød Fanø-Styrmand. Styrmanden paa 3-m. Skonnert „Maracaibo“ af Nordby paa Fanø, H. P. Jessen, er d. 26. f. Maaned afgaaet ved Døden i Nærheden af Maracaibo, netop som han paa Grund af Sygdom var i Færd med at gaa om Bord i en Passagerdamper for at rejse hjem til Evropa. Den Afdøde, der kun blev 40 Aar gammel, var ikke rask, da „Maracaibo“ sidst sejlede fra Evropa til Amerika. Det tunge Sorgens Budskab rammer særlig haardt i dette Tilfælde, da den afdøde Styrmand efterlader sig en syg Hustru og fem smaa Børn. (Fanø Avis).

Ugens Havarier.

Veset, 3m. Skonnert af Rønne, er d. 19. ds. paa Rejsen fra Danzig til Newcastle indkommet til Leith med Tab af Dækslast og Baade.

Thyra, Skonnert af Thisted, er strandet ved West Wemyss. Besætningen bjærges. Skibet Vrag.

Kiana, Skonnertbrig af Marstal, er d. 19. ds. paa Rejsen fra Il Fraconche til Gøteborg i Stormen strandet i St. Andrews Bugten. Besætningen reddet.

Fremad, Skonnert af Svaneke, er paa Rejsen fra Königsberg til Methil med Sleepers i Stormen strandet ved St. Monais. Besætningen reddet.

Uffo, Skonert af Marstal, er d. 19. ds. indkommet til Granton med Skade.

Ora & Labora, Skonnert af Roskilde, er d. 19. ds. indbragt med Skade til Granton efter Kollision med Briggen Bornholm af Rønne. Ora & Labora har betydelig Skade og har mistet Mærseraaen.

Anna Casper, Barkskib af Dragør, er forladt i Søen af Mandskabet og er senere strandet i Nærheden af Crail, hvor det menes at blive Vrag.

Suomi, Skonnert af Raumo, indk. hertil d. 20. ds. paa Rejsen fra Lybeck til Hjemstedet i Ballast med Tab af Ankere og Kæder.

St. Ivan Prettesta, Skonnert af St. Petersburg, er d. 20. ds. indkommet hertil paa Rejsen fra Archangel til Hjemstedet med Fisk. Skibet har mistet Ankere og Kæder.

Lea, 3m. Skonnert af Åland, kom d. 19. ds. paa Rejsen fra Wiborg til Kbhvn. paa Grund ved Kastrup. Flot og indbragt hertil af Svitzers.

Kampanus, Skonnert af Christianopol, indkom hertil d. 20. ds. paa Rejsen fra Trelleborg til Christianopol med Tab af Anker og Kæde.

Ellen, Galease af Dragør, kom d. 21. ds. paa Rejsen fra Königsberg med Hvide i Kollision med Sk. Bruno af Smyge. Ellen er indbragt hertil med en Del oven Bords Skade, Bruno mistede sin Klyverbom.

Elizabeth, Dpsk. af Hull, ankom hertil d. 22. ds. fra Hull med Stykgods. Skibet har været ude i Stormen og har faaet en Del oven Bords Skade.

Helen Otto, Dpsk. af London, der, som bekendt, efter Kollision med Dpsk. „Pine Branch“ sank ved Hveen, er nu hævet og indslæbt hertil af Svitzers.

Folda, Dpsk. af Leith, har paa Rejsen fra Riga til Granton med Trælast været paa Grund. Svitzers bragte Skibet flot. Fortsat Rejsen uden Skade.

Neptun, Dpsk. af Esbjerg, kom d. 23. ds. paa Grund udenfor Esbjerg Havn. Skibet losses for at komme flot.

Gorm, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra St. Petersburg hertil været paa Grund paa Weseren i Nærheden af Dededorf.

Nathalia, Skonnert af Libau, kom d. 23. ds. paa Rejsen fra Hjemstedet til Nysted med Klid paa Grund ved Møen. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Gjedser.

Insulanøren, Skonnertbrig af Svendborg, fra Themsen til Faaborg med Koks, er d. 23. ds. indkommet med Havari til Leith.

Sirius, Skonnert, fra Themsen til Kjøbenhavn med Koks, er d. 23. ds. indkommet til Kirkwall med Tab af Masterne.

Petter, Skonnertbrig af Stadhelle, kom d. 23. ds. paa Rejsen fra Norge til Fredericia i Ballast paa Grund paa Læsø Nordvestrev. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Frederikshavn.

Anna, Skonnert af Karlskrona, mistede den 21. ds. Ankeret og drev paa Amager. Skibet bragtes ud paa dybere Vand, men mistede her sit andet Anker. Svitzers bragte Skibet et nyt Anker.

Emma, dansk Skonnert, fra Tynen med Kul til Norge er indkommen til Granton d. 21. ds. med betydelig Skade paa Sejl, Skanseklædning etc.

Limfjorden, Dpsk., kom d. 21. ds. efter i 6 Dage at have spærret Løgstør Kanal atter flot.

Nordstern, russ. Skonnert, fra Lübeck til St. Petersburg med Porcellænsjord, strandede d. 23. ds. ved Rønne. Besætningen reddedes ved Redningsbaaden.

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonc-Afdeling.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra New Orleans 16. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Cadiz 20. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Antwerpen, Holm, ankom til Antwerpen 14. Oktbr., best. til St. Petersburg. — Chr. Broberg, Harder, afg. fra Kotka 24. Oktbr., bestemt til Rafsø. — Dagmar, Gade, ankom til Rafsø 23. Oktbr., bestemt til Barcelona. — Douro, Ørum, afgik fra Kbhvn. 25. Oktbr., bestemt til Malaga. — Georgios I, Kihl, ank. til St. Petersburg 24. Okt. — I. C. Jacobsen, Bech, ankom til Tarragona 23. Oktbr.,

bestemt til Denia. — Kiew, Rabe, ankom til Kbhvn. 25. Oktbr., bestemt til St. Petersburg. — Kursk, Staal, ankom til Danzig 21. Oktbr., bestemt til St. Petersburg. — Leopold II, Kruse, ankom til Novorossisk 24. Okt., best. til Batoum. — Louisiana, Jensen, ankom til Kbhvn. 22. Oktbr., best. til New-Orleans. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til St. Petersburg 11. Okt., bestemt til Antwerpen. — Nicolai II., Michelsen, afgik fra Galveston 11. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Lissabon 22. Oktbr., best. til Kbhvn. — Omsk, Rasmussen, ankom til St. Petersburg 24. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Tejo, Borries, afg. fra Denia 21. Okt., bestemt til Oporto. — Tomsk, Andersen, ankom til Kbhvn. 16. Oktbr., bestemt til St. Petersburg. — Vesuv, Norden, afg. fra Kbhvn. 22. Oktbr., bestemt til Bordeaux. — Viking, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 22. Oktbr., bestemt til St. Petersburg. — Xenia, Erichsen, afgik fra Newport News 12. Okt., bestemt til Kbhvn. — Arkansas, Jespersen, afg. fra New Orleans 20. Okt., bestemt til Kbhvn. — Florida, Ingerslev, afgik fra Newcastle 5. Oktbr., best. til New Orleans. — Kentucky, Caroc, afgik fra Kbhvn. 4. Oktbr., bestemt til Galveston.

Anglo Dane, Olsen, ankom til London 23. Oktbr., best. til Bordeaux. — Axelhuus, Nielsen, afg. fra Arendal 21. Okt., bestemt til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clausen, Kaas, ank. til Riga 21. Okt., best. til Kbhvn. — Ceres, Svensson, pass. Holtenau 24. Oktbr., bestemt til London. — Christian IX, Møllerup, afgik fra Kbhvn. 20. Oktbr., bestemt til London. — Christiansund, Kjølens, ankom til Kbhvn. 23. Oktbr., best. til Stettin. — Constantin, Bloch, ankom til Libau 23. Oktbr., bestemt til London. — Frederik, Harboe, ankom til Hull 17. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Paaske, ankom til Riga 24. Oktbr., best. til Antwerpen. — Kasan, Thomsen, ankom til Antwerpen 23. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Laura, Holm, afgik fra Leith 1. Oktbr., bestemt til Island. — Louise, Gøtsche, ankom til Königsberg 21. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, ankom til Libau 22. Oktbr., best. til Hull. — Moskoy, Fischer, ankom til Kbhvn. 23. Okt., bestemt til Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 18. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Hansen, ank. til Kbhvn. 23. Okt., bestemt til Königsberg. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 24. Oktbr., bestemt til London. — Pregel, Egdiussen, ankom til Riga 23. Oktbr., best. til Antwerpen. — Thyra, Ryder, afgik fra Leith 22. Septbr., best. til Island. — Valdemar, Koføed, ankom til Hull 17. Oktbr., bestemt til Aalborg. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. til Kbhvn. 25. Oktbr., best. til Stettin. — Vesta, Corfitzon, afgik fra Leith 19. Okt., bestemt til Island. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra London 23. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Ella, Erichsen, afgik fra Kbhvn. 24. Oktbr., bestemt til Hamburg. — Maja, Blom, ankom til Danzig 22. Oktbr., bestemt til Kbhvn.

Ficaria, F. Fenger, afgik fra Newcastle 26. Oktbr., best. til Kbhvn. — Esbern Snare, M. Madsen, afg. fra Odense 27. Oktbr., best. til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 27. Oktbr., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 25. Oktbr., bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, C. Wiberg, afgik fra Leith 25. Oktbr., bestemt til Odense. — Storebelt, J. P. Bay, afgik fra Nakskov 26. Oktbr., best. til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 26. Oktbr., best. til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afg. fra Kronstadt 13. Oktbr., ankom til Brake 19. Oktbr. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 21. Oktbr., ankom til Aarhus 22. Okt. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Blyth 20. Okt., bestemt til Kronstadt. — Kuud, Mancke, afgik fra Grangemouth 19. Oktober, bestemt til Riga. — Svend, Petersen, afg. fra Riga 25. Okt., bestemt til Dunkerque. — Skjold, Schmidt, afgik fra Riga 19. Oktober, ankom til Ghent 25. Oktober. — Ragnar, Risøe, afgik fra Grimsby 22. Oktober, bestemt til Kronstadt. — Olaf, Lorensen, afg. fra Methil 22. Oktober, bestemt til Kronstadt. — Volmer, Riber, ankom til Riga 22. Oktbr. — Harald, Holst, afgik fra Kotka 12. Oktbr., ankom til Rotterdam 22. Oktbr. — Dan, Hansen, afgik fra Riga 22. Oktober, bestemt til London. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Riga 19. Oktbr., ankom til Ghent 25. Oktbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Thorsøe, afgik fra Amsterdam 18. Oktbr., bestemt til Kronstadt. — Alex. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Grimsby 17. Okt., bestemt til Kronstadt. — Pawel Andrejoff, Johnsen, afgik fra Blyth 21. Oktbr., bestemt til Kronstadt. — J. Siem, Knudsen, afgik fra Helsingfors 12. Oktbr., ankom til Sunderland 20. Oktbr. — H. Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Grangemouth 13. Oktbr., best. til Kronstadt. — Russ, Jensen, afgik fra Blyth 20. Oktbr., bestemt til Savona. — W. Savin, Jørgensen, afg. fra Grimsby 17. Oktober, bestemt til Kronstadt.

Heimdæl, Kamma, Risøe, ankom til Blyth 21. Oktbr. — Helga, Lagesen, ankom til Rouen 24. Oktober. — Martha,

Jørgensen, ankom til Ghent 21. Oktober. — Elna, Møller, ankom til Blyth 21. Oktbr. — Therese, Knudsen, ankom til Ostende 22. Oktbr.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afgik fra New York 14. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Ekliptika, Klaaborg, afgik fra St. Petersborg 24. Oktbr., bestemt til London. — Urania, Callesen, afgik fra Hørnefors 21. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Pallas, Degn, afgik fra Granton 22. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Juno, Jørgensen, ankom til Libau 22. Oktbr. — Hebe, Bønnelycke, afgik fra Bremen 22. Oktbr., bestemt til Rotterdam.

Nordsøen. Wineland, Petersen, ankom til New-York 24. Oktbr. — Nordland, Pii, ankom til Cherbourg 23. Okt. — Finland, Schmidt, ankom til Boulogne 21. Oktbr. — England, Hemmingsen, ankom til Boness 21. Oktbr. — Holland, Jørgensen, afgik fra Malmø 22. Oktbr., bestemt til Trangsund. — Rusland, Møller, ankom til Kronstadt 25. Okt. — Tyskland, Høgstedt, afgik fra Masnedø 25. Oktbr., bestemt til Riga. — Skotland, Branth, ankom til Boness 22. Oktbr.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Kbhvn. 18. Oktbr. ank. til Libau 22. Oktbr. — Rita, Larsen, afgik fra Glückstadt 21. Oktbr., ankom til Hamburg 22. Oktbr. — Patria, Andersen, afgik fra Sunderland 21. Oktbr., ankom til Kbhvn. 24. Oktbr. — Cimbria, Storm-Hansen, afgik fra Newcastle 23. Oktbr., bestemt til Amerika.

Union. Anglia, Erichsen, ankom til Rotterdam 22. Okt. — Frisia, Skov, ankom til Dordrecht 22. Okt. — Gallia, Nielsen, afgik fra Borgå 19. Oktbr., bestemt til Dordrecht.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra St. Petersborg 23. Okt., bestemt til Dunkerque. — Fyen, Hansen, afgik fra Reval 20. Okt., bestemt til Hull. — Hafnia, Lund, ankom til Riga 19. Okt. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Riga 22. Oktbr., bestemt til Ghent. — Dania, Horn, ankom til Amsterdam 22. Oktbr. — Normannia, Rasmussen, afgik fra Räfse 21. Oktbr., bestemt til Dordrecht.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, ank. til Kronstadt 24. Oktbr. — Christiansborg, Petersen, afgik fra Søderhamn 20. Okt., bestemt til Hull. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Methil 20. Okt., bestemt til Kronstadt. — Fredensborg, Andersen, ankom til Jacobstad 24. Oktbr. — Rosenberg, Fischer, afgik fra Solombol 23. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Uranienborg, Olsen, ankom til Borgå 20. Oktbr. — Jømsborg, Schultz, afgik fra Sundsvall 24. Okt., bestemt til Holmsund. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Hull 22. Oktbr., bestemt til Kronstadt. — Brattingsborg, Schmidt, afgik fra Newcastle 23. Oktbr. bestemt til Fernandine.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Jensen, ankom til Rouen 24. Oktbr. — Klampenborg, Ewaldsen, ank. til Trangsund 13. Oktbr. — Skodsborg, Lund, ankom til Grimsby 21. Oktbr. — Guldborg, Jensen, ankom til Blyth 22. Okt. — Tuborg, Hveissel, ank. til Blyth 22. Okt. — Marselisborg, Hartmann, afgik fra Gamle Karleby 24. Oktbr., bestemt til Rouen.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Kronstadt 22. Oktbr., ankom til Riga 25. Oktbr. — Agnete, Jensen, ankom til Riga 22. Oktbr. — Hermia, Sørensen, afgik fra Dunkirk 22. Oktbr., ank. til Burntisland 24. Oktbr. — Alice, Kraemer, afgik fra Ghent 21. Oktbr., ankom til Methil 24. Oktbr. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Aarhus 24. Oktbr. — Bornholm, Petersen, ankom til Korsør 24. Oktbr. — Ajax, Brøsen, afgik fra Newcastle 20. Oktbr., ank. til Randers 23. Oktbr. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 22. Oktbr., ankom til Stettin 23. Oktbr. — Nauta, Steen, afgik fra Kjøge 21. Oktbr., ankom til Libau 23. Oktbr. — Rønne, Hintze, afgik fra Libau 22. Oktbr., ankom til Landskrona 25. Oktbr. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Odense 20. Oktbr.

Danmark. Rolf, Hahn, afgik fra Libau 20. Oktbr. best. til Rotterdam. — Absalon, Predbjørn, er ank. til Kronstadt. — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Blyth 22. Oktbr., ankom til Kbhvn. 25. Oktbr. — Ansgar, Larsen, afgik fra Grangemouth 24. Oktbr. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til London 14. Oktbr. — Hamlet, Sommer, ankom til Newcastle 24. Oktbr. — Helge, Matthiessen, afgik fra London 24. Oktbr., best. til Blyth.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Hahn, ank. til Swinemünde 25. Oktbr. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Kbhvn. 26. Oktbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Kbhvn. 26. Oktbr.

Vendela. N. G. Petersen, Jensen-Ellekilde, afgik fra Kbhvn. 26. Oktbr.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Cold, pass. Suez 6 Oktbr., ankom til Colombo 21. Oktbr., afgik s. D. — Malaya, Bærentzen, pass. Perim Island 17. Oktbr., ankom til Port Said 23. Oktbr., afgik s. D. — Cathay, Schøning, afgik fra Kolsichang 20. Oktbr., ankom til Singapore 23. Oktbr., afgik 25. Oktbr.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Kronstadt 23. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Clara, Petersen, ankom til Aarhus 20. Oktbr.

Ærs. Enigheden, Nielsen, ankom 23. Oktbr. til Søderhamn.

Sejlskibe.

Fansø Nordby. H. Grohmann, Nielsen sejlet fra Grave-send 14. Oktbr. til Helsingør. — Cingalese, Harrebye, sejlet fra Guayaquil 17. Oktbr. til Manta. — Sørine, Andersen, ankom til New York 17. Oktbr. fra Padang. — Cito, Christensen, ankom til Nantes 20. Oktbr. fra Molukkerne. — Amete, Nielsen, ankom til Liverpool 21. Oktbr. fra Tahiti via Ponta Delgade. — Tercera, Pedersen, ankom til Delagoa Bay 19. Oktbr. fra Sundswall. — Sophie, Svarrer, ankom til Rio Janeiro 21. Oktbr. fra Cape Town. — Bertha, Nørholm, sejlet fra Falmouth 20. Oktbr. til Hamburg

Fansø Senderho. Anna, Mortensen, afgik 14. Oktbr. fra London til Christianssand i Ballast, ankom til Christianssand 21. Oktbr. — Ribe, Skov, ankom til St. Cathrine 17. Oktbr. fra Liverpool. — Fides, Sørensen, afgik 18. Aug. fra Butaratan til Aarhus. — Ane Jensine, Øhle, ankom 22. Oktbr. til Bahia fra Antwerpen.

Kjøbenhavn. Alexandra, Pedersen, afsejlede 20. Oktbr. fra Port Natal til Calcutta.

Svendborg. Odin, Andersen, ankom til Rochester 16. Oktbr. — Frandsine, Hansen, ankom til Sundswall 19. Oktbr. — Neptunus, Jensen, ankom til Charlestown Red 19. Oktbr. — Emanuel, Bentzen, ankom til Leith Red 21. Oktbr. — Mine, Møller, ankom til Randers 21. Oktbr. — Fortuna, Christiansen, ankom til Rouen 21. Oktbr. — Thetis, Hansen, ankom til Kemi 21. Oktbr. — Athene, Hansen, ankom til Kings Lynn 21. Oktbr. — Samson, Hansen, ankom til Leith 22. Oktbr. — Ane, Jørgensen, ankom til Aarhus 23. Oktbr. — Niels, Hansen, ankom til Kings Lynn 23. Oktbr. — Grethe, Brandt, ankom til Langesund 23. Oktbr. — Ludvig, Larsen, ankom til Leith Red 24. Oktbr.

Ærs. Thekla, Fabricius, ankom 17. Oktbr. til Sundsvall. — Saga, Clausen, ankom 18. Oktbr. til Kbhvn. — Skirner, Jepsen, ank. 18. Oktbr. til St. Waast la Hougue. — Elise Marie, Hermansen, ankom 19. Oktbr. til Boness f. O., blev beordret til South Alloa. — Ceres, Bager, ankom 19. Oktbr. til Charlestown Fife. — Marie, Bøye, ankom 19. Okt. til Kbhvn. — Maren, Christensen, ankom 19. Oktbr. til Sundsvall. — Eden, Mikkelsen, ankom 20. Oktbr. til Ørn-skjoldsvik. — Skjold, Mygind, ankom 20. Oktbr. til Sundsvall. — Stella, Rasmussen, pass. 17. Oktbr. Kbhvn. — Sylfid, Kromann, ankom 20. Oktbr. til Skellefteå. — Sejerskransen, Jørgensen, ankom 20. Oktbr. til Sundsvall. — Anne, Johansen, ankom 20. Oktbr. paa Kbhvns. Red. — Anne, Jensen, ankom 20. Oktbr. paa Kbhvns. Red. — Henriette, Holm, pass. 21. Oktbr. Stubbekjøbing paa Rejse fra Bandholm til Wiborg. — H. A. Friis, Friis, ankom 23. Oktbr. fra Saffi til Cardiff. — Ceres, Bager, ankom 24. Okt. til Warkworth. — Haabet, Christensen, ankom 23. Oktbr. til Warkworth. — Caroline, Eriksen, ankom 23. Oktbr. til Rønne.

Rønne. Emanuel, Mortensen, ankom til Kbhvn. 19. Okt. — Lauretine Emilie, Johnsen, ankom til Odense 20. Oktbr. — Ane Margrethe, Skou, ank. til Kbhvn. 21. Okt. — Amarant, Kyhn, ankom til Grimsby 22. Oktbr. — Bornholm, Jensen, ankom til Newcastle 24. Oktbr. — Nestved, Larsen, ankom til Rügenwalde 23. Oktbr.

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, Afsandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne Island og Grønland.

Nordsøen. Horns-Rev. Søren Bovbjergs-Knob V. Om kort Tid udlægges i c. 10 Fv. Vand V. for 10 Fods Pladen paa *Søren Bovbjergs-Knob* en hvid Stumtpønde med 2 nedadvendte Koste, 14.000 Alen S. 72° V. fra *Blaavands-Huk* Fyr.

Nordsøen og Skagerrak. Jyllands V.-Kyst. Ombygningen af *Blokhuse* Baake er fuldendt.

Ombygningen af *Kjettrup* Baake er begyndt.

Skagerrak. Jyllands V.-Kyst. Ved *Skallerup-Klit*, N. for *Lønstrup*, er den 1ste Oktober 1898 opprettet en Rednings-Station med Baad.

Sundet. Sjællands N.-Kyst. Nakke-Hoved. Den 1ste November 1898 tændes *Nakke-Hoved* nye Fyr. Det viser hvidt Tre-Lyn hver 20 Sekunder, Lyn c. $\frac{1}{3}$ S., Mørke c. $\frac{2}{3}$ S.,

Lyn c. $\frac{1}{8}$ S., Mørke c. $\frac{3}{8}$ S., Lyn c. $\frac{1}{8}$ S., Mørke c. $\frac{11}{16}$ S. Fyret lyser fra N. 75° V., gennem N. og Ø. til S. 71° Ø., Farvandet rundt. Endvidere kan det ses over Land i større eller mindre Afstand i Vinklen mellem S. 75° V. og N. 75° V. Flammens Højde: 172 Fod. Synsvidden: 19 Kml. Lysævn: 31 Kml. Linseapparat af 1ste Orden. Fyret vises fra det V.-lige Fyrtaarn, der er forøjet til 66 Fods Højde. Taarnet er hvidt med smalle, røde Striber over og under Vinduerne. Taget er graat.

Samtidig slukkes det nuværende Ø.-lige Fyr samt det midlertidige Fyr.

Island V.-Kyst. Faxø-Bugt. Paa *Akranes-Skagi* er Fyrets Højde forøjet til 85 Fod. Det vises fra en c. 40 Fod høj Pæl.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Finland. Finske Bugt. Wiborg Distrikt. Trångsund. En 22 Fods Sten, *Syvämatala*, ligger paa *Trångsund* Red, 1, Kml. S. 79° V. fra *Ryövälmeni* Lodshus. Tæt V. for Stenen er i 6 Fv. Vand udsat en Stage, sort foroven, hvid torneden, med en nedadvendt over en opadvendt Kost. $60^{\circ} 36' 14''$ N. Br. $28^{\circ} 30' 52''$ Ø. Lgd.

S. for Stenen findes 23 og 26 Fods Puller.

Rusland. Neva Bugt. En Lægter er sunken i 13 Fv. Vand 2, Kml. S. 61° V. fra Fyrskibet „*Korabelni*“. V. for Vraget er udsat en sort og hvid Stage med en nedadvendt over en opadvendt Kost, og Ø. for Vraget en rød og hvid Stage med en opadvendt over en nedadvendt Kost.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Den 15de Oktober 1898 ere følgende Fyrlamper, der vise Fyr med Formærkelser, tændte:

Glan, Herføl, Hvaler, lyser fra S. 84° Ø., fri S. om *Søndre Sandø*, gennem S. og V. til N. 20° V. Lyset er rødt fra S. 6° Ø., fri Ø. om *Hollenderboen*, til N. 88° V., hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 18 Fod. $58^{\circ} 59' 35''$ N. Br. $11^{\circ} 4' 35''$ Ø. Lgd.

Vittenskjul, Tonerleden, Langesundsfjorden, lyser fra N. 42° Ø. gennem Ø. og S. til S. 65° V., fri S. om *Vaagboen*. Lyset er rødt fra N. 42° Ø. til N. 72° Ø., fri S. om *Rødskjær*, grønt fra N. 79° Ø., fri N. om *Ranhausen*, til S. 40° V., fri N. om *Ellefsboen*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 72 Fod. $58^{\circ} 55' 30''$ N. Br. $9^{\circ} 37' 25''$ Ø. Lgd. *Stangholmen* skjuler tildels Lyset i NØ-lig Retning.

Store Fluor, Langarsund, lyser fra N. 69° Ø., fri N. om *Ellefsboen*, gennem N. og V. til S. 71° V. Lyset er rødt fra N. 55° Ø. til S. 76° V., hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 13 Fod. $58^{\circ} 54' 30''$ N. Br. $9^{\circ} 34' 20''$ Ø. Lgd.

Brændetid: 15de Juli—31te Maj.

Lyngør Ø.-lige Indløb, to Ledefyr. Forfyret paa *Skibeholmen* viser hvidt Lys fra N. 55° Ø., gennem Ø. og S. til S. 58° V. Flammens Højde: 36 Fod. $58^{\circ} 38' 20''$ N. Br. $9^{\circ} 7' 45''$ Ø. Lgd.

Bagfyret paa *Tøkersfjeld* viser hvidt, fast Lys fra N. 64° Ø. til N. 78° Ø. Flammens Højde: 68 Fod. $58^{\circ} 38' 10''$ N. Br. $9^{\circ} 7' 0''$ Ø. Lgd.

Holdte overet i S. 71° V. lede de i Løbet mellem *Snerte* og *Stangholmen*.

Randsund Ydre, paa *Torsø*, lyser fra N. 66° Ø. fri S. om *Tove*, gennem Ø. og S. til S. 7° V., fri Ø. om *Østboen*. Lyset er grønt fra N. 66° Ø. til N. 85° Ø., fri S. om *Kjerringa* ved *Uvesund*, hvidt fra N. 85° Ø. til S. 84° Ø., fri N. om *Kvaregrund*, rødt fra S. 84° Ø. til S. 7° V. Flammens Højde: 34 Fod. $58^{\circ} 5' 55''$ N. Br. $8^{\circ} 9' 0''$ Ø. Lgd.

Randsund Indre, paa *Mannevigodden*, lyser fra S. 71° Ø., fri S. om *Stangodden* og *Indre Tovegrund*, gennem S. og V. til N. 21° V. Lyset er rødt fra N. 64° V. til N. 32° V., fri Ø. om Grunden ved *Stokken*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 9 Fod. $58^{\circ} 6' 30''$ N. Br. $8^{\circ} 7' 15''$ Ø. Lgd.

Brændetid hele Aaret.

Stagerne ere inddragne paa Boerne *Indre Steinen* ved *Grimstad*, *Fisken* og *Ytre Hausene* i *Randsund*.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Den 20de Oktober 1898 ere følgende Fyrlamper, der vise Fyr med Formærkelser, tændte:

Ystebø, Hvidingsø, Nordre Blads NV.-Pynt, lyser fra S. 49° V. til S. 31° V., fri V. om *Jerholmskjær*. Lyset er rødt fra S. 49° V. til S. 45° V., fri S. om *Harholmen* og *Kalvskindboen*, grønt fra S. 40° V., fri V. om *Nonskjærene*, til S. 31° V., hvidt forøvrigt, og desuden hvidt ind mod Havnen. Flammens Højde: 16 Fod. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. $59^{\circ} 3' 10''$ N. Br. $5^{\circ} 24' 20''$ Ø. Lgd.

Middagsnæs, Frøen, lyser fra N. 49° V. gennem V. og S. til S. 9° Ø. Lyset er rødt fra N. 49° V. til S. 64° V., fri S. om *Lamholmen*, hvidt i *Kadlakirkensundet*, grønt fra S. 54° V., fri N. om *Lille Seleningen*, til S. 9° Ø. Flammens Højde: 41 Fod. Brændetid: 1ste September—31te Marts. $69^{\circ} 22' 35''$ N. Br. $5^{\circ} 9' 15''$ Ø. Lgd.

Torgernæs, Røvær, viser rødt Lys fra S. 22° V. til S. 21° Ø., fri Ø. om *Flisaskjærboerne*, hvidt Lys fra S. 21° Ø. til S. 27° Ø., fri V. om *Hillerboerne*, og hvidt Lys fra N. 28° Ø. til N. 73° Ø., ind mod Havnen. Flammens Højde: 17 Fod. Brændetid: 1ste September—31te Marts. $59^{\circ} 26' 10''$ N. Br. $5^{\circ} 5' 55''$ Ø. Lgd.

Stolmesund, paa *Vaageholmen*, lyser fra N. 10° Ø., over *Stolmesund*, gennem Ø., S. og V. til N. 88° V. Lyset er rødt fra S. 2° V. til S. 21° V., fri V. om *Hølken*, grønt fra S. 26° V., fri Ø. om *Indreboen*, til S. 34° V., fri V. om *Høkkelsbofald*, rødt fra S. 39° V., fri Ø. om *Luren*, til N. 88° V., hvidt forøvrigt og desuden hvidt mod *Stolmevaag*. Flammens Højde: 73 Fod. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. $59^{\circ} 59' 0''$ N. Br. $5^{\circ} 5' 50''$ Ø. Lgd.

Flelandskjær, Bergensleden, lyser fra N. 9° Ø., fri V. om *Kvitarsnæs*, gennem N., V. og S. til S. 3° Ø., fri V. om *Koholmen*, rødt fra N. 7° V., fri Ø. om *Bjørøen*, til S. 45° V., fri S. om *Sønsteholmene*, grønt fra S. 32° V. til S. 21° V., over *Raugnene*, rødt Lys fra S. 3° V., fri V. om *Spigerskjærene*, til S. 3° Ø., hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 17 Fod. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. $60^{\circ} 17' 35''$ N. Br. $5^{\circ} 12' 15''$ Ø. Lgd.

Askønes, Bjfjorden ved *Bergen*, viser hvidt Lys fra N. 54° V., fri Ø. om *Signalnæsset*, gennem N. og Ø. til S. 27° Ø. Flammens Højde: 56 Fod. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. $60^{\circ} 29' 20''$ N. Br. $5^{\circ} 13' 20''$ Ø. Lgd.

Torvikholmen, Søndmøre, paa Skæret SV. for *Store Torvikholmen*, lyser fra N. 32° Ø., fri V. om *Byholmen*, gennem N., V. og S. til S. 41° Ø., fri V. om *Kjeholmskjær* ved *Teigensund*. Lyset er rødt fra N. 8° Ø., fri Ø. om *Bøskitten* og *Gulmunde*, gennem V. til S. 6° V., fri Ø. om *Brændholmen*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 22 Fod. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. $62^{\circ} 20' 10''$ N. Br. $5^{\circ} 45' 5''$ Ø. Lgd.

Lysævn: 6 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde og 3 Kml. for det grønne Lys.

Den 15de Oktober 1898 er følgende Fyrlampe, der viser Fyr med Formærkelse, tændt:

Haatangen, ved *Oberstad, Jæderen*, viser hvidt Lys fra N. 24° V. til N. 34° V. Flammens Højde: 25 Fod. $58^{\circ} 40' 5''$ N. Br. $5^{\circ} 32' 50''$ Ø. Lgd.

Holdt overet med *Oberstad* Fyr leder det fri uden om *Clausgrunden, Jæderens Rev*.

Stagen paa *Nordre Villeboe* i *Haastensfjord* er inddragen. Paa Boerne *Timbervikfluene* i *Sildegabet*, *Søndre Leisten* V. for *Giskø* og *Tarbruna* i *Vikarfjord*, *Vesteraalen*, ere Jærnstængerne ombyttede med Stager.

Tyskland. Helgoland Fyr skjules fra c. S. 24° V. til c. S. 26° V. af *Helgoland* Kirketaarn.

Ems. Afmærkningen i *Ems* er paa Grund af Farvandet Foranderlighed ikke altid overensstemmende med Kortene. Kun Skibe med ringe Dybgaaende kunne benytte *Osterems*, da Barren ovenfor *Westerbalje* forhindrer Sejlads.

Holland. Fyrskibet „Schouwenbank“. De to rød og hvid vandret stribede Spidstønder, SB Nr. 1 og Nr. 2, ved Fyrskibet „*Schouwenbank*“, ligger 3,300 Alen NØ. t. N. og SV. t. S. fra hinanden. Nr. 2 ligger i 13 Fv. Vand, 2,900 Alen V. t. S. fra Fyrskibet, og Nr. 1 i $6\frac{1}{2}$ Fv. Vand, NNW. fra Fyrskibet. Dette ligger paa $51^{\circ} 47' 18''$ N. Br. $3^{\circ} 26' 4''$ Ø. Lgd.

Zeegat van Goeree. I *Aardappelengat* er i 20 Fod Vand udlagt en Spidstønde Nr. 0. $51^{\circ} 47' 36''$ N. Br. $4^{\circ} 8' 26''$ Ø. Lgd.

I *Bieningen* nye Løb har Stumptønde Nr. 4 nu afkortet Kegle. $51^{\circ} 47' 6''$ N. Br. $4^{\circ} 14' 38''$ Ø. Lgd.

Zeegat van Brouwershaven. I *Krammer* har Stumptønde Nr. 5 nu afkortet Kegle, og paa Stumptønde Nr. 6 er den afkortede Kegle borttagen.

Stumptønde Nr. 7 med afkortet Kegle er flyttet og ligger nu i 19 Fod Vand. $51^{\circ} 40' 37''$ N. Br. $4^{\circ} 10' 37''$ V. Lgd.

Stumptønde Nr. 8 er flyttet og ligger nu i 19 Fod Vand. $51^{\circ} 40' 28''$ N. Br. $4^{\circ} 11' 4''$ Ø. Lgd.

Paa Spidstønde Nr. 9 er Ballonen borttagen.

I *Noordergat* er i 16 Fod Vand udlagt en Stumptønde Nr. 0. $51^{\circ} 40' 4''$ N. Br. $4^{\circ} 11' 12''$ Ø. Lgd.

England. Themsen. Sea Reach. Lægteren, der var sunken $4\frac{1}{4}$ Kbl. N. 78° V. fra Fyrskibet „*Nore*“, er uskadeliggjort.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Boulogne. Paa Molen *Carnot* er tændt et hvidt, fast Fyr, c. 1,500 Alen fra dens Inderende. Flammens Højde: 11 Fod. Lysævn: 13, Kml. Det lyser over 16 $\frac{1}{2}$ paa hver Side af Midtlinjen, der gaar gennem *Alprech* Fyr. Denne Linje angiver Indersiden af det dybe Vand paa Ankerpladsen. $50^{\circ} 43' 18''$ N. Br. $1^{\circ} 34' 3''$ Ø. Lgd.

Dahouët. Petite Muelle. Fyret paa *Petite Muelle* er brændt og midlertidig slukket.

Irland. Shannon. Loop Head. Den 1ste Oktober 1898 er paa *Loop Head*, c. 1 Kbl. V. for Fyrtaarnet, oprettet et Taagesignal, der hver 10 Minutter giver Et-Knald. $52^{\circ} 33' 35''$ N. Br. $9^{\circ} 56' 5''$ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Étel. En Vragtønde er udlagt ved en 5 Fods Grund, $\frac{1}{3}$ Kml. N. for Klippen *Roheu*, V. for Indløbet til Floden *Étel*.

Loire. Bonne Anse. Vraget af Damperen „*Saint Felix*“, der var sunket c. 2 Kbl. SSØ. fra Tønden *Bonne Anse*, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Loire. Kerléde og Portcé. *Portcé* røde, faste Fyr lyser fra S. 21° V. til S. 35° V.

Kerléde hvide, faste Fyr lyser fra S. 20° V. til S. 36° V. Fyrene ere overet i N. 25° Ø.

Gironde. Lodsbaaden „*Les Deux Cousines*“ er sunken i 7 Fv. Vand, 1 Kml. VNV. fra Fyrskibet ved *Grand-Banc*. En grøn Tønde er udlagt ved Vraget. 45° 40' 10" N. Br. 1° 17' 26" V. Lgd.

Bassin d'Archachon. I *Bassin d'Archachon* indre Løb er den sorte Spirtønde Nr. 5 med Cylinder flyttet til 44° 34' 51" N. Br. 1° 13' 57" V. Lgd., og den røde Stumtønde Nr. 2 med Kegle til 44° 35' 43" N. Br. 1° 13' 32" V. Lgd.

Newfoundland. Saint-Pierre et Miquelon. Galantry. Den 1ste Januar 1899 slukkes *Galantry* Fyr, der viser to hvide og et rødt Blink, og et hvidt, fast Fyr tændes. Synsviddens: 18 Kml.

Nova Scotia SV.-Kyst. Gull Ledge Reef. En rød Spids-tønde, mærket „*Gull Ledge*“, er i 7 Fv. Vand udlagt ved *Gull Ledge Reef*, $\frac{3}{8}$ Kml. N. 36° Ø. fra *White Head* Fyr. 43° 37' 0" N. Br. 65° 54' 50" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Harbor. Nantasket Roads. *Boston* Bifyr er igen tændt. *Fifteen Foot Shoal* røde Tønde Nr. 4 og *Thirteen Foot Shoal* røde Tønde Nr. 6 ere igen udlagte.

Massachusetts. Nantucket Sound. Fyrskibet „Cross Rip“ V. Vraget af den $\frac{1}{2}$ Kml. N. 79° V. fra Fyrskibet „*Cross Rip*“ sunkne Skonnert er uskadeliggjort og Afmærkningen inddragen.

Connecticut. Fyrskibet „Cornfield Point“ er igen udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 20 inddragen.

Connecticut. Bridgeport. Taagesignalet med Klokke paa Ø-Enden af den indre Bølgebrøder, der strækker sig ud fra *Tongue Point*, V.-Siden af Indløbet til *Bridgeport Harbor*, er ophørt indtil videre.

Connecticut. Penfield Reef Fyr. Taagesignalet med Taage-trompet ved *Penfield Reef* Fyr, c. 3 Kml. SV. for Indløbet til *Bridgeport Harbor*, er indtil videre ombyttet med Taage-signal med Klokke, hvorpaa hver 20 Sekunder slaas To-Slag.

New York. New York Lower Bay. Romer Shoal. Omtrent den 10de Oktober 1898 tændes i det ny opførte Taarn paa *Romer Shoal* et hvidt Blinkfyr, der hver 4 Sekunder viser Et-Blink. Flammens Højde: 52 Fod. Synsviddens: 13 Kml. Taarnet er kegledannet, brunt foroven, hvidt forneden og staar paa det gamle sorte Fundament.

Taagesignal vil blive oprettet.

New Jersey. Delaware Bay. Maurice River Fyr. Omtrent den 15de Oktober 1898 indsættes i *Maurice River* røde, faste Fyr, Ø-Siden af *Maurice River Cove*, *Delaware Bay* Ø-Side, en hvid Vinkel, der lyser fra S. 28° V. til S. 47° V., over Indløbet til Floden fra Bugten.

New Jersey. Delaware Bay. Maurice River. Omtrent den 15de Oktober 1898 tændes paa V.-Siden af Indløbet til *Maurice River* to røde, faste Ledefyr.

Forfyrret vises fra en hvid Pæl, c. 4,700 Alen N. 33° V. fra *Maurice River* Fyr. Flammens Højde: 8 Fod. 35° 13' 9" N. Br. 75° 2' 46" V. Lgd.

Bagfyrret vises fra en hvid Pæl, c. 700 Alen N. 13° V. fra Forfyrret. Flammens Højde: 16 Fod.

Holdte overet lede Fyrene i Mundingen af Floden fra *Maurice River* Fyr hvide Vinkel.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Brindisi. Capo Gallo Ø. En rød Tønde er udlagt i 17 Fv. Vand, c. $\frac{1}{2}$ Kml. Ø. for *Capo Gallo* Fyr, for at afmærke Stedet, hvor Mudderpramme losses. 40° 41' 10" N. Br. 17° 57' 2" Ø. Lgd.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Ilha Grande Bay. Angra dos Reis. En 8 Fods Grund, der inden for 3 Fv. Grænsen har en Udstrækning af $\frac{1}{3}$ Kbl. i N. og S., og $\frac{1}{4}$ Kbl. i Ø. og V., ligger fra *Colombo Islet* i N. 35° V., $\frac{6}{8}$ Kbl. og fra *Øen Alves* i S. 40° V. 23° 0' 50" S. Br. 44° 18' 35" V. Lgd.

En Klippe, der er 4 Fod over Højvande og omgivet af uren Grund, ligger 1 Kml. fra *Øen Alves*, i Linjen, denne overet med *Francisco Island* i S. 55° V. og fra *Pynt Pasto* netop fri af *Pynt Ciudad* i N. 60° V. Øen ligger 1 Kbl. SØ. for den i Kortet angivne Plads, som er 23° 1' 5" S. Br. 44° 18' 55" V. Lgd.

Argentina. Río de la Plata. Paa Fyrskibet „*Indio-Point*“ er oprettet et Taagesignal. En Sirene giver hver 10 Minutter To-Stød, hvert af 6 à 7 Sekunders Varighed. 35° 9' 40" S. Br. 57° 6' 5" V. Lgd.

Kjøbenhavns Børskurs d. 26. Oktbr. 1898.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....	108 $\frac{3}{4}$	$\frac{1}{2}$	108 $\frac{1}{2}$ 108 $\frac{3}{4}$
Danmark.....	93 $\frac{1}{2}$	$\frac{1}{4}$	93 $\frac{3}{4}$ 93 $\frac{1}{2}$
Norden.....			123 $\frac{1}{2}$ 124
Kjøbenhavn.....	103 $\frac{3}{4}$	$\frac{1}{2}$	108 $\frac{1}{2}$ 108 $\frac{3}{4}$
Carl.....	63 $\frac{3}{4}$		63 $\frac{1}{2}$ 63 $\frac{3}{4}$
Dannebrog.....	105 $\frac{1}{2}$		105 $\frac{1}{4}$ 105 $\frac{1}{2}$
Skjold.....	77 $\frac{1}{2}$		77 $\frac{1}{4}$ 77 $\frac{1}{2}$
Helsingørs Dampsk.....			— —
Østersøen.....		104	104 107
Nordsoen.....		75	75 83
Torm.....		96	96 101
Foren. Bugser-Selsk.....		85	85 93 $\frac{1}{2}$
Dansk-russisk Dampsk.....		—	— 105
Urania.....	104 $\frac{1}{4}$	104	104 104 $\frac{1}{2}$
Union.....		108 $\frac{1}{2}$	108 $\frac{1}{2}$ 108 $\frac{3}{4}$
Heimdal.....		104	104 104 $\frac{1}{2}$
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.....		—	—
5% — —.....		—	—
5% Thingvalla 1880.....		—	—
5% — 1894.....		—	—
5% Norden.....		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.....		97 $\frac{1}{2}$	99 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % uopsig Stats.....		99 $\frac{3}{4}$	100 $\frac{1}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk.....		90 $\frac{1}{2}$	90 $\frac{3}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvns Kreditf.....		90 $\frac{1}{2}$	92
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....		94 $\frac{1}{4}$	95
4% — — 6 —.....		95 $\frac{1}{4}$	96 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk. 3 —.....		92	94
Aktier.			
Nationalbank.....		146 $\frac{1}{4}$	148
Privatbank.....	134	134	134 $\frac{1}{4}$
Landmandsbank.....		128 $\frac{3}{4}$	130
Handelsbank.....	122 $\frac{3}{4}$	122 $\frac{3}{4}$	123
Burm. & Wain.....	92 $\frac{1}{2}$	92 $\frac{1}{4}$	92 $\frac{3}{4}$
Helsingørs Jernsk.....		91	93
Sukkerfabr.....		94 $\frac{1}{4}$	94 $\frac{3}{4}$
Bryggeri Aktier.....	104	104	104 $\frac{1}{4}$

Vekselkurser d. 25. Oktbr. 1898.

	åvsta Sælger.	to d. d. Køber.
Hamburg.....	89.25	89.05
London.....	18.26	18.22
Paris.....	72.10	—
Amsterdam.....	150.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 25. Oktbr. 1898.

Russiske Noter.....	216.75
4% Russiske Consols.....	102.00
4 $\frac{1}{2}$ % — Boden Kredit.....	—
6% Mexikanske.....	99.40
5% Rumænske Stats.....	100.40
4% — — 1890.....	92.00

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 10,000, „Danmark“ 8,000, „Norden“ 14,000, „Kjøbenhavn“ 62,000, „Carl“ 10,000, „Dannebrog“ 38,000, „Skjold“ 12,000, „Urania“ 6,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

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 Skibsudgifter paa Lasteplassen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

H. L. BAUTRUP, Aarhus,
Skibshandel.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans
Förening.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.
Spedition, Dampskibsexpedition
og Toldklarering.

Kontorer:

St. Annæplads 10, Toldboden
og Kjøbenhavns Frihavn.
Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.
Prompte og billig Spedition til alle Pladser.



E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: H U S T E D.



Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Statsbanedriften.

Auktion over Hjuldampskib.

Torsdag den 3. November d. A. Kl. 12 Middag lader de danske Statsbaner efter Aftale med Auktionsdirektøren i Korsør bortsælge ved offentlig Auktion, der afholdes sammesteds, det dem tilhørende

Hjuldampskib „Freya“,

der ikke mere egner sig til Brug for Statsbanerne.

Skibets Drægtighed er 372,35 Total Tons (Brutto) og 217,97 Reg. Tons (Netto), dets Længde 197 Fod, Bredde 20,8 Fod, bygget i Aaret 1862 paa Klink af Jærn af Firmaet Baumgarten & Burmeister, der ogsaa har leveret Maskinen til Skibet. De nuværende Kedler ere indsatte i Aaret 1886.

Med Skibet følger en Del Inventarium. Auktionen afholdes om Bord i eller ved Skibet, som er beliggende i Korsør.

Auktionskonditioner og Beskrivelse af Skibet med Inventarieliste kunne erholdes paa Statsbanedriftens Søfartsafdelings Kontor, Reventlowsgade 16, 2. Sal, hvor derhos Skibets Nationalitets- og Registrerings Certifikat og andre Dokumenter Skibet vedrørende henligge til Eftersyn.

Bilbrev haves ikke.

Kjøbenhavn, den 19. Oktober 1898.

Søfartschefen.

Maskinmester,

der har faret til Søs, kan faa en god Plads med fast Gage som Repræsentant for et større, velindført Oljefirma. Billet med Referencer og Gagefordring, mrkt.: „Ocov“ indlægges paa dette Blads Kontor.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malmø“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“, „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

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.

Har De Tandpine,

brug altid Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre, som hurtigt stiller de heftigste Tand-smerter.

9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

Løge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg. gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9 Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

TH. SIMONSEN,

NYHAVN 57.

SØLVMEDAILLE I MALMØ
OG STOCKHOLM.

FOR LANTERNER.

Pumper,

udmærket egnede til Lastpumper.
Maskinfabrikken Rannje,
Mathæusgade 6.

Enhver Kaptajn, som vil
spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon Nr. 6. **G. W. Møller, Grønnegade, Dragør.** Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Prompt offers of tonnage wanted
Cadiz to Rio Grande option Pelotas
with salt. For freight and conditions apply to

Chr. Scharfhausen,
Cadiz.

Rigaer Flydedok,

2350 Tons Bæreevne.

Rigaer Børs-Komiteen bringer herved til Kundskab, at den af denne til almindelig Afbenyttelse opstillede

Jærn-Flydedok i Riga-Havnen ved Bolderaa er aabnet.

Dokken bestaar af 2 Dele med en Bæreevne af resp. 1410 og 940 Tons og en Længde af resp. 158 og 104 russ. Fod. Den er forsynet med elektrisk Belysning og med elektriske Boremaskiner. Den kan modtage Skibe af ca. 300 Fods Længde, 50 Fods Bredde og 17 Fods Dybgaende.

Ovennævnte Angivelser gælde i Almindelighed for Skibe med et Rumindhold af ca. 3000 Reg.-Tons Brutto og 1800 Reg.-Tons Netto.

Forespørgsler rettes til og nærmere Underretning meddeles af Rigaer Børs-Komiteen. De trykte Betingelser for Benyttelsen af Dokken sendes paa Forlangende beredvilligst.

Rigaer Børs-Komiteen.

Riga, September 1898.

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa
Frihavnen.

● **Eneste Lager** ●
af dansk, svensk og Aalborg
Brændevin.

Kongebreve, Brylluper,
Ægtepagter, Testamenter,
Æresoprejsning, Separation,
Skilsmisse, Adoptioner, Navneforandring, Panteobligationer, Klager og Ansøgninger samt alle juridiske Dokumenter skrives og ordnes billigst. Inkassationer og Retsmøder besørges.

Husk 8, Klosterstæde 8.
Juridisk Kontor.

Patentfarve for Skibsbrug

P. Møller, Immervad 1, Aarhus.

J. Henrik Jensen,
Guldsmedgade 4, AARHUS.
Kaffe, The og Chokolade.

LANDMANDSBANKEN

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

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

**Frederikshavns
Fiske- og Sætteskiperskole**
forbereder saavel indenbys som udenbys Elever til Fiske- og Sætteskipperprøven. Nærmere Oplysninger gives af Bestyrelsens Formand, Konsul **Christian Cloos** i Frederikshavn.

Skibssignaler

leveres fra Aarhus eneste Fyr- værkerifabrik. Grundlagt 1872.
Brev- og Telegramadr.:
Kræftings Enke, Aarhus.

For Søfolk.

Uld og Trikotagevarer købes
billigst hos

H. Madsen,
Skolegade 26,
Aarhus.

Den billigste Herreekviperingsforretning

er hos **Jens Kjeldsen.**
Søndergade 23—25. * Aarhus

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.

„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. 44.

Kjøbenhavn, Torsdag den 3. Novbr. 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Reder og Modtager. — Bugserings- og Lodsningforholdene paa Nakskov Fjord. — Kompasset og dets Installation i Dampskibe. — Spørgsmaal og Svar. — Fragtmarkedet. — Toldbodanordninger i Storbritannien. — Lastning og Losning af Trælaster. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

**Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft &
Maskinbyggeri.**
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibssom til Landbrug.
**Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.**

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.

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 Provincesbyer.

Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

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.

C. J. M. Fyrwald & Co.s

store og righoldige Lager af
Uniformseffekter, Vaaben, Guld- og Sølvgaloner m. m. udsælges fra Onsdag den 26. Oktober, hver Dag Kl. 10—4, under Ledelse af Hr. Chr. Nørgaard til de af Skifteretten ansatte Vurderingspriser.

Kjøbenhavn, i Oktober.

Gustaf Broomé,
Svensk Advokat i Kjøbenhavn.

Hansa Composition.
Anerkendt bedste Skibsbundfarve.
ANDREAS HENNINGSEN, Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nilsson.
Nyhavn 53, Kjøbenhavn.
Telefon 120.

Flensborgs Skibbygning Selskab

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

M. Christiansen

M. Christiansen,
Rønne.
Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering
henhørende.
Transit og Kreditoplagsvarer.

John Hinze Enke

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^d.

eneste Fabrikant af
Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: **Hamburg:**
Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telephon 3994.
Conferencetid 12-1½. Admiralitâtstr. 39, 1. Telephon 3999.
Telegr.-Adr.: **Dicotto.**

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telephon 35.

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.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Telegramadresse: Telephon 297. Seifert, Regnegade. Telephon 297.

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.
Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Sunderland.

Thompson Shields & Co.

(Established 1858.)

Ship brokers.

Coal Exporters & Timber Merchants.

196, High Street East. Sunderland.

Highest freights for foreign & coasting.

Herring freights from ports in Scotland to Elben &
Baltic a speciality.

Letters & telegrams addressed to our care are delivered
promptly on board vessel on arrival.

Telegrams: „Shields“. Sunderland.

„Scotts Code“ — ninth Edition — used.

Prima røgede Skinker.

Store Partier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker
anbefales til

lave Priser.

Højbroplads 12 ved Gammelstrand.

Fanø praktiske Sømmandsskole.

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

P. H. Clausen,

Nordby, Fanø.

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 damp tørrede og Priserne de billigste.

Telefon 3338.

EMIL HAMMELEV, Store Kongensgade 81, Bagb.

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.

Telefon 5560.

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon **G. W. Møller, Grønnegade, Dragør.** Telefon
Nr. 6. Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførelsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Reder og Modtager.

I England er for nylig afsagt en Dom, der har ikke ringe Interesse, fordi den viser Betydningen af en bestemt Optræden fra Redernes og Kaptajnernes Side overfor Modtagerne. Vi gengive Dommen efter „Fairplay“.

Hvis Skibsredere ikke en Gang inellem fuldt ud hævdede Ordlyden i deres Certepartier og Konnossementer, vilde Befragtere og Modtagere muligvis benytte sig deraf og alvorlig skade Skibsinteresserne. Mange Konsignatører have saaledes for Vane at holde Skibene saa længe de paa nogen Maade kan, for at undgaa Oplægning af Ladningen i Pakhus, eller ogsaa af Bekvemmelighedshensyn overfor deres Klienter. Sortehavs-, Østersø- og Amerika Konnossementer, der betinger, at naar Skibet er klart til at losse, skal Konsignatøren tage Ladningen fra Skibssiden saa hurtig, der kan losses, stipulerer ligeledes, at hvis Skibet kan losse hurtigere, end der modtages, kan Kaptajnen lande Ladningen paa Modtagerens Bekostning. Som Regel giver Kaptajnen efter for Modtagerens Anmodninger, Undskyldninger eller Trusler, og kun sjældent trædes der i Skranken for at bekæmpe Modtagerens Fordringer og undgaa lovstridigt Ophold. Tilfældet med et Dampskib, „Tioerton“, er et usædvanligt, idet Føreren her optraadte med stor Bestemthed overfor nølende Modtagere. Dampskibet, der tilhørte Messrs. Maclay & McIntyre i Glasgow, ankom til Avonmouth Mandag den 4de April med en Ladning Korn konsigneret til forskellige Købmænd; samme Dag begyndte Losningen og vedvarede Tirsdag, Onsdag og Torsdag. Ved Hjælp af ekstra Udgifter til flere Hold Arbejdere var Udlosningen færdig Torsdag Aften og Skibet klar til at afgaa med det samme, og det undgik saaledes at blive opholdt Langfredag og Paaske-dagene over.

Skibet kunde arbejde med 16 Hold; men Modtagerne nægtede at anvende mere end 10. Rederne protesterede herimod og anmeldte, at de vilde antage ekstra Mandskab

for at udføre Skibets Del af Arbejdet, og at Ladningen vilde blive indlagt i Skurene efter Betingelserne i Konnossementet. De handlede i Overensstemmelse hermed, og ved en ekstra Udgift af £ 50 opnaaedes Skibets fuldstændige Udlosning Torsdag Aften. Modtagerne vægrede sig ved at betale de £ 50 og der anlagdes da Sag mod Messrs. Bretherton, Ford & Co., et af Modtager-Firmaerne, for £ 3. 16. 11, som var dettes Andel af Summen; de andre Købmænd forpligtede sig til at acceptere Processens Resultat. Redernes Sagfører fremhævede for Dommeren den simple Sandhed, at det var Modtagernes Plan at sende saa meget som muligt af Ladningen bort i Skibe eller Jærnbanevaggoner; de ønskede, at Skibet skulde forblive saa længe de kunde holde det, for at undgaa at lægge Ladningen i Skur. Dommeren tilkendte Rederen Betaling af den forlangte Sum med Omkostninger; han udtalte, at det var Skibets Pligt at losse uafbrudt, men paa den anden Side havde det Ret til at fordr Modtagelse saa hurtig, som det kunde levere, naar det arbejdede i den almindelige Arbejdstid efter Havnens Kutyme. Han tilføjede: jeg mener, at Kutymen her i Bristol, ved hvilken Losningen af Kornladninger er fordelt imellem Skibet og Købmanden, aldeles ikke staar i Modstrid med Betingelserne i Konnossementet. Følgelig, hvis Skibet ønsker at losse hurtigere end Købmanden vil tage imod — og Losningen er, hvad Skibet kan udføre i de almindelige Arbejdstimer — kan Skibet lande Ladningen og debitere Købmanden for de saaledes paaløbne ekstra Udgifter. — Dette er en meget klar Udtalelse, og den burde opmuntre Førere og Redere til at lægge Ladningen i Land, under denne Art Konnossement, hvor Købmanden nøler og forsøger paa at benytte Skibet som lejefrit Pakhus. Hvis Rederen af Skibet ikke havde antaget ekstra Arbejdere til at losse, var Skibet blevet opholdt i Havnen Paaske-Helligdagene over, og Helligdage tæller ikke i Liggetid.

Bugserings- og Lodsningforholdene paa Nakskov Fjord.

Vi have modtaget følgende:

Undertegnede Fører af Skonnert Laura af Frederikshavn, 53 Reg. Tons, tillader sig at rette et Spørgsmaal til „Dansk Søfartstidende“ angaaende Bugserings- og Lodsforholdene mellem Nakskov og Albue. Ovennævnte Fartøj har flere Gange besøgt Nakskov og har sejlet ved egen Hjælp uden Lods til Nakskov, har krydset med østlige Vinde fra Albue til Slotøen, ligeledes uden Lods. „Laura“ laa sejlklar i Nakskov den 2. Oktober med en Ladning Byg til Tønsberg; samme Dags Morgen Kl. 6 var Vinden nordlig, omtrent stille, og vi kunde med denne Vind ikke sejle uden Bugsering, hvorfor jeg henvendte mig til Kaptajn Larsen paa Dampskibet „Mjølner“ med Forespørgsel om at blive bugseret til Slotøen tilligemed flere andre smaa, danske Fartøjer. Hertil svarede Kaptajnen ja, men straks efter kom Lods Christensen fra Nakskov og spurgte, om jeg vilde ud og om jeg vilde slæbes med „Mjølner“, hvortil jeg svarede ja. Lods Christensen spurgte da, om jeg vilde have Lods om Bord; dertil svarede jeg, at her er ingen Lodstvang i Nakskov og selvfølgelig bruger jeg ikke Lods. Lods Christensen svarede mig, at Dampskibet „Mjølner“ ikke maatte slæbe mit Fartøj ud til Slotøen uden Lods, da mit Fartøj var over 40 Register Tons, men jeg fandt mig ikke pligtig til at betale c. 15 Kr. i Lodspenge, da jeg i Lodsloven ikke kan finde, at der er Lodstvang til og fra Nakskov,

hvorfor mit Fartøj blev liggende i Nakskov den Dag over uden at komme til Søs. Det vilde være mig meget kært at faa oplyst, hvorledes Overenskomsten imellem Nakskov Lodseri og Det sydfynske Dampskibsselskab stiller sig overfor Spørgsmaalet om Bugseringen af vore smaa Skibe til og fra Nakskov Havn.

Dette Spørgsmaal vil maaske af uinteresserede betragtes som ubetydeligt, men for mig og mange af mine Kolleger, der komme til Nakskov, er det en temmelig vigtig Sag. Bugseringstaksten for mit Skib alene er 15 Kr. fra Albue til Nakskov, og fra Nakskov til Albue det samme; er vi saa tillige pligtige til at tage Lods om Bord ind og ud, kan vi vel ikke gøre Regning paa mindre end c. 30 Kr. i Lodspenge for et Skib paa 50 Tons, navnlig i Vintertakst. Dette udgør for mit Skib c. 60 Kr. for Lods og Damp til og fra Nakskov. Det er en stor Sum Penge for et lille Skib, og hertil kommer Havnepengene.

Vi smaa Skippere maa gøre Regning paa den mindst mulige Udgift. Fragterne ere smaa, og til Tider kan vi ligge længe for at faa en lav Fragt, da Dampskibene og Lægterne konkurrere stedse stærkere med os.

Hvis vi kan paatvinges Lods om Bord i Skibe, der er over 40 Tons, imellem Nakskov og Albue for Afbenyttelse til Bugsering af Dampskibet Mjølner, som er Ruteskib mellem Langeland og Nakskov, da vilde det

være af stor Interesse for de smaa Skibe, der kommer til Nakskov, som er en forholdsvis stor Trafikby, at der var en Bugserbaad, der var disponibel til en billig Takst.
N. Riiskøj.

Der eksisterer ikke nogen Overenskomst mellem Sydfynske Dampskibsselskab og Nakskov Lodseri om Bugsering paa Nakskov Fjord. Vi have derimod modtaget Oplysninger, der gaa ud paa, at de paagældende Lodser gøre gældende, at Skibsførere, der ere ukendte paa Nakskov Fjord, skulle tage Lods under Bugseringen, uanset Skibets Størrelse, samt at ethvert Skib, som har taget Lods under Indsejlingen, skal, naar det slæbes ud, ogsaa tage Lods, ligeledes uanset Skibets Størrelse. Med hvilken Ret disse Fordringer kunne opstilles i et Farvand, hvor der ikke findes Lodstvang, indse vi imidlertid ikke, men vi henstille til de paagældende Autoriteter at foranledige dette Spørgsmaal undersøgt og at offentliggøre det Resultat, de komme til. I det her foreliggende Tilfælde hævder Skibets Fører jo tilmed at være kendt i Farvandet.

Om Bugseringsforholdene paa Naskov Fjord kunne vi iøvrigt oplyse, at Nakskov Havneudvalg i Sommer bekendtgjorde, at det ønskede Bugsering udført paa Fjorden af en Bugserdamper, saaledes at Taksten holdes indenfor henholdsvis 25 og 15 Øre pr. Ton, eftersom Bugseringen foregaar udenfor eller indenfor Slotø, og saaledes at hele Fjorden befares mindst 1 Gang daglig. Vi antage derfor, at en saadan Ordning vil træde i Kraft, og at det vil blive offentliggjort, naar dette vil ske. En hensigtsmæssig Ordning er uden Tvivl, som fremhævet af den ærede Indsender, af betydelig Interesse for talrige mindre Skibe.
Red.

Kompasset og dets Installation i Dampskibe.

Vi have modtaget følgende:

I Dansk Søfartstidende Nr. 35 har Kaptajn J. Ingerslev vist mig den Opmærksomhed at omtale mig i en Sag, der ikke vedkommer mig, og tilmed paa en saa fin og ejendommelig Maade, at der ikke kan tages Fejl af Adressen.

Kaptajn Ingerslev omtaler min mangelfulde Færdighed i at tumle med Kontromagneter, men da jeg ikke kan nægte, at den findes, vil jeg rolig se paa, at Hr. Ingerslev og O. tage dem af Kompasset og dets Installation i Dampskibe.

Efter min Opfattelse er gode Kompasser meget værdifulde, særlig naar de ere anbragte saaledes, at der kan drages den fulde Nytte af dem; men det er desværre ikke altid Tilfældet. Skavanker forekomme, selv hvor der (som senere skal bevises) tages de allerstørste Forsigtighedsregler derimod.

Kapt. Ingerslev klassificerer S. S. Louisianas Kompasser som Nr. 2, og her skal ingen Indvending gøres derimod, uagtet Materiellet er Nr. 1 og Pladsen for Plaseringen tilsvarende. Hovedkompasset er anbragt paa en 7' høj Platform, og set fra et teoretisk Standpunkt kan der vistnok ikke tænkes en bedre Plads end denne; men det har under Sejlads vist sig, at Platformen er saa svagt afstøttet, at Kompasset bliver meget uroligt paa Grund af Skibets Vibration, naar det er i Ballast. Der kan ikke styres efter Hovedkompasset, og Styrekompasset er anbragt foran Styreapparatet paa en saadan Maade, at der kun er 21 Tommer fra Jærngelænderet paa Broen til Nathuset, og saaledes at Rormanden kun kan staa paa Siden af Styreapparatet og fra denne Plads se Kompasset under en Vinkel paa ca. 25 Grader med

Diametralplanen. I den beholdne Kurs vil der af den Grund fremkomme en Fejl af fra $\frac{1}{4}$ til $\frac{1}{2}$ Str. ved at Rormanden skifter fra den ene Side til den anden. Denne Ulempe kunde let have været undgaaet ved Aptereringen under Kapt. Ingerslevs kyndige Vejledning; dog maa jeg erkende, at det for Kompassernes Vedkommende er den eneste Torn, der forvolder mig Bryderier, og jeg kan derfor saa godt indrømme, at jeg har Aarsag til at bringe Kaptajn Ingerslev min mest forbindtlige Tak for den Omsorg og Velvilje, hvormed han ellers har fjernet Tornene fra min Vej.

P. Jensen.

Spørgsmaal og Svar.

Naar et Skib er befragtet til at udføre saa mange Rejser, som det kan, paa England i Løbet af Sommeren og Efteraaret, kan da November henregnes til Efteraaret eller har Skibet Lov til at lægge op i Vinterhavn ved November Maanedes Begyndelse?
n.

Vi mene, at Skibet har Lov at lægge op d. 1. November, idet November, December, Januar og Februar maa henregnes til Vintermaanederne. I Overensstemmelse hermed erholde Sejlskibe i disse fire Maaneder af de kjøbenhavnske Assurance-Selskaber Ristorno for Oplægning og henregnes altsaa af Selskaberne til Vintermaanederne.

Fragtmarkedet.

Oppe i Øvrebotten begynder Termometret at dale betænkeligt, og nede i Sydamerika begynder Udsigterne at stige fra Uge til Uge og synes at varsle en god Sæson. En kolossal Flaade er i stadig Beskæftigelse mellem Amerika og Evropa, og Amerika er til Trods derfor i Forlegenhed for prompt Tonnage; det lyder underligt, men det er sandt. Novemberbaade kan næppe opdrives mere og ere i hvert Fald meget kostbare; man har end ikke i sin dristigste Optimisme haft Lov til at haabe paa et saa godt Resultat; og nu klemmer man paa Januar og Februar Dampere og etablerer en stor Befragtningsforretning over disse to Maaneder, som man de andre Aar helst saa strøgne af Almanakken. Man har kun at bøje Hovedet i Tavshed for en Tid, der synes at løbe fra selv de mest langbenede, og som vel ingen egentlig forstaar fuldt ud. Det tilkommer vore Efterkommere at beskrive Aarhundredets smukke Slutning; vi kan kun konstatere, at vi lever i en Tid, hvor man tænker hurtigere, arbejder hurtigere, konsumerer hurtigere end Statistiken hidtil har kunnet fremvise.

Af Ugens Noteringer fremfører vi blot følgende: Amerika: Baltimore Danmark prompt 4/6, Stettin 5/, Northern range C. f. O. 4/3 à 4/4 $\frac{1}{2}$ any size. New Orleans Danmark 22/ Nett Charter pr. November, 20/ à 21/ pr. December, 19/6 pr. Januar, 19/ pr. Februar, alt clean terms. Ellers er sluttet Galveston Liverpool 52/6, Bremen 53/9, Havre 55/ for Bomuld, eller 7/ højere end for faa Dage siden. Savannah Liverpool eller Bremen giver 47/, fra Golfhavnene til P. P. U. K. C. betaales ellers for Korn pr. December 4/6 pr. quarter à 480 lbs. Det er som omtalt en enestaaende Forretning, der har fundet Sted, og i dette Øjeblik strømmer stadig fra alle Sider ny Tilbud ind, men Prærierne ere ogsaa uendelige og Amerikas Ydeævne ubegrænset, i hvert Fald set gennem evropæiske Brillen; alene dette Spørgsmaal paa-trænger sig en: „naar vil denne kolossale Forretning

holde op? — Vi skulle ikke forsøge at give Svar herpaa, dels fordi vi ærligt talt ikke selv fuldt ud forstaaer Fænomenet, dels fordi det tilkommer andre at lave en Statistik og en Beregning over Evropas meget stærkt voksende Appetit efter amerikanske Produkter.

Sortehavet etc. ere faste og vil sikkert holde sig Sæsonen ud; vi noterer blot Azoff 13000 quarters prompt N. C. 17/, Azoff Hamburg 18/, Azoff U. K. Cont. 17/6 any. Odessa Marseilles 16 Francs prompt. Nicolaieff Marseilles 16 à 16½ Francs. Eupatoria Marseilles 2800 Tons 17 Francs. Sulina U. K. Cont. Hamburg 15/6, Christiania 16/6. Befragtingerne ere meget livlige og Baadene finder hurtig Afsættelse. Vinteren har endnu ikke meldt sig, men snart lægger ogsaa Isen sin Bræmme, i hvert Fald omkring Azoff, og Tiden for Lukningen er i hvert Fald limiteret.

Kulmarkedet er stadig glimrende baade til Østersøen og Middelhavet, og Trafiken er stor paa alle Felter. Vi skulle blot notere: Cardiff Genua 11/9, Cagliari 12/, Leghorn 11/9, Neapel 11/6, Civita Vecchia 11/9, Messina 12/, Venedig 13/3, Donau 14/6, Sulina 13/6, Volo 13/3, Alexandria 13/6. Til Østersøen noteres Stockholm 9/, Stettin 8/9, Malmø 9/, Kjøbenhavn 8/6, dansk Havn 9/. Fra Tyne noteres Alexandria 10/, Civita Vecchia 11/6, Trapani 11/6, Triest 13/, Venedig 12/6; til Kjøbenhavn betales 6/3, Aalborg 6/6, Middelfart 7/3, Kjøge 7/3, Pillau 7/, Memel 7/, Stralsund 8/, Königsberg 8/. Fra Firth of Forth betales til Venedig 11/6, Alexandria 10/, øvrige Pladser i Forhold. Til Østersøen betales Kjøbenhavn 7/, Aalborg 7/, Kiel 8/6, Flensborg 8/3, Rostock 8/6, Libau 8/, Riga 6/9, Helsingfors 8/6, Stockholm 7/6, Kronstadt 9/; men til den sidste Plads begynder nu Rederierne at blive ængstelige, da Vinteren, som omtalt, nærmer sig ogsaa her, og selv Østersøen er bleven temmelig mat; Noteringerne herfra ere i hvert Fald uden Interesse, og der er intet nyt at berette.

Vort hjemlige Marked. Der er kommen mere Liv i Smaafarten. Fragterne med Majs til Provinsen kan noteres $14\frac{1}{15}$ Øre; af Sortehavs Byg til Nykjøbing, Falster er en større Post gjort til 15 Øre.

Bomuldsfrøkager ere sluttede til Østjydske Havne til 20 Øre pr. 100 \mathfrak{R} .

Til Østersøen er af Byg og Majs sluttet 22 Pf. pr. 100 \mathfrak{R} og fra Stolpemünde til Nakskov og Vejle er betalt 5 Mark for Rug.

Af Hørfrøkager er der til Aarhus betalt 16 Øre pr. 100 \mathfrak{R} . Fra Klagstorp Havn til Bandholm sluttet nu til Kroner 19 pr. Favne Kalksten og 20 Kr. opnaas nok lidt senere.

Fra Landskrona til Aarhus noteres $7\frac{1}{2}$ Øre pr. Kbf. Tønner. Her er mange fragtsøgende Skibe, men ogsaa ganske rigelig med Fragter.

For Ben til Lübeck betales 30 Pf. pr. 100 \mathfrak{R} . — Til Flensborg er der af Hørfrøkager betalt 20 Pf. pr. 100 \mathfrak{R} .

Fragterne ere i det hele jævnt stigende.

Tolbod-Anordninger i Storbritannien.

Udenrigsministeriet har tilstillet os Genpart af nogle nye Anordninger for Førere og øvrige Befalingsmænd paa Skibe, der ankomme til Havne i Storbritannien.

Det er ifølge disse ikke længere nødvendigt for Føreren af et Skib, der ankommer til en saadan Havn, at afgive den foreskrevne Rapport til Toldvæsenet. Følgende Bestemmelser ere derimod fastsatte:

1) Skibets Fører skal nøjagtigt udfylde en Formular, der benævnes Appointment by Master of Respon-

sible Officer to make Report, og den Officer om Bord, der beskikkes, skal afgive sin Beskikkelse vedhæftet Rapporten.

2) Den Officer om Bord, som af Føreren befuldmagtiget til at afgive Rapport, skal være den ældste, hertil egnede Styrmand, eller eventuelt den ældste næstfølgende Officer.

3) Denne Officer skal overfor vedkommende Toldembedsmand godtgøre, at han er den i Førerens Beskikkelse nævnte Person, at han er kvalificeret hertil, og at Underkriften er Førereus.

4) Officeren skal med Hensyn til Rapportens Afgivelse, Besvarelsen af fremsatte Spørgsmaal og Afgivelsen af Erklæringer etc., der ere fastsatte i Anordninger, betragtes som Skibets Fører, og er, i Tilfælde af begaaede Fejl, underkastet den paabudte Straf.

5) Hvis vedkommende Toldembedsmand anser Rapporten eller nogen afgiven Erklæring etc. for mangelfuld eller utilfredsstillende, kan han skriftlig anmode Skibets Fører om at afgive Rapporten, og Føreren skal da afgive denne uden Hensyn til de her fastsatte Bestemmelser.

6) Enhver Henvendelse om en almindelig Beemyndigelse, afgiven af Føreren af et bestemt Skib for en Officer i dette, vil blive tagen under Overvejelse.

Lastning og Losning af Trælast.

Forsinkelse og Ekstraudgifter.

En svensk Skibsfører skriver i „Fairplay“:

Skibsredere og Skibsførere i Trælasttraden faar for Tiden haardt den Fortolkning at føle, som Afskibere i Lastehavne og Lastemodtagere i U. K. giver Ordene „Custom of the port“ baade ved Lastning og Losning, og det er min bestemte Opfattelse, at Dampskibe i mange Tilfælde blive slet behandlede, hvorfor det er paa høje Tid, at Skibsredere og Skibsførere søge at faa deres Ret ved Lastning og Losning. Det er almindelig Praksis blandt Afskiberne, naar der er mange Skibe, som skal laste, at sætte 50 à 80 Standard pr. Dag som „Custom of the port“. Naar Skibet saa kommer til Lossepladsen i en travl Tid, nægte Modtagerne af Lasten at være ansvarlige for den Tid, der gaar tabt af Mangel paa Kajplads samt Lejlighed til Ladning og Modtagelse af Lasten, uagtet saavel Afskiber som Modtager ifølge Certepartiet er forpligtet til at bringe og modtage Last saa hurtigt, som Dampskibet er i Stand til at laste og losse.

Jeg skal som Eksempel nævne, at Købmændene i Humberhavne rask væk slutte flere Skibe, selv om alle Kajer og Lossepladser ere blokerede af Last, og at Dampskibe ofte blive beordrede til Kajpladser, hvor der ikke er Plads til Halvparten af Lasten. Skibsredere paaføres ogsaa Ekstraudgifter ved, at Ladningen maa lægges ovenpaa anden Last samt bringes lang Vej over Kajerne til Jærnbanevognene. De forskellige Ladninger blive paa den Maade blandede sammen paa Kajerne, og Følgen heraf er, at der ofte stilles Krav for for lidt leveret Last, saa der kan hengaa Maaneder, inden Rederne kan faa Opgørelse.

Dersom man ikke slutter sig sammen for at gøre en Ende paa dette Uvæsen, vil Forsinkelse paa Lasteplasserne samt Ekstraudgifter og Forsinkelse paa Lossestedet paaføre Rederne store Udgifter.

Fra Sø og Land.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu 19 Fod (dansk Maal).

Vi omtalte for kort Tid siden, at Dampskibe ere udsatte for megen Forsinkelse i Glasgow. Et derværende Firma oplyser nu i „Norg. Sjøfartst.“ at denne Forsinkelse udelukkende gjaldt Dampere, der lossede Jærnmalm, og at den var ganske ekseptionel, foranlediget af Strejken i Wales. Saavel Malmbaadene som andre Baade faa nu den sædvanlige Ekspedition.

Udgifterne i Pernambuco. En Del norske Skibsførere henlede i „Norg. Sjøft.“ Opmærksomheden paa de store Udgifter i Pernambuco, der betegnes som uforvarlig høje. Saaledes er Betalingen for Bugsering forhøjet fra 1 Millreis (Mk.) til 2 Mk. pr. Reg. Ton, hvilket vil blive c. 17 d. pr. Ton for Bugsering ind og ud, der tager højst 2—3 Timer hver Vej. Ballasten, der før betales med 2 Mk., betales nu med 3 Mk. pr. Ton for Sand. Fyrpengene betales i Guld à 27 d. pr. Mk. Skibsførerne have anmodet de to Bugseringskaber i Pernambuco om Reduktion af Bugseromkostningerne, men have modtaget Afslag. Fragterne til Pernambuco bør, i Betragtning af disse høje Afgifter, være mindst 1 à 1/6 pr. Ton større end til Bahia, for at Udbyttet kan blive tilsvarende.

Skibsmægler A. Ammundsen i Pernambuco henleder samtidig Kaptajnernes Opmærksomhed paa, at de ikke bør modtage Slæbebaadens Trosse, inden Lodsens er kommet om Bord, da Lodsene, om Vinden tillader det, sejler Skibene ind i Havnen. Kaptajnen maa naturligvis i dette Tilfælde love Lodsens en Gratifikation.

Uforsigtig Navigering. En anset britisk Skibsfører fremstillede for nogle Aar siden for den kongelige Kommission for Tab af Liv paa Søen det uheldige i, at Skibsfører og Styrmand paa samme Skib ikke altid arbejder sammen ved Skibets Navigering. Denne Opfattelse godtgøres ogsaa af Resultaterne fra forskellige Søforklaringer og Retsager angaaende Skibes Forlis. „Naut. Mag.“ anfører som Eksempel herpaa følgende:

Sejlskibet Crofton Hall strandede, paa Rejse fra Dundee til New-York, paa Østenden af Sable Island og blev totalt Vrag. Anden Styrmand havde undladt at underrette Kaptajnen om, at et Fyr, der viste sig at være det faste Fyr paa Østenden af Sable Island, var i Sigte, og det uagtet han talte med Kaptajnen under Vagten og Fyret var i Sigte næsten en Time, før Skibet gik i Land. Styrmanden blev ogsaa stærkt dadlet for, at Skibets Logbog var slet ført. Et andet Eksempel kan nævnes. Dampskibet Toledo, fra Galveston til Antwerpen, forliste i Sneykning i Nærheden af Scilly. Kaptajnen havde ført Skibet i 30 Aar. Styrmanden assisterede ham med at tage Observationer, men foretog ikke Beregningen, hvilket Kaptajnen gjorde alene, og han var saaledes i Virkeligheden alene Navigator; men netop Middagen, før Skibet strandede, var Styrmanden stærkt i Tvivl om de foretagne Stedbestemmers Rigtighed. Som Regel beregnede Kaptajnen sine Observationer alene, fordi han var kommen til den Erfaring, at Underordnede ikke var at stole paa i dette Kapitel. Men denne Opfattelse er næppe rigtig; thi to Hoveder er bedre end et, og man har mange sørgelige Eksempler paa Forlis paa Grund af, at kun én om Bord har befattet sig med Skibets Navigering.

I den engelske Jærnbark Blengfell, paa Rejse fra New York til London med en Ladning Petroleum og Nafta i Tønder, eksploderede Ladningen, hvorved Kaptajnen, hans Kone og Barn, 1ste Styrmand, Lodsens og 2 af Mandskabet dræbtes. Skibet, der befandt sig under Sejl i Kanalen nærved North Foreland, ledsagedes af en Slæbedamper; skønt hele Skibet umiddelbart efter Eksplosionen stod i Flamme fra for til agter, løb Slæbedamperen dog langs Siden med Fare for selv at blive tændt og reddede de tiloversblevne af Besætningen. Sejlmageren om Bord paastod, at der paa hele Rejsen var bleven godt ventileret i Lastrummene, Lugerne havde for det meste været aabne, og ingen havde haft Tilladelse til at gaa ned i Lasten med Lys. Sandsynligheden

taler dog for, at en eller anden af Besætningen har været dernede med tændt Lys, der da har antændt de let fængelige Dampere.

Skibet drev ind paa Tongue Sands, hvor det nedbrændte til Vandgangen, medens hele Ladningen brændte ud; ved Lavvande staar Skroget et godt Stykke over Vandet.

Kaptajnens Kone med Barn var lige bleven sat om Bord i Barken fra Slæbedamperen for at ønske sin Mand Velkommen, da Eksplosionen skete.

P. and O. Company's Damper Osiris har haft en overordentlig hurtig Overfart fra Brindisi til Port Said. Søndag Aften den 9. Oktbr. forlod den Brindisi og kom Tirsdag Aften til Port Said, saaledes at den tilbagelagde hele Distancen, 1000 Kvartmil, i 46 Timer 49 Minutter, hvilket giver en Middelhastighed af over 20 Knob. For et Skib af Osiris Størrelse (det deplacerer kun 2,500 Tons), er dette en enestaaende hurtig Rejse, hvorved Posten fra London til Ægypten kun var 4 Dage under Vejs. (Times.)

I England er Board of Trades Opmærksomhed henledt paa Faren ved at benytte elektrisk Lys i Skibenes Lanterner. Sagen stammer fra, at Redningsbaaden ikke kunde finde den for nylig strandede Damper Mohegan paa Grund af, at det elektriske Lys slukkedes i alle Lanterner baade uden og inden Bords, da Damperen strandede. Af samme Grund mener man, at det vilde have gavnet Redningsarbejderne, om den elektriske Projektør paa Pendennis Hill, Falmouth, var bleven brugt til Oplysning af Vraget, hvorved Redningsbaaden vilde have kunnet finde Stedet. Ogsaa for Skibet selv vilde det have været til stor Nytte, om det og dets Omgivelser vare blevne oplyste paa denne Maade. (Times.)

Mæglerkurtagen i franske Havne. I Anledning af den urimelig høje Mæglerkurtag, der er gældende i Frankrig, have engelske Redere, ifølge „Fane Avis“, ogsaa henvendt sig til derværende Rederier om at støtte Sagen. Som den mest naturlige Vej valgte, skriver Bladet, et af vore Rederier at bede „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“ om at gøre sin Indflydelse gældende til Fordel for, at den franske Mæglerkurtag kunde blive betydelig reduceret. Som Svar herpaa har den nævnte Forenings Styrelse meddelt, at den har tilskrevet „Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart“ om at træde i Forbindelse med det danske Udenrigsministerium, for at faa dette til at støtte de engelske Skibsreders Besværing angaaende det nævnte Spørgsmaal, og at Foreningen derefter fra Fællesrepræsentationen har modtaget Meddelelse om, at den har tilskrevet Udenrigsministeriet om ved Henvendelse til den franske Regering eller ved de Midler, Ministeriet maatte finde hensigtsmæssige, at støtte de engelske Skibsreders Bestræbelser i den nævnte Retning. Hvorvidt Regeringen vil imødekomme Andragendet, kan der endnu ikke foreligge noget Svar paa; men det tør sikkert haabes, at den vil stille sig velvillig til denne, ogsaa for danske Rederier betydningsfulde Sag, hvis retfærdige Ordning dog i sidste Instans vil komme til at afhænge af, hvorledes den franske Regering og Folkerepræsentation stiller sig til samme.

Hamburgs Søhandel viser i Aarets første ni Maaneder en større Tilvækst end i noget foregaaende Aar; den beløber sig til omtrent 600,000 Tons, medens Tilvæksten i samme Periode af hvert af de to foregaaende Aar kun beløb sig til omtrent 71,000 Tons. I de ni Maaneder er indklareret 5,572,640 Reg. Tons mod 4,972,270 Tons sidste Aar. Den største Del af Tilvæksten var med Dampskibene, nemlig 476,000 Tons, medens den med Sejlskibene beløb sig til 124,000 Tons.

Hamburg—Amerika Linjens Dampskibe skal til Foråret begynde med at tage Brevduer om Bord paa Rejserne

fra og til New York, saa der kan blive Mulighed for Kap-
tajnerne for at rapportere Havarier etc. til Selskabets Direk-
tioner paa den ene eller den anden Side af Oceanet. Der
vil blive oprettet Stationer i New York og Hamburg og
Duernes Træning er begyndt.

Bremens Søhandel vokser stadig; Tilvæksten for Ind-
gaaende i Aarets første ni Maaneder bliver, sammenlignet
med den samme Periode af 1897, omtrent 190,000 Reg. Tons
eller næsten 12 pCt.; de nøjagtige Tal ere 3,605 Skibe og
1,803,209 Tons imod 3,283 Skibe og 1,613,448 Tons.

I Pontreix opræves, for at dække Udgifter ved
Havnearbejder, fra 13. ds. en Tonnageafgift af de Fartøjer,
der ankomme til Havnen lastede eller for at indtage Ladning.
Afgiften er 10 Centimer pr. Ton af Fartøjer, som ankomme
fra eller afgaa til udenlandsk Havn eller fransk Koloni; 50
Cent. pr. metrisk Ton af indtaget eller udlosset Last, uanset
Afsendelses- eller Bestemmelsesstedet. For Sand, Tang, Al-
ger og lignende fra Havet hentedede Gødningsstoffer, som ud-
losses inde i Havnebassinet, nedsættes Afgiften til 5 Cent.
pr. Ton. Fritagne for Afgift ere bl. a. Fartøjer, der ankom-
me i Ballast og afgaa uden at indtage Last, samt Fartøjer,
der søge Nødhavn, for saa vidt ingen Handelsoperation
udføres. (Norg. Sjøft.)

Ved Bülk Fyrtaarn, aabnes d. 10. December en Dag-
Signalstation, der har til Formaal at udveksle Telegrammer
med Skibe i Søen, enten fra disse til Rederierne eller om-
vendt. Telegrammerne skulle affattes enten paa tysk eller
ved Hjælp af Signalerne i den internationale Signalbog og
skulle angive Skibets Navn eller Kendingsbogstaver og dets
Nationalitet. Skibe, der vise deres Kendingsignal, naar de
passere Stationen, rapporteres til deres Rederi, naar dette
har anmodet derom; saadan Anmodning stiles til Havnekap-
tajnen i Kiel. For hvert Telegram er Betalingen 80 Pf. for-
uden den tarifmæssige Telegramporto. (Hansa.)

Ugens Havarier.

Valhalla, Dpsk. af Christiania, har paa Rejsen fra
Åbo til London med Trælaster udførte Bornholm været i Kollis-
sion med Dpsk. Perwie. Skibet ankom hertil d. 27. Oktbr.
for at losse og reparere, Perwie fortsatte Rejsen til St.
Petersborg.

Gerda, Dpsk. af Bergen, Wieser, indkom hertil læk
d. 27. Oktbr. efter Grundstødning paa Ålandsøerne. Efter
foretagen Reparation fortsattes Rejsen til Grimsby.

Ingeborg, Jagt af Svendborg, paa Rejsen til Nakskov
med Melasse blev d. 27. Oktbr. af Krydstoldvæsenet fundet
ved Albuen uden Mandskab om Bord.

Saga, Skonnert af Svendborg, kom d. 26. Oktbr. paa
Grund paa Skåle. Flot med Assistance af Svitzers og ind-
bragt til Bandholm.

Galathea, 3m. Skonnert af Svendborg, er d. 25. Okt.
ankommet til Christianssand efter 24 Dages Rejse fra Char-
lestown. Skibet har været ude i Stormen. 2 Mand af Be-
sætningen vare syge af Overanstrengelse. Skibet har en
Del oven Bords Skade.

A. Asgeirsson, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 26. Okt.
ankommet til Sharpness med en Ladning Træ. Skibet, der
har været ude i Stormen, har mistet en Del Dækslast.

Sønderjylland, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 28.
Oktbr. paa Grund paa Sjællands Rev. Flot efter at en Del
af Ladningen var løst over i Dpsk. Falster. Sønderjylland
ankom d. 29. til Fredericia med en mindre Lægage.

Dortrecht, Dpsk. af Rotterdam, kom d. 29. Oktbr.
paa Rejsen fra St. Petersburg til Rotterdam med Sæd paa
Grund paa Sydenden af Amager. Flot ved egen Hjælp og
indkommen hertil for at undersøges.

Mary John, engelsk Skonnert, ladet med Egetræ, kom
d. 29. Oktbr. paa Grund ved Saltholmen.

Nordlyset, svensk Dpsk., kom d. 30. Oktbr. paa Grund
paa Anholt. Flot ved egen Hjælp og fortsat Rejsen.

Penelope, Dpsk. af Leith, ankom hertil d. 31. Oktbr.
paa Rejsen fra Riga til Leith med Stykgods for at reparere.
Skibet har været paa Grund ved Ystad.

Mathilde Hennings, Barkskib af Riga, kom d. 30.
Oktbr. paa Rejsen fra Stettin til Cardiff med Trælaster paa
Grund ved Dragør.

Bolderaa, Dpsk. af London, kom d. 30. Oktbr. paa
Rejsen fra St. Petersburg til Hjemstedet med Stykgods paa
Grund paa Sydenden af Amager. Flot ved egen Hjælp og
fortsat Rejsen.

Augusta, Dpsk. af Thisted, har i Tyborøn Kanalen
mistet begge sine Ankere.

*Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-
Afdeling.*

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, at-
gik fra New Orleans 16. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — A. N.
Hansen, Thidemann, ankom til Kbhvn. 30. Oktbr., bestemt
til Newcastle. — Antwerpen, Holm, afgik fra Antwerpen
30. Okt., best. til St. Petersburg. — Chr. Broberg, Harder,
afg. fra Råfsø 31. Oktbr., bestemt til Almeria. — Dagmar,
Gade, afg. fra Kbhvn. 31. Oktbr., best. til Barcelona. — Douro.
Ørum, afgik fra Søderhamn 20. Oktbr., bestemt til Malaga. —
Georgios I, Kihl, ank. til St. Petersburg 24. Okt., best. t. Riga.
— I. C. Jacobsen, Béch, ankom til Denia 25. Oktbr., bestemt
til Malaga. — Kiew, Rabe, afgik fra Kbhvn. 1. Nov.,
bestemt til St. Petersburg. — Kursk, Staal, ankom til St.
Petersborg 26. Oktbr., bestemt til Riga. — Leopold II,
Kruise, afgik fra Batoum 31. Okt., best. til Messina. — Loui-
siana, Jensen, ankom til Kbhvn. 22. Oktbr., best. til New-
Orleans. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til St. Peters-
borg 11. Okt., bestemt til Antwerpen. — Nicolai II, Mi-
chelsen, afgik fra Galveston 11. Oktbr., bestemt til Kbhvn.
— O. B. Suhr, Lissner, ankom til Kbhvn. 30. Oktbr., best.
til St. Petersburg. — Omsk, Rasmussen, ank. til St. Peters-
borg 24. Oktbr., bestemt til Reval. — Tejo, Borries, ank. til
Lissabon 31. Okt., bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Andersen,
ankom til St. Petersburg 31. Oktbr., bestemt til Rotterdam.
— Vesuv, Norden, ankom til Bordeaux 30. Oktbr., bestemt
til La Rochelle. — Viking, Jørgensen, ankom til St. Peters-
borg 26. Oktbr., bestemt til Memel. — Xenia, Erichsen, an-
kom til Kbhvn. 1. Novbr., bestemt til New Orleans. — Ar-
kansas, Jespersen, afg. fra New Orleans 20. Okt., bestemt
til Kbhvn. — Florida, Ingerslev, ankom til New Orleans
28. Oktbr., best. til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, ankom til
Galveston 29. Oktbr., bestemt til Aarhus. — Norge, Knud-
sen, afg. fra New York 29. Okt., bestemt til Christianssand.
— Hekla, Thomsen, afgik fra Christianssand 22. Oktbr.,
bestemt til New York. — Thingvalla, Laub, afgik fra
Christiania 1. Novbr., bestemt til Kbhvn.

Axelhuus, Nielsen, afg. fra Arendal 31. Okt., bestemt
til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Clauson Kaas, afg. fra
Riga 30. Okt., best. til Kbhvn. — Christian IX, Møllerup,
afgik fra London 31. Oktbr., bestemt til Hamburg. — Chri-
stianssand, Kjølens, ankom til Kbhvn. 30. Oktbr., best. til
Vestnorge. — Constantin, Bloch, pass. Holtenau 31. Okt.,
bestemt til London. — Frederik, Harboe, ank. til Kbhvn.
28. Oktbr., bestemt til Königsberg. — Jolantha, Paaske,
pass. Holtenau 28. Oktbr., best. til Antwerpen. — Kasa,
Thomsen, ankom til Kbhvn. 30. Oktbr., bestemt til Libau. —
Laura, Holm, afgik fra Leith 1. Oktbr., bestemt til Island.
— Louise, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 31. Oktbr., bestemt
til Hull. — Morsø, Frisenette, afgik fra Kbhvn. 30. Oktbr.,
best. til Hull. — Moskov, Fischer, afgik fra Kbhvn. 28.
Okt., bestemt til Riga. — Nishnij Novgorod, Harder,
pass. Holtenau 31. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Nordjyl-
land, Hansen, ank. til Königsberg 26. Okt., best. til Kbhvn.
— Perm, Christensen, ankom til London 31. Oktbr., bestemt
til Hull. — Pregel, Egdiussen, ankom til Riga 23. Oktbr.,
best. til Antwerpen. — Thyra, Ryder, afgik fra Leith 22.
Septbr., best. til Island. — Valdemar, Koføed, ankom til
Kbhvn. 30. Oktbr., bestemt til Libau. — Vendsyssel, Ja-
cobæus, ank. til Stettin 28. Okt., best. til Kbhvn. — Vesta,
Corfitzon, afgik fra Leith 19. Okt., bestemt til Island. —
Maja, Blom, ankom til Kbhvn. 29. Oktbr., bestemt til Ham-
burg. — Ella, Jacobsen, ankom til Kbhvn. 30. Oktbr., best.
til Danzig. — Esbjerg, Bentzen, ankom til Libau 30. Okt.,
bestemt til London.

Ficaria, F. Fenger, afgik fra Kbhvn. 3. Novbr., best.
til Newcastle. — Esbern Snare, M. Madsen, afg. fra New-
castle 1. Novbr., best. til Odense. — Primula, Th. Thom-
ansen, afgik fra Newcastle 2. Novbr., bestemt til Kbhvn. —
Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 2.
Novbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og
Aalborg. — Kronen, C. Wiberg, afgik fra Odense 2. Nov.,
bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Lolland, A.
Ankersen, afgik fra Odense 2. Novbr., bestemt til Newcastle

via Frederikshavn. — Storebelt, J. P. Bay, afgik fra Newcastle 1. Nov., best. til Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 1. Novbr., best. til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afg. fra Brake 27. Oktbr., ankom til Blyth 29. Oktbr. — Frode, Wrisberg, afgik fra Hankipudas 26. Oktbr., best. til Rouen. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Aarhus 28. Oktbr., ankom til Newcastle 31. Okt. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Blyth 20. Oktbr., ankom til Kronstadt 28. — Knud, Mancke, afgik fra Grangemouth 19. Oktober, ankom til Riga 27. Oktbr. — Svend, Petersen, afg. fra Riga 25. Okt., bestemt til Dunkerque. — Erik, Tofte, afgik fra Kbhvn. 30. Oktbr., bestemt til Blyth. — Skjold, Schmidt, afgik fra Ghent 31. Oktober, bestemt til Blyth. — Ragnar, Risøe, afgik fra Grimsby 22. Oktbr., ankom til Kronstadt 29. Oktober. — Danmark, Heintzelmann, afgik fra Blyth 29. Oktbr., ankom til Kbhvn. 1. Nov. — Volmer, Riber, afgik fra Riga 29. Oktbr., bestemt til Ghent. — Dan, Hansen, afgik fra Riga 22. Oktober, ankom til London 29. Oktbr. — Magnus, Jørgensen, afg. fra Ghent 31. Oktbr., bestemt til Blyth. — Olaf, Lorenzen, afg. fra Methil 22. Oktober, ankom til Kronstadt 29. Oktbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Thorsee, afgik fra Amsterdam 18. Oktbr., ankom til Kronstadt 27. Okt. — Alex. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Grimsby 17. Okt., ankom til Kronstadt 26. Oktbr. — Pawel Andrejef, Johnsen, afgik fra Blyth 21. Oktbr., ankom til Kronstadt 28. Oktbr. — J. Siem, Knudsen, afgik fra Sunderland 28. Oktbr., bestemt til Kronstadt. — H. Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Grangemouth 13. Oktbr., ankom til Kronstadt 27. Oktbr. — Russ, Jensen, afgik fra Blyth 20. Oktbr., ankom til Savona 1. Novbr. — W. Savin, Jørgensen, afg. fra Grimsby 17. Oktober, ankom til Kronstadt 25. Oktbr.

Heimdæl. Anine, Løffler, ankom til Bollsta 30. Oktbr. — Kamma, Risøe, afg. fra Swinemünde 1. Nov. — Helga, Lagesen, ankom til Sunderland 1. November. — Martha, Jørgensen, ankom til Blyth 29. Oktober.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ankom til Kbhvn. 2. Novbr. — Eklipstika, Klaborg, afg. fra Kronstadt 24. Okt., bestemt til London. — Venus, Lund, ankom til New York 30. Oktbr. — Sirius, Kock, ankom til Kbhvn. 26. Oktbr. — Urania, Callesen, ankom til Antwerpen 28. Oktbr. — Saturn, Lund, ankom til Norrkøping 26. Oktbr. — Pallas, Degn, afgik fra Kbhvn. 1. Novbr., best. til Blyth. — Juno, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 29. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Hebe, Bønnelycke, afgik fra Bremen 1. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Mars, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 28. Oktbr., bestemt til St. Croix.

Nordsøen. Wineland, Petersen, afgik fra New-York 30. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Nordland, Pii, ankom til Cherbourg 23. Okt. — Finland, Schmidt, ankom til Tyne 30. Oktbr. — England, Hemmingsen, ankom til Boness 21. Oktbr. — Holland, Jørgensen, ankom til Trangsund 26. Oktbr. — Rusland, Møller, ankom til St. Petersborg 25. Okt. — Tyskland, Høgstædt, ankom til Riga 28. Oktbr. — Skotland, Branth, ankom til Karrebæksminde 1. Novbr.

Vesterhavet. Nancy, Jessen, afgik fra St. Petersborg 29. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Nautik, Meinertz, afgik fra Antwerpen 2. Novbr., bestemt til Gibraltar. — Nora, Degn, afgik fra Aabo 29. Oktbr., best. til Kemi. — Nerma, Schmith, afgik fra Esbjerg 28. Oktbr., ankom til Methil 30. Oktbr. — Nordsøen, Jessen, afgik fra Newcastle 29. Okt., ankom til Esbjerg 31. Oktbr.

Bstersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Libau 27. Oktbr., bestemt til Hull. — Rita, Larsen, afgik fra Harburg 30. Oktbr., bestemt til Narva — Patria, Andersen, afgik fra Kbhvn. 29. Oktbr., bestemt til Riga.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Rotterdam 29. Okt., ankom til Sunderland 31. Oktbr. — Frisia, Skov, afgik fra Dordrecht 28. Okt., ankom til Blyth 30. Oktbr. — Gallia, Nielsen, ankom til Dordrecht 27. Oktbr.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, ankom til Dunkerque 30. Oktbr. — Fyen, Hansen, ankom til Hull 27. Oktbr. — Hainia, Lund, afgik fra Riga 26. Okt., bestemt til Amsterdam. — Russia, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 28. Oktbr., ankom til Riga 30. Oktbr. — Carl Hecksher, Starck, ankom til Ghent 30. Oktbr. — Dania, Horn, afgik fra Amsterdam 28. Oktbr., bestemt til Key West. — Normannia, Rasmussen, ankom til Dordrecht 29. Oktbr.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, afg. fra Kronstadt 31. Oktbr., best. til Wiborg. — Brattingsborg, Schmidt, afgik fra Newcastle 20. Oktbr., bestemt til Ferdinandie. — Christiansborg, Petersen, ankom til Hull 28. Oktbr. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Kronstadt 28. Okt. — Fredensborg, Andersen, afgik fra Jacobstad 1. Novbr., bestemt til Ghent. — Rosenborg, Fischer, afgik fra Solombol 23. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Uranienborg, Dømel, afg. fra Borgå 28. Oktbr., bestemt til Dieppedalle. — Jomsborg, Schultz, ank. til Wasa 30. Okt. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Kronstadt 29. Oktbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Jensen, ankom til West Hartlepool 1. Novbr. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Trangsund 24. Oktbr., bestemt til Calais. — Skodsborg, Lund, afgik fra Grimsby 29. Oktbr., best. til Kronstadt. — Guldborg, Jensen, afgik fra Blyth 27. Okt., bestemt til Kronstadt. — Tuborg, Hveysel, ankom til Lübeck 1. Novbr. — Marselisborg, Hartmann, afgik fra Gamle Karleby 24. Oktbr., bestemt til Rouen.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Riga 1. Novbr., bestemt til Dunkirk. — Agnete, Jensen, afgik fra Riga 29. Oktbr., bestemt til Dunkirk. — Hermia, Sørensen, ankom til Kiel 30. Oktbr. — Alice, Kraemer, ankom til Aalborg 28. Oktbr. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Aarhus 1. Novbr., bestemt til Blyth. — Bornholm, Petersen, afgik fra Korsør 28. Oktbr., ankom til Grangemouth 1. Novbr. — Ajax, Brorsen, afg. fra Randers 26. Okt., ankom til Kings Lynn 30. Oktbr. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 30. Oktbr., ankom til Arendal 31. Oktbr. — Nauta, Steen, ankom til Ystad 28. Oktbr. — Rønne, Hintze, afgik fra Landskrona 28. Oktbr., ankom til Libau 30. Oktbr. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Libau 30. Oktbr., bestemt til Frederikshavn.

Danmark. Rolf, Hahn, afgik fra Rotterdam 30. Oktbr., best. til Grangemouth. — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 29. Oktbr., best. til Blyth — Absalon, Predbjørn, afgik fra Kronstadt 29. Oktbr. best. til Kbhvn. og Aarhus. — Ansgar, Larsen, ankom til Kbhvn. 27. Oktbr. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Methil 27. — Hamlet, Sommer, ankom til Aarhus 29. Oktbr. — Helge, Matthiessen, ankom til Kbhvn. 30. Oktbr.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, ankom til Ørn-skjoldsvik 31. Oktbr. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Kbhvn. 1. Novbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Dundee 29. Oktbr.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Kbhvn. 29. Oktbr., bestemt til Grangemouth.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Cold, afgik fra Colombo 21. Oktbr., ankom til Singapore 28. Oktbr. — Malaya, Bærentzen, afgik fra Port Said 23. Oktbr. — Cathay, Schøning, afgik fra Singapore 25. Oktbr., ankom til Penang 27. Oktbr., afgik d. 28.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Kronstadt 22. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Clara, Petersen, afgik fra Newcastle 1. Novbr. bestemt til Kotka.

Sejlskibe.

Svendborg. Svend, Andersen, ankom til Boston 24. Okt. — Neptunus, Jensen, ankom til Newcastle 24. Oktbr. — Galathea, Bom, ankom til Christianssand 24. Oktbr. — Adonis, Andersen, ankom til Fraserburgh 24. Oktbr. — Kruse, Larsen, ankom til Stettin 24. Oktbr. — Jens, Eriksen, ankom til Stettin 24. Oktbr. — Dannebrog, Thurø, ankom til Gøteborg 25. Oktbr. — Elise Bay, Petersen, ankom til Seahousen 25. Oktbr. — Thurø, Husfeldt, ankom til Kbhvn. 26. Oktbr. — Fylla, Rasmussen, ankom til Sundswall 25. Oktbr. — I. M. Nielsen, Nielsen, ankom til Kirkcaldy 26. Oktbr. — Marie, Nielsen, ankom til Gøteborg 26. Oktbr. — Confidence, Mauritzen, ankom til Aarhus 26. Oktbr. — Urda, Nielsen, ankom til Middelfart 27. Oktbr. — Urania, Pilegaard, ankom til Langø 27. Oktbr. — Triton, Nielsen, ankom til Kbhvn. 25. Oktbr. — Frederikke, Bylow, ankom til Southampton 27. Oktbr. — Agnes, Dam, ankom til Libau 27. Oktbr. — Garibaldi, Jørgensen, ankom til Libau 27. Oktbr. — Valdemar, Andreassen, ankom til Stettin 27. Oktbr. — Haabet, Andreassen, ankom til Dysart 27. Oktbr. — Maren Kirstine, Jensen, ankom til Methil 27. Oktbr. — Flora, Nielsen, ankom til Middlesborough 27. Oktbr. — Fønix, Rasmussen, ankom til Pontrieux 28. Oktbr. — Magnet, Jensen, ankom til Kirkcaldy 28. Oktbr. — Niord, Svennevig, ankom til Lissabon 30. Oktbr. — Peter, Jørgensen, ankom til Königsberg 30. Oktbr. — Brødrene, Larsen, ankom til Dysart 30. Oktbr. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Leith 30. Oktbr. — Agnes, Møller, ankom til Gefle 30. Oktbr. — Johanne, Jensen, ankom til Porsgrund 30. Oktbr. — Agnete, Møller, ankom til Gefle 30. Oktbr.

Æro. Salvador, Fabricius, ankom 24. Oktbr. til Oscarshamn. — Juliane, Christensen, ankom 25. Oktbr. til Aberdeen. — Marie, Weber, ankom 25. Oktbr. til Neufahrwasser. — Christiane, Albertsen, ankom 26. Oktbr. til Warkworth. — Thøger, Rasmussen, ankom 26. Oktbr. til Swinemünde. — Thyra, Rasmussen, ankom 25. Oktbr. til Sundswall. — Hildur, Schmidt, ankom 25. Oktbr. til Kings Lynn. — Dronning Louise, Petersen, ankom 26. Oktbr. til Frederiksstad. — Fuglen, Hansen, ankom 26. Oktbr. til Kotka. — Marie, Boye, pass. 27. Oktbr. Kbhvn. paa Rejse til Stettin. — Prøven, Schmidt, ankom 27. Oktbr. til Sunderland. — Henriette, Holm, ankom 27. Oktbr. til Trangsund. — Aurora Raahauge, ankom 27. Oktbr. til Middelfart. — Ino, Weber,

ankom 28. Oktbr. til Harburg Elbe. — Albert, Andersen, ankom 27. Okt. til Vesterskærninge. — Anne, Johansen, ankom 27. Oktbr. til Stettin. — Mathæus Rickert, Lruritzen, ankom 27. Oktbr. til Tuborg fra Antwerpen. — Ærø. Christensen, ankom 28. Oktbr. til Charlestown. — Karen, Hansen, ankom 28. Oktbr. til Nysted. — Dannebrog, Boye, ankom 28. Oktbr. til Rønne. — Dortha, Christensen, ankom 29. Oktbr. til Gefle. — Berthel, Eschen, ankom 28. Oktbr. til Risør. — Familien, Bager, ankom 28. Oktbr. til Svendborg. — Niels, Christensen, ankom 28. Oktbr. til Faaborg. — Kiana er 29. Oktbr. bragt flot og er under Vejs til Leith, hvor den skal reparere. — D. F. D. S. Ekspedition i Esbjerg meddeler os: Dampsk. Olga, Niedersøe, paa Rejse fra Parkeston Quai (Härwich) til Esbjerg, pass. 28. Oktbr. Kl. 10¹/₂ Formiddag paa 52° 22' N. Br. 2° 15' Ø. Lgd. en dansk 3m. Skonnert, visende Signaltogstaverne N. J. W. P. (Nansen, af Marstal) styrende vest over. — Lucinde, Christensen, ankom 30. Oktbr. til Livorno. — Ydun, Andersen, ankom 31. Oktbr. til Helsingborg. — Johanne, Albertsen, ankom 29. Oktbr. til Sundswall. — Norden, Rasmussen, pass. 27. Okt. Hammershus paa Rejse til Trangsund. — Fredensborg, Kisby, ankom 30. Oktbr. til Trangsund. — Anne, Jensen, ankom 31. Oktbr. til Warkworth. — Kiana ankom til Leith 29. Oktbr. — Jørgen, Friis, ankom 29. Oktbr. til Borgå. — Ingeborg, Svane, ankom 30. Oktbr. til Sundswall. — Hebe, Clausen, ankom 30. Oktbr. til Riga.

Rønne. Hans Peter, West, ankom til Kalmar 28. Okt. — Rolf, Jakobsen, ankom til Karrebæksmunde 24. Oktbr. — Prøven, Bidstrup, ankom til Kbhvn. 25. Oktbr. — Jørgensen, Jørgensen, ankom til Sotelo, Amerika, 22. Oktbr. — Odin, Møller, ankom til Bergquara 25. Oktbr. — Georg, Jensen, ankom til Mariehamn 26. Oktbr. — John Hintze, Andersen, ankom til Kbhvn. 29. Oktbr. — Zephyr, Henriksen, ankom til Eckernförde 29. Oktbr. — Lauretine Emilie, Johnsen, ankom til Faxe 28. Oktbr. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Swinemünde 29. Oktbr. — Ane Cathrine, Hermansen, ankom til Kbhvn. 28. Oktbr. — Rolf, Jakobsen, ankom til Masnedssund 28. Oktbr. — Camtoos, Pedersen, ankom til Masnedssund 29. 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 retningsende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Dø danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne Island og Grønland.

Nordsøen. Horns-Rev. Søren Bovbjergs-Knob V. En hvid Stumpetønde, mærket „Søren Bovbjerg V.“, med 2 nedadvendte Koste, er i 10 Fv. Vand udlagt V. for 10 Fods Pladen paa Søren Bovbjergs-Knob, c. 4³/₄ Kml. S. 72° V. fra Blaa-vands-Huk Fyr.

Skagerrak. Jyllands V.-Kyst. Ombygningen af Kjettrup Baake er fulden. Ombygningen af Kandesteder Baake er begyndt. Baaken flyttes c. 500 Alen S. 2° V. hen til 57° 38' 47" N. Br. 10° 21' 18" Ø. Lgd.

Kattegat. Lysegrund NØ., er inddragen.

En Vager med hvid Stage og 1 nedadvendt Kost er i c. 10 Fv. Vand udlagt 6,500 Alen N. 69° V. for Fyret paa Lysegrund.

Kattegat. Hessels-NV-Rev. En Vager med hvid Stage og 3 nedadvendte Koste er i c. 6 Fv. Vand udlagt ved Hessels-NV-Rev, c. 5,500 Alen N. 58° V. fra Hessels Fyr.

Østersøen. Femer-Bælt. Laaland S. Dampren „Albert Köppen“ har for nogle Dage siden S. for Laaland stødt paa et Vrag, hvorved det har lidt Havari. 54° 31' N. Br. 11° 33' Ø. Lgd.

For kort Tid siden har Dampren „Wilhelm Oelsner“ stødt paa et Vrag paa omtrent samme Sted. Der havdes ingen Landkending. 54° 35' N. Br. 21° 13' Ø. Lgd.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Finland. Bottniske Bugt. Åbo Distrikt. Paa Lillharu, 3¹/₂ Kml. S. t. Ø. 1/2 Ø. fra Utö Fyr, er opført en 35 Fod høj, sort pyramideformet Baake med Trekant med Spidsen opad. 59° 43' 45" N. Br. 21° 24' 0" Ø. Lgd.

Tyskland. Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Fyrskibet „Stoller Grund“ nu udlagt paa Station og Reserverfyrskibet inddraget.

Fyrskibet ligger c. 1 Kml. Ø. for Grundens SØ.-Ende. Det viser hver 30 Sekunder hvidt To-Blink; Blink 2 S., Mørke 6 S., Blink 2 S., Mørke 20 S. Flammens Højde: 36 Fod. Synsvidden: 11 Kml. Skroget er rødt, mærket „Stollergrund“. Skibet har to Master, med en sort Ballon paa Lanternemasten.

Taagesignal gives med Sirene, hver 40 Sekunder to Stød, hvert af 2 S. Varighed, med 2 S. Pause mellem Stødene, det første har en høj, det andet en dyb Tone. Naar Sirenen er i Uorden gives hver 15 Minutter To-Skud med 30 S. Pause mellem Skuddene, og desuden mindst hver 2 Minutter Kimen paa Klokken, der sluttes med 3 Slag med længere Pauser imellem.

Varselsignal til Skibe, der styre mod Fare, gives med To-Skud hver 3 Minutter, Ringen paa Klokke og Signaler efter det internationale Signal-System.

Lods-Stationen i Fyrskibet er ophævet.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Et Vrag med Rejsningen over Vandet. 53° 32' N. Br. 2° 28' Ø. Lgd.

Norge. Ramsøfjord. Veiholmen Fiskefyr holdes tændt indtil videre. 63° 31' N. Br. 7° 56' Ø. Lgd.

Holland. Zeegat van Brouwershaven. Hollandsch Diep. Den midlertidige Afmærkning N. for Sandbanken i Hollandsch Diep er nu permanent. Følgende Forandringer ere foretagne:

Den rød og sort vandret stribede Kugletønde med Diamant, V. for Sandbanken, har nu Nr. 1 og er flyttet. Den ligger i 15 Fod Vand. 51° 42' 24" N. Br. 4° 26' 34" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 1 er inddragen.

Den rød og sort vandret stribede Kugletønde med Kegle, Ø. for Sandbanken, har nu Nr. 6.

Stumpetønden med afkortet Kegle S. for Pladen med 14¹/₂ Fod i S.-Farvandet har nu Nr. 6.

Paa Spidstønde Nr. 5 er det blaa Flag aftaget.

England. Themsens. Margate Sand. Skibet „Blengfell“ ligger sunket paa Ø.-Enden af Margate Sand. En grøn Vragtønde er i 3 Fv. Vand udlagt tæt NØ. for Vraget, fra North Margate Baake i S. 89° Ø. og fra North Foreland Fyr i N. 10° V., 4¹/₂ Kml. 51° 26' 50" N. Br. 1° 25' 40" Ø. Lgd.

Themsens. Fyrskibet „Shipwash“. Vraget af „Mary Nixon“, der laa sunket tæt ved Fyrskibet „Shipwash“, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Themsens. Long Sand Head. Den sorte Klokketønde med Kryds Long Sand Head er flyttet og ligger i 40 Fod Vand 2 Kbl. N. 13° V. for den tidligere Plads. 51° 46' 50" N. Br. 1° 37' 5" Ø. Lgd.

Fyrskibet „Dudgeon“ er efter Paasejling sunket paa sin Station. Masten er 8 Fod over Vandet. En grøn Spidstønde er i 10 Fv. Vand udlagt c. 50 Alen NØ. for Vraget.

Et andet Fyrskib er i 10¹/₂ Fv. Vand udlagt 2 Kbl. S. 63° V. fra Vraget. Fyr og Signaler ere uforandrede. 53° 14' 30" N. Br. 0° 57' 13" Ø. Lgd.

Skibsførere advares mod at gaa imellem Fyrskibet og den røde Stumpetønde paa SV.-Enden af Grunden Dudgeon.

Bridlington Bay. Vraget, der var sunket paa V.-Enden af Smithic Sand, er borttaget. Afmærkningen er inddragen. 54° 4' 40" N. Br. 0° 6' 15" V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Honfleur. Vraget af „Ada“, der laa sunket i Indløbet til Honfleur, er uskadeliggjort.

England. Dungeness. Et Lodsartøj er sunket tæt ved Newcome Bank Tønde paa Dungeness Ø.-Red, lige uden for den røde Vinkel i Dungeness høje Fyr. Tæt SV. for Vraget er i 13 Fv. Vand udlagt en Vragtønde.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Brest. Vieux-Moines. Paa SV.-Spidsen af Vieux-Moines er opført et sort, ottekantet Taarn, 32 Fod højt over Højvande, hvorfra vises et rødt, fast Fyr, der lyster fra N. 37° V., gennem V. og S. til S. 80° Ø. Flammens Højde: 37 Fod. Lysævnen: 4¹/₂ Kml. Der er ikke Vagt ved Fyret. Linjen N. 37° V. gaar V. om den nylig fundne 14 Fods Grund. 48° 19' 22" N. Br. 4° 46' 40" V. Lgd.

Indtil videre brænder Fyret til Forsøg.

Iles de Glénans. Penfret. I Slutningen af 1898 forandres Penfret Fyr til et rødt Lynfyr, der hver 5 Sekunder viser Et-Lyn. Lysævnen: 25 Kml. Flammens Højde bliver uforandret.

Under Arbejderne slukkes det nuværende Fyr og et midlertidigt, hvidt, fast Fyr tændes paa Fyrtaarnets Galleri. Det lyster fra c. N. gennem Ø. og S. til V. Lysævnen: 14 Kml.

Det nye Fyr kan brænde til Forsøg.

Nærmere Meddelelse senere.

Loire. Fyret *Commerce* ved Indløbet til *Loire* slukkes den 1ste November 1898. Det hvide, runde Taarn forbliver staaende.

Gironde. Passe Nord. En rødmalet Lystønde, der viser hvidt Lys, er midlertidig udlagt uden for *Passe Nord*, ved S.-Grænsen af *Coubre* Bifyrs hvide, 7° store Vinkel. Flam-mens Højde: 13 Fod. Lysævnens: 8 Kml. 45° 42' 22" N. Br. 1° 21' 13" V. Lgd.

Spanien. Kap Villano. Fyret paa *Kap Villano* er uregel-mæssigt.

Portugal V.-Kyst. Aveiro. Ifølge Telegram af 26de Ok-tober 1898 fra Generaldirektøren for Søkartarkivet i *Lissabon* gives Taagesignal fra *Aveiro* Fyr midlertidig ikke.

Labrador. Belle Isle Stræde. En 6 Fv. Klippegrund, *Allen Shoal*, er funden i *Belle Isle Stræde*, fra *Peterel Island* i S. 80° Ø., 1 1/3 Kml. og fra *Camp Islands* Ø.-Ende i S. 5° V. 52° 4' 0" N. Br. 55° 38' 30" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Harbor. Deer Island Fyr NØ. Vraget af Skonnerten, der var sunken 1/6 Kml. N. 61° Ø. fra *Deer Island* Fyr, er forsvundet i en Storm. Afmærkningen er inddragen.

Massachusetts. Vineyard Sound. East Chop. Vrag af Skon- nerten „*Alice C. Jordan*“, ud for *East Chop*, er uskadelig- gjort. Afmærkningen er inddragen.

Long Island Sound. Great Captain Island. Vraget af Skon- nerten „*Richard Hall*“ ligger sunket i 9 Fv. Vand, 2 1/4 Kml. S. 18° V. fra *Great Captain Island* Fyr, V.-Enden af *Long Island Sound*. To Master ere over Vandet. Fra Stormasten vises om Natten en rød Lanterne.

New York. Fyrskibet „Sandy Hook“, Nr. 51, er igen udlagt paa Station og Reservefyrskibet Nr. 16 inddraget.

New York. Main Channel. En Lægtter ligger sunken midt i *Main Channel* i 29 Fod Vand, fra *Old Orchard Shoal* Fyr i N. 62° Ø. og fra *Coney Island* Fyr i S. 27° V. Tre Master ere over Vandet. Om Natten vises en hvid Lanterne fra Fortoppen.

New York. New York Upper Bay. Robbins Reef. En brun Lys- og Klokketønde er til Forsøg udlagt i 4 Fv. Vand, 70 Alen SV. for *Robbins Reef* Klukketønde. Tønden viser hvidt, fast Lys, og med Maskinkraft slaas hver 45 Sekunder To-Slag paa Klokkeren.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien S. Gibraltar. New Mole. Den 1ste Januar 1899 slukkes det røde og hvide, faste Fyr paa Yderenden af *New Mole*. Fyrtaarnet borttages. 36° 7' 20" N. Br. 5° 21' 40" V. Lgd.

Egypten. Alexandria. Boghaz Pass. Paa Ø.-Siden af *Boghaz Pass* er tændt et rødt Fyr. Flammens Højde: 48 Fod. Synsvinden: 4 Kml. Det vises fra en sort Baake. 11,7 Kbl. N. 70° V. fra Fyret paa *Bølgebryderen* og i S. 61° V. fra *Ras et Tin* Fyr. 31° 10' 40" N. Br. 29° 49' 35" Ø. Lgd. Man maa ikke ubetinget stole paa, at Fyret brænder.

Lystønden, der laa paa samme Plads, er inddragen.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Mexiko. Veracruz. Sacrificios Island. En Kulpram er sunken SV. for *Sacrificios* Fyr, midt i Løbet, altsaa farlig for Skibe, som komme rundt S.-Enden af Øen for at søge Ankerpladsen. Toppene ere over Vandet.

Smaa Antiller. St. Vincent. Kingstown. Fyrtaarnet paa Fort *Charlotte, Kingstown*, er ødelagt i en Orkan. Det hvide, faste Fyr er slukket og tændes ikke mere. 13° 9' 25" N. Br. 61° 15' 0" V. Lgd.

Helsingørs Havn.

Mindre Fartøjer advares imod indtil videre at nærme sig den nordre Havneholes udvendige Side, da en Del Sø- sten fra søndre Havnehoved ville blive oplagte paa den til- stødende Landgrund.

Den kgl. Havnekomite, Helsingør, den 26 Oktbr. 1898

TELEFON 2290. **H. KIRSCHNER & COHN.** Telegr.-Adr.: ASBEST.

Toldbodvej 22. — KJØBENHAVN K.

Lager af Olier og tekniske Maskinartikler.

Armaturer. — Specialitet: Selvlukkende Pat. Vandstandshaer. — Import af Metaller. — *Eneforhandling* af Woodites coniske Ringe til Vandstands- glas. — Bells Asbestos Pakninger og Olier m. m.

Elastisk Kedelcement,

Et udmærket Middel til at stoppe Lækager ved Kedelsamlinger.

Kjøbenhavns Børskurs d. 2. Novbr. 1898.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....		109 1/4	109 1/2
Danmark.....		93 3/4	94 1/2
Norden.....		124	124 1/2
Kjøbenhavn.....	109 1/2	109 1/2	109 3/4
Carl.....		64	64 1/2
Dannebrog.....		105 1/4	105 3/4
Skjold.....		77 1/4	77 1/2
Helsingørs Dampsk.....	62	63	62 1/2
Østersøen.....	106	105	107
Nordsøen.....		78	82 1/2
Torm.....		99	100 1/2
Foren. Bugser-Selsk.....		—	—
Dansk-russisk Dampsk.....		—	105
Urania.....		103 1/2	104
Union.....		108 3/4	109 1/2
Heimdal.....		105	106
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.....		—	—
5% — —.....		—	—
5% Thingvalla 1880.....		—	—
5% — 1894.....		—	—
5% Norden.....		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.....		97 1/2	99 1/2
3 1/2% uopsig Stats.....		99 3/4	100 1/2
3 1/2% Husejer Kreditk.....	91	91	91 1/4
3 1/2% Kbhvns Kreditf.....		90 3/4	92
3 1/2% Østift. Kreditf. 6 Ser.....		94 1/2	95
4% — — 6 —.....		95 1/4	96
3 1/2% Landkreditk. 3 —.....		92 1/4	94
Aktier.			
Nationalbank.....		147 1/4	148
Privatbank.....		133 1/2	134
Landmandsbank.....		128 1/2	129 1/4
Handelsbank.....		122 1/2	123
Burm. & Wain.....	91 3/4	91 1/2	92
Helsingørs Jernsk.....		90 1/2	94
Sukkerfabr.....	95 3/4	1/2, 96	95 1/2
Bryggeri Aktier.....	103	1/4	103 1/4

Vekselkurser d. 1. Novbr. 1898.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	89.20	89.00
London.....	18.24	18.20
Paris.....	72.10	—
Amsterdam.....	150.90	—

Notering paa Berlins Børs d. 1. Novbr. 1898.

Russiske Noter.....	216.65
4% Russiske Consols.....	102.60
4 1/2% — Boden Kredit.....	—
6% Mexikanske.....	99.75
5% Rumænske Stats.....	101.25
1% — — 1890.....	91.75

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 28,000, „Nye Forenede“ 4,000, „Danmark“ 14,000, „Norden“ 36,000, „Kjøbenhavn“ 22,000, „Carl“ 6,000, „Dannebrog“ 8,000, „Skjold“ 14,000, „Urania“ 22,000, „Dampskibss. af 1896“ 6,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

H. L. BAUTRUP, Aarhus,
Skibshandel.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,
Klarering, Befragning samt Køb og Salg af
Damp- & Sejlskibe,
Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-
Assurance Selskaber.
Telegr.-Adr.: *Heckshers.*

Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn og Lübeck.

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“.

Bjerre & Rømer, Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans
Förening.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.
Spedition, Dampskibsexpedition
og Toldklarering.

Kontorer:

St. Annæplads 10, Toldboden
og Kjøbenhavns Frihavn.
Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.
Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde
Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.
Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

Til Salg.

En Jagt-Galease efter Benzons Tegning er til Salg.
Den bygges af bedste Siemen Martin Staal og faar højeste
Klasse for Kystfart. Levering 1. Marts eller 1. April 1899
i fuldstændig sejlfærdig Tilstand. Skibet laster 90 Tons
død Vægt og vil komme under 40 Tons Reg. Netto.

Man henvender sig til

C. E. Goltermann Succrs.,
Altona.



LIEBIG Company's
KØD-EKSTRAKT.
Kun ægte,
naar hver Krukke bærer Navne-
trækket
i blaa Farve *J. Liebig*
— Det drøjeste, derfor det billigste. —

Nienstædt & Co.

(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 Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.
I Kommission hos Tillges Boghandel.

For Skibsredere, Købere m. Fl.

Undertegnede udbyder til Salg underhaanden en Del
meget velsejlende **Fiskekuttere**, ca. 60—95 Reg. Tons,
i fortrinlig Stand, udmærket indrettede med Hensyn til
Sejl, løbende Gods etc., særdeles egnede til at føre Last og
som Handelsfartøjer. Fremdeles udbydes en Del billige
Damptrawlere. Alle sælges meget billigt. Om Pris og fuld-
stændige Oplysninger henvende man sig til

W. A. Massey & Co. Hull.

Telegr.-Adr.: Massey, Hull.

Skibslanterner med Certifikat, gældende overalt. Gamle
Lanterner prøves og forandres, naar de
have den lovfælede Størrelse. *Certifikat følger med hver Lanterne fra os.*

Havnefy, Lanterner, Metalspejllapparater

samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

G. W. FRYDENLUND & SØN, Læderstræde 9.

Telefon 3681. * Kjøbenhavn K. * Telefon 3681.

Pumper,

udmærket egnede til Lastpumper.
Maskinfabrikken Rannje,
Mathæusgade 6.

J. Henrik Jensen,
Guldsmedgade 4, AARHUS.
Kaffe, The og Chokolade.

Th. Møllers Klædefabrik.

Udsalg af blaa
Kjæder og Skjorteblay.
Immervad 17, 1. Sal, Aarhus.

Søfodtøj.

Præmieret i Stockholm og Bergen.

Wald. Lassen.

St. Strandstæde 17.

* Grundlagt 1844. *

Den billigste
Herreekviperingsforretning

er hos Jens Kjeldsen.
Søndergade 23—25. * Aarhus.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 45.

Kjøbenhavn, Torsdag den 10. Novbr. 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Vort Konsulat i Archangel og Skibsførerne. — Mohegans Forlis. — Toldvæsenet og Skibsfarten. — Fragtmarkedet. — Søulykker i September Maaned. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

**Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft &
Maskinbyggeri.
(Holm & Collerup)**
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibssom til Landbrug.
**Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.**

**Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier**
anbefales fra Lager.
**John Forbæchs Efft.,
St. Annæ Plads 19 & 21.**

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.
(Axel Herfurth Fleron.)
Herreekviperingsforretning
St. Annaplads 14.
Uniformer og civile Klædninger.

Aalborg Havn.
Vandybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 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.

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.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
**Conserves, Spiritus,
Colonial en gros.**
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

Sunderland.
Thompson Shields & Co.
(Established 1858.)

— Ship brokers. —
Coal Exporters & Timber Merchants.
196, High Street East. Sunderland.
Highest freights for foreign & coasting.
Herring freights from ports in Scotland to Elben & Baltic a speciality.
Letters & telegrams addressed to our care are delivered promptly on board vessel on arrival.
Telegrams: „Shields“. Sunderland.
„Scotts Code“ — ninth Edition — used.

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 europæiske Havne ved Henvendelse til Fabriken
SOUTHALL
near LONDON.

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^d.

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:
Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.
Conferencetid 12-1½. Admiralitætsstr. 39, 1. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

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.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

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.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.
Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malmø“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“, „J. P. Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn—Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Eolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.
Produktets naturlige Holdbarhed gør det særligt egnet til Forsendelse.
Kontor: Pileallé 5.
Depôt: Toldbodgade 14.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

24. Series

2den Trækning begynder Onsdag den 16de Novbr. 1898.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinstrække.		Hovedgevinstrække.		2. Præmiegevinstrække.	
1	1	1	1	1	1
Gevinst paa 600 Kr.	Gevinst paa 1200 Kr.	Gevinst paa 1200 Kr.	Gevinst paa 600 Kr.	Gevinst paa 600 Kr.	Gevinst paa 600 Kr.
1 — „ 450 —	1 — „ 900 —	1 — „ 900 —	1 — „ 450 —	1 — „ 450 —	1 — „ 450 —
1 — „ 300 —	1 — „ 600 —	1 — „ 600 —	1 — „ 300 —	1 — „ 300 —	1 — „ 300 —
3 — „ 150 —	3 — „ 300 —	3 — „ 300 —	3 — „ 150 —	3 — „ 150 —	3 — „ 150 —
30 — „ 100 —	30 — „ 200 —	30 — „ 200 —	30 — „ 100 —	30 — „ 100 —	30 — „ 100 —
55 — „ 50 —	55 — „ 100 —	55 — „ 100 —	55 — „ 50 —	55 — „ 50 —	55 — „ 50 —
68 — „ 25 —	68 — „ 50 —	68 — „ 50 —	68 — „ 25 —	68 — „ 25 —	68 — „ 25 —
100 — „ 10 —	100 — „ 20 —	100 — „ 20 —	100 — „ 10 —	100 — „ 10 —	100 — „ 10 —
1341 — „ 8 —	1341 — „ 10 —	1341 — „ 10 —	1341 — „ 8 —	1341 — „ 8 —	1341 — „ 8 —

Desuden 225 Ekstragevinster à 10 Kr.

Ialt: 5025 Gevinster,

I denne Trækning vil henholdsvis mindst 150 og 75 Nummere i Rækkefølge faa Gevinst.

Lodsedler til Trækningen sælges og fornys overalt à 1 Kr. 50 Øre Stykket hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i Hovedkolektionen, Nørrevoldgade 19, hvor Planen paa Forlangende udleveres gratis.

Vort Konsulat i Archangel og Skibsførerne.

Det vil mulig erindres, at vi for nogle Aar siden (i August 1895), paa Grundlag af en Række Oplysninger, der vare tilstillede os af et dansk Rederi, paatalte den Maade, hvorpaa den danske Konsul i Archangel ved en bestemt Lejlighed havde varetaget en dansk Skibsførers og derigennem dennes Rederis Interesser. Dette gav Anledning til, at Udenrigsministeriet foranstaltede en Undersøgelse af Sagen, hvis Resultat derefter ved Ministeriets Initiativ blev offentliggjort her i Bladet i April 1896. I vort Nummer for 14de Maj s. A. gengave vi saa de i Rønne over det paagældende Skibs Fører, Styrmand m. Fl. afholdte Forhør og fremstillede udførligt de Grunde, der bevirkede, at vi maatte anse det for nødvendigt, at Sagens Undersøgelse ikke afsluttedes med den af Ministeriet offentliggjorte Erklæring. En saadan Afslutning har da heller ikke fundet Sted, idet den danske Konsul i Archangel, Hr. Hermann Paetz, ved Rønne Byting anlagde Sag mod den paagældende Reder, Hr. Agent M. Christiansen af Rønne. I denne Sag er der nu omsider, den 6te September 1898, afsagt Dom. Udenrigsministeriet har tilstillet os en Udskrift af denne Dom med Anmodning om dens Optagelse her i Bladet. Sagens nærmere Omstændigheder ville fremgaa af Dommen, der lyder saaledes:

Den 18de Juni 1895 fandt der paa Laporninka Bar i Nærheden af Archangel et Sammenstød Sted mellem den heri Byen hjemmehørende Skonnertbrig Christiane Marie, Kapt. Hansen, og den russiske Skonnert Sct. John eller Johan.

Der er fra begge Parter gjort gældende, at Sammenstødet skyldtes det andet Skib. Ved Sammenstødet led Christiane Marie ikke nogen Skade af nogen Betydning, medens det russiske Skib led en Del Skade. Under de i den Anledning aabuede Forhandlinger anmodede Føreren af Christiane Marie den danske Konsul i Archangel, Hermann Paetz, om at ordne Sagen i Mindelighed med Modparten og lovede, at det Beløb, som Konsulen i den Anledning maatte lægge ud, inden faa Dage skulde blive tilbagebetalt af Christiane Maries Rederi. I Henhold hertil fik Konsulen Sagen bilagt saaledes, at han for Sct. Johns hele Skade til Modpartens Advokat har betalt 1700 Rubler, men da han derefter henvendte sig til Christiane Maries Reder, Agent M. Christiansen her i Byen, om at faa dette Beløb refunderet, nægtede Agent Christiansen at betale det.

I Anledning heraf har Citanten, Konsul Hermann Paetz, efter meddelt Bevilling til fri Proces ved sin beskikkede Sagfører, N. C. Olsen, anlagt nærværende Sag, hvori Forlig har været prøvet, hvorunder han paastaar Indstævnte Agent M. Christiansen i hans Egenskab af korresponderende Reder for Christiane Marie dømt til under Tvang af Eksekution i nævnte Skib med Tilbehør og staaende og løbende Redskaber at betale sig et Beløb af 1700 Rubler med Renter af Beløbet 5 % p. a. fra Forligsklagens Dato den 19de November 1896 til Betaling sker samt Sagens Omkostninger efter Reglerne for benificerede Sager

Indstævnte har herimod gjort gældende, at Sammenstødet ifølge Uddraget af den paa Christiane Marie førte Skibsdagbog og Kaptajnens og Mandskabets i Retten saavel i Archangel som her i Byen aflagte edelige Forklaringer maa tilskrives det russiske Skib.

Angaaende Kaptajn Hansens Anmodning til Citanten om at ordne Sagen med det russiske Skibs Rederi, be-

mærker Indstævnte, at Kaptajn Hansen, da han forment at være uden Skyld i Sammenstødet, blev overrasket, da Citanten meddelte ham, at Ejeren af det russiske Skib vilde anlægge Erstatningssøgmaal imod ham i Anledning af Sammenstødet, og at det blev nødvendigt, at han engagerede en Advokat til at møde for sig i Retten.

Ved Kaptajn Hansens Møde i Retten, hvor Forhandlingerne førtes paa russisk, som han ikke forstod, blev han adspurgt, om Sammenstødet var sket paa den af ham eller den russiske Kaptajn skildrede Maade, og han fastholdt Rigtigheden af sin Forklaring og sit Uddrag af Logbogen, ifølge hvilke Sammenstødet skyldtes det russiske Skib.

Nogle Dage efter Mødet i Retten blev Kaptajn Hansen hentet op til Citanten paa et Hotel, hvor der var en Kontorist ved det svensk-norske Konsulat i Archangel til Stede, der skulde fungere som Tolk, da Citanten hverken forstod eller talte Dansk. Under Forhandlingerne, som trak i Langdrag, udtalte Citanten endelig, at dersom Sagen ikke blev bragt i Orden den næste Dag, vilde Kaptajn Hansen og hans Styrmand blive arresterede og tiltalte henholdsvis for Falsk og Mened samt at Straffen for disse Forbrydelser var meget streng, og at de endog kunde risikere at blive forviste til Siberien. Herefter meddelte Kaptajnen Citanten Fuldmagt til at ordne Sagen i Mindelighed og anmodede ham om at varetage hans Interesse saa godt som muligt.

Indstævnte anser den saaledes givne Fuldmagt uforbindende for sig som aftvungen og givne under urigtige Forudsætninger, idet Citanten i sin Indberetning til det kongelige danske Udenrigsministerium har maattet indrømme at have truet Kaptajn Hansen med haard Straf og udtalt, at der i Rusland anvendes Forvisning til Siberien som Straf for Mened. Indstævnte benægter derhos, at Citanten har udbetalt noget Beløb til Ejeren af det russiske Skib eller dennes Advokat og paastaar, at 1700 Rubler er et meningsløst højt Erstatningsbeløb, da det russiske Skib ikke har lidt Skade for over et Par Hundrede Rubler.

Indstævnte paastaar sig derfor frifunden, subsidiært kun dømt til at betale den Skade, som det paa behørig Maade godtgøres, at det russiske Skib har lidt. Han protesterer endelig imod, at han tilpligtes at betale noget Beløb i Rente og Sagsomkostninger og paastaar Sagens Omkostninger paalagte Citanten.

Ved den af Citanten fremlagte Kvittering, hvis Rigtighed ikke er modsagt af Indstævnte, er det tilstrækkeligt bevist, at han har betalt Vedkommende de under Sagen omhandlede 1700 Rubler.

Naar Indstævnte anfører, at den Skade, som det russiske Skib har lidt, langt fra kan have andraget det paastævnte Beløb og til Støtte herfor har fremlagt en Erklæring fra 3 danske Skibsførere, som samtidig med Kaptajn Hansen vare i Archangel, gaaende ud paa at Skaden paa det russiske Skib ikke kan andrage mere end højst 200 à 300 Rubler, saa har Citanten benægtet Rigtigheden af disse Erklæringer, som ikke ere beedigede.

Grundlaget for Parternes Mellemværende er den mellem Citanten og Kaptajn Hansen indgaaede Overenskomst.

Indstævnte har villet gøre gældende, at denne Overenskomst ikke skulde være bindende for ham, fordi Kaptajn Hansen skulde have indgaaet paa den under urigtige Forudsætninger, og fordi Hansen ved Trusler er bevæget til at indgaa paa den.

Citanten har vel erkendt at have gjort Kaptajn Hansen opmærksom paa, at der i Rusland er streng Straf for Mened, hvilket han alene gjorde for at gøre Hansen klar over Situationen, men at han gentagne Gange over-

for ham betonedede, at han maatte handle efter sin egen Overbevisning.

Efter hvad der foreligger skønner Retten ikke, at der under Sagen er oplyst noget fra Indstævntes Side, som kan gøre den indgaaede Overenskomst ugyldig, og han vil derfor være at dømme efter Citantens Paastand, dog saaledes, at Sagens Omkostninger findes at kunne hæves.

Thi kendes for Ret:

Indstævnte Agent M. Christiansen heraf Byen bør under Tvang af Eksekution i den her hjemmehørende Skonnertbrig Christiane Marie med Redskaber og Tilbehør til Citanten Konsul i Archangel Hermann Paetz betale 1700 Rubler med Renter 5 % p. a. fra Forligsklagens Dato den 19de November 1896 til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

Der tillægges Citantens beskikkede Sagfører N. C. Olsen i Salær 50 Kr. og i Erstatning for hafte Udlæg 16 Kr., som udredes af det Offentlige.

Den her afsagte Dom henholder sig udelukkende til den mellem Konsul Paetz og Kaptajn Hansen indgaaede Overenskomst, hvorved Kaptajnen bemyndigede Konsulen til at ordne Sagen i Mindelighed og varetage hans Interesse saa godt som muligt. Konsulen har for Retten fremlagt Bevis for, at han til Modpartens Advokat har betalt 1700 Rubler for den det russiske Skib tilføjede Skade; Retten har ikke ment, at der forelaa Oplysninger, der kunde omstøde denne Overenskomst, og har derfor tilpligtet Rederiet at betale Konsulen Beløbet. Rederiet agter, som vi erfare, ikke at appellere Dommen, fordi saadanne Oplysninger rimeligvis vanskeligt kan tilvejebringes.

Denne Sag har saaledes fundet en i hvert Fald foreløbig Afslutning. Men det synes os uomgængelig nødvendigt, at den danske Regering foranstalter den nøje undersøgt Thi den nu afsagte Dom siger ikke andet, end at Konsulen havde Ret til de 1700 Rubler i Henhold til en indgaaet Overenskomst. Nu er Forholdet det, at Konsul Paetz i dette Tilfælde i ganske særlig Grad var Kaptajn Hansens Tillidsmand, ikke alene fordi han af denne bemyndigedes til at ordne Sagen, men ogsaa fordi han som dansk Konsul først og fremmest havde den Pligt at varetage den danske Skibsførers Interesse. Men Kaptajn Hansens, hans Besætnings og tre andre danske Skibsføreres Forklaring gaar ud paa, at det var det russiske Skib, der havde Skyld i Sammenstødet, at den omtalte Bemyndigelse blev aftvungen Kaptajn Hansen og at den det russiske Skib tilføjede Skade maatte anslaaes til 200—300 Rubler. Den Ordning, Konsul Paetz indgik paa, tilpligtede imidlertid det danske Rederi til for nævnte Skade at betale 1700 Rubler. Den afsagte Dom fastslaar, at denne Overenskomst ikke kan fraviges, men den omstøder ingenlunde de danske Skibsføreres Erklæringer. Fordi Domstolen, hvad vi ganske vist have vanskeligt ved at forstaa, ikke har ment at kunne tage Hensyn til disse, derfor staa de lige fuldt ved Magt, og den danske Regering kan umuligt se bort fra de vægtige Anker, der gennem dem rejses mod dens Underordnede, den danske Konsul i Archangel. Den maa for det første søge tilvejebragt en Udskrift af den af Kaptajn Hansen og hans Mandskab for Retten i Archangel afgivne For-

klaring, for at det kan oplyses, hvorledes denne er protokolleret efter at den under Forhandlingerne ved Tolk oversattes paa russisk. Og den maa dernæst søge tilvejebragt autentisk Oplysning om Omfanget af den Skade, der tilføjedes det russiske Skib. Det staaer for os som uhørt, at Konsulen har udbetalt et saa stort Beløb uden at lade foretage Besigtigelse af denne Skade; hans Benægtelse af de danske Skibsføreres Udsagn om Skadens Størrelse har ingen Betydning overfor det Faktum, at Pengene ere betalte uden at Konsulen har tilvejebragt nogetsomhelst officielt Skøn over den.

Den danske Regering har i denne Sag, i hvilken der foreligger en Række samstemmende Vidnesbyrd om, at en dansk Skibsfører er blevet uretfærdigt behandlet og hans Interesse slet varetaget af en dansk Konsul, ydet denne al den Beskyttelse, han kan have Krav paa, idet den intet har foretaget, der kunde oplyse hans Forhold i Sagen, men har ladet sig nøje med, at han ved en Proces fik udbetalt det omstridte Beløb. Regeringen maa nu ogsaa yde de danske Undersaatter, der direkte og indirekte ere implicerede i denne Sag, sin Beskyttelse ved at iværksætte en indgaaende Undersøgelse, der kan kaste det Lys over den, som den afsagte Dom ikke har tilvejebragt.

„Mohegan“s Forlis.

Da der i engelske Søfartskredse i Anledning af Damperen „Mohegan“s Stranding har hævet sig en Del Røster for, at Strandingen skulde skyldes magnetiske Paa-virkninger paa Kompasset fra Klipperne „the Manacles“, hvorpaa Forliset skete, har Professor Arthur Rücker, der sammen med Dr. Thorpe har udført den magnetiske Maaling i Cornwall, indrykket en Artikel i „Times“ om denne Sag. Mr. Rücker siger, at magnetiske Forstyrrelser oftere maa ske i Land, hvor Kompasnaalen er ganske nær ved den forstyrrende Aarsag, end til Søs, hvor de ere adskilte ved et mere eller mindre stort Mellemlum af ikke magnetisk Vand.

De nærmeste Maalinger, der bleve foretagne ved Strandingsstedet, vare ved Lizard Down, Porthallon og Falmouth, og paa alle tre Steder var Afgangen fra den normale magnetiske Meridian meget lille. Den største Afgang, der kun var paa 11 Buemnutter, fandtes nær ved Landsend.

Mr. Rücker indrømmer, at det ikke er umuligt, at et Kompas, naar Skibet befinder sig i relativt dybt Vand, kan paavirkes af et Center for magnetiske Forstyrrelser i en Afstand af 2 à 3 Kvartmil; saaledes paavirkes Kompasset ved Port Walcott i Australien N. V. endog 10⁰, men i Cornwall, hvor de magnetiske Forstyrrelser ere saa smaa, anser han det for umuligt, at et stort magnetisk Focus skulde kunne findes saa nær Land som i Omegnen af the Manacles. I Skotland findes derimod magnetiske Klipper i Mængde, men selv disse paavirke sjældent Skibskompasser mere end indenfor et Par hundrede Yards Afstand.

Hertil bemærker yderligere Silvanus Thompson, der heller ikke kan tro paa lokale, magnetiske Forstyrrelser, at „Mohegan“ var en ny Baad, hvor Skrogets Magnetisme maaske endnu ikke var kommen til sin endelige normale Tilstand, inden Kompensationen blev udført, saaledes at det kunde tænkes, at Kompasset var bleven galt kompenseret. Den eneste Maade, hvorpaa en som det synes velført Damper kan komme 15 Kvartmil ud af Kursen, som sket i dette Tilfælde, kan, mener han, kun tænkes,

hvis Kompasset af en eller anden Aarsag har haft en stor Deviation, som Skibets Fører har været uvidende om, men som ikke kan være fremkommen af Klippernes magnetiske Tilstand.

Toldvæsenet og Skibsfarten.

Vi have modtaget følgende:

Hr. Redaktør! Jeg har med Interesse og — tør jeg sige det — med Forbavselse læst Deres ledende Artikel med Overskriften „Toldvæsenet og Skibsfarten“. Det er vanskeligt for nogen i dette Land, der har med Skibsfarten at gøre, at gøre sig fortrolig med saadanne Forhold, og man maa uvilkaarlig stille sig det Spørgsmaal: Eksisterer Skibsfarten for Toldvæsenet eller Toldvæsenet for Skibsfarten?

Her til Lands er det Toldvæsenets Opgave at rette sig efter Skibenes Bekvemmelighed og med saa ringe Formaliteter som muligt.

De taler om Forsegling. Mener De virkelig, at der i den Tidsalder, vi leve i, endnu fordres Forsegling af Luger i Danmark og de danske Farvande? Jeg véd, at det var Skik og Brug for 50 Aar siden, men at det endnu bruges, er en ny Aabenbaring for mig. Noget saadant vilde aldrig taaes her til Lands. Alt, hvad der her forsegles, er en Dunk Brændevin, nogle Cigarer og noget Tobak, og saadan Forsegling sker kun ved Ankomst til en Havn og ikke af Krydstoldvæsen i aaben Sø. Man kan næsten ikke tænke sig Muligheden af, at et Skib i Søen eller under Kysterne kunde stoppes af noget Toldfartøj; slikt vilde aldrig til-lades. Staten benytter Marinens Reservemandskab som Kystbevogtere til at forebygge Indsmugling af toldbare Varer.

Er et Skib i Havn, paabegyndes Losning ofte længe før Skibet er indklareret. Ekspeditionen gaar forud for Toldformaliteter, med andre Ord, Toldvæsenet retter sig efter Skibene og Skibene ikke efter Toldvæsenet.

Trænger man til Toldvæsenets Nærværelse sent om Aftenen, ja midt om Natten, eller paa Søn- og Helligdage, er det altid til Tjeneste ved en kort Forudbestilling og møder altid paa det Sted, Skibet er beliggende. Man kan her til Lands ikke tænke sig, at et Skib skal komme til Toldvæsenet og ikke Toldvæsenet til Skibet.

London, 1ste Novbr. 1898.

P.

Fragtmarkedet.

Den sidste Uge har været jævnt rolig. Tonen har muligvis været en Smule svagere for Amerikas Vedkommende, men dog ikke saaledes, at man har Grund til at føle sig ængstelig. Northern range er lige fast; det er kun Golfhavnene, der for senere Afskibninger synes mere tilbageholdne, end vi har været vant til de sidste Maaneder; men vi er jo ogsaa blevne forvante i høj Grad. Vi noterer Galveston eller New Orleans U. K. Cont. Afskibning 25. Decbr.—15. Januar 18/, Rouen 18/6, Nett Charter, Northern range 13,000 quarters 4/7¹/₂ November. Baltimore Danmark 4/6 December, 4/3 Januar Afskibning. Savannah Liverpool eller Bremen 1/31 Januar 41/3, Option Genua 45/.

Sortehavet er omtrent uforandret, men Befragtingerne have været færre end i sidste Uge. Vi notere: Odessa L. H. A. R. 4,000 Tons prompt 12/, Hamburg 12/6, Option Nicolaieff (B. D.) 1/ ekstra. Nicolaieff

Genua giver 14 Francs, Odessa Marseilles 13 Francs. Nicolaieff og Vavaroffka Rotterdam 13/, Hamburg 13/6, Berth terms.

Kulmarkedet er stadig uforandret fast, og en enorm Forretning har fundet Sted saavel fra Cardiff som fra Østkysten. Vi noterer Grangemouth Algier 9/6. Methil Genua 10/6. Leith Savona 10/3, Venedig 12/6, Alexandria 11/. Fra Cardiff noteres Neapel 12/, Savona 12/9, Venedig 13/6, Civita Vecchia 12/.

Østersøen er uforandret og mat; ingen ny Laster er fremme udover det almindelige fra Libau, Riga, Reval.

Søulykker i September Maaned 1898.

(Efter Meddelelse fra Bureau Veritas.)

Sejlskibe. 15 amerikanske, 28 britiske, 4 hollandske, 11 franske, 3 tyske, 9 italienske, 16 norske, 1 portugisisk, 1 rumænsk, 8 russiske, 4 svenske; ialt 100.

Dampskibe. 3 brasilianske, 7 britiske, 2 franske, 1 tysk, 1 italiensk, 2 japanesiske, 2 norske, 1 russisk, 1 spansk, 1 svensk; ialt 21.

Aarsager til Forlisene.

Sejlskibe. Stranding 46, Kollision 14, Ild 1, Sunkne 6, Forladte 4, Kondemnation 25, Savnede 4; ialt 100.

Dampskibe. Stranding 3, Kollision 6, Ild 1, Sunkne 4, Kondemnation 7; ialt 21.

Fra Sø og Land.

Paa en ekstraordinær Generalforsamling i Nordisk Skibsreder-Forening er vedtaget et af et nedsat Udvalg udarbejdet Udkast til nye Love for Foreningen, hvis endelige Vedtagelse dog maatte udsættes til en ny Generalforsamling, da det fornødne Antal Stemmer ikke var repræsenteret.

Nordisk Skibsreder-Forenings Bestyrelse har i et den 2. ds. afholdt Møde til Foreningens Bestyrer valgt cand. jur. Johs. Jantzen, Foreningens hidtil værende Sekretær. Jantzen er Søn af Vare- og Vekselmægler i Kjøbenhavn H. V. Jantzen og er født her i Byen den 2. September 1865. Han blev Student fra Metropolitanskolen i 1883 og tog i 1888 juridisk Embedseksamen med bedste Karakter. Samme Aar blev han Sagførerfuldmægtig i Kjøbenhavn, og d. 21. Oktober 1889 ansattes han som Sekretær ved den ny oprettede Nordisk Skibsreder-Forening, der den Gang havde sit Bureau her i Byen. Jantzen beholdt sin Stilling i Foreningen, da Bureauet senere flyttedes til Christiania, indtil han nu ved Bestyrelsens Valg er bleven Foreningens Bestyrer og dermed dens egentlige Leder.

Vi tro, at dette Valg her i Danmark vil blive hilst med ubetinget Tilfredsstillelse. Det fortjener det i hvert Fald. Ikke alene fordi det er en Dansk, der saaledes er valgt til at beklæde en ledende og betydende Stilling i den nordiske Søfartsverden og i en Institution, man af og til — med Rette eller Urette — har beskyldt for at være lidt for udpræget norsk; men ogsaa fordi Jantzen er en saa praktisk dygtig og intelligent Personlighed, at han utvivlsomt fuldt ud vil kunne udfylde sin nye Stilling.

Den af os tidligere omtalte svenske Sønærings-Kommission har afgivet en Betænkning angaaende den svenske Konsulatafgift. Denne Betænkning gaar ud paa,

at Konsulatafgiften, hvis man kan opnaa Enighed med Norge om en saadan Ordning, ansættes til følgende Beløb for hver Havn, hvor der er ansat svensk eller norsk Konsul:

Fartøjer under 100 Tons 1 Kr.
 — mellem 100 og 500 Tons 3 -
 — over 500 Tons 5 -

Kan der ikke opnaas Enighed mellem de to Riger om en saadan Ordning, anbefaler Kommissionen en foreløbig Ordning, hvorved den svenske udenrigske Skibsfart faar Lettelser i sine Konsulatafgifter og henstiller, at der forelægges Rigsdagen et Forslag om at anvende 175,000 Kr. til Dækning af indtil 80 pCt. af de svenske Rederes Konsulatafgifter i 1899.

Som man ser, er man i vort Naboland stærkt inde paa en vidt gaaende Reduktion af Konsulatafgifterne. Det synes da ogsaa af denne Grund snart paa Tide, at Spørgsmaalet paa ny rejses her i Danmark.

Vi have fra Havnefogden i Horsens modtaget følgende:

Herved tillader jeg mig at meddele Dem, at Indløbet til Horsens Havn nu er uddybet til 19 Fod ved daglig Højvande. Der er udgravet ialt c. 24,600 Kbfv., og den gravede Rendes Længde er c. 24,000 Fod med en Bundbredde af 100 Fod. I Deres Blad Nr. 43 for 27. i. M. ser jeg, at der er meddelt Dem, at Arbejdet er udført af, Ingeniørfirmaet Elzelingen af Vejle. Dette er ikke korrekt. Det er Entreprenør S. M. Sørensen i Aarhus, der har haft Arbejdet i Entreprise, og det benyttede Uddybningsmateriel tilhører Hr. O. Frühling, Braunschweig, og det er formentlig dennes herværende Repræsentant, v. Elzelingen, der for kort Tid siden er flyttet fra Rendsburg til Vejle, der sigtes til i Deres ovennævnte Notits.

Horsens, d. 4. November 1898.

Med megen Agtelse

L. O. Østergaard.

Da Skonnert Christiane af Marstal, der var paa Rejse fra Warkworth til Lohals med Kul, d. 3. ds. befant sig i Nordsøen, ramtes den af flere Braadsøer, som slog to af Besætningen, Letmatros Albertsen af Marstal og Kok Axel Jensen af Kjøbenhavn, over Bord. Desværre var det umuligt at gøre Redningsforsøg, saa at de to Forulykkede begge druknede.

Hurtig Ekspedition i Frihavnen. Dampskibet Patagonia, Kapt. A. Barrelet, af Hamburg, som indkom i Frihavnen Lørdag Aften d. 5. ds., indehavende 14,079 Sk. Kaffe og 200 Sk. Kakao, paabegyndte Losningen Søndag Morgen og afsejlede atter Kl. 7½ samme Eftermiddag efter at hele Partiet var aflossen til Pakhus Nr. 1 i Frihavnen. Ladningen havde 48 forskellige Mærker, som alle samtidig blev sorteret.

„British shipmasters and Officer's Protection Society“, der har bestaaet siden 1872 og Aar for Aar gaar fremad i Indflydelse og Anseelse, har afholdt sin aarlige Forsamling i Midten af Oktober. Som det allerede fremgaar af Foreningens Navn, betragter den det som sin særlige Opgave at beskytte sine Medlemmer imod uretfærdig Behandling, hvad enten denne udgaar fra Redere eller fra Domstolene. Man benytter alle Midler, naar der synes Mulighed for, at den imod et Medlem forevede Uret kan gøres mindre eller hæves ved Paakaldelse af Domstolene; dette ses f. Eks. af følgende Tilfælde: Board of Trade havde taget Patentet fra en Kaptajn, fordi han efter dets Mening havde været efterladende ved Skibets Navigering. Skibsføreren, der var Medlem af „Protection Society“, indankede Sagen for dette. Efter en grundlig Undersøgelse skred Foreningen til Klage. Procesomkostningerne løb i dette enkelte Tilfælde op til £ 259. 11.4. I sidste Instans frikendtes Kaptajnen og Board of Trade tilpligtedes at betale £ 172. 3.2. til Foreningen og til Kaptajnen £ 50. som Erstatning for det Tab, han

havde lidt ved at Patentet var frataget ham. Ved Siden af den Bestræbelse efter paa alle Maader at beskytte Medlemmerne imod Overgreb, maa endnu fremhæves det af Foreningen oprettede Fond for Enker og Forældreløse. Siden Stiftelsen af Foreningen er der udbetalt: £ 10,000 i Procesomkostninger til Medlemmers Beskyttelse, £ 3000 til ubemidlede Enker, £ 14,000 for Effekter, tabte ved Forlis, og £ 5000 som Tilskud til Medlemmernes Livsforsikring, ialt £ 32,000 eller ca. 576,000 Kr.

Efter „Bureau Veritas“ bestaar den chilenske Handelsflaade af 39 Dampere paa tilsammen 51,322 Tons Brutto og 154 Sejlskibe med en samlet Netto Tonnage af 68,372 Tons. Det chilenske Parlament har nylig vedtaget en Lov, der for at fremme Skibsfarten tilstaaer Landets Dampere og Sejlskibe en Navigations Præmie paa 50 Centavas (omtrent 65 Øre) for hver 1000 gennemløbne Mil pr. Ton.

Til Norddeutsche Lloyd i Bremen er nu 9 Dampere paa tilsammen 78,380 Tons under Bygning paa forskellige tyske Værfter, et Tegn paa hvor enormt dette Selskab udvides.

De franske Søfartspræmier. Den 30. Januar 1898 traadte i Frankrig en ny Lov om Præmier for Søfart og Skibbygning i Kraft. Der foreligger nu en Beretning om dens Resultater indtil d. 31. December 1897. Hensigten med denne Beretning er at afgive Materiale til Bedømmelse af Præmiesystemet og at paavise hvad det har kostet Landet.

Følgende Præmiebeløb ere udbetalte til:

172 Dpsk. i overs. Fart, maalende 467,726 R.-T.	Fr. 30,147,402.38
314 Dpsk. i Kystfart, maalende 644,986 R.-T.	- 7,454,864.08
330 Sejlsk. i overs. Fart, maalende 204,187 R.-T.	- 10,477,527.32
289 Sejlsk. i Kystfart, maalende 149,955 R.-T.	- 196,610.92

Ialt: Fr. 48,276,404.70

I Løbet af ca. 5 Aar have altsaa de franske Skatteydere maattet udrede over 48¼ Mill. Francs til Søfartspræmier.

Af Beretningen skal endnu fremhæves, at de af den franske Handelsmarines Skibe, som præmieredes fra d. 30. Januar 1893 til d. 31. December 1897, og som fremdeles eksisterede paa dette sidst nævnte Tidspunkt, vare: 396 Træskibe, 445 Jærnskibe og 125 Staalskibe; i Tonnage repræsenterede Dampskibene 784,400 Reg.-Tons og Sejlskibene 264,309 Reg.-Tons.

„Fairplay“ omtaler to Stevedor Kontrakter for 1899, som vare tilsendte en Skibsreder fra en Sortehavs-Havn. Den ene var fra et gammelt Firma, der havde haft hans Kontrakter i mange Aar, og den anden fra et konkurrerende Firma af forholdsvis ny Oprindelse, men det var støttet af Anbefalinger fra mange vel kendte Skibsredere, der udtalte deres Tilfredshed med dets Arbejde. Der var en aldeles forbløffende Forskel i Firmaernes Priser. Med Hensyn til at lade Korn i Bulk tilbyder det yngre Firma saaledes at udføre Arbejdet 30 pCt. billigere end det andet Firma. Dette synes at bekræfte, hvad tidligere er fremdraget, nemlig de uheldige Følger af Kontraherings-Systemet, for det er ganske tydeligt, at de Redere, hvis Baade vare frie, og som derfor kunde antage det yngre Firma, fik Arbejdet udført til deres Tilfredshed og til en betydelig lavere Pris, end deres Kolleger maatte betale, fordi de havde sluttet Kontrakt med det ældre Firma.

Den østerrig-ungarske Generalkonsul i Shanghai anbefaler sin Regering Etableringen af en ny Side-Dampskibslinje mellem Hong-Kong, Canton, Shanghai og Tientsin, og fremhæver, at den nuværende maanedlige Linje med Baade fra Triest til Hong-Kong, Shanghai og Kobé (anløbende Port Said, Suez, Massovah, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang og Singapore) er utilstrækkelig. Man ser saaledes, at alle de store Dampskibsselskaber, der besejle Østasien, sætte flere og flere Baade i Gang paa de forskel-

lige Ruter, etablere ny Linjer og søger paa alle Maader at faa deres Andel af det stadig voksende Samkvem med de forhen saa vanskeligt tilgængelige Landsdele.

Amerikanske Skibsredere siges at agitere for Udvidelsen af Kystfartsloven (der reserverer denne Trafik for Skibe, der ere byggede og udrustede i de forenede Stater) til Hawaii, Cuba og Porto Rico.

Damperen *Indianie*, der er paa 5,000 Tons, og som i September, efter Vest for Hebriderne at have faaet Bræk paa Skrueraksen, slæbtes til Stornoway af Thingvalla-Damperen *Island*, Kaptajn Skjødt, opgives at have en Værdi af £ 38,000. Bjærgningslønnen, der haabes at komme Islands Besætning og Det forenede Dampskibsselskab til Gode, bliver altsaa et betydeligt Beløb.

Almindelig dansk Vare- og Industrilotteris 2. Trækning begynder Onsdag den 16. Novbr. I Henhold til Lotteriets Plan vil der, paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 100,000 Lodder blive fordelt et Antal af i alt 52,000 Gevinster. I Henhold til Planens § 6 kunne Gevinsterne eventuelt tillades ombyttede efter de Vindendes Ønske med andre Genstande af indenlandsk Tilvirkning og af lige Værdi. Iøvrigt henvises til omstaaende Bekendtgørelse. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Ugens Havarier.

Nancy, Dpsk. af Esbjerg, kom d. 3. ds. fra St. Petersborg med Sæd til Rotterdam paa Grund paa Søndre Røse. Flot med Assistance af Svitzers, som indbragte Skibet hertil for Reparation. Maskinskade.

Kiana, Skonnertbrig af Marstal, der, som meddelt, d. 19. f. M. strandede ved St. Andrews, er bragt flot og ind til Leith for Reparation.

Thales, Skonnert af Nykøbing p. M., er d. 4. ds. strandet ved Hanstholm. Mandskabet, 5 Mand, reddedes af Redningsbaaden. Skibet Vrag.

Trafalgar, 3/m. Skonnert af Nyhamn, er d. 6. ds. paa Rejsen fra Sverige til England med Brædder og Planker strandet ved Sønderlyng Vig, Ringkjøbing. Mandskabet, 8 Mand, reddedes ved Raketapparatet.

Helen Roberts, engl. Skonnert, kom d. 5. ds. paa Rejsen fra Wales til Kiel med Skiferladning paa Grund ved Knudshoved. Flot og indbragt til Nyborg.

Ane Margrethe, Galliot af Fanø, er d. 6. ds. i Ballast strandet ved Rønne. Besætningen bjærget.

Japan, Barkskib af Riga, er paa Rejsen fra Hjemstedet til England med Kul grundstødt paa Middelgrunden. Svitzers assisterer.

Mary, Jagt af Marstal, kom d. 5. ds. paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Horsens med Hvede paa Grund ved Bogense. Skibet maa betragtes som Vrag.

St. Johannes, Brig af Kragerø, ankom d. 2. ds. til Horsens fra Boness med Skade paa Takkelage, Sejl og Inventar. Skibet har haft en meget haard Rejse.

Bjærget Skibsmandskab.

Paulus, Barkskib af Porsgrund, har i Skagerak optaget Besætningen, 7 Mand, fra Skonnerten *Diamant* af Gåse. Diamant var sprunget læk og var synketærdig. Besætningen landsattes her d. 5. ds.

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. *Alexandra*, Rohde, afgik fra Dartmouth 7. Novbr., bestemt til Kbhvn. — *A. N. Hansen*, Thidemann, afgik fra Kbhvn. 8. Novbr., bestemt til Newcastle. — *Antwerpen*, Holm, ankom til St. Petersborg 7. Novbr., best. til Riga. — *Chr. Broberg*, Harder, afg. fra Råfse 31. Oktbr., bestemt til Almeria. — *Dagmar*, Gade, afg. fra Råfse 28. Oktbr., best. til Barcelona. — *Douro*, Ørum, ankom til Malaga 6. Novbr., bestemt til Tarragona. —

Georgios I, Kihl, ank. til Riga 6. Nov., bestemt til Kbhvn. — *I. C. Jacobsen*, Bech, ankom til Malaga 6. Novbr., best. til Cadiz. — *Kiew*, Rabe, ankom til St. Petersborg 5. Nov., bestemt til Transsund. — *Kursk*, Staal, ankom til Riga 4. Oktbr., bestemt til Bordeaux. — *Leopold II*, Kruse, afgik fra Pera 2. Nov., best. til Messina. — *Louisiana*, Jensen, afgik fra Kbhvn. 5. Novbr., bestemt til Newcastle. — *L. P. Holmblad*, Koch, afgik fra St. Petersborg 5. Nov., bestemt til Antwerpen. — *Nicolai II*, Michelsen, ankom til Kbhvn. 7. Oktbr., best. til Reval eller St. Petersborg. — *O. B. Suhr*, Lissner, afgik fra Kbhvn. 4. Novbr., best. til St. Petersborg. — *Omsk*, Rasmussen, ank. til Reval 7. Novbr., bestemt til Dunkirk. — *Tejo*, Borries, afgik fra Lissabon 2. Nov., best. til Kbhvn. — *Tomsk*, Andersen, ankom til St. Petersborg 30. Oktbr., bestemt til Reval. — *Vesuv*, Norden, ankom til Bordeaux 30. Oktbr., bestemt til La Rochelle. — *Viking*, Jørgensen, ankom til St. Petersborg 26. Oktbr., bestemt til Memel. — *Xenia*, Erichsen, ankom til Kbhvn. 1. Novbr., bestemt til St. Croix. — *Arkansas*, Jøpersen, afg. fra New Orleans 20. Okt., bestemt til Kbhvn. — *Florida*, Ingerslev, ankom til New Orleans 28. Oktbr., best. til Kbhvn. — *Kentucky*, Caroc, ankom til Galveston 29. Oktbr., bestemt til Aarhus. — *Hekla*, Thomsen, ankom til New York 5. Nov., bestemt til Christianssand. — *Thingvalla*, Laub, ank. til Kbhvn. 3. Novbr., bestemt til Christiania. — *Norge*, Knudsen, afg. fra New York 29. Okt., bestemt til Christianssand. — *Island*, Gøtsche, dokker her.

Axelhuus, Nielsen, ankom til Stettin 6. Nov., bestemt til Kbhvn. — *Baron Stjernblad*, Clausson Kaas, afg. fra Kbhvn. 6. Nov., best. til Antwerpen. — *Ceres*, Svansson, ankom til Kbhvn 6. Nov., bestemt til Libau. — *Christian IX*, Møllerup, ankom til Kbhvn 6. Novbr., bestemt til Køningsberg. — *Christianssund*, Kjølens, afgik fra Arendal 4. Novbr., best. til Stavanger. — *Constantin*, Bloch, ank. til Hamburg 8. Nov., bestemt til Kbhvn. — *Frederik Harboe*, ank. til Køningsberg 3. Novbr., bestemt til Kbhvn. — *Jolantha*, Paaske, ankom til Antwerpen 1. Novbr., bestemt til Kbhvn. — *Kasan*, Thomsen, afgik fra Libau 7. Novbr., bestemt til Kbhvn. — *Laura*, Holm, ankom til Kbhvn. 6. Oktbr., bestemt til Island. — *Louise*, Gøtsche, ankom til Hull 6. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — *Morsø*, Frisenette, afgik fra Frederikshavn 6. Novbr., best. til Hull. — *Moskov*, Fischer, ankom til Riga 31. Okt., bestemt til Antwerpen. — *Nishnij Novgorod*, Harder, afg. fra Kbhvn. 7. Novbr., bestemt til Riga. — *Nordjylland*, Hansen, ank. til London 7. Nov., best. til Kbhvn. — *Perm*, Christensen, afgik fra London 3. Novbr., bestemt til Hull. — *Pregel*, Egidiusen, pass Brunsbüttel 6. Novbr., best. til Antwerpen. — *Thyra*, Ryder, afgik fra Leith 22. Sept., best. til Island. — *Valdemar*, Kofoed, ankom til Libau 5. Novbr., bestemt til Hull. — *Vendsyssel*, Jacobæus, afgik fra Kbhvn. 5. Nov., best. til Manchester. — *Vesta*, Corfitzon, afgik fra Leith 19. Okt., bestemt til Island. — *Ella*, Jacobsen, ankom til Danzig 5. Novbr., best. til Kbhvn. — *Esbjerg*, Bentzen, pass. Holtenau 7. Nov., bestemt til London. — *Maja*, Blom, ankom til Kbhvn. 7. Novbr., bestemt til Danzig.

Ficaria, F. Fenger, afgik fra Newcastle 9. Novbr., bestemt til Kbhvn. — *Esbern Snare*, M. Madsen, afg. fra Odense 10. Novbr., best. til Newcastle via Frederikshavn. — *Primula*, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 10. Novbr., best. til Newcastle. — *Knuthenborg*, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 8. Novbr., bestemt til Nykjøbing F. — *Kronen*, C. Wiberg, afgik fra Leith 8. Nov., bestemt til Odense. — *Lolland*, A. Ankersen, afgik fra Newcastle 8. Novbr., best. til Aalborg. — *Storebelt*, J. P. Bay, afgik fra Nakskov 9. Nov., best. til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — *Union*, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 9. Novbr., best. til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. *Gorm*, Schmidt, afg. fra Blyth 3. Novbr., ankom til Libau 8. Novbr. — *Frode*, Wrisberg, afgik fra Uleaborg 26. Oktbr., ankom til Rouen 5. Novbr. — *Sigurd*, Jørgensen, afgik fra Newcastle 5. Novbr., best. til Genoa. — *Knud*, Mancke, afgik fra Riga 5. Novbr., best. til Ghent. — *Svend*, Petersen, afg. fra Dunkerque 6. Novbr., ankom til Blyth 8. Novbr. — *Erik*, Tøfte, afgik fra Blyth 7. Novbr., bestemt til Korsør. — *Skjold*, Schmidt, afg. fra Blyth 5. Novbr., bestemt til Riga. — *Ragnar*, Risøe, afgik fra Kronstadt 7. Novbr., ankom til Riga 9. Novbr. — *Dauemark*, Kraemer, afgik fra Kbhvn. 5. Nov., ankom til Riga 7. Novbr. — *Volmer*, Riber, afgik fra Riga 29. Oktbr., ankom til Ghent 6. Novbr. — *Magnus*, Jørgensen, afg. fra Blyth 3. Novbr., bestemt til Libau. — *Harald*, Holst, afg. fra Sunderland 7. Novbr., bestemt til Stettin. — *Olaf*, Lorenzen, afgik fra Kronstadt 7. Novbr., bestemt til Domsjö. — *L. H. Carl*, Hveysel, afgik fra Kronstadt 4. Novbr., ankom til Riga 6. Novbr.

Helmdal. *Anine*, Løffler, afgik fra Hernösand 8. November. — *Kamma*, Risøe, ankom til Riga 3. Novbr. — *Helga*, Lagesen, afg. fra Sunderland 5. Novbr. — *Martha*, Jørgensen, ankom til Lübeck 6. November. — *Elna*, Møller, ankom til Ørnsköldsvik 7. November.

Vesterhavet. Nerma, Schmith, afgik fra Esbjerg 7. Nov., best. til Methil. — Nora, Degn, ankom til Kemi 4. Novbr. — Nordsoen, Jessen, afgik fra Grangemouth 8. Nov., bestemt til Esbjerg.

Østersøen. Yrsa, Hansen, ankom til Hull 6. Novbr. — Rita, Larsen, afg. fra Narva 6. Novbr., bestemt til Königsberg. — Patria, Andersen, ankom til Riga 1. Novbr.

Union. Frisia, Skov, afgik fra Blyth 1. November, ankom til Lübeck 5. Novbr. — Gallia, Nielsen, afg. fra Dordrecht 6. Nov., ankom til Tyne Dok 7. Novbr.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Dunkerque 4. Novbr., ankom til Blyth 5. Novbr. — Fyen, Hansen, afg. fra Grimsby 5. Nov., ankom til Kbhvn. 8. Nov. — Hafnia, Lund, ankom til Amsterdam 3. Novbr. — Russia, Rasmussen, afgik fra Riga 4. Oktbr., best. til Amsterdam. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Ghent 7. Oktbr., bestemt til West Hartlepool.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, ankom til Trangsund 1. Novbr. — Brattingsborg, Schmidt, afgik fra Newcastle 20. Oktbr., bestemt til Fernandine. — Christiansborg, Petersen, ankom til Malmø 7. Novbr. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Sundsvall 6. Nov. — Fredensborg, Andersen, afgik fra Jacobstad 1. Novbr., bestemt til Ghent. — Rosenborg, Fischer, ank. til Antwerpen 5. Nov. — Uranienborg, Dømel, ankom til Dieppedalle 9. Novbr. — Jømsborg, Schultz, afgik fra Uaja 4. Novbr., bestemt til Dieppedalle. — Skanderborg, v. Deurs, ank. til Trangsund 7. Novbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Jensen, ankom til Kbhvn. 9. Novbr. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Calais 4. Novbr. — Skodsborg, Lund, ankom til Kronstadt 5. Novbr. — Guldborg, Jensen, ankom til Kronstadt 3. Okt. — Tuborg, Hveissel, ankom til Jacobstad 9. Novbr. — Marselisborg, Hartmann, ankom til Rouen 5. Novbr.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Riga 2. Novbr., bestemt til Dunkirk. — Agnete, Jensen, ankom til Dunkirk 8. Novbr. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kiel 4. Nov., bestemt til Grangemouth. — Alice, Kraemer, afgik fra Aalborg 3. Novbr., ankom til Boness 8. Novbr. — Sjølland, Sonnichsen, ankom til Newcastle 7. Novbr. — Bornholm, Petersen, afgik fra Grangemouth 2. Novbr., ankom til Kiel 6. Novbr. — Ajax, Brosen, ank. til Odense 7. Novbr. — Nauta, Steen, afgik fra Libau 7. Novbr., best. til Cimbrishamn. — Rønne, Hintze, ankom til Malmø 6. Novbr. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Frederikshavn 6. Novbr., ankom til Gøteborg 7. Novbr.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Aarhus 7. Novbr. — Thorvaldsen, Skjødt, ank. til Kbhvn. 8. Nov. — Absalon, Predbjørn, ankom til Aarhus 4. Novbr. — Ansgar, Larsen, ankom til Newcastle 7. Novbr. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Kbhvn. 7. Novbr. — Hamlet, Sommer, ankom til Newcastle 8. Novbr. — Helge, Matthiessen, ankom til Blyth 8. Novbr.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, ankom til Hernøsand 4. Novbr. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Kbhvn. 2. Novbr., ankom til Sundsvall 5. Novbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Dundee 2. Novbr., ankom til Grangemouth 3., afgik 5., bestemt til Kbhvn., pass. Skagen 8. November.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Christianssand 6. Novbr., bestemt til Grangemouth.

Det Østasiatiske Kompagni. Malaya, Bærentzen, ankom til Havre 6. Novbr., vil antagelig afgaa fra Havre 9. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Cathay, Schøning, afgik fra Colombo 5. Novbr., bestemt til Port Said.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Antwerpen 21. Oktbr. — Clara, Petersen, afgik fra Newcastle 1. Novbr. best. til Kotka.

Vulcan. Vulcan, Tholander, afgik fra Tyne 4. Novbr., ankom til Swinemünde 7. Novbr.

Ærs. Energi, Hansen, ankom 4. Novbr. til Ghent.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby, Maracaibo, Svarrer, ankom til Laguna 22. Oktbr. — Vilhelmine, Lauridsen, ankom paa Elben 25. Oktbr. fra London. — Neiro, Sonnichsen, ankom paa Elben 27. Oktbr. — Anna, Nielsen, sejlfærdig fra Bahia 25. Oktbr. til Laguna. — H. Gromann, Nielsen, ankom til Odense 26. Oktbr. fra London. — Union, Svarrer, afgik fra Westport 26. Oktbr. — Bertha, Nørholm, ankom til Hamburg 26. Okt. fra Rio Grande. — Aalborg, Clausen, afgik 29. Oktbr. fra Iquique til Falmouth. — Copley, Struckmann, afgik 29. Okt. fra Iquique til Antwerpen. — Sixtus, Lassen, afgik fra St. Fransisco 27. Oktbr. til Portland O. — Dania, Nielsen, ankom til Havre 29. Oktbr. fra Yucatankysten. — Rosa, Brinck, ankom til Grangemouth 29. Oktbr. alt vel. — Paul, Svane, udgaaet fra Cuxhaven 28. Oktbr. til Madagaskar. — Dorane,

Rødgaard, ankom til Berbize ved Demarara 29. Oktbr. fra Grimsby. — Erna, Thomsen, sejlet fra Barbados 12. Oktbr. til Trinidad. — Irvin, Meinert, ankom til Barbados 29. Oktbr. — Puck, Clausen, ankom til Rio Janeiro 31. Oktbr. — Ines Røhl, Jessen, afsejlet fra Rio Janeiro 12. Oktbr. til Falmouth f. O. — Agnes, Riber, prajet 17. Oktbr. 33° N. Br. 76° 3' V. Lgd. alt vel. — Sørine, Andersen, sejlet fra New York 1. Novbr. til Corinth, Vestkyst Amerika. — Emilie, Thomsen, prajet 1. Novbr. paa 27° S. Br. 8° V. Lgd. paa Rejse fra Makassar til Amsterdam. — Casma, Jørgensen, ankom til Port Elizabeth 1. Novbr. fra Sundsvall. — Serapis, Winther, ankom til Tatal 2. Novbr. fra Newcastle N. S. W. — Anna & Emmy, Svarrer, sejlet fra Plymouth 31. Oktbr. til Stettin. — Agnes, Riber, ankom til Crookhaven 4. Novbr. fra Laguna, alt vel. — Anna & Emmy, Svarrer, passeret Dungeness 3. Novbr. fra Plymouth til Stettin.

Fanø. Sænderho, Hans, Brinck, ankom til Bissao (Afrika) 20. Oktbr. fra Hamburg. — Agnes, Riber, ankom til Cuxhaven 3. Novbr. fra Laguna f. O. — Mary, Lydom, ankom til Bandholm 4. Novbr. — Eliza, Thomsen, ankom til Søderhamn 5. Novbr. fra Kolding.

Svendborg. Frejr, Hansen, ankom til North Shields 30. Oktbr. — Lea, Petersen, ankom til Frederiksstad 31. Oktbr. — Hans Emil, Hansen, ankom til Stettin 31. Oktbr. — Hans Ditlev, Christensen, ankom til Libau 1. Novbr. — Newsky, Nielsen, ankom til Danzig 2. Novbr. — Casper, Hansen, ankom til Karrebæksminde 2. Novbr. — Marie, Petersen, ankom til Llanely 5. Novbr. — Helge, Hansen, ankom til Abbeville 4. Novbr. — Christine, Rasmussen, ankom til Svendborg 6. Novbr. — Fremad, Brandt, ankom Svendborg 7. Novbr.

Ærs. Phønix, Eriksen, ankom 31. Oktbr. til Warkworth. — Christian den Niende, Knudsen, ankom 31. Oktbr. til Lorient. — Niels Juul, Nielsen, ankom 31. Oktbr. til Skellefteå. — Lorenz, Levinsen, ankom 1. Novbr. til Hamburg. — Norden, Rasmussen, ankom 1. Novbr. til Trangsund. — Agent Petersen, Frederiksen, ankom 1. Novbr. til Newry (Irland.) — Johanne, Harris, ankom 30. Oktbr. til Lovisa. — Jørgen Olsen, Christensen, ankom 1. Novbr. til Gøteborg. — Ansgar, Lauritzen, ankom 2. Novbr. til Kbhvn. fra Julianehaab. — Elise Dyreborg, Nielsen, ankom 1. Novbr. til Laurvik. — Faders Minde, Knudsen, ankom 3. Novbr. til Wilhelmshafen. — Wemyss Castle, Hansen, ankom 3. Novbr. til Leith. — Immanuel, Hansen, ankom 3. Novbr. til Nairve. — Elna, Carlsen, ankom 5. Novbr. til Gøteborg. — M. Hay, Petersen, ankom 5. Novbr. til Fjellebroen. — Levingstone, Christensen, er 2. Novbr. indkommet til Dungeness paa Grund af Storm. Skibet er bestemt til St. Vaast, hvortil Kaptajnen haaber at kunne ankomme 10. Nov. — Johanne, Grube, ankom 5. Novbr. til Rudkjøbing. — Hosanne, Hay, ankom 6. Novbr. til Tranebjerg.

Rønne. Hermod, Grønvald, ankom til Königsberg 1. Novbr. — Veset, Marker, ankom til Newcastle 1. Novbr. — Immanuel, Mortensen, ankom til Kbhvn. 4. Novbr. — Herman Olsen, Jensen, ankom til Trelleborg 7. Novbr.

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, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Fyrskibet „Falsterbøref“ Ø. Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö er en Galease sunken i c. 7 Fv. Vand, $\frac{1}{2}$ Kml. NØ., $\frac{1}{4}$ Ø. fra det N.-lige Sømærke ved *Blenheim*, c. 4 Kml. Ø. for Fyrskibet „Falsterbøref“. En Mast er over Vandet.

Finland. Bottniske Bugt. Fyrskibet „Helsingkallen“. Den 28de Oktober 1898 er Fyrskibet „Helsingkallen“ uden for *Ny Karleby* inddraget for Vinteren.

Bottniske Bugt. Alands Øer. Paa *Östra Kråkberg* er opført en hvid, 10 Fod høj, kegleformet Stenbaake. 60° 13' 52" N. Br. 20° 14' 0" Ø. Lgd.

Rusland. Finske Bugt. *Strielna*. Fyret ved *Strielna* Landingsbro er slukket og Rednings-Stationen nedlagt.

Rusland. Pappensee Fyr er et hvidt Blinkfy, der hver 5 Sekunder viser Et-Blink. Linseapparat. Flammens Højde er uforandret. Fyrtaarnet er gult, pyramideformet, med grønmalet Lanterne.

Tyskland. Warnemünde. Den 15de November 1898 tændes *Warnemünde* nye Fyr. Det er et hvidt fast Fyr med Tre-Blus hver $1\frac{1}{2}$ Minut, fast Lys 51 S., Mørke 5 S., Blus 3 S., Mørke 10 S., Blus 3 S., Mørke 10 S., Blus 3 S., Mørke 5 S. Flammens Højde: 109 Fod. Synsvidden: 14 Kml. for det

faste Lys, 16 Kml. for Blussene. Det vises fra det nye Fyrtaarn. 54° 10' 59" N. Br. 12° 5' 24" Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Kristiania Fjord. Følgende Fyrlamper ere tændte i *Kristiania* Havnedistrikt:

Kobbernaglen viser grønt og hvidt vekslende Fyr. Flammens Højde: 10 Fod. Lyser Horisonten rundt.

Lindøen, paa Øens SØ-Pynt, viser grønt Lys med Formærkelser fra N. 56° Ø., fri Ø. om *Hovedøen*, gennem Ø. og S. til S. 65° V., fri Ø. om *Stangskjærrabben* Fyr. Flammens Højde: 10 Fod.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Sørnamnsen Fyrlampe er atter tændt.

Den 1ste November 1898 er *Alnæstangen* Fyrlampe, *Salten*, tændt. Den er anbragt paa *Alnæsskjæret*, og viser Fyr med Formærkelser fra N. 54° Ø., fri N. om *Stemlandsgrundene*, gennem N., V. og S. til S. 36° Ø. Lyset er grønt fra N. 37° V. til N. 81° V., over *Alnæsgrunden*, rødt fra S. 70° V., fri N. om *Ljønsæsøren*, til S. 11° V., fri Ø. om *Stabben* i *Grådstrømmen*, forøvrigt hvidt. Flammens Højde: 22 Fod. Lysævnen: 6 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde og 3 Kml. for det grønne Lys. Brændetid: 15de August—30te April. 67° 16' 25" N. Br. 15° 2' 30" Ø. Lgd.

Ved *Aakenes*, i *Gavlfjorden*, *Vesteraalen*, brænder, naar Dampskib ventes, 2 røde Lanterner. 68° 58' 25" N. Br. 15° 25' 30" Ø. Lgd.

Den 1ste November 1898 ere følgende Fyrlamper, der vise Fyr med Formærkelser, tændte:

Mjaanæs, Altenfjord, viser hvidt Lys fra N. 62° V., fri N. om *Nordmandsnebsboen*, gennem N. og Ø. til S. 15° Ø. Flammens Højde: 36 Fod. 70° 20' 0" N. Br. 22° 58' 0" Ø. Lgd.

Korsnæs Attenfjord lyser fra N. 61° Ø. gennem N., V. og S. til S. 29° Ø. Lyset er rødt fra S. 21° V. til S. 31° V., over *Korsnæsgrunden*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 72 Fod. 70° 13' 0" N. Br. 23° 11' 0" Ø. Lgd.

Langnæsholmen, Attenfjord, viser hvidt Lys fra N. 80° V., gennem N., Ø. og S. til S. 2° V., fri Ø. om *Finsjaa*. Flammens Højde: 122 Fod. 70° 8' 35" N. Br. 23° 1' 0" Ø. Lgd.

Brændetid: 25de August—14de April.

Meværerne, Gavlfjord, Vesteraalen, to Ledefyr. Bagfyret paa *Gisselø* viser hvidt Lys fra S. 26° Ø., fri Ø. om *Skibeleiskjærene*, gennem Ø. og N. til N. 34° Ø., fri Ø. om *Lange-næslandet* med Grunde der ud for, rødt Lys fra N. 34° Ø. til N. 44° V. Flammens Højde: 39 Fod. 68° 57' 55" N. Br. 15° 18' 35" Ø. Lgd.

Forfyret paa *Sporholmen* viser rødt Lys fra N. 4° V., gennem V. og S. til S. 42° Ø., fri Ø. om *Aarholmboen*, hvidt Lys fra S. 42° Ø. til N. 86° Ø. Flammens Højde: 20 Fod.

Holdte overet i S. 36° Ø. lede Fyrene mellem *Kvernboen* og *Meværerne*.

Klokkerboen, Gimsøstrømmen, Lofoten, lyser fra N. 7° V., fri Ø. om *Odskjærene*, gennem N., Ø. og S. til S. 21° V. Lyset er rødt fra N. 3° V., fri V. om *Almenningsboen*, til N. 30° Ø., hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 13 Fod. 68° 18' 10" N. Br. 14° 19' 10" Ø. Lgd.

Reine, Lofoten, ved V.-Siden af den indre Havn, lyser fra N. 82° Ø. til S. 84° Ø., med rødt Lys paa S.-Siden, grønt Lys paa N.-Siden af den gravede Rende og hvidt Lys over den. Flammens Højde: 35 Fod. 67° 55' 40" N. Br. 13° 6' 30" Ø. Lgd.

Tjøtta, Søndre Helgeland, paa S.-Pynten af *Langholmen*, lyser fra N. 30° V., gennem V., S. og Ø. til N. 76° Ø. Lyset er grønt fra N. 30° V. til S. 75° V., fri S. om *Kjuklingøra*, rødt fra S. 66° V. til S. 31° V., over *Rognan* og *Langholmflaget*, grønt fra S. 1° Ø. til S. 24° Ø., over *Purkstallen*, rødt fra S. 76° Ø. til N. 80° Ø., fri N. om *Langholmen* ved *Rødø*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 15 Fod. 65° 48' 45" N. Br. 12° 27' 0" Ø. Lgd.

Rosøgalten lyser fra N. 3° V., fri Ø. om *Valøskjær*, gennem N., Ø. og S. til S. 10° V., fri Ø. om *Rosøen*. Lyset er rødt fra N. 7° Ø., fri V. om *Rognan* ved *Alstahaug*, til S. 8° Ø., fri V. om *Værholmslua*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 21 Fod. 65° 51' 40" N. Br. 12° 22' 10" Ø. Lgd.

Brændetid: 15de August—30te April.

Lysævnen: 6 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde og 3 Kml. for det grønne Lys.

Rosøen Fyrlampe slukkes samtidig. 65° 48' 25" N. Br. 12° 20' 40" Ø. Lgd.

Snertholmen Fyrlampe ved *Vevelstad* er nu forandret.

(Se „Dansk Søfartstidende“ Nr. 32 1898.)

I *Bergensleden* ere følgende Grunde fundne:

En 9 Fods Grund SØ. for *Hundevaagsøen* S. for *Korsfjorden* og Ø. for *Kjeholmen*. 60° 5' 50" N. Br. 5° 12' 48" Ø. Lgd.

En 16 Fods Grund Ø. for *Røstøen* N.-Ende 60° 5' 27" N. Br. 5° 13' 0" Ø. Lgd.

Ved *Hjettefjorden*, i Løbet fra *Mangersfjord* og Ø. om *Floen* to Grunde. Den ene 1/2 Kbl. N. for *Skarvskjær* falder tør. 60° 39' 15" N. Br. 4° 59' 42" Ø. Lgd.

Den anden med 1 Fod Vand tæt Ø. for *Skrubholmerne*. 60° 38' 30" N. Br. 4° 59' 42" Ø. Lgd.

Holland. Zeegat van Terschelling. Meep. Robbenhoek. Skyde-skiverne og den grønne Spidstønde paa *Robbenhoek* ere ind-dragne.

Zeegat van Terschelling. Ved *Westergonden* er Vraget af *Lutine*, der ligger sunket uden for Farvandet, nu afmærket med en sort Stumptønde, en grøn Stumptønde og to Vagere.

Harlingen. Molenrak og Swanebalg. I Farvandet over *Molenrak* og *Swanebalg* er udlagt i 6 Fod Vand en rød Vager med to Balloner, 53° 9' 13" N. Br. 4° 27' 50" Ø. Lgd., og i 6 Fod Vand en sort Vager med afkortet Kegle. 53° 8' 47" N. Br. 4° 28' 1" Ø. Lgd.

Zuiderzee. Knar. Vraget, der laa sunket V. for *Knar*, er borttaget. Apmærkningerne er inddragne.

Skydeøvelserne i *Zuiderzee* ere endte og Skiverne ved V.-Siden af *Oude Vlie* og paa *Lutjeswaard* samt den rød og sort tærnede Stumptønde inddragne.

Helder. Den 10de November og følgende Dage samt den 19de November 1898 afholdes Skydeøvelser fra Fort *Erf-prins* i Retning af *Onrust*. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet, samt et Flag, der betegner Retningen, hvori der skydes. Et rødt og hvidt Flag betyder N.; sort Ø.; hvidt og rødt S.; hvidt V.; hvidt og sort NØ.; rødt og sort SØ.; sort og hvidt SV.; sort og rødt NV.

Zeegat van Brouwershaven. Dybden i *Nord Hollandsch Diep* er nu 14 Fod undtagen paa en Plade mellem Spids-tønderne Nr. 3 og Nr. 4 med Ballon, hvor der er 13 Fod.

Der er dybest langs Stumptønderne.

Skotland. Noss Head. Fra den 18de November gives ved *Noss Head* Fyr Taagesignal med Sirene, hver 2 Minutter tre Stød, hvert af 3 S. Varighed; de to første Stød have en dyb, det tredje en høj Tone. 58° 28' 3" N. Br. 3° 3' 5" V. Lgd.

Ørken-Øer. Westray. Noup Head. Den 22de November 1898 tændes paa *Noup Head*, *Westray* NV.-Pynt, et hvidt Blinkfyret, der hver 1 Minut viser Fem-Blink af tilsammen 20 S. Varighed, efterfulgt af 40 S. Mørke. Flammens Højde: 248 Fod. Synsvidden: 22 Kml. Fyret lyser fra S 25° Ø. gennem S., V. og N. til N. 62° Ø. I mindre end 3/4 Kml. Afstand fra V.-Kysten skjules Fyret af Klipperne og fra S. 76° Ø. gennem Ø. til N. 60° Ø. tildels af Klipperne paa *Westray* og *Papa Westray*. Fyret vises fra et hvidt, rundt, 75 Fod højt Fyrtaarn. 59° 19' 44" N. Br. 3° 4' 9" V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Skottlands V.-Kyst. I *Loch Ryan* er en 15 Fods Grund, *Forbes*, funden, fra *Cairn Ryan* i N. 32° V. 1,2 Kml. og fra *Clachan Heughs* gamle Taarn i N. 57° Ø. 54° 59' 50" N. Br. 5° 2' 50" V. Lgd.

Irland. Blacksod Bay. Inishkea Island. Ledemærket paa *Inishkea Island*, to Høje overet, som ledede mellem Øerne *Keely* og *Gaghty*, kan ikke mere ses. 54° 7' 10" N. Br. 10° 13' 3" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag i Atlanterhavet. Den 8de Oktober. Mellem 50° 15' N. Br. 28° 10' V. Lgd. og 50° 40' N. Br. 25° 20' V. Lgd. En Del svære Bjælker.

Frankrig. Pertuis Breton. Et Vrag ligger sunket 2 1/2 Kml. S. 84° Ø. fra *Grouin-du-Cou* Fyr. En Vragtønde er udlagt 1 Kml. V. for Vraget.

Brest. Plouarzel. Klokketaarnet *Plouarzel*, der holdt imellem *Grande Fourche* og *Petit Fourche* ledede N. om *Plateau des Plâtresse*, nedrives om kort Tid.

Raz de Sein. Tévenec og La Vieille. Den 10de November 1898 foretages følgende Forandringer i Belysningen af *Raz de Sein*:

Tévenec Fyr med Formærkelser hver 4 S. forandres til at vise fast Fyr i alle de nu belyste Vinkler.

La Vieille faste Fyr forandres til at vise Fyr med En-Formærkelse hver 5 S., Lys 4 S., Mørke 1 S. i alle de nu belyste Vinkler, undtagen fra S. 62° Ø. til S. 70° Ø., mellem *Basse Piriou* og Pynt *Coumoudoc*, hvor Lyset er fast.

Gironde. Royan. Om kort Tid udlægges til Forsøg paa *Royan* Red et Fyrskib af en ny Type. Det viser rødt Et-Blink hver 5 Sekunder. Skroget er 64 Fod langt og har en Mast, hvorfra Fyret vises. Flammens Højde: 32 Fod. Desuden vises en hvid Lanterne for og agter. Fyrskibet flyttes efterhaanden hen imod *Banc de Saint Georges*.

Gironde. Pauillac. Den sorte Tønde *Nord de Troup-cloup*, Nr. 39, med Cylinder er midlertidig inddragen. 45° 13' 40" N. Br. 0° 43' 58" V. Lgd.

Den sorte Tønde *Ouest du Banc de Pauillac*, Nr. 43, med Cylinder er flyttet V. hen til 45° 12' 14" N. Br. 0° 44' 36" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Fyrskibet *„Nantucket Shoals“* er igen udlagt paa Station og

Reservefyrskip Nr. 58 inddraget. Taagesignal gives nu med Sirene, hver 30 Sekunder Et-Stød af 5 S. Varighed. 40° 36' 55" N. Br. 69° 37' 0" V. Lgd.

Rhode Island. Block Island. Great Salt Pond. Den 25de Oktober 1898 er et rødt, fast Fyr tændt paa Yderenden af den S-lige Bølgebryder ved Indløbet til *Great Salt Pond Harbor, Block Island NV.-Kyst.* Flammens Højde: 21 Fod. Fyret lyser over 180° mod Søen, fra N. 38° Ø. til S. 38° V. Det vises fra et hvidt, firkantet, pyramideformet Taarn. 41° 11' 54" N. Br. 71° 35' 35" V. Lgd.

Fra samme Tid gives Taagesignal med en Sirene, der i usigbar Vejr lyder uophørlig.

Samtidig slukkes det røde, faste Fyr paa Midten af den S-lige Bølgebryder, og et hvidt, fast Fyr tændes paa dens Inderende, c. 600 Alen fra Fyret paa Yderenden. Flammens Højde: 28 Fod.

New York. New York Lower Bay. Main Channel. En rød og sort vandret stribet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, er i 29 Fod Vand udlagt 70 Alen S. 3° V. fra Vraget af Lægteren, der er sunket i *Main Channel.* Den hvide Lanterne, der vist fra en af Masterne, er inddragen.

Maryland. Chesapeake Bay. Rock Hall Creek. Den 1ste November 1898 tændes ved den gravede Rende til *Rock Hall Creek* følgende hvide, faste Fyr:

Baakefyre Nr. 1, paa Ø.-Kant af Renden, 7/16 Kml. NV. for *Huntingfield Point* Det vises fra en rød Baake. Flammens Højde: 12 Fod.

Baakefyre Nr. 2, 900 Alen S. 75° Ø. fra Nr. 1. Det vises fra en rød Baake. Flammens Højde: 16 Fod.

Holdte overet lede de fra *Chesapeake Bay* i den ydre Del af Renden til *Rock Hall Creek.*

Baakefyre Nr. 3 paa Rendens Ø.-Kant, 170 Alen fra det nye Værft. Det vises fra en rød Baake. Flammens Højde: 10 Fod.

Georgia og Florida. South Carolina. Ved en Storm den 2den Oktober 1898 ere følgende Fyr beskadigede og midlertidig slukkede: *St. Simon* Ledefyr, *Plantation Creek* forreste Ledefyr, *Jekyll Island* forreste Ledefyr, *Colonels Island* forreste Ledefyr, *Salepo* Ledefyr, *Wolf Island* Ledefyr, *Tiger Island North* forreste Ledefyr, *Tiger Island South* forreste Ledefyr. Andre Sømærker ere ogsaa beskadigede.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Cette. La Verrerie. Den røde Vinkel med Formærkelser i *La Verrerie* Fyr lyser fra S. 32° Ø. gennem S. til S. 26° V.

Italien. Spezia. Paa Hovedet af Ø.-Molen ved Koffardihavnen i *Spezia* er tændt to grønne, midlertidige Fyr, lodret for hinanden. De skulle ombyttes med et enkelt, permanent Fyr.

Sorrento. Det røde, faste Fyr paa *Sorrento* Molehoved er forandret til et grønt, fast Fyr.

Østerrig-Ungarn. Cattaro Bugt. Castelnuovo. En hvid, midlertidig Lanterne er tændt 80 Alen inden for Yderenden af Molen i *Castelnuovo* Havn.

Rusland. Odessa. Taagesignalet med Sirene ved *Odessa* elektriske Fyr gives midlertidig ikke.

Azovske Hav. Ghenitshesk. En 3,600 Alen lang, 200 Alen bred og 12 Fod dyb Rende er gravet over Barren i *Tonky* Løb uden for *Ghenitshesk.* Renden er paa N.-Siden afmærket med tre sorte Tønder og to sorte Vagere, paa S.-Siden med tre røde Tønder og to røde Vagere. Ved den yderste røde Tønde ligger en Vager med Ballon. To hvide, faste Ledefyr ved *Arabat* holdte overet lede i S. 80° V. gennem Renden.

Den tidligere Afmærkning er inddragen og Ledefyrene ved *Ghenitshesk* slukkede.

Krim SØ. Aluchta og Sudak. Om kort Tid tændes paa *Krim SØ.-Kyst* følgende Fyr:

Aluchta Fyr, der viser afvekslende røde og hvide, hurtig paa hinanden følgende Blink. Flammens Højde: 45 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Det lyser fra N. 39° Ø. gennem Ø. og S. til S. 16° V. Fyret vises fra en Baake. 44° 40' 0" N. Br. 32° 2' 55" Ø. Lgd.

Sudak Fyr, der viser grønne og hvide Hurtigblink. Flammens Højde: 42 Fod. Lysævnene: 6 Kml. for de hvide, 3 Kml. for de grønne Blink. Det lyser fra S. 44° Ø. gennem S. til S. 61° V. Fyret vises fra en Baake. 44° 50' 0" N. Br. 32° 37' 25" Ø. Lgd.

Sarytch. Fyret paa Kap *Sarytch* lyser fra S. 84° Ø. gennem S. og V. til N. 60° V. og ikke til N. 75° Ø., da det N. for N. 60° V. skjules af Kap *Aia.*

Paa *Pynt Utrisch* er tændt et Fyr, der viser røde og hvide Hurtigblink. Flammens Højde: 47 Fod. Lysævnene: 6 Kml. Det lyser fra N. 14° V. gennem V. og S. til S. 53° Ø. Fyret vises fra en Baake. 44° 45' 35" N. Br. 35° 3' 53" Ø. Lgd.

Kjøbenhavns Børskurs d. 9. Novbr. 1898.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....	109 ³ / ₄	109 ¹ / ₂	109 ³ / ₄
Danmark.....		94	94 ³ / ₄
Norden.....		124 ¹ / ₂	126
Kjøbenhavn.....		109 ³ / ₄	110 ¹ / ₄
Carl.....		64 ¹ / ₄	64 ³ / ₄
Dannebrog.....		105 ¹ / ₄	105 ¹ / ₂
Skjold.....	77 ¹ / ₂	77 ¹ / ₂	77 ¹ / ₄
Helsingers Dampsk.....		63 ¹ / ₂	64 ¹ / ₂
Østersøen.....		105	106 ¹ / ₂
Nordsøen.....		79	82
Form.....		100	102
Foren. Bugser-Selsk.....		85	93
Dansk-russisk Dampsk.....		90	100
Urania.....	103 ¹ / ₂	103 ¹ / ₂	103 ³ / ₄
Union.....		109 ¹ / ₂	109 ³ / ₄
Heimdal.....	105 ¹ / ₂	105	105 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.....		—	—
5% — — — — —		—	—
5% Thingvalla 1880.....		—	—
5% — — 1894.....		—	—
5% Norden.....		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.....		97 ¹ / ₂	98 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % uopsig Stats.....		99 ¹ / ₂	100 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		91	92 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....		91	92 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....		94 ¹ / ₂	94 ³ / ₄
4% — — 6 — — — —		95 ¹ / ₄	96
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 — — — —		92	94
Aktier.			
Nationalbank.....		146 ³ / ₄	147 ³ / ₄
Privatbank.....		133	134
Landmandsbank.....		128 ¹ / ₄	129 ¹ / ₂
Handelsbank.....		122	123
Burm. & Wain.....	91 ¹ / ₂	91 ¹ / ₄	91 ³ / ₄
Helsingers Jernsk.....	98	97 ¹ / ₂	98
Sukkerfabr.....	96 ¹ / ₄	96 ¹ / ₄	96 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier.....		101	102

Vekselkurser d. 8. Novbr. 1898.

	Avista Sælger.	to d. d. Køber.
Hamburg.....	89.05	88.85
London.....	18.22	18.18
Paris.....	72.00	—
Amsterdam.....	150.80	—

Notering paa Berlins Børs d. 8. Novbr. 1898.

Russiske Noter.....	216.90
4% Russiske Consols.....	102.25
4 ¹ / ₂ % — Boden Kredit.....	—
6% Mexikanske.....	99.75
5% Rumænske Stats.....	100.20
4% — — 1890.....	91.90

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 12,000, „Danmark“ 3,000, „Norden“ 18,000, „Kjøbenhavn“ 66,000, „Carl“ 26,000, „Dannebrog“ 6,000, „Skjold“ 40,000, „Urania“ 20,000, „Union“ 6,000, „Dampskibss. af 1896“ 6,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

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 Skibsudgifter paa Lastpladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Losselpladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

H. L. BAUTRUP, Aarhus,
Skibshandel.

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 & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.



E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.



Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.

Spedition, Dampskibeekspedition
og Toldklarering.

Kontorer:

St. Annæplads 10, Toldboden
og Kjøbenhavns Frihavn.
Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.
Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

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.

Telefon 5560.

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.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

S. HANSEN-KLØVE'S

Snedkerværksted,

St. Annæ Plads 30, over Gaarden.

(D. F. D. S. Ejendom)

anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.

Skibsarbejde.



Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co.,
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer for alle
Jærndeale i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve;
kan ikke skalle af, revner ikke,
da det udvider sig med
Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet,
Burmeister & Wains & Hel-
singørs Skibsbyggerier, Stats-
banedriften samt de fleste
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

Forretning i Bygningsartikler.

Kjøbenhavn.

Kongebreve, Brylluper,

Ægtepagter, Testamenter,
Æresoprejsning, Separation,
Skilsmisse, Adoptioner, Nav-
neforandring, Panteobligat-
ioner, Klager og Ansøgninger
samt alle juridiske Dokumenter
skrives og ordnes billigt.
Inkassationer og Retsmøder
besørges.

Husk 8, Klosterstæde 8.

Juridisk Kontor.

TH. SIMONSEN,

NYHAVN 57.

**SØLVMEDAILLE I MALMØ
OG STOCKHOLM.**

FOR LANTERNER.

Th. Møllers Klædefabrik.

Udsalg af blaa
Kirsejer og Skjortebay.
Immerud 11, 1. Sal, Aarhus.

TELEFON 2290. **H. KIRSCHNER & COHN.** Telegr.-Adr.:
ASBEST.

Toldbodvej 22. — KJØBENHAVN K.

Lager af Olier og tekniske Maskinartikler.

Armatuer. — Specialitet: Selvlukkende Pat. Vandstandshænder. — Import
af Metaller. — Eneforhandling af Woodites coniske Ringe til Vandstands-
glas. — Bells Asbestos Pakninger og Olier m. m.

Elastisk Kedelcement,
et udmærket Middel til at stoppe Lækager ved Kedelsamlinger.

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde
Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.
Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

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.

Har De Tandpine,

brug altid Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre, som hurtigt stiller de heftigste Tandsmærter.

9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

Havnefyr & Lanterner. Metalspejllapparater.

Skibslanterner med Certifikat
Gl. Lanterner prøves og forandres.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9,

Kjøbenhavn.

Telefon Nr. 3681.

G. W. Frydenlund & Søn

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa
Frihavnen.

● Eneste Lager ●

af dansk, svensk og Aalborg
Brændevin.

Marius Hoffgaard

(forhen kld. Brodersen).

Anbefaler sig med alt til
Fotografien henhørende.

Atelier St. Strandstræde 6. 2.
Fotografier af forskellige danske
Skibe have altid paa Lager.

Hurtig Ekspedition.

LANDMANDSBANKEN

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

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon Nr. 6. G. W. Møller, Grønnegade, Dragør. Telefon
Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Frederikshavns

Fiske- og Sætteskippereskole

forbereder saavel indenbys som udenbys Elever til Fiske-
og Sætteskipperprøven. Nærmere Oplysninger gives af Be-
styrelsens Formand, Konsul Christian Cloos i
Frederikshavn.

Fanø praktiske Sømandsskole.

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

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

For Søfolk.

Uld og Trikotagevarer købes
billigst hos

H. Madsen,
Skolegade 26,
Aarhus.

Einhorn-Apotheket

Hamburg (St. Pauli.)
Langereihe 85.

Dansk Betjening.
Lægehjælp (ogsaa Specialister)
anvises.

Skibssignaler

leveres fra Aarhus eneste Fyr-
værkerifabrik. Grundlagt 1872.

Brev- og Telegramadr.:

Kræftings Enke, Aarhus.

J. Henrik Jensen,
Guldsmedgade 4, AARHUS.
Kaffe, The og Chokolade.

Patentfarve for Skibsbrug

P. Møller, Immervad 1, Aarhus.

Den billigste Herreekviperingsforretning

er hos Jens Kjeldsen.
Søndergade 23—25. * Aarhus.

Læge H. C. Lund, Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg.
gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9
Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

Helsingørs Havn.

Mindre Fartøjer advares imod indtil videre at nærme
sig den nordre Havneholms udvendige Side, da en Del Sø-
sten fra søndre Havnehoved ville blive oplagte paa den til-
stødende Landgrund.

Den kgl. Havnekomite, Helsingør, den 26. Oktbr. 1898.

A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

For Skibsredere, Købere m. Fl.

Undertegnede udbyder til Salg underhaanden en Del
meget velsjlede **Fiskekuttere**, ca. 60—95 Reg. Tons,
i fortrinlig Stand, udmærket indrettede med Hensyn til
Sejl, løbende Gods etc., særdeles egnede til at føre Last og
som Handelsfartøjer. Fremdeles udbydes en Del billige
Damptrawlere. Alle sælges meget billigt. Om Pris og fuld-
stændige Oplysninger henvende man sig til

W. A. Massey & Co. Hull.

Telegr.-Adr.: Massey, Hull.

„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 omdæles 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. 46.

Kjøbenhavn, Torsdag den 17. Novbr. 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Konsulatafgifterne. — Nye Kul-Certepartier for Sejlskibene. — Skibsrederens Ansvar. — Fragtmarkedet. — Open Letter to A. G. Findlay Esq., London. — Havnetaksterne i Kolding. — Literatur. — Rouen. — Nybygninger Køb og Salg. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

**Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft &
Maskinbyggeri.
(Holm & Collerup)**

med
Filial i Frihavnen

anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibssom til Landbrug.

**Hovedkontor:
Baadsmændsstræde 5
Kjøbenhavn C.**

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
**Conserves, Spiritus,
Colonial** en gros.

Specialitet:

Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

**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
1^{ma} Kvalitet.
Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.
TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.

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.

Hansa Composition.

Anerkendt bedste Skibsbundfarve.

ANDREAS HENNINGSEN, Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nilsson.

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

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.

Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co.,
Newcastle.

Bedste **Beskyttelsesmiddel** mod **Rust** og **Syrer** for alle **Jærnde** i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve; kan ikke skalle af, revner ikke, da det udvider sig med Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet, Burmeister & Wains & Helsingørs Skibsbyggerier, Statsbanedriften samt de fleste udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

Forretningi Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Søfodtøj.

Premieret i Stockholm og Bergen.

Wald. Lassen.

St. Strandstæde 17.

* Grundlagt 1844. *

Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Direkte Import en gros af amerikanske Træsarter.

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.

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^d.

eneste Fabrikanten af
Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:
Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.
Conferencetid 12-1½. Admiralitâtstr. 39, 1. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

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 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.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
267.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

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.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

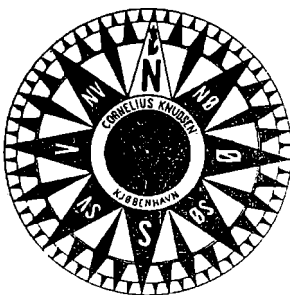
Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

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. Parallellinealer
Marinekikkerter.
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**

(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon Nr. 6. **G. W. Møller, Grønnegade, Dragør.** Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Skibslanterner med Certifikat, gældende overalt. Gamle
Lanterner proves og forandres, naar de
have den lovbefalede Størrelse. Certifikat følger med hver Lanterne fra os.

Havnefyrr, Lanterner, Metalspejllapparater

samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

G. W. FRYDENLUND & SØN, Læderstræde 9.

Telefon 3681. * Kjøbenhavn K. * Telefon 3681.

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.

Telefon 5560.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Konsulatafgifterne.

Den i vort sidste Nummer kortelig omtalte Betænkning fra den svenske Sønerings-Kommission angaaende Konsulatafgifterne i Sverrig og Norge har ikke ringe Interesse ogsaa for danske Skibsredere. Ved at gennemlæse Betænkningen falder det i Øjnene, at de vægtigste Argumenter, som man nu fra den svenske Kommissions Side fremsætter for Konsulatafgifternes meget betydelige Reduktion, ere de samme som de, man her i Danmark fra Skibsfartens Side stadig har fremført med det samme Formaal for Øje. Vi skulle i Korthed gøre Rede for den svenske Kommissions Standpunkt.

Konsulatafgifterne ere i Sverrig ikke særlig store, men deres Totalbeløb er steget en Del i de senere Aar, fordi Skibenes Gennemsnits-Tonnage og Antallet af Rejser er blevet større. Kommissionen venter heller ikke, at deres Nedsættelse eller Ophævelse vil fremkalde noget større Opsving i den svenske Skibsfart, men den gør gældende, at disse Afgifter ere de eneste, for hvilke man kan fritage svenske Skibe uden at en saadan Foranstaltning samtidig kommer Udlandets Skibe til Gode, og at man derfor først og fremmest maa have sin Opmærksomhed henvendt paa dem, naar man vil lette Byrderne for Skibsfarten. Det fremhæves yderligere, at de i hvert Fald ere et Tillæg til de øvrige Afgifter paa den svenske Skibsfart, som kan virke hæmmende for denne paa Fragtmarkedet, og at Retfærdighed byder at imødekomme Skibsfartens Ønske om Lættelser. Kommissionen pointerer, at man her benytter Skibsfarten som et Skatteobjekt for at faa Midler til Opnaaelse af andre Formaal, og at man gør dette i større Udstrækning end Skibsfartens Interesse i disse Formaal fornuftigvis kan begrunde det.

Kommissionen er derfor kommen til det Resultat, at der er al Grund til at fritage Skibsfarten for den overvejende Del af de Afgifter til Konsulatvæsenet, som nu hvile paa den, idet Konsulernes Embedsvirksomhed i stor Udstrækning paakaldes i det almenes, i kommercielle og andre Interesser. I sin Betænkning opstiller Kommissionen den Grundregel, at enhver, hvad enten han er Søfarende eller ikke, som søger Konsulens Bistand, bør betale en passende Godtgørelse for det Arbejde, han forlanger

udført, og at hvad der iøvrigt fordres af Konsulaterne bør betales af Staten. Ud fra denne Forudsætning gør Kommissionen meget naturligt gældende, at Konsulatafgiften ikke bør paalignes Tonnagen; den mener, at man ubetinget bør komme bort fra denne Form for Paaligningen, idet den ikke staar i noget rimeligt Forhold til det Arbejde, der fordres af Konsulaterne, thi disse have omtrent samme Ulejlighed af Skibet, hvad enten dette er stort eller lille. Man foreslaar derfor, at det Arbejde, som Skibet paafører Konsulen ved Ankomst og Afgang, lønnes med en efter Arbejdet afpasset fast Afgift for hvert Skib; dette er en lignende Ordning som den i England bestaaende; samtidig foreslaas saa, dels at der for visse Forretninger for Skibene, som Konsulaterne nu udføre uden Betaling, skal ydes en mindre Afgift, dels at Afgifterne for andre Forretninger skulle forhøjes efter en passende Maalestok. — Det menes, at en Ordning som den her foreslaaede vil fritage den svenske Skibsfart for c. $\frac{4}{5}$ af dens nuværende Konsulatafgifter. Dens Gennemførelse vil medføre en Merudgift af 400,000 Kr. aarlig for de to Riger tilsammen.

Vi have i ovenstaaende fremhævet de Punkter, der have særlig Interesse, fordi de vise, at man i Sverrig gør ganske den samme Betragtningssmaaede gældende, som her hjemme fremsættes fra Skibsfartens Side, nemlig at Konsulatafgiften er en Skat paa Skibsfarten, som man bør komme bort fra, og at man ikke længere kan fastholde Berettigelsen af denne Afgift i sin nuværende Form, naar man ser hen til Konsulatvæsenets Opgaver i vor Tid. Den Omstændighed, at man nu i vore Nabolande søger Spørgsmaalet løst paa det ovenfor angivne Grundlag, skulde synes vel egnet til at fremme Bestræbelserne for at faa en lignende Ordning her i Landet. Den svenske Kommissions Betænkning synes os at angive en Løsning, der i det væsentlige vilde være tilfredsstillende for danske Skibsredere, og Lovgivningsmagten vil mulig være mere tilbøjelig til at acceptere en saadan, naar den ser den fremmet i vore Nabolande.

Nye Kul-Certepartier for Sejlskibene.

Vi have gentagne Gange omtalt de Bestræbelser, som de engelske Sejlskibsrederier have udfoldet for at faa indført saadanne Ændringer i de bestaaende Kul-Certepartier, at Rederierne saa vidt mulig kunne sikkes mod de fordærlige Følger af de hyppige Strejker, der netop i den forløbne Sommer har medført saa overordentlige Tab og Ulemper baade for engelske og andre Rederier. I disse Bestræbelser have de engelske Redere fundet Støtte hos Udlandets Redere; for Danmarks Vedkommende har Dansk Sejlskibsrederi-Forening tilsagt den engelske Komite, der har været nedsat om dette Spørgsmaal, sin bedste Støtte og har ved et Cirkulære til sine Kredsstyrelser opfordret de danske Sejlskibsredere til at indføre Klausuler i Certepartierne i den angivne Retning.

Fra The Sailing Shipowners' Coal Charter Committee har Foreningen nu modtaget et Cirkulære af 5te ds., i hvilket det meddeles, at Komiteen, der repræsenterer den samlede britiske Sejlskibstonnage i

udenrigsk Fart, efter indgaaende Forhandling med Befragterne har vedtaget følgende Klausuler til Optagelse i alle Kul-Certepartier fra britiske Havne, og at Komiteen anbefaler at lade disse Klausuler træde i Kraft fra den 1ste Januar 1899:

1. In the event of loading being prevented or interrupted by strikes or lock-outs or by any of the causes which are excepted in this Charter Party and/or the Colliery Guarantee (if any) or by any cause which prevents loading time from running for the period of 15 running days from the time of the Vessel being ready to load, or in the event of her having arrived at the loading port in ballast but otherwise ready to load from the time of such arrival, this Charter may be cancelled by either party giving to the other 24 hours' notice in writing. If the Owner cancels he is to take over any cargo on board at current price. If the Char-

terer cancels he is to discharge at his own expense any cargo on board.

2. In the event of any of the causes which are excepted in this Charter Party, and/or the Colliery Guarantee (if any), or any other cause which would (if the Ship were at the loading port) prevent the loading time from running being in operation at the time when the Vessel is ready to leave any United Kingdom or Continental port between Bordeaux and Hamburg inclusive for her loading port, the Vessel may delay starting for the loading port for 15 running days, and if such cause or causes shall continue throughout that period then this Charter Party may be cancelled at any time while such cause shall continue by either party giving to the other 24 hours' notice in writing.

3. All wharfage dues on the cargo at loading port shall be paid by the Charterers.

Note. These Clauses are to over-ride anything in the Charter or Colliery Guarantee to the contrary.

Komiteen fremhæver med Hensyn til de enkelte af disse Klausuler, at Klausul 1 og 2 ere nødvendige for at forhindre de store Tab, som Skibenes lange Ophold under den sidste Kul-Strejke i Wales har vist, at Rederne udsættes for. Klausul 3, Bolværksafgifter paa Ladningen, lægger disse paa Befragteren eller Afskiberen i Stedet for paa Rederen; Dampskibe betale ikke denne Afgift, og Admiralitetet betaler den, naar det befragter Sejlskibe.

Komiteen har forhandlet med alle Udlandets Skibsredere, der have deres Skibe i Langfart, og de have været villige til at samvirke med de britiske Redere for at gennemføre disse Klausuler.

Komiteen er overbevist om, at man vil opnaa disse Klausuler, naar man bestemt fordrer det. Den opfordrer derfor indtrængende Sejlskibsrederne til at forlange Optagelse af disse Klausuler i ethvert Kul-Certeparti fra de forenede Kongerigers Havne.

Skibsreders Ansvar.

Det vil fra vort Referat af den nylig i Antwerpen afholdte internationale Søfartskongres erindres, at man drøftede Spørgsmaalet om Skibsreders Ansvar i Kollisionstilfælde, idet man delte det i følgende tre Underspørgsmaal: Er Reders Ansvar personligt? Er det i saa Tilfælde begrænset og da i hvilken Udstrækning? Indskrænker det sig til Skibet, dets Fragt og forøvrigt andre Ting om Bord, som maatte tilhøre Rederen? Besvarelsen af disse vigtige Spørgsmaal vil først fremkomme næste Aar, naar Kongressen samles i London. Imidlertid er der allerede fremkommet et betydningsfuldt Bidrag til deres Løsning, idet den bekendte engelske Skibsreder, Mr. John Glover, har tilstillet Chamber of Shipping en Skrivelse, som dette igen har udsendt til Redere, Assurandører og andre Skibsfartsinteresserede. Mr. Glover giver i denne Skrivelse, som har vakt en Del Opsigt i den engelske og tyske Fagpresse, en Oversigt over de to Landes Lovgivning paa dette Omraade, og han kommer til det Resultat, at den tyske er at foretrække. Den engelske Reder hæfter, naar Skib og Ladning er gaaet tabt, med £ 8 pr. Ton, og med £ 15, naar Menneskeliv ere gaaede tabt. Denne Ordning anser Mr. Glover for uretfærdig streng i Modsætning til den, der gælder paa Kontinentet, som for hvert enkelt Tilfælde fastsætter den Sum, som det Skib, der har Skylden, skal betale, efter det andet Skibs Alder, Størrelse og Værdi. Udlandets Reder, siger Mr. Glover,

altsaa vor Konkurrent, vinder altsaa en stor Fordel fremfor os. Thi foraarsager et Skib fra Kontinentet et engelsk Skibs Undergang, saa kan den engelske Reder ikke gøre Paastand paa mere end det fremmede Skibs Værdi og Værdien af dets Fragt, medens i modsat Fald den engelske Reder hæfter med sin Formue for den foraarsagede Skade. Efter at Forfatteren har belyst de to Systemers Fordele og deres mindre heldige Sider, set fra Rederes, Assurandørers og Købmænds Standpunkt, opfordrer han disse Erhvervs Repræsentanter til nøje at undersøge hans Forslag og meddele Chamber of Shipping Resultatet af saadanne Undersøgelser.

Fragtmarkedet.

De normale Tilstande, der paany ere vendte tilbage til Kulmarkedet, idet Wales nu arbejder som i gamle Dage og Østkysten er befriet for den lange Tørn, har naturligt fremkaldt en roligere Tone over hele denne Branche; specielt synes Østersøen at have været den mest udsatte, og Raterne hovedsagelig fra Østkysten ind efter ere dalede noget. En anden Grund hertil er, at Rederierne i stort Antal sender Baadene Retur i Ballast efter Kul, og det er ikke Smaadampere, der anvendes; det er de store Kulslæbere, som halser af saa hurtigt, Aandedrættet tillader det, og som vælter kolossale Kulmængder ind over Østersøen, hvor Vinteren nu er i Anmarch og hvor Kullene derfor er en endnu nødvendiger Faktor, end den Gang Solen stod i Zenit. Der hersker et ualmindeligt Liv paa alle Kulpladser, og selv om den lille Tilbagegang i Raterne selvfølgelig maa beklages, er dog Fragten endnu saa god, at man maa være mere end tilfreds; endnu tjenes der store Penge i denne Fart, og den hurtigere Ekspedition bevirker, at det endelige Resultat af Rejsen endog kan blive bedre, end da man for en Maaned siden havde ca. 1 shilling højere Fragt. Til Middelhavet er Raten stadig god, og en betydelig Befragtning har fundet Sted; naar Sortehavet vel snart lukker og Udsigterne til lønnende Returfragter bliver mindre, kan man sikkert paaregne en Stigning i Raterne. Der skal endnu bruges store Kulmængder dernede. Købmændene kan ikke effektuere alle Ordre, Kulpriserne holder sig og med dem Fragterne. Sikkert vil mange Redere søge den Vej ned i Vintermaanederne med de Baade, som ikke egner sig til den transatlantiske Fart. Endelig gaar Befragtningen af Kuldampere fra Wales til Riverplate ret livlig; de gode Efterretninger derude fra lokke ikke faa Redere til at søge den Vej, og Raten pr. Januar kan vel sættes til ca. 17/ ud og 21/6 à 22/ hjem, hvilket maa kaldes tilfredsstillende. Kulmarkedet har yderligere de sidste Dage haft mange Tidsbefragtninger at opvise langt ind i det næste Aar, hvilket tyder paa, at Købmændene tror paa en vedvarende god Konjunktur. For vore hjemlige Byer vil dette sikkert mærkes af de offentlige Institutioner, som Jærntbanerne og Gasværkerne; det bliver andre Priser end sidst ved de store Licitationer. — Vi noterer forøvrigt Cardiff Genua 11/6, sicilianske Havne 12/, Triest, 13/3, Donau 14/6, Sebastopol 13/6, Alexandria 11/6, Port Said 11/6 à 11/9. Til Østersøen betales Kjøbenhavn 8/6, Stettin 9/, Malmø 9/, Stockholm 9/3, øvrige Pladser i vanligt Forhold. Fra Firth of Forth betales til Algier 9/, Genua 10/6, Venedig 12/6, Alexandria 10/3 à 10/6. Til Østersøen: Kjøbenhavn 7/, dansk Provinshavn 7/6 for mindre Baade, 7/3 for større. Kiel 7/3 à 7/6, Swinemünde 7/, Stettin 7/6, Libau 7/9, Riga 7/, Stockholm 7/6 à 8/, Sundhavn 7/6.

Fra Newcastle on Tyne betales til Barcelona 10/9, Marseilles 10/3, Genua 10/, Civita Vecchia 10/6 à 10/9, Savona 10/, Venedig 12/6, Triest 12/9, Alexandria

10/9. Til Østersøen: Kjøbenhavn 6/, dansk Provinshavn 6/6, Malmø 7/, Stockholm 7/6, Gefle 7/3, Riga 6/9, Pillau 7/3, Stettin 7/, Lübeck 7/, — alle sejlbare Rater, selv hvor man bestemmer sig til at gaa i Ballast Retur.

Amerika synes at have forspist sig paa November; de svimlende Rater, der ere blevne betalte specielt af Spekulanter derovre, kan det maaske knibe med at faa ud af Afliaderne eller Modtagerne paa denne Side, men der er ogsaa kastet en Tonnage i Markedet saa kolossal, som man vist ikke mindes tidligere, i hvert Fald ikke under rolige og fredelige Forhold. Imidlertid vil Resultatet af Maaneden sikkert blive enestaaende; kan være, at en enkelt kommer paa Afveje og griber noget for lavt efter Gevinsten, en anden mulig for sent til „cancelling date“; det er jo Efteraarsvejr og ret stormfuldt, men Hovedindtrykket bliver absolut yderst straalende. Befragtningerne pr. Januar Februar fortsættes ufortrødent, ligesom Tidsbefragtningerne have været talrige. Som Helhed kan man kun nære de bedste Forventninger til Fremtiden; som tidligere omtalt vil December utvivlsomt give en Tilbagegang, men vi rejser os nok igen. Riverplate vil ogsaa øve sin Virkning og fæstne Raterne fra Northern range og Golfhavnene. Vi noterer Northern range C. f. O. 4/4½ à 4/6 pr. December, 4/3 pr. Januar, Danmark 4/6 én Havn, 4/7½ til Havne, Stettin 4/9 à 5/ fri Lægterage. Til Middelhavet 4/9 à 5/ én Havn, Option to Lossehavne 1½ pence mere. Filadelfia Danmark 4/6, New York Stettin 4/10½ à 5/. Fra New Orleans eller Galveston betales til Danmark pr. December 21/ à 21/6 paa Nett charter, pr. Januar 19/6, pr. Februar 18/6 à 19, pr. Marts 17/6 à 18/. Til Middelhavet omtrentlig 6 pence højere. Fra Tampa er sluttet til London 3200 Tons Damper pr. 1/31 Januar 20/ Fosfat. Savannah Reval giver 52/6 for Bomuld, Genua 50/. Wilmington Liverpool 45/, Savannah eller Brunswick til Genua 47/6, Barcelona 52/6. De sidste Dage har Begæret efter Tonnage været mindre, men Befragtingen gaar dog stadig livligt.

Sortehavet etc. har ikke haft mange Forretninger de sidste Dage og synes en Del svagere, men det lakker jo ogsaa mod Enden dernede og i hvert Fald har de fragsøgende Dampere ikke stor Vanskelighed ved at blive placerede; kun er Ekspeditionen bl. a. i Odessa mangelfuld. Vi noterer Odessa eller Theodosia L. H. A. R. 3000 Tons November Afastning 11/3, Donau 12500 quarters 13/6 N. C., 14/ Hamburg, 15/ Bergen Kjøbenhavn. Azoff Middelhavet 3300 Tons November Afskibning 16 Frcs Donau Antwerpen eller Rotterdam 3800 Tons prompt 13/6. Hamburg 14/. Fra Alexandria er betalt fra 11/6 til 12/ til U.K. Fra Ergasteria og Straton til Filadelfia eller Baltimore 3000 Tons December Lastning 11/6 full terms, Huelva New York eller Boston 10/9 prompt. Benisaf Tyne 3000 Tons December Afastning 7/6 full terms.

Østersøen er uforandret. Træsaisonen er nu i Realiteten endt for Østersøens Vedkommende, men fra Nedrebotten skibes endnu de sidste Laster i forceret Tempo. Nogle Mellaster have været i Markedet fra Malmø, Königsberg og lignende Pladser op til Gefle, Sundsvall og Wasa; det er Furagen til Vinteren, som nu maa betales med god Pris. Libau giver stadig 1/1½ til Rotterdam, andre Pladser i vanligt Forhold. Østersøen er i sin Helhed mat, men det er jo Naturens Orden. Vore kære Forbindelser fra de mange forskellige Pladser begynder nu at besøge os personligt; dette er et Tegn paa, at der ikke er mere at udrette her hjemme paa Pladsen. Vi byder dem Velkommen med en behersket Tak for den afsluttede Saison.

Vort hjemlige Marked. Provsfragterne ere nu 15/16 Øre pr. 100 Pd. Mais, til Hertugdømmerne betales 20 Pfennige pr. 100 Pd. Mais, af Bomuldsfrøer betales nu til danske Havne 20 Øre pr. 100 Pd.

til pommerske Havne betales 4½ Mrk. pr. Ton Mais og 5 Mrk. pr. Ton Byg. Fra Klagstorp Havn til Bandholm 20 Kr. pr. Favn Kalksten. For Hvede fra Rudkjøbing til Kjøbenhavn er betalt 11 Øre pr. 100 Pd. Fra Kjøbenhavn til Nakskov 16 Øre for Mais og for Hvede; herfra til Nykjøbing Falster 14 Øre pr. 100 Pd.; for Kartofler fra Samsø til Kjøbenhavn er betalt 16 Øre pr. 100 Pd.

I næste Uge ventes flere Afledninger af Mais fra ventende Dampere.

Open Letter to A. G. Findlay Esq., London.

Sir!

In your South Atlantic Directory of 1883 and with regard to „Reported Islands and Shoals“ your opinion of Lennons Reef, Lat. S. 37° 31' Long. W. 4° 42', is „probably driftwood etc.“

In my chart of the South Atlantic, Inways of 1890, the place is omitted altogether, though for what purpose I am at a loss to conceive — and do you not think several of the many ships that annually disappear traceless, may be attributed such neglect, whom a mere speck and a word on chart would put the unwary navigator on his guard — fancy a vessel running at great speed in a dark stormy night striking on such a rock.

To prove that Lennons Reef is a matter of fact I beg you to write to Capt. N. Ibsen, danish barque „Henny“, to get extract of his Log, when he passed said Reef last year.

He told me of it: „I sent a man to the crosstrees to look out, he said, the time I expected to make the rock, it was by day of course, immediatly the man got up, he uttered an exclamation of horror as it were, and sliding down the bookstays said: Oh! it looks fearful“. Capt. Ibsen declared, that the sea broke as high as the skies, these were his words.

I asked him to publish his experience, but as he may fail in so doing, and the „Henny“ is bound on a long voyage, this may serve in the mean time.

It seems to me strange, that so little credit is given to reports of Masters in the merchant service, — how can a submarine rock, clearly seen by a whole shipscrew, be confounded with driftwood, and for whose benefit are such, well, let us say, doubtful places left out of charts? Is it to praise naval officers for not having been successful in establishing the existence of such tangible dangers. The only thing in which I think Capt. Lennox could have been mistaken is the depth of water on rock, it may but rarely break the sea — and is it altogether left out, that the Ocean at intervals may alter its depth considerably at certain places?

Off the Cape o. g. H. September 25. 1898.

M. Nissen,
Shipmaster.

Havnetaksterne i Kolding.

Vi have modtaget følgende:

Undertegnede vil bede Redaktionen for „Dansk Søfartstidende“ optage disse Linjer om de mærkelige Havnetakster, der findes i Kolding for Lægterfartøjer. Naar et mindre Fartøj benyttes som Lægter for en Damper,

der er grundstødt paa Kolding Fjord, eller for større Skibe, der ikke kunne flyde op i Havnen med deres Last, skal det mindre Fartøj betale Havnepenge for at føre Skibets Last til Kolding, skønt dette senere kommer ind i Havnen og betaler Havnepenge af Skib og Last. Der betales altsaa af en saadan Last 2 Gange Havnepenge; det er jo noget, der fylder i Havnekassen, saa Koldingenserne maa ønske, at alle større Skibe maa grundstøde i Fjorden eller at de ikke kan flyde op med mere end halv Last. Men det er dog vistnok uhørt her i Danmark, at der saaledes maa betales baade for Lægterfartøjet og Skibet; jeg vil derfor offentliggøre dette, for at de, der ikke ere kendte med Kolding Havnetakster, kunne tage det i Betragtning, naar de slutte Lægter til Kolding under disse Forhold. Det er altid de smaa Skibe, der skal knibes, skønt Handelsstanden ikke kan undvære dem; der burde i mange Henseender raades Bod paa dette, at det altid gaar ud over de smaa Skibe. Jeg og flere andre har maattet betale disse Havnepenge, naar vore Skibe har været benyttede som Lægtere, men jeg haaber, at disse Linjer vil erindres af mine Kolleger, saa at de ikke beregne deres Fartøjer fri for Havnepenge i Kolding under disse Forhold. Jeg har aldrig i nogen dansk Havn maattet betale Havnepenge for at lægte fra et Fartøj, som ikke kan flyde ind i Havnen.

Mortensen,
Skipper.

Literatur.

Tidsskrift for Søværnen. Siden vor sidste Omtale af Tidsskrift for Søværnen har 3dje til 6te Hefte af denne Aargang set Dagens Lys. I disse Hæfter fortsætter Tidsskriftets ny Redaktion i samme Retning, som den slog ind paa i 2det Hefte (se Anmeldelse i dette Blads Nr. 25 d. A.).

Tidsskriftet er gaaet noget uden for den krigsmaritime Ramme og har opfyldt, hvad 2det Hefte saa ud til at love, nemlig, foruden sit egentlige Fag, tillige at bringe Artikler, som enhver, der farer paa Søen, kan have Nytte af at læse, samt Artikler af almen Interesse. Af den sidste Slags kunne saaledes nævnes en Artikel om den anden norske Polarfærd af E. Bay, Zoolog paa Ekspeditionen, samt en interessant Redegørelse af Premierløjtnant Amdrup for hvorledes han har tænkt sig Undersøgelsen af Grønlands Østkyst skulde foretages af den 5-aarige Ekspedition, som i August afrejste fra Kjøbenhavn, og hvis Leder han er.

Endvidere giver Premierløjtnant Malte-Bruun, der har gjort Tjeneste paa „Store Nordiske“ et Par Aar, en Meddelelse om denne Kabeldampers Arbejder med Udlæggelse af undersøiske Kabler; Maaden, hvorpaa Drægningen efter sprængte Kabler udføres af den i dette Arbejde saa rutinerede Besætning, vil sikkert være underholdende for enhver Sømand at læse.

I 6te Hefte giver Kaptajn Tuxen nogle Oplysninger om det tidligere „dansk-asiatiske Kompagni“. Han fortæller efter de bedste trykte og skrevne Kilder Kompagniets Liv fra dets Stiftelse 1616 til dets endelige Opløsning 1843 i en Artikel, der klarlig viser de mærkelige Forhold, hvorunder man drev Handel i ældre Tider, hvor Adelen, der den Gang sad inde med de store Formuer, med Foragt saa ned paa Handelsstanden. Det var Kongen, Christian den 4de, der gav Kompagniet Penge, Hus og Skibe, og ved sine Orlogsskibe ydede Handelsskibene Beskyttelse paa de lange Rejser, der ofte kunde vare mange Aar. Saaledes var et Skib 4 Aar om at naa ud til Trankebar, var $1\frac{1}{2}$ Aar om at faa Last, og saa forliste det oven i Kjøbet paa Hjemvejen. Der var saaledes store Vanskeligheder at

kæmpe imod i Begyndelsen, og der blev ogsaa først betalt Udbytte til Interessenterne i 1680. Under den store nordiske Krig sygnede Kompagniet hen, men oprettedes paa ny ca. 1730 og naaede sin Glansperiode omtrent fra 1750 til 1780, hvor Aktierne stode i en svimlende Højde.

I Krigen med England mistedes alle Skibe paa et nær, mange Millioner Rigsdaler gik derved tabt, men det sørgeligste var, at selve den blomstrende Handel dermed blev ødelagt, thi Kompagniet fik her sit Dødsstød og førte en kummerlig Tilværelse til Oktrojen udløb 1843.

Disse 24 Sider, der giver et udmærket Indblik i svundne Tiders Handelsforhold, gennemlæser man med Interesse.

Rouen.

Rouen er, som bekendt, en Havn, der ofte i Certe-partierne udelukkes, naar Talen er om Seinehavnene, maaske særlig for de Sejlskibes Vedkommende, der ere beskæftigede i Kornfarten fra Amerika. For at skabe Rouens Havn en gunstigere Stilling, har Byens Handelskammer udsendt et Cirkulære, hvori fremstilles de Forbedringer, der i de senere Aar ere foretagne i Havnen. Disse bestaa navnlig i følgende:

Den Del af Seinen, hvor det grunde Vand begyndte, omtrent 12 Kvml. fra Havres Red, er bleven uddybet og reguleret. Ved denne Regulering er den Fare, som truede Skibene i Floden, bleven betydelig formindsket, og det er kun ved de høje Spring-Tider ved Jævndøgntider, at det er nødvendigt at anvende særlige Forsigtighedsregler, og dette endda kun, naar man er nødt til at ankre op paa Vejen ud til Søen. Paa store Strækninger i Floden findes tilstrækkelig Dybde for de største Skibe til at ankre op i Tilfælde af Taage eller andre Hindringer. Ved selve Rouen er der langs de nye Kajer Vand nok, saa at hvilket som helst Skib, der kan gaa op ad Floden, kan ligge flot under Losning. Til Opmudring har man benyttet kraftige Muddermaskiner, som skal holde Kanalen aaben ud til Bugten ved Hoerfleur. Kanalen er omhyggelig afmærket med Bøjer. Lodserne staaer under streng Kontrol af Lodskaptajnen. Har et Skib større Dybgaende end tilladt for at gaa op ad Floden, er det Lodsen strengt forbudt endog at gøre Forsøg herpaa. Floden er fuldstændig oplyst om Natten, og Skibe kan sejle lige saa sikkert som om Dagen. Det tager 6—7 Timer for en Damper at naa Havnen fra Søen, naar man benytter Tidevandet, og kraftige Slæbebaade staaer til Tjeneste for Sejlskibene, for hvilke Tiden da bliver omtrent den samme.

Med Hensyn til Dybgaendet af Skibe, som kan passere Floden, saa afhænger dette selvfølgelig af Tidevandet, fra 17—23, ja 24 Fod. Et 4-maset Tank-Skib med 22 F. 6 T. Dybgaende er fragtet for regelmæssige Rejser til Rouen og har gjort 4 heldige Rejser fra Filadelfia.

For Skibene og Rederne er iøvrigt Spørgsmaalet om Seinens Maksimumsdybde naturligvis ikke af saa stor Betydning som Spørgsmaalet om Tab af Tid, der medgaar, naar man skal afvente et gunstigt Tidevand for at komme op ad Floden. Der er i den Anledning udarbejdet en Liste over Kornskibe med Betegnelse af den Dato, da de er ankomne paa Havres Red, til de har kunnet gaa op ad Floden. Denne Liste viser, at af 51 Skibe har 35 kunnet gaa op til Rouen med første Tidevand, 6 har mistet en Dag, 3 to Dage, 5 fra tre til seks Dage, 1 otte Dage, og et eneste Skib, som havde et Dybgaende af 23' 2", maatte vente 10 Dage. For at fjerne Vanskelighederne herved synes det være tilraadeligt at stipulere, at for Skibe, som er bestemte til Rouen, skal Liggedagene begynde at dreje 48 Timer efter Ankomsten paa Havres Red.

Med Hensyn til Havari etc. bemærkes, at i Fem-aaret 1893—97 ankom til Rouen 8,451 Skibe, som gjorde Rejsen op og ned ad Seinen 16,890 Gange. Af disse Skibe forliste totalt 7; 21 grundstødte eller fik anden alvorlig Skade. De 7 forliste var en Slup paa 50 Tons, 4 Dampskibe fra 228—846 Tons og to store Dampere. den ene paa 1,435 og den anden paa 2,044 Tons.

Til trods for Udgifterne til Slæbning, Lodsafgifterne og Flodafgifterne, overstiger de samlede Udgifter i Rouen kun Nabohavnen med omtrent 1 Shilling pr. Ton for Sejlskibe, og for Dampskibe med et Beløb, som varierer fra 3 d. til 7 d. efter Ladningen.

Nybygninger, Køb og Salg.

Paa L. I. Baggers Værft i Marstaler løbet af Stablen en Skonnert, 51 Tons Brutto, for Rederiet L. I. Bager. Den fik Navnet *Bien* og skal føres af Kaptajn Andr. Petersen.

Fra Sø og Land.

Vi supplere vore Meddelelser i sidste Nummer om Nordisk Skibsreder-Forenings Bestyrelsesmøde og Generalforsamling med følgende:

Som Foreningens Sekretær konstitueredes Kaptajn J. Schanche, der i flere Aar har været ansat i Bureauet. Det vedtoges, at der skal udstedes et Certifikat for samtlige i Foreningen indmeldte Skibe. I Foreningen er for Tiden indmeldt c. 762,000 Tons. Bestyrelsen skal fremtidig bestaa af 7 Medlemmer for hvert Land i Stedet for, som hidtil, 5.

Angaaende Pjastrens Værdi i Konstantinopel meddeler „Fairplay“, hvad maaske ogsaa har Interesse her hjemme, at tyrkiske Pjastre nu i flere Aar har været faste til en Kurs af 116 til 1 f. Nogle af Konstantinopels Dampskibsagenter have imidlertid den Skik at debitere Dampskibenes Regnskaber med alle Pjastre, betalt for Fyr- og Fyrskibsafgifter etc., efter en Kurs af 108—110 til 1 f., hvad der giver en betydelig Fordel ved hver Forretning. I Mangel af en Overenskomst med deres Skibsreder-Klienter burde Agenterne give dem Fordelen ved den virkelige Kurs, og de have ingen Ret til at etablere en løs Vurdering af Pjastren til egen Fordel.

Dette Spørgsmaal bliver af større Betydning, naar man ser hen til de store Summer, der aarlig betales af Skibene, og Rederne vilde sandsynligvis staa sig ved at tage bestemte Forholdsregler i denne Sag for at indvinde Overbetalinger, som deres Agenter ved det gyldne Horn muligt har bebyrdet dem med.

Det engelske Skib „John Bramble“ ankom i Sommer til Philadelphia fra Java med en Del af Mandskabet lidende af en Slags Delirium, kaldet „Maaneblink“. Efterhaanden opdagedes, at næsten hele Besætningen var mer eller mindre angreben af Sygdommen, der ogsaa viste sig som Svækkelse paa Synet og kun langsomt helbrededes. Skibet havde i et Par Uger ligget under Ækvator med overordentlig klart Vejr, hvorved Maanen skinnede stærkt hver Nat. Den ene efter den anden af Mandskabet blev da ramt af partiell eller total Blindhed, medens de stærkest angrebne tillige bleve ustyrlige af Delirium. I over en Uge drev Skibet hjælpeløst omkring, medens en Matros, der var haardest angreben, døde; en anden prøvede i Vildelse paa at springe i Vandet, men blev holdt tilbage. Maaneblink er en sjælden Sygdom, og da saa mange af Besætningen blev angreben vakte Tilfældet usædvanlig Interesse i Lægekredse. (St. Thomæ Tidende).

Opmærksomheden henledes paa omstaaende Bekendtgørelse om Reserveløjtnantskolen ved Søværnet.

Ugens Havarier.

Activ, Dpsk. af Randers, er strandet ved Tamsui (Formosa) og bliver sandsynligvis Vrag. Alle om Bord værende ere bjærgede.

Dannebrog, Bri af Svendborg, indkom d. 7. ds. til Cuxhaven med Tab af Sejl og forskudt Last.

Holger Danske, Skonnert af Odense, kom d. 12. ds. i Ballast paa Grund paa Sprogø Østrev. Flot med Assistance af Bjærgningsdpsk. Helsingør, der har bragt Skibet til Odense.

Cathrine, Skonnertbrig af Marstal, der har været 30 Dage i Søen fra Østersøen til Frankrig kastede d. 12. ds. Anker i Downs. Skibet har paa Rejsen kastet over Bord af Dækslasten.

Arla, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 10. ds. i Taage paa Rejsen til Danzig med Kalksten paa Grund paa Schmolnsi Rev. Kom flot ved egen Hjælp, men atter paa Grund, og har nu Assistance.

Opmærksomheden henledes paa Bladets *Annonce-Afdeling*.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Kbhvn. 12. Novbr., bestemt til Neufahrwasser. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Sunderland 13. Novbr., bestemt til Genua. — Antwerpen, Holm, ankom til St. Petersborg 7. Novbr., best. til Riga eller Kbhvn. — Chr. Broberg, Harder, afg. fra Råfse 31. Oktbr., bestemt til Almeria. — Dagmar, Gade, afg. fra Råfse 28. Oktbr., best. til Barcelona. — Douro, Ørum, ankom til Denia 13. Novbr., bestemt til Tarragona. — Georgios I, Kihl, afgik fra Kbhvn 16. Nov., bestemt til Boston. — I. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Gibraltar 14. Novbr., best. til Lissabon. — Kiew, Rabe, ankom til St. Petersburg 5. Nov., bestemt til Transsund. — Kursk, Staal, afgik fra Riga 9. Novbr., bestemt til Bordeaux. — Leopold II, Kruse, afgik fra Messina 14. Novbr., best. til Marsala. — L. P. Holmblad, Ingvarsen, ankom til Antwerpen 14. Nov., bestemt til Newport News — Nicolai II, Michelsen, ankom til Kbhvn. 7. Oktbr., best. til St. Petersburg event. Reval. — O. B. Suhr, Lissner, ank. til St. Petersburg 8. Novbr., best. til Wiborg. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Reval 11. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Tejo, Borries, ankom til Kbhvn. 11. Nov., best. til Gøteborg. — Tomsk, Andersen, ankom til St. Petersburg 30. Oktbr., bestemt til Reval. — Vesuv, Norden, ankom til Bordeaux 30. Oktbr., bestemt til La Rochelle. — Viking, Jørgensen, ankom til Memel 12. Novbr., bestemt til West Hartlepool. — Xenia, Erichsen, afg. fra Kbhvn. 15. Novbr., bestemt til St. Croix. — Arkansas, Jespersen, ankom til Kbhvn. 13. Nov., best. til New Orleans — Florida, Ingerslev, afg. fra New Orleans 11. Novbr., best. til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, afgik fra Galveston 11. Novbr., bestemt til Aarhus. — Hekla, Thomsen, afgik fra New York 12. Nov., bestemt til Christianssand. — Island, Gøtsche, dokker her. — Norge, Knudsen, ankom til Christiania 13. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Thingvalla, Laub, afgik fra Christianssand 12. Novbr., bestemt til New York.

Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 12. Nov., bestemt til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clauson Kaas, ankom til Antwerpen 10. Nov., best. til Kbhvn. — Ceres, Svensson, ankom til Kbhvn 15. Nov., bestemt til London. — Christian IX, Møllerup, ankom til Kønigsberg 11. Novbr., bestemt til Kbhvn — Christianssund, Kjølens, afgik fra Arendal 14. Novbr., best. til Kbhvn. — Constantin, Bloch, ankom til Kbhvn. 11. Nov., bestemt til Libau — Frederik, Harboe, ankom til Kbhvn. 13. Novbr., bestemt til Hull. — Jolantha, Paaske, ankom til Kbhvn. 13. Novbr., bestemt til Riga. — Kasan, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 10. Novbr., bestemt til London. — Laura, Christiansen, afg. fra Kbhvn. 15. Novbr., bestemt til Leith, Færøerne og Island. — Louise, Gøtsche, ankom til Kbhvn. 15. Novbr., bestemt til Pillau. — Morsø, Frisenette, afgik fra Hull 12. Novbr., best. til Antwerpen. — Moskov, Fischer, ankom til Antwerpen 14. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Riga 11. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, afg. fra London 14. Nov., best. til Kbhvn. — Perm, Christensen, afgik fra Kbhvn. 14. Novbr., bestemt til Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom til Antwerpen 8. Novbr., best. til Kbhvn. — Thyra, Ryder, afgik fra Leith 12. Novbr., best. til Kbhvn. — Valdemar, Kofoed, afgik fra Libau 12. Novbr., bestemt til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Liverpool 11. Nov., best. til Kbhvn. —

Vesta, Corfitzon, afgik fra Leith 19. Okt., best. til Island. — Ella, Jacobsen, afgik fra Kbhvn. 14. Novbr., bestemt til Hamburg. — Maja, Lorentzen, ankom til Danzig 12. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Esbjerg, Bentzen, ankom til London 12. Novbr.

Ficaria, F. Fenger, afgik fra Kbhvn. 17. Novbr., best. til Newcastle. — Esbern Snaare, M. Madsen, afg. fra Newcastle 15. Novbr., best. til Aalborg. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 16. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 16. Novbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, C. Wiberg, afgik fra Odense 17. Nov., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 16. Novbr., best. til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, J. P. Bay, afgik fra Newcastle 15. Nov., best. til Kbhvn. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 15. Novbr., best. til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afg. fra Blyth 3. Novbr., ankom til Libau 8. Novbr. — Frode, Wisberg, afgik fra Rouen 13. Novbr., ankom til Swansea 15. Novbr. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Newcastle 5. Novbr., best. til Genoa. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Riga 13. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Knud, Mancke, afgik fra Riga 6. Novbr., ankom til Ghent 13. Novbr. — Svend, Petersen, afgik fra Blyth 10. Novbr., ankom til Korsør 13. Novbr. — Erik, Tofte, afgik fra Blyth 7. Novbr., ankom til Korsør 12. Novbr. — Skjold, Schmidt, afgik fra Blyth 5. Novbr., ankom til Riga 11. Novbr. — Ragnar, Risøe, afgik fra Kronstadt 7. Novbr., ank. til Riga 9. Novbr. — Danmark, Kraemer, afgik fra Kbhvn. 5. Nov., ankom til Riga 7. Novbr. — Volmer, Riber, afgik fra Ghent 15. Novbr., bestemt til Tynen. — Dan, Hansen, afgik fra London 12. Novbr., best. til Riga. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Blyth 3. Novbr., ankom til Libau 9. Novbr. — Harald, Holst, afg. fra Sunderland 7. Novbr., ankom til Stettin 12. Novbr. — Olaf, Lorenzen, afgik fra Kronstadt 7. Novbr., ankom til Domsjö 10. Novbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alex. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Kronstadt 12. Novbr., bestemt til Dordrecht. — Pawel Andrejoff, Johnsen, afgik fra Kronstadt 15. Novbr., bestemt til London. — W. Savin, Jørgensen, afg. fra Kronstadt 11. Novbr., best. til London. — J. Siem, Knudsen, afgik fra Kronstadt 10. Novbr., ankom til Riga 12. Novbr. — Russ, Jensen, afgik fra Savona 10. Novbr., bestemt til Philadelphia.

Heimdæl. Anine, Løffler, afgik fra Hernösand 8. November. — Kamma, Risøe, afgik fra Riga 11. Novbr. — Martha, Jørgensen, ankom til Riga 14. Novbr. — Helga, Lagesen, afg. fra Stettin 13. Novbr. — Therese, Knudsen, ankom til Hudiksvall 15. November.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afgik fra Swinemünde 14. Novbr., bestemt til New York. — Ekliptika, Klaborg, ankom til London 3. Novbr. — Venus, Lund, afg. fra New York 5. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Urania, Callesen, ankom til Grangemouth 14. Novbr. — Saturn, Lund, afgik fra Timmergata 9. Novbr., bestemt til Ghent. — Pallas, Degn, ankom til Kbhvn. 15. Novbr. — Juno, Jørgensen, afgik fra Bremen 15. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Hebe, Bønnelycke, ankom til Kbhvn. 16. Novbr. — Mars, Nielsen, ankom til St. Croix 8. Novbr.

Nordsøen. Wineland, Petersen, afgik fra New-York 29. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Nordland, Pii, ankom til Kbhvn. 13. Novbr. — Finland, Hemmingsen, ankom til Blyth 15. Novbr. — England, Andresen, ankom til Blyth 15. Novbr. — Holland, Jørgensen, afgik fra Borgå 8. Novbr., best. til St. Nazaire. — Rusland, Møller, afgik fra Kronstadt 12. Novbr., best. til Antwerpen. — Tyskland, Høgstædt, ank. til Antwerpen 11. Novbr. — Skotland, Branth, afgik fra Libau 14. Novbr., bestemt til Kbhvn.

Vesterhavet. Nancy, Jessen, ankommet til Rotterdam. — Nautik, Meinertz, ank. til Tanger 12. Novbr. — Nora, Degn, ankom til Kramfors 12. Novbr. — Nerma, Schmith, afgik fra Methil 12. Nov., ankom til Esbjerg 14. Novbr. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Esbjerg 15. Novbr., best. til Methil. — Nordsøen, Jessen, afgik fra Esbjerg 15. Nov., bestemt til Newcastle.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Hull 14. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Rita, Larsen, afg. fra Pillau 12. Nov., bestemt til Yxpila. — Patria, Andersen, afgik fra Riga 8. Novbr., ankom til Dordrecht 14. Novbr.

Union. Anglia, Erichsen, afg. fra Sunderland 11. Nov., ankom til Kbhvn. 14. Novbr. — Frisia, Skov, afgik fra Lübeck 11. Novbr., ankom til Blyth 14. Novbr. — Gallia, Nielsen, afg. fra Tyne 11. Nov., bestemt til Swinemünde. — Britannia, Nielsen, ankom til Galveston 12. Novbr.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Blyth 9. Nov., ankom til Swinemünde 13. Novbr. — Fyen, Hansen, afgik fra Kbhvn. 15. Nov., best. til Libau. — Hafnia, Lund, afgik fra Amsterdam 12. Oktbr., ankom til Grangemouth 12. Nov.

— Russia, Rasmussen, ankom til Amsterdam 11. Novbr. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra West Hartlepool 13. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Normannia, Rasmussen, afgik fra Dordrecht 12. Novbr., bestemt til New Orleans.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, ankom til Raumo 11. Novbr. — Brattingsborg, Schmidt, ankom til Fernandine 10. Novbr. — Christiansborg, Petersen, ankom til Skutskær 15. Novbr. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Sundsvall 6. Nov. — Fredensborg, Andersen, ankom til Ghent 10. Novbr. — Rosenborg, Fischer, ank. til Antwerpen 5. Nov. — Uranienborg, Dømel, ankom til Rouen 10. Novbr. — Jomsborg, Kühl, ankom til Rouen 13. Nov. — Skanderborg, v. Deurs, ank. til Trangsdund 7. Novbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Jensen, afgik fra Kbhvn. 13. Novbr., bestemt til Sundsvall. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Calais 13. Novbr., bestemt til Burntisland. — Skodsborg, Lund, ankom til Rafsø 14. Novbr. — Guldborg, Jensen, ankom til Skutskær 14. Okt. — Marselisborg, Hartmann, afgik fra Rouen 13. Novbr., bestemt til Cardiff. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Jacobstad 15. Novbr., bestemt til Calais.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Dunkirk 15. Novbr., bestemt til Burntisland. — Agnete, Jensen, afgik fra Dunkirk 12. Novbr., ankom til Burntisland 14. Novbr. — Hermia, Sørensen, afgik fra Grangemouth 13. Nov., bestemt til Kiel. — Alice, Kraemer, afgik fra Boness 11. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Sjælland, Madsen, afgik fra Newcastle 11. Novbr., bestemt til Reval. — Bornholm, Petersen, afgik fra Kiel 10. Novbr., ankom til Methil 14. Novbr. — Ajax, Brorsen, afgik fra Odense 10. Novbr., ank. til Leith 13. Novbr. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Stavanger 13. Novbr., best. til Kbhvn. — Nauta, Steen, afgik fra Cibrishamn 12. Novbr., ankom til Libau 14. Novbr. — Rønne, Hintze, afgik fra Malmø 10. Novbr., ankom til Warkworth 14. Novbr. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Lowestoft 13. Novbr., bestemt til Stettin.

Danmark. Rolf, Madsen, afgik fra Methil 15. Novbr. — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Boness 15. Novbr. — Absalon, Predbjørn, afgik fra Methil 14. Novbr. — Ansgar, Larsen, afgik fra Kbhvn. 13. Novbr. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Blyth 15. Novbr. — Hamlet, Sommer, afgik fra Kbhvn. 13. best. til Newcastle. — Helge, Matthiesen, ankom til Kbhvn. 13. Novbr.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, afgik fra Hernösand 9. Novbr. best. til Dunkirk. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Sundsvall 13. Novbr., best. til Amsterdam. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Kbhvn. 15. Novbr., bestemt til Grangemouth.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Grangemouth 12. Novbr. best. til Aarhus.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Cold, ankom til Hongkong 10. Novbr. — Malaya, Bærentzen, ankom til Kbhvn. 14. Novbr.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Boness 12. Novbr. — Clara, Petersen, ankom til Kotka 8. Novbr.

Vulcan. Vulcan, Tholander, afgik fra Swinemünde 9. Novbr., ankom til Blyth 14. Novbr.

Æra. Energi, Hansen, ankom 14. Nov. til Burntisland.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Agnes, Riber, ankom til Belfast fra Laguna via Queenstov. — Johanne, Thomsen, ankom til Pernambuco 7. Novbr. fra Hamburg. — Nordby, Andersen, pass. Cuxhaven 8. Novbr. fra Kiel med Kul til Esbjerg, ankom til Esbjerg samme Dag. — Nancy, Hansen, pass. Cuxhaven 8. Novbr. til England. — Mary José, Ankersen, ankom til Tocapille 5. Novbr., at lade Salpeter for Evropa. — Franz Schwalbe, Poulsen, pass. St. Helene imellem 24. Oktbr. og 31. Oktbr. paa Rejsen fra Batavia til New York.

Fans. Sønderho. Venner, Aarre, ankom 7. Novbr. fra Conwoj til Barry. — Henny, Ibsen, ankom 8. Novbr. fra Port Elisabeth til Sydney. — Merida ankom 12. Novbr. til Cardiff fra Yarmouth.

Svendborg. Sophie, Jensen, ankom til Fowey 7. Novbr. — Phenix, Rasmussen, ankom til Havre 7. Novbr. — Odin, Ankersen, ankom til Leith 8. Novbr. — Elise Bay, Petersen, ankom til Neufahrwasser 10. Novbr. — Bellona, Petersen, ankom til St. Servan 10. Novbr. — Doris, Hansen, ankom til Paimpol 10. Novbr. — Tritton, Nielsen, ankom til Newcastle 11. Novbr. — Saga, Clausen, ankom til Sunderland 11. Novbr. — Solon, Hansen, ankom til Grimsby 12. Novbr. — Emanuel ankom til Mullerup 12. Novbr. — Niels Juel, Olsen, ankom til Newcastle 14. Novbr. — Hans Ditlev, Christensen, ankom til Halmstad 14. Novbr. — Garibaldi, Jørgensen, ankom til Landskrona 13. Novbr.

— Martha, Christiansen, ankom til Faxe 13. Novbr. — Valdemar, Andreasen, ankom til Königsberg 14. Novbr. — Hans Emil, Hansen, ankom til Åhus 14. Novbr.

Ærs. Prøven, Schmidt, ankom 7. Novbr. til Svendborg. — Aurora, Raahauge, ankom 8. Novbr. til Kallundborg. — Haabet, Christensen, ankom 7. Novbr. til Præstø. — Anne, Jensen, ankom 7. Novbr. til Mariager. — Søstrene, Clausen, ankom 8. Novbr. til Burntisland. — Juliane, Christensen, ankom 8. Novbr. til Methil. — Amor, Rasmussen, ankom 9. Novbr. til Jersey. — Livingstone, Christensen, ankom 9. Novbr. til St. Vaast (Frankrig.) — Ellen, Lauritzen, ankom 10. Novbr. til Neath. — Ceres, Bager, ankom 11. Novbr. til Stubbekjøbing. — Alf, Rasmussen, ankom 10. Novbr. til Granville. — Zephyr, Hansen, ankom 12. Novbr. til Caudebec-en-Caux. — Emanuel, Hansen, ankom 12. Novbr. til Leith. — Eden, Mikkelsen, pass. 14. Novbr. Kbhvn. paa Rejse fra Sundswall til L'Orient. — Thea, Friis, ankom 14. Novbr. til Dysart. — Anne, Johansen, ankom 13. Novbr. til Horsens. — Freden, Eriksen, ankom 12. Novbr. til Pontlabbe. — Stella, Rasmussen, ankom 13. Novbr. til Pontrioux.

Rønne. Odin, Møller, ankom til Kbhvn. 8. Novbr. — John Hintze, Andersen, ankom til Christiania 12. Novbr. — Castor, Clausen, ankom til Lybeck 13. Novbr. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 12. Novbr. — Næstved, Larsen, ankom til Rügenwalde 10. Novbr. — Rolf, Jakobsen, ankom til Karrebæksminde 12. Novbr. — Ane Cathrine, Hermansen, ankom til Stettin 12. Novbr.

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, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne Island og Grønland.

Nordsøen. Slugen og Graadyb. Forandringerne i Afmærkningen af *Graadyb* og *Slugen* ere nu foretagne, dog er den rødmaalede Lystønde, mærket III^{1/2}, flyttet ca. 1 Kbl. N. hen. **Limfjorden. Jyllands V.-Kyst.** I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Højvande:

Paa *Havrevlen* 12 Fod.

I Kanalen 8 Fod.

Paa *Fjordgrunden* 11 Fod.

Kattegat. Limfjorden. Fyrskibet „*Hals*“ udlægges, hvis Omstændighederne tillade det, den 23de November 1898.

Taagesignalet gives med Sirene, hver 1 Minut To-Stød, og ikke som tidligere bekendtgjort hver 2 Minutter To-Stød.

Jyllands Ø.-Kyst. Ebeltoft. Ved Indløbet til *Ebeltoft* Havn er N.-Siden af den gravede Rende afmærket med 6 Stager mellem Halmprikken og Havnen.

Jyllands Ø.-Kyst. Horsens. Den gravede Rende til *Horsens* Havn er nu tilendebragt. Den er ca. 12,000 Alen lang og 50 Alen bred i Bunden med 19 a 20 Fods Dybde med dagligt Højvarde, saa at Skibe med 18 Fods Dybgaende kunne søge Havnen og lægge til ved Holværk.

Sundet. Fyrskibet „*Drogden*“ kan i Stedet for den reglementerede Ankerlanterne vise to hvide Lanterner lodret for hinanden paa Ankerlanternens Plads.

Sundet. Kjøge-Bugt. Arved-Øre. En Sandbaad er sunken i c. 10 Fod Vand S. for *Arved-Øre*, c. 1 Kml. V. t. N. fra *Kalleboer* Fyrskib.

Store-Bælt. Fyen. Nyborg-Fjord. Slipshavn Fyr er nu forsynet med Linseapparat af 6te Orden. Synsvidden: 9 Kml. Lysævn: 9₁₆ Kml. Iøvrigt uforandret.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Fyrskibet „*Falsterbore*“ Ø. Ifølge Telegram fra Lodskaptajnen i *Malmö* er Dybden over Vraget af den ^{1/2} Kml. NØ. ^{1/4} Ø. fra det N.-lige Sømærke ved *Blenheim* sunkne Galease nu 30 Fod.

Finland. I *Ålands Skjærgaard* ere følgende tre Varder opførte:

En hvid, pyramidformet, 12 Fod høj Varde paa den N.-lige Klippe ved *Skeppholmen* mellem *Mariehamn* og *Marsund*. Man skal gaa V. om den. 60° 11' 14" N. Br. 19° 41' 31" Ø. Lgd.

En hvid, 14 Fod høj Varde af Form som en afkortet Kegle paa Holmen *Långörs Södra Pynt* mellem *Fiskö* og *Måshaga*. Man skal gaa S. om den. 60° 22' 52" N. Br. 20° 51' 20" Ø. Lgd.

En hvid, 12 Fod høj Varde af Form som en afkortet Kegle paa Holmen *Isaksö SV.-Pynt* mellem *Marsund* og

Danö. Man skal gaa V. om den. 60° 21' 40" N. Br. 19° 44' 25" Ø. Lgd.

Tyskland. Frisches Haff. Midt i November 1898 foretages Vinterafmærkningen i den S.-lige Del af *Frisches Haff*.

Danziger Bucht. I November 1898 foretages Vinterafmærkningen i *Danziger Bucht*.

Ved *Kolbergmünde* er Vinterafmærkningen udført.

Stettin. Udenrigsministeriet meddeler:

I Farvandene til *Stettin* er Vinterafmærkningen begyndt.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Holmestrand. I Byen *Holmestrand* N.-Ende er paa en Bro tændt en Fyrlampe, der viser hvidt, fast Lys fra N. 17° V. gennem N. til N. 73° Ø., fri N. om *Hellegrund* og rødt, fast Lys fra N. 73° Ø. gennem Ø. til S. 17° Ø. Flammens Højde: 25 Fod. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 59° 29' 25" N. Br. 10° 19' 35" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 2den November. 53° 6' N. Br. 3° 55' Ø. Lgd. Vraget af et Skib uden Master.

Tyskland. Elben. I November 1898 foretages Vinterafmærkningen i *Elben*. I det S.-lige Farvand ved *Bodingersand* ombyttes den røde Stumptønde a med en rød Spirtønde med Kurv og den røde Stumptønde b med en rød Bøje med Kost. Ved *Bönhasensand* og *Wittenbergen* ombyttes de fire Lystønder, naar Is befrygtes, med fire Bøjer med samme Farve som Lystønderne.

Elben. Oste Bank Ø. Den norske Damper „*Thelma*“ er sunken Ø. for *Oste Bank*, c. 4 Kbl. N. for Spirtønde b. Et rødt Vragfyrskib med tre Master er udlagt ^{1/2} Kbl. Ø. for Vraget. Fra en Raa paa den forreste Mast viser det to sorte Balloner eller to hvide Lanterner lodret for hinanden fra den Side, der vender mod det dybere, S.-lige Farvand, og en Ballon eller en hvid Lanterne paa den modsatte Side. For at gaa fri af Vraget maa man gaa ^{3/4} a 1 Kbl. uden om Fyrskibet.

Holland. Zeegat van Goeree. I *Beningen* er den rød og sort vandret sribede Kugletønde Nr. 0 med Ballon inddragen.

En Spidstønde Nr. 0 med Ballon er i 11 Fod Vand udlagt paa 51° 47' 13" N. Br. 4° 12' 41" Ø. Lgd.

Paa Spidstønde Nr. 1 er Ballonen borttagen.

Beningen hedder nu *Beningen*.

Fyrskibet „Noord Hinder“ og Grundene Hinder. N.-Enden af *N.-Hinderbank* ligger paa 51° 41' 50" N. Br. 2° 36' 50" Ø. Lgd., og S.-Enden paa 51° 34' 30" N. Br. 2° 33' 50" Ø. Lgd., den sidste altsaa 1' S.-ligere og 1' 48" Ø.-ligere end angiven i Kortene.

Afstanden mellem *N.-Hinderbank* og *O.-Hinderbank* er omtrent rigtig, men den sidstes N.-Ende ligger ca. 1' S.-ligere og 1' Ø.-ligere end angiven i Kortene.

Afstanden mellem *N.-Hinderbank* og *W.-Hinderbank* er ca. 4,500 Alen, og den sidstes N.-Ende ligger 1' 30" S.-ligere og 2' 42" Ø.-ligere end angiven i Kortene.

Dybderne paa Grundene ere omtrent uforandrede.

Fyrskibet „*Noord Hinder*“ ligger ca. 5,700 Alen N. 62° Ø. for S.-Enden af *N.-Hinderbank*. 51° 35' 24" N. Br. 2° 36' 34" Ø. Lgd. En sort Stumptønde Nr. 1 ligger 1,150 Alen N. 20° V. og en rød Spidstønde Nr. 2 ca. 1,900 Alen S. 53° V. for Fyrskibet.

Zeegat van Zierikzee. Sloe og Zandkreek. I *Sloe* er Spidstønde Nr. 1 med Ballon inddragen.

Den rød og sort vandret sribede Kugletønde Nr. 3 med Diamant i *Zandkreek (Zuidvliet)* har nu Nr. 0 i *Sloe* og ligger paa Spidstønde Nr. 1 med Ballons tidligere Plads. 51° 31' 23" N. Br. 3° 41' 32" Ø. Lgd.

I *Sloe* er udlagt en Spidstønde Nr. 1. 51° 31' 34" N. Br. 3° 41' 26" Ø. Lgd.

I *Zandkreek* er udlagt en Spidstønde Nr. 3. 51° 31' 23" N. Br. 3° 41' 45" Ø. Lgd.

Schelde. Hansweerd. I *Zuidergat* ere følgende Tønder flyttede saaledes:

Den rød og sort vandret sribede Kugletønde Nr. 16 med Diamant ligger nu i 7 Fv. Vand. 51° 25' 36" N. Br. 4° 1' 3" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 16 a ligger i 20 Fod Vand. 51° 25' 4" N. Br. 4° 1' 25" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 17 ligger i 20 Fod Vand. 51° 24' 36" N. Br. 4° 1' 43" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 22 ligger i 8 Fv. Vand. 51° 22' 45" N. Br. 4° 9' 24" Ø. Lgd.

Hansweerd Fyr viser nu hvidt Lys fra S. 19° V. gennem S. til S. 23° Ø., tæt ved den rød og sort vandret sribede Kugletønde Nr. 16 med Diamant, rødt Lys fra S. 23° Ø. til S. 30° Ø., tæt Ø. for Stumptønde Nr. 21, hvidt Lys fra S. 30° Ø. til S. 54° Ø. og fremdeles uforandret.

England. Sunderland. Det røde Fyr med Formærkelser, der vist paa den nye *South Pier* ved *Sunderland*, er flyttet

til 300 Alen inden for Yderenden af den fuldførte Del af Pieren. 54° 55' 5" N. Br. 1° 21' 30" V. Lgd.

Den gamle *North Pier* er beskadiget og skredet ud, saa man ikke maa komme N. for Løbets Midte.

Souter Point. Bugserbaaden „*Friends*“ er sunken i 4 Fv Vand 6 Kbl. S. 43° Ø. fra *Souter Point* Fyr. En grøn Vragtønde er i 7 Fv. Vand udlagt tæt Ø. for Vraget.

Tyne. Fyrene paa Yderenderne af *Tyne North Pier* og *South Pier* ere midlertidig slukkede paa Grund af Havari.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

England. Fyrskibet „*Owers*“ ØNØ. Vragtønden ved Vraget af „*Concha*“, ØNØ. for Fyrskibet „*Owers*“, er inddraget. Vraget er ikke mere farligt for Skibsfarten.

Skotland. Mull of Cantyre. Om kort Tid forandres Taage-signalet ved *Mull of Cantyre* Fyr. Sirenen skal da give to hurtig paa hinanden følgende Stød hver 1½ Minut, hvert Støds Varighed c. 5 S. Det første Stød har en høj, det andet en dyb Tone. 55° 18' 40" N. Br. 5° 48' 0" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag i Atlanterhavet. Den 18de Oktober. 44° 3' N. Br. 8° 36' V. Lgd. Et Vrag kun lidt over Vandet.

Spanien. Ved *Vigo* ere følgende Tønder igen udlagte: *Castros de Barra*, *Cabo de Mar*, *Borneiro*, *Cabo Estay* og *Sobrido* Pynt.

Cape Breton Island. Great Bras d'Or. St. Peter Inlet. **Freestone Islet.** Fyret paa *Freestone Islet* er nu et rødt, fast Fyr, der vises fra et hvidt, firkantet, 32 Fod højt Taarn. Flammens Højde: 29 Fod. Synsvidden: 7 Kml. Det lyser Farvandet rundt. 45° 42' 50" N. Br. 60° 47' 50" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. **Marthas Vineyard.** *West Chop* Fyrtaarn er omtrent den 1ste November 1898 malet hvidt.

Massachusetts. **New Bedford Harbor.** *Butler Flats* Fyrtaarn og Galleriet, som omgiver det, ere omtrent den 8de November 1898 malede hvide.

Rhode Island. **Narragansett Bay.** **Plum Beach.** Taage-signalet med Klokke ved *Plum Beach Shoal* Fyr gives ikke, før Fyrstationen er fuldført.

Maryland. **Patapsco River.** **Fort Carroll.** Det hvide, faste Fyr paa V.-Kant af *Fort Carroll* er midlertidig ombyttet med en hvid Lanterne, der vises fra Fortets Brystværn foran for Fyrets Plads. Taagesignal vil blive givet med Klokke, hvormed der kimes hver 10 Sekunder.

South Carolina. **Savannah River.** **Tybee.** Et Vrag ligger sunket c. 3½ Kml. NØ. for *Tybee* Fløjtønde. En rød og sort vandret stribet Klokketønde er udlagt ½ Kbl. SØ. for Vraget, fra *Tybee* Fyr i S. 89° Ø. og fra Fyrskibet „*Martins Industry*“ i S. 57° V.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. **Florida.** **Cape Florida Channel.** **Hawk Channel.** En sort, firkantet, pyramideformet, 30 Fod høj Baake Nr. 1 er opført paa *Bache Shoal*, tæt V. for *Bache Shoal* Tønde Nr. 3 ved Drejepunktet i Løbet NV. for *Bache Shoal*, fra *Fowey Rocks* Fyr i S. 27° V., 7½ Kml. og fra *Triumph Reef* Baake i N. 81° V., 2½ Kml.

En rød, firkantet, pyramideformet, 30 Fod høj Baake Nr. 2 er opført paa N.-Siden af Inderenden af Løbet, paa den Plads hvor *Bar of Key Biscayne Bay* Tønde Nr. 7 laa. Tønden er inddragen.

Florida. **Pensacola Bay.** **Caucas Cut.** Skibsførere advares mod at staa gennem *Caucas Cut*, naar de kunne møde et andet Skib i Løbet, da dette er saa smalt, at det er forbundet med Fare at passere hinanden i Løbet

Mississippi. **Ship Island South Channel.** Ved *South Channel* ere følgende Ledefyr tændte:

Fortyret er et rødt, fast Fyr paa S.-Kysten af *Ship Island* V.-Ende, 425 Alen SSV. for *Ship Island* Fyr. Flammens Højde: 27 Fod. Det vises fra en brun, firkantet, pyramideformet Baake. 30° 12' 47" N. Br. 88° 58' 5" V. Lgd.

Bagfyret er et hvidt, fast Fyr paa N.-Kysten af *Ship Island* V.-Ende, c. 260 Alen S. 84° V. fra *Ship Island* Fyr og 323 Alen N. 3° V. fra Fortyret. Flammens Højde: 39 Fod. Det vises fra en brun, firkantet, pyramideformet Baake.

Holdte overet lede Fyrene gennem Indløbet til *South Channel* til *Ship Island* Ankerplads indtil den sorte *Knoll* Tønde Nr. 1 er passeret om Bagbord og *Middle Ground* røde Klokketønde om Styrbord, da der styres N. 34° V. for at gaa mellem Tønderne Nr. 3 og 4, hvorpaa der rundes om Øens V.-Ende op paa Ankerpladsen.

Rettelse.

I „Dansk Søfartstidende“ Nr. 45, S. 393, L. 14 og 16 f. o.: „4° 27' 50" Ø. Lgd.“ læs: „5° 18' 18" Ø. Lgd.“ og „4° 28' 1" Ø. Lgd.“ læs: „5° 18' 7" Ø. Lgd.“

Kjøbenhavns Børskurs d. 16. Novbr. 1898.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....	109½	¼	109¼ 109½
Danmark.....			93¼ 94
Norden.....	124¼		124¼ 124½
Kjøbenhavn.....	109½		109¼ 109¾
Carl.....			63¾ 64
Dannebrog.....			104½ 105
Skjold.....			77 77½
Helsingørs Dampsk.....	64—65	—66½	66½ 67½
Østersøen.....			105 106½
Nordsees.....			78 80½
Torm.....			— —
Foren. Bugser-Selsk.....			85 93
Dansk-russisk Dampsk.....			90 —
Urania.....			102½ 103½
Union.....			109¼ 109¾
Heimdal.....			104 106
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.....			— —
5% — —.....			— —
5% Thingvalla 1880.....			— —
5% — — 1894.....			— —
5% Norden.....			100½ 104
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.....			97½ 99½
3½% uopsig Stats.....			99¾ 100¼
3½% Husejer Kreditk.....			91 92½
3½% Kbhvns Kreditf.....			91 91½
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.....			94¾ 95½
4% — — 6 —.....			95 96
3½% Landkreditk. 3 —.....	93	92¾	92½ 93¼
Aktier.			
Nationalbank.....			146 146¾
Privatbank.....			133½ 134
Landmandsbank.....			129 129½
Handelsbank.....			122¼ 122¾
Burm. & Wain.....			92½ 92¾
Helsingørs Jernsk.....			95¼ 96¼
Sukkerfabr.....			96¾ 97
Bryggeri Aktier.....	100½	¾	100½ 100¾

Vekselkursen d. 15. Novbr. 1898.

	Åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	89.15	88.95
London.....	18.23	18.19
Paris.....	71.90	—
Amsterdam.....	150.80	—

Notering paa Berlins Bors d. 15. Novbr. 1898.

Russiske Noter.....	216.60
4% Russiske Consols.....	101.70
4½% — Boden Kredit.....	—
6% Mexikanske.....	99.80
5% Rumænske Stats.....	100.00
4% — — 1890.....	92.70

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 8,000, „Danmark“ 22,000, „Norden“ 8,000, „Kjøbenhavn“ 16,000, „Carl“ 8,000, „Dannebrog“ 4,000, „Skjold“ 22,000, „Urania“ 14,000, „Union“ 4,000 „Dampskibss. af 1896“ 14,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

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 Forberedelseksamen, dog med Forbigaaelse af et af de tvende levende Sprog, Fransk eller Tysk efter frit Valg, eller

have taget den almindelige Styrmandseksamen efter Lov af 30. Marts 1892 med Tillæg af Eksamen i et Fag, Navigation fraregnet, af den udvidede Styrmandseksamen, eller have taget den almindelige Styrmandseksamen efter Lov af 24. Juli 1880 med Tillæg af Eksamen i Maskinlære og desuden et Fag, Navigation fraregnet, af den udvidede Styrmandseksamen efter en af de to nævnte Love.

Ved Skippere og Styrmand forstaaes de, som i Følge Lovgivningen have Ret til Fart som saadanne med større Skibe og paa længere Rejser.

Skolen, under hvilken Eleverne indkaseres i Kasernes Skibet Sjælland og uniformeres, samt lønnes som Underofficerer af 2den Klasse, begynder i den første Halvdel af Januar Maaned og varer omtrent i 10 Uger, og Ingen kan optages, 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 Hjælpe lærere ved Forsaarskolen for Lægdsrullemandskabet 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 Marineministeriet inden førstkommende 15. December, indeholdende Oplysning om Opholdssted og fuldstændig Adresse samt bilagt med Søfartsbog, Lægeattest om Helbredstilstand, Oplysning om den Paagældendes Alder og Stilling i Rullen, Skipper- eller Styrmandsbevis, Attester for tagne Eksamina samt saavidt muligt anbefalinger for tidligere Virksomhed. Hvis muligt afleveres Andragendet personligt. Ved Aarets Udgang vil nærmere Underretning om Antagelsen blive meddelt de Vedkommende.

Marineministeriets Sekretariat og Kommando-Kontor, den 14. Novbr. 1898.

Maskinmester,

der har faret til Søs, kan faa en god Plads med fast Gage som Repræsentant for et større velindført Oljefirma. Billet med Referencer og Gagefordring, mrkt. „Ocov“, indlægges paa dette Blads Kontor.

Fanø praktiske Sømmandsskole.

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

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af
Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: *Heckshers.*

Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

H. L. BAUTRUP, Aarhus,

Skibshandel.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.
Spedition, Dampskibe- og Toldklarering.

Kontorer:
St. Annæplads 10, Toldboden
og Kjøbenhavns Frihavn.
Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.
Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

Nordisk Skibsrederforening.

I Henhold til Lovenes § 10 indvarsles herved til et nyt Møde i Christiania den 5. December førstkommende, for at tage endelig Beslutning angaaende Forslaget til nye Love.

Nærmere om Tid og Sted vil blive meddelt hvert enkelt Medlem.

Bestyrelsen.

For Skibsredere, Købere m. Fl.

Undertegnede udbyder til Salg underhaanden en Del meget velsejlende **Fiskekuttere**, ca. 60—95 Reg. Tons, i fortrinlig Stand, udmærket indrettede med Hensyn til Sejl, løbende Gods etc., særdeles egnede til at føre Last og som Handelsfartøjer. Fremdeles udbydes en Del billige Damptrawlere. Alle sælges meget billigt. Om Pris og fuldstændige Oplysninger henvende man sig til

W. A. Massey & Co. Hull.

Telegr.-Adr.: Massey, Hull.

En eksamineret Maskinmester, der har faret til Søs og er forsynet med gode anbefalinger, kan faa fast Plads som Maskinmester paa en større Fabrik.

Billet mrkt.: „100“ bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa
Frihavnen.

● **Eneste Lager** ●
af dansk, svensk og Aalborg
Brændevin

Kongebreve, Brylluper,
Egtepagter, Testamenter,
Æresoprejsning, Separation,
Skilsmisse, Adoptioner, Nav-
neforandring, Panteobligation-
er, Klager og Ansøgninger
samt alle juridiske Dokumenter
skrives og ordnes billigst.
Inkassationer og Retsmøder
besørges.

Husk 8, Klosterstæde 8.
Juridisk Kontor.

Har De Tandpine,

brug altid Chr. V. Mendes
berømte Dentin à 45 Øre,
som hurtigt stiller de heftigste Tand-
smerter.

9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

Anti-magnetiske
Ankergangs

Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Regulering og Repara-
tion af Søuhre
udføres samvittighedsfuldt.

Palle Sørensen,
6, Sølvtorvet 6.

Einhorn-Apotheket

Hamburg (St. Pauli.)
Langereihe 85.

Dansk Betjening.
Lægehjælp (ogsaa Specialister)
anvises.

LANDMANDSBANKEN

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

Sunderland.

Thompson Shields & Co.

(Established 1858.)

Ship brokers.

Coal Exporters & Timber Merchants.

196, High Street East. Sunderland.

Highest freights for foreign & coasting.

Herring freights from ports in Scotland to Elben &
Baltic a speciality.

Letters & telegrams addressed to our care are delivered
promptly on board vessel on arrival.

Telegrams: „Shields“. Sunderland.

„Scotts Code“ — ninth Edition — used.

Til Salg.

En Jagt-Galease efter Benzons Tegning er til Salg.
Den bygges af bedste Siemen Martin Staal og faar højeste
Klasse for Kystfart. Levering 1. Marts eller 1. April 1899
i fuldstændig sejlferdig Tilstand. Skibet laster 90 Tons
død Vægt og vil komme under 40 Tons Reg. Netto.

Man henvender sig til

C. E. Goltermann Succrs.,

Altona.

TELEFON **H. KIRSCHNER & COHN.** Telegr.-Adr.:
2290. ASBEST.

Toldbodvej 22. — KJØBENHAVN K.

Lager af Olier og tekniske Maskinartikler.

Armaturer. — Specialitet: Selvlukkende Pat. Vandstandshaner. — Import
af Metaller. — Eneforhandling af Woodites coniske Ringe til Vandstands-
glas. — Bells Asbestos Pakninger og Olier m. m.

Elastisk Kedelcement,
et udmærket Mittel til at stoppe Lækager ved Kedelsamlinger.

Frederikshavns

Fiske- og Sætteskippereskole

forbereder saavel indenbys som udenbys Elever til Fiske-
og Sætteskipperprøven. Nærmere Oplysninger gives af Be-
styrelsens Formand, Konsul **Christian Cloos** i
Frederikshavn.

3 Kabinettsbilleder

♦ gratis ♦

ved Bestilling paa 12 hold-
bare Visitkort til 4 Kr.
Kabinetts kun 6 Kr. pr. Dus.
NB. Ugsaa efter ethvert
indsendt Billede.

Monty.

St. Kongensgade 21.

Skibssignaler

leveres fra Aarhus eneste Fyr-
værkerifabrik. Grundlagt 1872.

Brev- og Telegramadr.:

Kræftings Enke, Aarhus.

For Søfolk.

Uld og Trikotagevarer købes
billigst hos

H. Madsen,
Skolegade 26,
Aarhus.

Th. Møllers Klædefabrik.

Udsalg af blaa
Kirsejer og Skjortebay.
Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

Den billigste

Herreekviperingsforretning

er hos **Jens Kjeldsen.**

Søndergade 23—25. * Aarhus.

Patentfarve for Skibsbrug

P. Møller, Immervad 1, Aarhus.

J. Henrik Jensen,
Guldsmedgade 4, AARHUS.
Kaffe, The og Chokolade.

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.

Pumper,

udmærket egnede til Løstpumper.

Maskinfabrikken Rannje,
Mathæusgade 6.

Læge H. C. Lund,

Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, I.S. Opg.

gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9.

Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

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.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, København“, 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.

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 %

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. 47.

Kjøbenhavn, Torsdag den 24. Novbr. 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Danmarks Handelsflaade og Skibsfart i 1897. — Havnetaksterne i Kolding. — Spørgsmaal og Svar. — Fragtmarkedet. — Nybygninger Køb og Salg. — Bjærgningen af de spanske Krigsskibe. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

**Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft &
Maskinbyggeri.**
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibssom til Landbrug.
**Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.**

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
**Conserves, Spiritus,
Colonial en gros.**
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.
(Axel Herfurth Fleron.)
Herreekviperingsforretning
St. Annaplads 14.
Uniformer og civile Klædninger.

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 35, Kjøbenhavn.

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

Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

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

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

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jøpsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus.
Incasso over hele Danmark.

Sunderland.
Thompson Shields & Co.

(Established 1858.)

Ship brokers.

Coal Exporters & Timber Merchants.

196, High Street East. Sunderland.

Highest freights for foreign & coasting.

Herring freights from ports in Scotland to Elben & Baltic a speciality.

Letters & telegrams addressed to our care are delivered promptly on board vessel on arrival.

Telegrams: „Shields“. Sunderland.

„Scotts Code“ — ninth Edition — used.

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
1^{ma} Kvalitet.
Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.
TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.

Teaktræ

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^d.

eneste Fabrikanten af
Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:
Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.
Conferencetid 12—1½. Admiralitætsstr. 39, 1. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

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. 60 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.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co.,
Newcastle.

Bedste **Beskyttelsesmiddel**
mod **Rust og Syrer** for alle
Jærnde i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve;
kan ikke skalle af, revner ikke,
da det udvider sig med
Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet,
Burmeister & Wains & Hel-
singørs Skibsbyggerier, Stats-
banedriften samt de fleste
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

S. HANSEN-KLØVE'S

Snedkerværksted,

St. Annæ Plads 30, over Gaarden.

(D. F. D. S. Ejendom)

anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.

Skibsarbejde.

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.

J. Henrik Jensen,
Guldsmedgade 4, AARHUS.
Kaffe, The og Chokolade.

Skibssignaler

leveres fra Aarhus eneste Fyr-
værkerifabrik. Grundlagt 1872.
Brev- og Telegramadr.:
Kræftings Enke, Aarhus.

Patentfarve for Skibsbrug
P. Møller, Immervad 1, Aarhus.



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.

Universal Baadslipperen.

Tilkendt Sølvmedaille paa Udstillingen i Bergen 1898.
Anbefales til Anbringelse i Skibsbåde. Ordres sendes til
Jul. Christensen — Hjertenfyrgade 12. — Kjøbenhavn. K.

Frederikshavns

Fiske- og Sætteskipperskole

forbereder saavel indenbys som udenbys Elever til Fiske-
og Sætteskipperprøven. Nærmere Oplysninger gives af Be-
styrelsens Formand, Konsul **Christian Cloos** i
Frederikshavn.

For Skibsredere, Købere m. Fl.

Undertegnede udbyder til Salg underhaanden en Del
meget velsejlende **Fiskekuttere**, ca. 60—95 Reg. Tons,
i fortrinlig Stand, udmærket indrettede med Hensyn til
Sejl, løbende Gods etc., særdeles egnede til at føre Last og
som Handelsfartøjer. Fremdeles udbydes en Del billige
Damptrawlere. Alle sælges meget billigt. Om Pris og fuld-
stændige Oplysninger henvende man sig til

W. A. Massey & Co. Hull.

Telegr.-Adr.: Massey, Hull.

Danmarks Handelsflaade og Skibsfart i 1897.

Fra Statens statistiske Bureau er udgaaet den aarlige Oversigt over Landets Handelsflaade og Skibsfart. Den indeholder som sædvanlig meget indgaaende Oplysninger, der have den største Interesse ved Bedømmelsen af vor Handelsflaades og Skibsfarts Udvikling i det forløbne Aar.

Som Følge af Handelsflaadens Ommaaling fra 1ste April 1895, hvorved Netto Register Tonnagen angives efter „British Rule“ i Stedet for efter „Danube Rule“, har man overalt i det følgende, hvor der foretages Sam-

menligning mellem Dampskibstonnagen i 1897 og Aarene forud for 1895, omsat førstnævnte i „Danube Rule“, betegnet ved D. R., og Sammenligningen er foretaget paa Grundlag af de omsatte Tal. Den mindre Nedgang, som den nye Maaling har bevirket for Sejlskibenes Vedkommende, har man derimod set bort fra. Ved Betegnelsen R. T. forstås overalt i det efterfølgende Netto Register-Tonnage.

Den hele under dansk Flag farende Handelsflaade havde d. 31. December 1897 følgende Størrelse:

	Sejlskibe		Dampskibe			Tilsammen	
	Antal	Register-Tonnage	Antal	Register-Tonnage	Hestekraft	Antal	Register-Tonnage
Det egentlige Danmark	2996	162931	436	180709	41833	3432	343640
Færøerne	85	5930	2	222	90	87	6152
Island	106	4012	25	1763	903	131	5775
Dansk Vestindien	45	533	1	8	6	46	541
I alt . . .	3232	173406	464	182702	42832	3696	356108

Det egentlige Danmarks Handelsflaade, som her ene behandles, bestod efter denne Opgørelse d. 31. December 1897 af 3,432 Skibe med en samlet Register-Tonnage af 343,640 Tons. Heraf vare 2,996 Sejlskibe med 162,931 R. T. og 436 Dampskibe med 180,709 R. T.; efter „Danube Rule“ vilde dette sidste Tal være blevet 198,780 R. T. Desuden fandtes 11,667 Baade af og under 4 R. T. samt 102 Pramme og Lægter med 5,213 R. T. og 31 Dampuddybningsmaskiner med 1,411 R. T. — Af Dampskibene vare 364 Skrueskibe, 33 Hjulskibe og 39 Skruabaade. 327 af Skibene, 173,084 Tons, anvendtes til Fragt- og Passagerfart, 29 med 5,861 Tons i Post- og Færgefart, 71 med 1,033 Tons til Bugsering og Vandforsyning, 9 med 731 Tons til Bjærgningsforetagender.

I 1897 er Sejlf-laaden i Antal og Tonnage formindsket henholdsvis med 4 Skibe og 9,606 R. T. eller ca. 5½ pCt. Dampflaaden er vokset i Antal med 18 Skibe, i Tonnage med 17,538 R. T. (B. R.), d. e. en Tilvækst fra forrige Aar af ca. 10¾ pCt.

I det sidste Femaar er Sejlskibenes Antal og Tonnage formindsket med 118 Skibe og 30,171 R. T., ca. 15½ pCt., medens Dampskibenes Antal er forøget med 87 Skibe og deres Tonnage med 80,226 R. T. (D. R.), d. e. ca. 68 pCt. Dampskibenes Antal og Tonnage har været i uafbrudt Opgang gennem Femaaret.

En Oversigt over Udviklingen af vor Handelsflaade (over 4 R. T.) i de sidste 30 Aar viser, at i det første Tiaar (31. Marts 1867—31. December 1876) fandt der snart en Forøgelse, snart en Formindskelse Sted i Antallet af Sejlskibe, men samtidig er der en næsten uafbrudt Tilvækst i Sejlskibenes Tonnage og tilige i Skibenes Gennemsnitsstørrelse. Herefter begynder Nedgangen. Denne viser sig ikke i Antallet

af Skibe, thi dette holder sig omkring 3,000 i den hele Periode; derimod er Tonnagen og dermed ogsaa Skibenes Gennemsnitsstørrelse i stadig Nedgang indtil Slutningen af Firserne; herpaa følger en kort Opsvingsperiode, hvorefter der atter, i det sidst forløbne Femaar, indtræder en stærk Tilbagegang. Følgende Tal vise Forholdene ved Overgangsarene:

	Antal	Register-Tons	Gennemsnitsstørrelse.
31. Marts 1867 . .	2673	162008	60
31. Decbr. 1876 . .	2966	210703	71
— — 1888 . .	2889	166887	58
— — 1893 . .	3116	194656	62
— — 1897 . .	2996	162931	54

For Dampskibenes Vedkommende træffe vi, lige modsat, ganske enkelte og kortvarige Stilstandsperioder, men som Helhed en stærk Fremgang baade i Antal, i Gennemsnitsstørrelse og i Hestekraft. Med Tonnagen som Udgangspunkt finde vi en jævn aarlig Stigning indtil 1870ernes Begyndelse (1867: 8,500, 1871 12,000 R. T.); dernæst, i første Halvdel af 1870erne, en særdeles betydelig Tilvækst (1871: 12,000; 1875: 39,000 R. T.); herefter atter i et Femaar en jævner Forøgelse (1875: 39,000; 1880: 52,000 R. T.); i det næste Femaar, første Halvdel af 1880erne, kommer paany et meget stærkt Opsving (1880: 52,000; 1885: 90,000 R. T.); i de nærmest følgende Aar er der Stilstand eller Tilbagegang, men fra 1887 er der uafbrudt Stigning til Dato, saaledes at det dog navnlig er det sidste Femaar, der har bragt en saa overordentlig Forøgelse af Dampskibsflaaden (fra 119,000 R. T. i 1892 til 199,000 i 1897).

Tilgangen og Afgangen i Handelsflaaden i 1897 stiller sig saaledes:

	Tilgang						Afgang							
	Ved Nybygn. her i Landet		Ved Køb fra Udlandet		I alt		Ved Forlis		Ved Salg til Udlandet		Ved Ophugning		I alt	
	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 . . .	65	1810	38	3548	103	5358	50	7529	55	7290	7	659	112	15478
Dampskibe . .	9	7561	20	13861	29	21422	2	338	5	2402	2	368	9	3108
Tilsammen	74	9371	58	17409	132	26780	52	7867	60	9692	9	1027	121	18586

Forskellen mellem i 1897 tilgaaede og afgaaede Sejlskibe viser altsaa en Formindskelse af 9 Skibe med 10,120 Tons, og Forskellen viser for Dampskibene en Forøgelse af 20 Skibe med 18,314 Tons (B. R.). Uoverensstemmelsen mellem disse Talstørrelser og den foranstaaende Opgørelse af Handelsflaadens Størrelse ved Begyndelsen og Udgangen af 1897 hidrører fra, at den i Aarets Løb ved Skibenes Ommaaling — dels efter Ombygning, dels i Henhold til „British Rule“ — foregaaede Forandring i Handelsflaadens Størrelse ikke findes optaget i ovenstaaende Tabel over Til- og Afgang.

Af de i 1897 nybyggede 65 Sejlskibe kunne 34 med 409 R. T. henregnes til Fiskerifartøjer; Flaaden til dette Brug bestod ved Aarets Udgang af 906 Sejlfartøjer med 10,204 R. T.

Af Bygningstederne for de i 1897 nybyggede Skibe anføre vi følgende: Kjøbenhavn 4 Sejlskibe med 107 R. T. og 7 Dampskibe med 6,358 R. T., Helsingør 1 Dampskib med 1,195 R. T., Næstved 2 Sejlskibe med 63 R. T., Rønne 1 Sejlskib med 55 R. T., Assens 1 Sejlskib med 16 R. T., Faaborg 4 Sejlskibe med 52 R. T., Odense 2 Sejlskibe med 47 R. T., Svendborg 13 Sejlskibe med 931 R. T., Marstal 2 Sejlskibe med 63 R. T., Aarhus 2 Sejlskibe med 22 R. T., Fanø 2 Sejlskibe med 36 R. T., Horsens 1 Sejlskib med 11 R. T., Vejle 1 Sejlskib med 39 R. T.

Bygningssummen for Nybygninger her i Landet i 1897, sammenlignet med 1896 og 1895, stiller sig saaledes:

	Sejlskibe. Kr.	Dampskibe Kr.	Ialt. Kr.
1895.....	401,000.	1,377,000.	1,778,000.
1896.....	429,000.	15,000.	444,000.
1897.....	453,000.	3,800,000.	4,253,000.

Beløbet i 1897 har altsaa været henvend 10 Gange saa stort som i Aaret forud.

For fremmed Regning er her i Landet i 1897 nybygget 2 Sejlskibe med 74 R. T. og 3 Dampskibe med 1,081 R. T. Af disse vare 1 Sejlskib og 1 Dampskib byggede for tysk Regning, 1 Sejlskib for svensk Regning, 1 Dampskib for russisk og 1 for finsk Regning. Af disse Skibe er 1 Dampskib bygget i Kjøbenhavn, 1 Dampskib og 1 Sejlskib i Helsingør og 2 Sejlskibe i Assens.

Blandt de i 1897 fra Udlandet indkøbte Sejlskibe fandtes 1 (nybygget) Skib af Staal med 150 R. T., og den i 1891 paabegyndte Indførsel af Sejlskibe af Staal, nybyggede i Udlandet for dansk Regning, der har været standset i de 3 sidste Aar, er altsaa for saa vidt optagen paany. Samtidig er her i Landet, i Rønne, for dansk Regning nybygget et Sejlskib af Staal med 55 R. T. Medens der indtil 1886 intet Jærnskib gaves i Sejlfraaden, findes der nu af Jærn- og Staalskibe tilsammen 67 Skibe med 41,337 R. T., d. v. s. med 25,4 pCt. af hele Sejlfraadens Tonnage.

De indførte nybyggede Skibe have følgende Bygningsteder: Råå 1 Sejlskib med 30 R. T., Wiken 4 Sejlskibe med 62 R. T., Kolboda 1 Sejlskib med 58 R. T., Christiansstad 1 Dampskib med 58 R. T., Göteborg 1 Dampskib med 22 R. T., Flensborg 2 Dampskibe med 2,390 R. T., Kiel 1 Dampskib med 1,717 R. T., Mastanshoek 1 Sejlskib med 150 R. T., West Hartlepool 3 Dampskibe med 2,643 R. T., Middlesbro 1 Dampskib med 1,577 R. T., Greenock 2 Dampskibe med 1,112 R. T. — ialt 7 Sejlskibe med 300 R. T. og 11 Dampskibe med 9,461 R. T.

Købesummen for og Indførselstolden af de fra Udlandet tilkøbte Skibe i 1895, 1896 og 1897 kunne ansættes til følgende Beløb:

	Købesum.			Indførselstold. Kr.
	Sejlskibe. Kr.	Dampskibe. Kr.	Ialt Kr.	
1895..	457,000	3,555,000.	4,012,000.	120,400.
1896..	279,400	7,360,800.	7,640,200.	225,600.
1897..	256,700	4,109,900.	4,366,600.	131,000.

Til Forøgelse og Fornyelse af Handelsflaaden er der ved Nybygning her i Landet og ved Køb fra Udlandet anvendt følgende Beløb i de tre sidste Aar:

	Bygningssum for Nybygninger her i Landet. Kr.	Købesum for Skibe, tilkøbte fra Ud- landet. Kr.	Til- sammen. Kr.
	1895....	1,778,000.	4,012,000.	5,790,000.
1896....	444,000.	7,640,000.	8,084,000.
1897....	4,253,000.	4,367,000.	8,620,000.

Det ses saaledes, at det Beløb, der er sparet i 1897 ved formindsket Køb fra Udlandet, er medgaaet og endog forøget ved Bygning i Inlandet af Skibe til Handelsflaadens Forøgelse.

Afgangen ved Forlis. I 1897 er udslettet som forlist ved Stranding 32 Skibe med 4,594 R. T., 15 Skibe med 1,614 R. T. ere torladte i rum Sø i synkefærdig Stand og 5 Skibe med 1,659 R. T. samt 58 Mands Besætning ere sporeløst forsvundne. Foruden disse 58 Mand ere desuden 10 Mand omkomne ved Forlis. Den Kapital, som er tabt ved samtlige i 1897 registrede Forlis, anslaaes til 966,000 Kr. mod 959,700 Kr. i 1896 og 1,460,000 Kr. i 1895.

Afgangen ved Salg til Udlandet i 1897 repræsenterer 572,400 Kr. mod 564,600 Kr. i 1896 og 232,900 Kr. i 1895. Salgssummen i 1897 fordelte sig med 48,900 Kr. paa Norge, 181,900 Kr. paa Sverrig, 4,400 Kr. paa Slesvig, 69,900 Kr. paa Tyskland, 3,900 Kr. paa Finland, 22,700 Kr. paa England, 72,000 Kr. paa Frankrig (Algier), 1,700 Kr. paa Nordamerikas forenede Stater og 167,000 Kr. paa Brasilien.

Fordelingen af Skibene efter deres Størrelse fremgaaer af nedenstaaende Tabel, der viser Forholdet ved Slutningen af 1887 og 1897 mellem mindre Skibe, der væsentlig gaa i Kystfart, Skibe af Mellemstørrelse og store Skibe:

		Kystskibe (over 4 til 50 R. T.)		Skibe af Mellem- størrelse (over 50 til 300 R. T.)		Store Skibe (over 300 R. T.)	
		Antal	Register- Tonnage	Antal	Register- Tonnage	Antal	Register- Tonnage
1887 (Danube Rule)	Sejlskibe	1,995	32,429	812	110,016	70	29,682
	Dampskibe	91	1,578	91	14,509	99	73,827
	Tilsammen	2,086	34,007	903	124,525	169	103,509
1897 (British Rule)	Sejlskibe	2,353	34,003	552	74,641	91	54,287
	Dampskibe	189	2,245	114	17,665	183	160,799
	Tilsammen	2,492	36,248	666	92,306	274	215,086

Det fremgaar heraf, at Sejlskibe i Kystfart i det sidste Tiaar kun ere forøgede med ca. 18 pCt. i Tal og ca. 5 pCt. i Tonnage, medens Dampskibe i Kystfart samtidig ere voksede med ca. 53 pCt. i Tal og med ca. 57 pCt. i Tonnage, D. R. — De mellemstore Sejlskibe ere i samme Tidsrum formindskede baade i Antal og Tonnage, hver med ca. 32 pCt., hvorimod samtidig Dampskibene ere forøgede baade i Antal og Tonnage, nemlig med henholdsvis ca. 25 pCt. og ca. 34 pCt., D. R. — Hvad de store Skibe angaar, har der i det sidste Tiaar været betydelig Fremgang baade for Sejl- og Dampskibe, dog mest for Dampskibene. I Tiaaret forøgedes nemlig Sejlskibene i Antal med ca. 30 pCt. og i Tonnage med ca. 83 pCt., medens samtidig Dampskibene tiltog med henholdsvis ca. 85 pCt. og ca. 140 pCt., D. R. — Det er altsaa nærmest for mellemstore Skibes Vedkommende, at Tiaaret udviser en fremtrædende Overgang i Tonnage fra Sejl til Damp.

For Kystskibe var Dampskibenes Gennemsnits-Tonnage d. 31. December 1887 ca. 17 R. T., d. 31. December 1897 ca. 18 R. T., D. R. For mellemstore Skibe var den d. 31. Decbr. 1887 ca. 159 R. T., d. 31. Decbr. 1897 ca. 170 R. T. For store Skibe var den d. 31. Decbr. 1887 ca. 746 R. T., d. 31. Decbr. 1897 ca. 966 R. T., D. R. Tiaaret udviser altsaa i alle 3 Grupper en Overgang fra mindre til større Skibe.

Af Skibe paa over 1,000 Reg-Tons fandtes d. 31. Decbr. 1897 73, nemlig af Sejlskibe 13 med 16,742 R. T. og af Dampskibe 60 med 84,791 R. T. Sejlskibene vare hjemmehørende paa Fanø (8), i Kjøbenhavn (1), i Skjelskør (1), og i Kolding (1), Dampskibene i Kjøbenhavn (58), Helsingør (1) og Aarhus (1).

Fordelingen af vor Handelsflaade paa de enkelte Landsdele ved Udgangen af 1897 ses af følgende Tabel:

	Sejlfraaden				Dampflaaden				Tilsammen			
	Antal	Procent af det samlede Antal	Register-Tonnage (British Rule)	Procent af den samlede Reg.-Tonnage	Antal	Procent af det samlede Antal	Register-Tonnage (British Rule)	Procent af den samlede Reg.-Tonnage	Antal	Procent af det samlede Antal	Register-Tonnage (British Rule)	Procent af den samlede Reg.-Tonnage
Kjøbenhavn.....	276	9.2	16,977	10.4	241	55.3	151,067	83.6	517	15.1	168,044	48.9
Sjælland.....	537	17.9	14,160	8.7	41	9.4	8,198	4.5	578	16.8	22,358	6.5
Bornholm.....	184	6.2	7,322	4.5	10	2.3	1,389	0.8	194	5.7	8,711	2.5
Lolland-Falster .	154	5.2	2,894	1.8	16	3.7	1,569	0.9	170	5.0	4,463	1.3
Fyen.....	903	30.1	59,127	36.3	35	8.0	1,982	1.1	938	27.3	61,109	17.8
Øerne, ialt.....	1,778	59.4	83,503	51.3	102	23.4	13,138	7.3	1,880	54.8	96,641	28.1
Jyllands Østkyst	450	16.0	12,193	7.5	53	12.1	8,713	4.8	533	15.5	20,906	6.1
Jyllands Vestkyst	198	6.6	44,359	27.2	17	3.9	4,566	2.5	215	6.3	48,925	14.2
Byerne ved Limfj.	264	8.8	5,899	3.6	23	5.3	3,225	1.8	287	8.3	9,124	2.7
Jylland, ialt....	942	31.4	62,451	38.3	93	21.3	16,504	9.1	1,035	30.1	78,955	23.0
Ialt....	2,996	100.0	162,931	100.0	436	100.0	180,709	100.0	3,432	100.0	343,640	100.0

Det fremgaar heraf, at Kjøbenhavns Handelsflaade d. 31. December 1897 bestod af 517 Skibe med 168,044 R. T., o: omtrent 49 pCt. af hele Flaadens Tonnage. Hovedstadens Sejlfraade er i 1897 forøget med ca. 600 R. T., men den udgør dog kun henvend $\frac{2}{5}$ (38 pCt) af, hvad den var paa sit Højdepunkt, i 1859, idet den den Gang omfattede 44,146 R. T. Derimod viser Dampflaaden Opgang saavel i Antal som i Tonnage; Forøgelsen i de sidste fem Aar er: i 1893 7 Skibe og 9,638 R. T., i 1894 12 Skibe og 11,401 R. T., i 1895 11 Skibe og 13,921 R. T., i 1896 11 Skibe og 20,474 R. T. og i 1897 11 Skibe og 18,237 R. T. alt D. R. Ved Udgangen af 1897 udgjorde da ogsaa Kjøbenhavns Dampskibstonnage over 83 pCt. af hele Dampflaadens Tonnage, hvoraf atter følger, at de i Provinserne hjemmehørende Dampskibe stadig kun spille en forholdsvis underordnet Rolle. Af Hovedstadens Dampflaade ejede Det forende Dampskibsselskab 76 Skibe med 45,482 R. T. og med 9,976 nom. HK.; Selskabet ejede ialt 114 Skibe med 54,246 R. T. og 14,191 nom. HK. — De kjøbenhavnske Dampskibe vare d. 31. Decbr. 1897 gennemsnitlig over 4 Gange større end Provinsernes (henholdsvis 627 R. T. og 152 R. T.), hvorimod Kjøbenhavns og Provinsernes Sejlskibe gennemsnitlig vare af omtrent samme Størrelse (henholdsvis 61 R. T. og 54 R. T.).

Hvad angaar Landsdelene udenfor Kjøbenhavn ses det, at Øernes Handelsflaade fremdeles er større end Jyllands, baade i Antal og i Tonnage. Dette skyldes fortrinsvis den fynske Øgruppe, særlig det

sydlige Fyen med Faaborg og Svendborg Told-distrikter samt Langeland og Ærø. For Jyllands Vedkommende overstiger Vestkystens Tonnage vedblivende Østkystens, hvad næsten udelukkende skyldes Fanø. Følgende Toldsteder havde ved Udgangen af 1897 en Handelsflaade paa over 10,000 R. T.: Fanø 109 Skibe og 40,436 R. T., Marstal 295 Skibe og 25,159 R. T., Svendborg 278 Skibe og 20,365 R. T.

Af Afsnittet om Danmarks Skibsfart i 1897 anføre vi, at den med fremmede Havne i 1897 omsatte Godsmængde udgjorde 3,425,895 R. T., hvilket er betydelig mere end i Aarene forud; Stigningen siden 1896 var saaledes ca. 488,000 R. T. En Del af denne Opgang hidrører ganske vist fra Sejladsen mellem Frihavnen og Udlandet, men en betydelig Del skyldes afgjort en faktisk Fremgang i Landets Omsætning ad Søvejen.

Holder man sig til Skibe i almindelig Fart ses det, at i 1897 udgjorde af det samlede Antal Skibe (59,193) Sejlskibene 49,9 pCt., Dampskibene 50,1 pCt., af den samlede Drægtighed (10,561,982 R. T.) Sejlskibene 14,5 pCt., Dampskibene 85,5 pCt., medens endelig af den samlede Bestuvning (3,315,653 R. T.) Sejlskibene omsatte 25,7 pCt., Dampskibene 74,3 pCt. — Antallet af Sejl- og Dampskibe er saaledes her omtrent ens, medens Drægtigheden for disse er langt større end for hine; dette ses ogsaa deraf, at Drægtigheden pr. Skib for Sejlskibe var 52 R. T., for Dampskibe 304 R. T., altsaa ca. 6 Gange saa stor; da jo derimod Bestuvningen

paa Dampskibene kun var 3 Gange saa stor som paa Sejlskibene, udnyttedes altsaa disses Bæreevne dobbelt saa meget som Dampskibenes. Det ses nærmere af følgende Data:

	Bestuvningens procentvise Andel i Register-Tonnagen		
	Samlet Fart	Indg. Fart	Udg. Fart
1897			
	pCt.	pCt.	pCt.
Sejlskibe.....	55,3	90,5	21,1
Dampskibe.....	27,3	43,3	11,1

Sejlskibene udnytte altsaa godt Halvdelen af deres Tonnage, Dampskibene kun godt en Fjerdedel, og Forskellen imellem Udnyttelsen af Sejlskibene og af Dampskibene er større for Indgaaende end for Udgaaende. Ved Siden heraf falder det imidlertid i Øjnene, hvor meget stærkere Bestuvningen for begge Arter af Skibe er ved indgaaende end ved udgaaende Fart; blandt de mange nærliggende Momenter, der fremkalde dette Forhold, fremhæves, at de indførte Varer gennemgaaende ere vægtigere end de udførte.

Af hele vor søværts Omsætning med Udlandet falder over $\frac{2}{5}$, 3,426,000 R. T., paa England; derefter komme Tyskland og Sverrig, hver med $\frac{1}{6}$, og Nordamerikas forenede Stater med $\frac{1}{10}$. — Sejladsen paa Sverrig i almindelig Fart viser en Tonnage paa 3,4 Mill. R. T., hvoraf dog kun $\frac{1}{6}$ har været bestuvet; heraf hidrører 1,5 Mill. R. T. med 144,000 R. T. Bestuvning alene fra Dampfærgefarten paa Helsingborg og Malmø. — I det hele taget vise de nærmest liggende Lande den forholdsvis mindste Benyttelse af den Tonnage, der har været i Virksomhed.

Af fremmede Nationaliteters Skibe er det særlig svenske Sejlskibe og engelske Dampskibe, som deltage i vor Vareomsætning søværts med Udlandet. De svenske Sejlskibe omsatte i 1897 ca. $\frac{1}{3}$ af hele Bestuvningen for Sejlskibe, de engelske Dampskibe godt $\frac{1}{5}$ af hele Bestuvningen for Dampskibe.

Af en Sammenligning imellem Totalomsætningen ad Søvejen for de 5 af vore Byer, der repræsenterer den største Bestuvning, fremgaar det, at i Løbet af de sidste 15 Aar er Skibsfarten paa Kjøbenhavn bleven halvanden Gang forøget, paa Aarhus og Odense bleven godt fordoblet, paa Aalborg bleven godt halvtredje og paa Esbjerg fire Gange forøget.

Af Oversigten over danske Skibes Fragtfart mellem fremmede Havne ses det, at danske Skibes samlede Fragtfart paa Havne i Storbritannien og Irland omfattede 4 689 Skibe med 2,007,557 R. T. eller henholdsvis 30,1 pCt. og 27,9 pCt. af de tilsvarende Tal for hele Fragtfarten. Derefter kommer Rusland med 14,8 pCt. af Skibe og 20,7 pCt. af Drægtighed; dernæst Tyskland med henholdsvis 16,1 og 11,1 pCt. Fragtfarten paa disse tre Lande omfatter saavel for Skibenes Antal som for deres Drægtighed $\frac{3}{5}$ af den hele Fragtfart.

Havnetaksterne i Kolding.

Vi have fremdeles modtaget følgende:

I Anledning af, at Skipper Mortensen af Bogense, som med den af ham førte Skonnert „Anna Margrethe“, dr. 35₃₆ Tons, har assisteret ved Lægtning fra et her i Fjorden grundstødt engelsk Dampskib, ladet med Byg, i „Dansk Søfartstidende“ Nr. 46 for Torsdag den 17. ds. har anket over, at Lægtene for Skibe i Fjorden betale Havnepenge for at føre Skibets Last til Kolding, skønt

det betjente Skib senere kommer ind i Kolding Havn og betaler Havnepenge af Skib og Last, hvorefter slutes, at der beregnes 2 Gange Havnepenge af saadan Last, tillader jeg mig at oplyse, at denne Slutning beror paa en Misforstaaelse, idet der vel beregnes Havnepenge af indkommende og udgaaende Lægtene, men disse fradrages senere i de Havnepenge, som det betjente Skib efter dets Indkomst i Havnen har at erlægge. Beregningen af Havnepenge for Lasten er derimod Lægtene ganske uvedkommende.

Kolding Toldkammer, d. 19. Novbr. 1898.

A. Fibiger,
Toldforvalter.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Paa Rejsen til St. Petersborg faldt en Mand ned og slog sig ihjel og blev begravet i Kronstadt. Journalen blev leveret op paa Generalkonsulatet og atter, uden at der blev forlangt Søforklaring, afhentet. Da jeg kom til den første danske Havn, meldte jeg det paa det nærmeste By- og Herredskontor (Rudkjøbing), og der blev afgivet Søforklaring af mig og mit Mandskab. Rejseudgifterne til Rudkjøbing beløb sig til 3 Kr. 75 Øre, og desuden maatte jeg betale 19 Kr. 34 Øre i Retsomkostninger. Er Skibet pligtigt at afholde disse Udgifter? Hvis ikke, hvor skal jeg da henvende mig?

E. H. F.

Sv.: Udgifterne ved Optagelse af Søforklaring i Henhold til Sølovens § 40 maa afholdes af Skibet, se § 14 i Lov om Søretter udenfor Kjøbenhavn m. m. Kun naar der bliver Tale om Søforhør eller Undersøgelse i det offentlige Interesse betales ingen Retsafgift. Det her foreliggende Tilfælde, der formentlig ikke er foranlediget af nogen Ulykke, der har ramt Skibet (se § 9 i ovennævnte Lov) kan imidlertid næppe komme ind under Reglerne for Søforhør.

Fragtmarkedet.

Vi skulle i denne Uge blot fremkomme med faa Noteringer, da disse omtrent vil blive de samme som for otte Dage siden. Amerika noterer Baltimore Danmark $\frac{4}{3}$ én Havn, $\frac{4}{4\frac{1}{2}}$ to Havne, Opcion Stettin $\frac{4}{6}$. Northern range C. f. O. 4 à $\frac{4}{1\frac{1}{2}}$ any size pr. December. New Orleans U. K. Cont. 17/ Nett Charter pr. Febr. New Orleans Liverpool 50/ for Bomuld. Fra River plate noteres San Lorenzo U. K. Cont. any size Februar, Marts, April 21/ à 22/. Stemningen fra sidste Marked synes stadig god; blot man ikke som saa ofte før maatte blive skuffet.

Sortehavet etc. er ligeledes uforandret; man arbejder ikke med fuld Kraft, kun ganske roligt, men Raterne holder sig, takket være en fast Tone i Middelhavet. Vi noterer Diarigatsky og Odessa Bremen 2800 Tons 12/6, Donau Hamburg 13/9, Bordeaux Havre 13/9, Rouen 14/3. Sulina Marseilles prompt Damper 12 $\frac{1}{2}$ Frs. Sulina U. K. Cont. 11/6 any direct. Middelhavet: fra Alexandria til Hull betales 10/, London 10/6, Sevilla Glasgow 8/3.

Østen er svag for udgaaende; man noterer Cardiff Bombay eller Aden Januar 14/6, Colombo 15/6; derimod er Raterne for hjemgaaende acceptable; fra Java til Staterne erholdes 35/, Risfragterne for Februar Marts ere uforandrede. Ellers kan noteres Calcutta Hamburg

2300 N. R. pr. Januar 28/9, Java U. K. Cont. 2820 Tons N. R. 35/. Bombay Marseilles 18/3.

Kulmarkedet noterer Cardiff Genua 10/6, Savona 10/6, Palermo 11/3, Port Said 11/ à 11/3, Barcelona 11/6, Venedig eller Triest 12/6, Konstantinopel 10/9, Alexandria 11/3. Til Østersøen: Kjøbenhavn 8/6, øvrige Pladser i Forhold. Fra Firth of Forth til Venedig 12/6, Neapel 10/6, Genua 10, Alexandria 10/9, fra Leith til Buenos Aires betales 18/6. Til Østersøen: Kjøbenhavn 7/, danske Provinshavne 7/6, Flensborg 7/3, Wismar 7/6, Rostock 7/9, Pillau 7, Riga 7, Libau 7/3; forøvrigt findes en Række Kokslaster i Markedet, dog hovedsagelig for større Sejlere. Kulmarkedet er i sin Høhed uforandret og godt.

Østersøen har intet af Interesse. Riga noterer 1/1½ til London eller Hull pr. 320 lbs. Havre, Hør til Dundee eller Leith giver ca. 16/, til Dunkirk eller Ghent 11 Francs. De andre Pladser i Forhold. Stemningen er rolig og Raterne beskedne. Træsaisonen for Bottens Vedkommende er forbi. Memel har en Række Trælaster til de gængse Rater og Ekspeditionen synes bedre end man er vant til dernede. Kronstadt er praktisk set færdig for i Aar, selv om man endnu venter paa den officielle Lukning.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Wm. Grays Værft i West Hartlepool er løbet et Skib af Stablen til Dampskibsselskabet Dannebrog her i Byen. Skibet laster 5,700 Tons d. V.; det fik Navnet Kronborg.

Flensborg Skibsbygning-Selskabs Værft har til Dampskibsselskabet Hansa i Bremen efter en heldig Prøvefart afleveret Damperen Bärenfels, som er det største Dampskib, Værftet har bygget. Skibets Dimensioner ere: Længde 432', Bredde 54', Dybde 31'!

Nordsøen er af Dampskibsselskabet Vesterhavet solgt til et norsk Rederi for 120,000 Kr. og nævnte Dampskibsselskab anskaffer i Stedet for en større Damper.

Bjærgningen af de spanske Krigsskibe.

Et svensk Bjærgningselskab tager Affære.

De nordamerikanske Staters Søfartsdepartement har nu indstillet de meget kostbare Forsøg, der ere gjorte paa at bjærge de under den spansk-amerikanske Krig ved Santiago sunkne spanske Krydsere Cristobal Colon, Vizcaya og Almirante Oquendo. Man er kommen til den Erkendelse, at de to sidst nævnte Skibe næppe nogensinde kunne reddes, og at det først nævnte, dersom det overhovedet kan reddes, ikke vil kunne føres til de forenede Stater af Bjærgningsselskabet Merritt & Chapman i New York, som siden d. 29. Juli har arbejdet med Bjærgningen af dette Skib, uden at det synes, at Chancerne for et gunstigt Resultat ere blevne bedre. Man mener, at Bjærgningsarbejderne nu ene ville gaa ud paa at redde Reina Mercedes, der er sunket paa dybere Vand og lettere kan hæves. De maritime Autoriteter have ikke været særlig utilfredse med Bjærgningsselskabet, som i over 3 Måneder har oppebaaret 1600 Doll. om Dagen for Arbejderne ved Santiago, men

Besigtigelsesmændene ere ganske enige om, at der med det nuværende Materiel ved Santiago kan udrettes mere end Bjærgningen af Mercedes.

De Afgørelser, der træffes, synes at ville blive paa-virkede derved, at der til Washington er ankommet Repræsentanter for et stort svensk Bjærgningsselskab, som det er lykkedes at bjærge det engelske Krigsskib Howe, der var i en lignende Situation som den Cristobal Colon nu er i, og som henviser til, at det har reddet over 500 Skibe i mere eller mindre vanskelige Situationer. Det synes, at dette Selskab ikke alene tiltror sig Ævne til at bringe Cristobal Colon og de andre spanske Skibe til de forenede Stater, men at det ogsaa tør paatage sig at bringe Maine til New York. Det svenske Selskab vil løbe den fulde Risiko ved mislykkede Forsøg og foreslaar at lade Betalingen, hvis Forsøgene lykkes, afgøre ved Voldgift.

(The Times-Democrat).

Fra Sø og Land.

Dødsfald. Fhv. Skibstører Gunder Kruse er afgaaet ved Døden. Han har som Sømand besøgt alle Verdensdele undtagen Australien; efter at have hørt op med at sejle, drev han en Aarrække et større Landbrug paa Gaarden Lilleø ved Korsør. Siden 1881 var han Oldemand for Korsør Selav og siden 1891 for Byens Havnelav. Den Af-døde var Ridder af Dannebrog. (Korsør Avis).

Styrmand C. P. Olsen, der gjorde Tjeneste om Bord i den engelske Bark „Defiance“, er if. „Ærø Avis“ d. 14. Oktober druknet i det kinesiske Hav. Den Forulykkede er fra Odense.

Styrmand, Reserverøjntant I. P. V. Nielsen er beskikket til Strømbetjent ved Kjøbenhavns Havn.

Havnefogden i Horsens, Hr. L. O. Østergaard, tilskriver os fremdeles:

Fra Hr. Entreprenør S. M. Sørensen i Aarhus er jeg bleven anmodet om at meddele Dem som Tilføjelse til mit Brev af 4. d. M., at Hr. v. Elzeliugen, der har haft den tekniske Ledelse af Uddybningsarbejdet hersteds, er Hollænder og oplyser om at have Part i Uddybnings-Materiellet.

Ugens Havarier.

Sigrid, Dpsk. af Gøteborg, har paa Rejsen fra Hjemstedet med Træmasse hertil d. 18. ds. været paa Grund paa Hveen. Flot med Assistance af Svitzers og ankommet hertil ubeskadiget.

Lübeck, Dpsk. af Halmstad, blev d. 18. ds. medens den laa for Anker ved Toldboden, paasejlet af Dpsk. Holar heraf Byen. Lübeck fik ringe Skade, Holar fik en Plade knust.

N. Signora Della Saluto, Barkskib af Genua, kom d. 18. ds. paa Rejsen fra Uleåborg til Bristol med Trælaster paa Grund paa Saltholmen. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt hertil. Skibet viste sig ikke at have taget Skade, hvorfor Rejsen fortsattes.

Opmærksomheden henledes paa Bladets *Announce-Afdeling*.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Kbhvn. 12. Novbr., bestemt til Neufahrwasser. — A. N. Hansen, Thidemann, pass. Ouessant Creach 21. Novbr., bestemt til Genua. — Antwerpen, Holm, ankom til St. Petersborg 7. Novbr., best. til Danzig. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Almeria 16. Novbr., bestemt til Tarragona. — Dagmar, Gade, ankom til Barcelona 18. Novbr., best. til Genua. — Douro, Ørum, ankom til Valencia 18. Novbr., bestemt til Malaga. — Georgios I, Blom, afgik fra Kbhvn. 16. Nov., bestemt til Boston. — I. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Lissabon 17. Novbr., best. til Kbhvn. — Kiew, Rabe, ankom til Transgund 16. Novbr., bestemt til Bordeaux. — Kursk, Staal, ankom til Bordeaux 19. Novbr., bestemt til La Rochelle. — Leopold II, Kruse, afgik fra Marsala 16. Novbr., best. til Lissabon. — L. P. Holmblad, Ingvarsdens, afg. fra Antwerpen 22. Nov., bestemt til New York. — Nicolai II., Michelsen, afgik fra Kbhvn. 21. Oktbr., best. til St. Petersborg. — O. B. Suhr, Lissner, ank. til St. Petersborg 8. Novbr., best. til Wiborg. — Omsk, Rasmussen, ank. til Antwerpen 18. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Tejo, Borries, afg. fra Kbhvn. 23. Nov., best. til Gøteborg. — Tomsk, Andersen, afgik fra Reval 20. Novbr., bestemt til Dunkirk. — Vesuv, Norden, afgik fra Bordeaux 20. Novbr., bestemt til La Rochelle. — Viking, Jørgensen, pass. Kbhvn. 20. Novbr., bestemt til West Hartlepool. — Xenia, Erichsen, afg. fra Kbhvn. 15. Novbr., bestemt til St. Croix. — Arkansas, Jespersen, ankom til Kbhvn. 14. Nov., best. til Danzig. — Florida, Ingerslev, afgik fra New Orleans 11. Novbr., best. til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, afgik fra Galveston 11. Novbr., bestemt til Aarhus. — Hekla, Thomsen, afgik fra New York 12. Nov., best. til Christianssand. — Island, Gøtsche, dokker her. — Norge, Knudsen, ankom til Kbhvn. 18. Novbr., bestemt til Stettin. — Thingvalla, Laub, afgik fra Christianssand 12. Novbr., bestemt til New York.

Anglo Dane, Olsen, afg. fra Kbhvn. 21. Oktbr., bestemt til Stettin. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Arendal 17. Nov., bestemt til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clausson Kaas, ankom til Kbhvn. 21. Nov., best. til Riga. — Ceres, Svensson, ankom til London 18. Nov., bestemt til Havre. — Christian IX, Møllerup, pass. Brunsbüttel 21. Novbr., bestemt til London. — Christianssund, Kjelsen, ankom til Stettin 19. Nov., best. til Kbhvn. — Constantin, Bloch, ankom til Libau 18. Nov., bestemt til London. — Frederik, Harboe, ankom til Hull 19. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Paaske, ankom til Riga 19. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Kasan, Thomsen, ankom til Antwerpen 19. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Laura, Christiansen, afg. fra Leith 19. Novbr., bestemt til Færøerne og Island. — Louise, Gøtsche, ankom til Pillau 21. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Mørse, Brabrand, pass. Holtenau 22. Nov., best. til Kbhvn. — Moskov, Fischer, ankom til Antwerpen 14. Novbr., best. til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, pass. Holtenau 20. Nov., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, afg. fra Kbhvn. 21. Nov., best. til Pillau. — Perm, Christensen, afgik fra Libau 21. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Pregel, Egidiusen, afgik fra Antwerpen 21. Novbr., best. til Kbhvn. — Valdemar, Koføed, ankom til Hull 17. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik fra Liverpool 19. Nov., best. til Kbhvn. — Vesta, Corfitzon, ankom til Kbhvn. 22. Okt. — Ella, Jacobsen, ank. til Kbhvn. 21. Novbr., bestemt til Danzig. — Maja, Lorentzen, afgik fra Kbhvn. 21. Novbr., bestemt til Hamburg. — Esbjerg, Bentzen, ankom til Kbhvn. 21. Novbr., bestemt til Libau.

Ficaria, F. Fenger, afgik fra Newcastle 23. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, M. Madsen, afgik fra Odense 24. Novbr., best. til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 24. Novbr., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 22. Novbr., bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, C. Wiberg, afgik fra Newcastle 22. Nov., bestemt til Svendborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 22. Novbr., best. til Odense. — Store belt, J. P. Bay, afgik fra Nakskov 23. Nov., best. til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 23. Novbr., best. til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afg. fra Libau 19. Novbr., bestemt til London. — Frode, Wrisberg, afgik fra Swansea 21. Novbr., bestemt til N.-Orleans. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Newcastle 5. Novbr., ankom til Genoa 19. Novbr. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Riga 13. Novbr., ankom til Antwerpen 20. Novbr. — Knud, Mancke, afgik fra Ghent 18. Novbr., ankom til Blyth 20. Novbr. — Svend, Petersen, afgik fra Kbhvn. 21. Novbr., bestemt til Blyth. —

Erik, Tofte, afgik fra Korsør 18. Novbr., ankom til Blyth 21. Novbr. — Ragnar, Risøe, afgik fra Riga 18. Novbr., bestemt til Dunkerque. — Danmark, Kraemer, afgik fra Riga 19. Nov., bestemt til Ghent. — Volmer, Riber, afgik fra Tynen 19. Novbr., bestemt til Riga. — Dan, Hansen, afgik fra London 12. Novbr., ankom til Riga 18. Novbr. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Libau 19. Novbr., best. til London. — Harald, Holst, afgik fra Stettin 16. Novbr., ankom til Newcastle 21. Novbr. — Olaf, Lorenzen, afgik fra Kramfors 19. Novbr., bestemt til Havre.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. P. Berg, Thorøe, afg. fra Kronstadt 17. Novbr., bestemt til London. — Alex. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Kronstadt 12. Novbr., ank. til Dordrecht 21. Novbr. — Pawel Andrejef, Johnsen, afgik fra Kronstadt 15. Novbr., ankom til London 22. Novbr. — H. Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Kronstadt 16. Nov., bestemt til Amsterdam. — J. Siem, Knudsen, afgik fra Riga 18. Novbr., best. til Hull. — W. Savin, Jørgensen, afg. fra Kronstadt 11. Novbr., ankom til London 20. Novbr.

Heimdal. Anine, Løffler, afgik fra Rouen 20. Novbr. — Helga, Lagesen, ankom til Åsbacka 16. Novbr. — Martha, Jørgensen, afgik fra Riga 19. Novbr. — Therese, Knudsen, afg. fra Hønesand 16. Novbr.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afgik fra Swinemünde 14. Novbr., bestemt til New York. — Ekliptika, Klaaborg, ankom til Cardiff 21. Novbr. — Venus, Lund, afg. fra New York 5. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Urania, Callesen, ankom til Kbhvn. 21. Novbr. — Saturn, Lund, afgik fra Ghent 21. Novbr., bestemt til Dunston. — Pallas, Dejn, ankommet til Kastrup. — Juno, Jørgensen, afg. fra Kbhvn. 21. Novbr., bestemt til Libau. — Hebe, Bennelycke, afgik fra Kings Lynn 22. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Mars, Nielsen, afgik fra St. Croix 15. Novbr., bestemt til New York.

Nordseen. Wineland, Petersen, ankom til Swinemünde 21. Novbr. — Nordland, Pii, ankom til Grangemouth 20. Novbr. — Finland, Schmidt, ankom til Kbhvn. 22. Novbr. — England, Andresen, ankom til Kjøge 21. Novbr. — Holland, Jørgensen, ankom til St. Nazaire 18. Novbr. — Rusland, Møller, ank. til Antwerpen 22. Novbr. — Tyskland, Høgstedt, afgik fra Antwerpen 21. Novbr. — Skotland, Branth, ank. til Bremen 21. Novbr.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Kbhvn. 21. Novbr., bestemt til Libau. — Patria, Andersen, ank. til Dordrecht 14. Novbr.

Union. Anglia, Erichsen, afg. fra Kbhvn. 18. Nov., ank. til Sunderland 21. Novbr. — Frisia, Skov, afgik fra Blyth 18. Novbr., bestemt til Swinemünde. — Gallia, Nielsen, afgik fra Swinemünde 19. Nov., bestemt til Blyth. — Britannia, Nielsen, afg. fra Galveston 20. Novbr., best. til Kbhvn.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Swinemünde 19. Nov., ankom til Libau 20. Novbr. — Fyen, Hansen, afgik fra Tynen 19. Nov., best. til Libau. — Hafnia, Lund, afgik fra Grangemouth 17. Oktbr., ankom til Kbhvn 20. Nov. — Russia, Rasmussen, afgik fra Amsterdam 16. Novbr., ankom til Grangemouth 18. Novbr. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Kbhvn. 19. Novbr., ankom til Riga 22. Novbr. — Dania, Horn, ankom til Galveston 21. Novbr.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, afgik fra Raumo 17. Novbr., bestemt til Dieppe. — Brattingsborg, Schmidt, afgik fra Fernandine 19. Novbr., best. til Europa. — Christiansborg, Petersen, afg. fra Skutskær 12. Nov., bestemt til England. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Sundsvall 16. Novbr., bestemt til Amsterdam. — Fredensborg, Andersen, afgik fra Blyth 22. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Rosenborg, Fischer, ank. til West Hartlepool 18. Nov. — Uranienborg, Dømel, ankom til Cardiff 19. Novbr. — Jomsborg, Kühl, ankom til Rouen 13. Nov. — Skanderborg, v. Deurs, ank. til Transgund 7. Novbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Jensen, ankom til Sundswall 17. Novbr. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Kbhvn. 22. Novbr. — Skodsborg, Lund, ankom til Kaunissari 21. Novbr. — Guldborg, Jensen, afgik fra Rafsø 22. Novbr., bestemt til Rouen. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Jacobstad 15. Novbr., bestemt til Calais. — Marselisborg, Hartmann, ankom til Cardiff 16. Novbr.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Dunkirk 15. Novbr., ankom til Burntisland 17. Novbr. — Agnete, Jensen, afgik fra Burntisland 17. Novbr., ankom til Kiel 21. Novbr. — Hernia, Sørensen, ankom til Kiel 17. Novbr. — Alice, Kraemer, ankom til Kbhvn. 15., afgik 20. Novbr., bestemt til Burntisland. — Sjælland, Madsen, ankom til Reval 19. Novbr. — Bornholm, Petersen, afgik fra Methil 19. Nov., best. til Reval. — Ajax, Brorsen, afgik fra Leith 17. Novbr., ankom til Odense 20. Novbr. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Stettin 20. Novbr. — Nauta, Steen, ankom til Odense 18. Novbr. — Rønne, Hintze, ankom til Masnedsund 19. Novbr. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Stettin 22. Novbr., bestemt til Karlskrona.

Danmark. Rolf, Hahn, afgik fra Methil 18. Novbr., best. til Libau. — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Boness 18. Novbr., best. til Libau. — Absalon, Prædbjørn, ankom til Kbhvn. 21. Novbr. — Ansgar, Larsen, ankom til Grangemouth 21. Novbr. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Kbhvn. 21. Novbr. — Hamlet, Sommer, afgik fra Blyth 21. Novbr. til Kbhvn. — Helge, Matthiessen, ankom til Sunderland 21. Novbr.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, ankom til Dunkirk 16. Novbr. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Amsterdam 20. Novbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Grangemouth 18. Novbr.

Vendila. N. G. Petersen, Jensen Ellekilde, afgik fra Aarhus 22. Novbr., best. til Sunderland.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Cold, ankom til Port Arthur 21. Novbr. — Cathay, Schønning, afgik fra Port Said 22. Novbr. for Hjemgaende. — Malaya, Bærentzen, afgik fra Kbhvn. 23. Novbr., bestemt til Mühlgraben.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Kbhvn. 21. Novbr. — Clara, Petersen, ankom til Kotka 8. Novbr.

Vulcan. Vulcan, Tholander, afgik fra Blyth 17. Novbr., ankom til Kbhvn. 20. Novbr.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ank. 18. Nov. til Burntisland

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Elisabeth, Harreby, pass. Ascension. — Erna, Thomsen, ankom til Trinidad 20. Oktbr. fra Barbados. — Sixtus, Lassen, ankom 13. Novbr. til Astoria, alt vel. — Cito sejlet fra Nantes 10. Novbr. til New York. — Anna & Emmy, Svarrer, ankom til Stettin 17. Novbr. fra Plymouth. — H. Gromann, Nielsen, ankom til Laurvig 14. Novbr. fra Odense. — Dania, Nielsen, afgik fra Havre 12. Novbr. til Cardiff. — Clara, Nielsen, ankom til East London 12. Novbr. fra Gefle. — Irvine, Mejnertz, ankom til Jacksonville 19. Novbr., alt vel. — Mærdor afgik fra Cuxhaven 19. Novbr. til Para. — Esmeralde, Pedersen, ankom 19. Novbr. til Punta Delgade fra Bismarckøerne. — Havila, Mortensen, prajet paa 23° S. Br. 29° V. Lgd., fra Hamburg til Kina.

Fanø. Sønderho. Hans, Brinck, afgik fra Bissao 9. Novbr. til Hamburg. — Anna, Mortensen, afgik 11. Novbr. fra Kristianssand til London.

Svendborg. Kruse, Larsen, ankom til Königsberg 14. Novbr. — Adolphine, Larsen, ankom til Flensborg 14. Novbr. — Ane, Jørgensen, ankom til Rochester 15. Novbr. — Confidence, Mouritzen, ankom til Rochester 15. Novbr. — Diane, Falentin, ankom til Rochester 16. Novbr. — Grethe, Hansen, ankom til Boness 17. Novbr. — Fulvia, Nielsen, ankom til Königsberg 17. Novbr. — Thure, Huusfeldt, ankom til Kalmar 18. Novbr. — Brage, Petersen, ankom til Plymouth 18. Novbr. — Skjold, Larsen, ankom til Frederiksstad 17. Novbr. — Urania, Pilegaard, ankom til Nykjøbing F. 16. Novbr. — Elise, Andreassen, ankom til Fareham 19. Novbr. — Ferona, Dam, ankom til Danzig 20. Novbr. — Marie, Nielsen, ankom til Methil 20. Novbr. — Vega, Rasmussen, ankom til Rochester 19. Novbr. — Frits Emil, Rasmussen, ankom til Ipswich 19. Novbr. — Lyø, Jensen, ankom til Christiania 19. Novbr. — Brockenhaus Schack, Rasmussen, ankom til Frederiksstad 21. Novbr.

Ærø. Albert, Andersen, ankom 14. Nov. til Frederiksstad. — Marie, Boye, ankom 15. Novbr. til Landskrona. — Salvador, Fabricius, ankom 15. Novbr. til Aberdeen. — Sirius, Rasmussen, ankom 14. Novbr. til Croic. — Thyra, Rasmussen, pass. 13. Novbr. Øresund paa Rejse fra Sundsvall til Landerneau — Sylfid, Kromann, pass. 14. Novbr. Kastrup paa Rejse fra Skellefteå til Royau. — August, Pedersen, ankom 14. Novbr. til Kbhvn. — Saga, Clausen, pass. 17. Novbr. Ouessant Creach paa Rejse fra Norrkøping til Sables d'Olonne. — Agnes, Rasmussen, ankom 18. Nov. til Rochester. — Danmark, Christensen, ankom 18. Novbr. til Frederiksstad. — Christian den 9ende, Knudsen, ankom 18. Novbr. til Fovev. — Nansen, Poffer, ankom 17. Novbr. til Shoreham. — Webers Minde, Madsen, ankom 18. Novbr. til Bridlington. — Sylphe, Christensen, ankom 19. Novbr. til Courselles. — Saga, Clausen, ankom 21. Nov. til Sables d'Orme.

Renne. Gudmund, Borby, ankom til Travemünde 15. Novbr. — Laurentine Emilie, Johnsen, ankom til Aarhus 15. Novbr. — Freja, Beck, ankom til Visby 15. Novbr. — Prøven, Bidstrup, ankom til Søvesborg 15. Novbr. — Odin, Møller, ankom til Bergquara 18. Novbr. — Zefyr, Henriksen, ankom til Libau 18. Novbr. — Herman Olsen, Jensen, ankom til Kbhvn. 20. Novbr.

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, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne Island og Grønland.

Nordsøen og Skagerrak. Jyllands V.-Kyst. Ombygningen af *Kandesteder* Baake er fuldført.

De i Aar ombyggede Baaker *Husby-Klit*, *Bjergehuse*, *Blokhuse*, *Kjettrup* og *Kandesteder* ere foreløbig sorte, men blive om nogen Tid malede røde ligesom de øvrige Baaker paa *Jyllands V.-Kyst*.

Kattegat. Aarhus-Bugt. Aarhus N. En 20 Fods Pulle ligger 1,700 Alen NØ. t. N. fra det røde, faste Fyr paa *Aarhus S.-Moles* Yderende. En rød Stage med Kost udsættes om kort Tid i c. 25 Fod Vand $\frac{1}{2}$ Kbl SSV. for Pullen.

Sundet. Flinterende. Nordre-Flint. Den 17de November 1898 er den til Sildefiskernes Vejledning bestemte Klokke-tønde ved *Nordre-Flint* inddragen.

Smaalands-Farvandet. Bøge S.-Kyst. Ved *Lindebro* er gravet en Rende med 7 Fod Vand, der i N. fører til Brohovedet. Renden er om Bagbord for Indgaende afmærket med tre Halmprikker, om Styrbord med en Risprík.

Ved Broen er anbragt to Lanterner, en rød og en hvid. Flammens Højde for den røde Lanterne 24 Fod, for den hvide 12 Fod. Holdte overet lede de gennem Renden til Broen. Brændetid: 1ste Oktober—1ste Marts, om Aftenen i kort Tid.

Farvandet Syd for Fyen. Ved *Marstal* ere følgende Ledefyr tændte:

1. *Marstal N.-lige* Ledefyr.

a) Bagfyret er et hvidt, fast Fyr paa *Pilegaards-Hjørne*, c. 2,250 Alen N. 29° V. fra *Marstal Kirke*. Flammens Højde: 43 Fod. Det vises fra en hvid, 8 Fod høj Træbygning. 54° 51' 57" N. Br. 10° 30' 36" Ø. Lgd.

b) Forfyret er et hvidt, fast Fyr, 200 Alen N. 75° Ø. fra Bagfyret. Flammens Højde: 15 Fod. Det vises fra en hvid, 8 Fod høj Træbygning.

Holdte overet i S. 75° V. lede de fra den røde Stage med 2 Koste S. for *Strynø*, S. om *Vene-Grund* og N. om *Lange-Sand* til *Marstal S.-lige* Ledefyrlinje.

2. *Marstal S.-lige* Ledefyr.

a) Bagfyret er en rød Lanterne paa SØ-Hjørnet af V.-Molens Hoved. Flammens Højde: 12 Fod. Det vises fra en Fyrpæl.

b) Forfyret er en rød Lanterne c. 40 Alen N. t. V. fra Bagfyret. Flammens Højde: 9 Fod. Det vises fra en Fyrpæl.

Holdte overet lede Fyrene i S. t. Ø. fra *Marstal N.-lige* Ledefyrlinje til Havnen.

Fyrene brænde fra 1ste Oktober—15de Marts saa længe Postdampskibene holdes i Fart.

Østersøen. Præste-Fjord. Præste-Næb. Den 30te November 1898 tændes *Præste-Næb* Fyr. Det viser grønt, fast Lys fra N. 73° Ø. til N. 64° Ø., og rødt, fast Lys fra N. 64° Ø. til N. 54° Ø. Synsvidden for det røde Lys er $9\frac{1}{2}$ Kml. I Overgangen mellem det røde og grønne Lys visen Fyret hvidligt Lys.

Østersøen. Bøgestrøm. Den 21de November 1898 er Klokketønden uden for Indløbet til *Bøgestrøm* ombyttet med Vintersmærket.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Bleking. Ved *Torsö* Fiskerleje er anbragt to Lanterner. Den bageste er hvid. Højden: 25 Fod. Den forreste er rød og staar c. 40 Alen S. t. Ø. fra den bageste. Højden: c. 5 Fod. Brændetid: 1ste September—30te April, naar Fiskere fra Pladsen ere paa Søen. 56° 0' 12" N. Br. 14° 39' 3" Ø. Lgd.

Bleking. Jernavik. Hvitaskär. Paa Skæret *Hvitaskär* er tændt et hvidt, fast Fyr, der vises fra et Fyrhus. Flammens Højde: 28 Fod. Fyret brænder kun i mørke Nætter, naar Fiskere fra Vigen ere paa Søen. 56° 8' 28" N. Br. 15° 6' 15" Ø. Lgd.

Gotland. Britterna. Klokke-tønden ved *Britterna* er for Vinteren ombyttet med en sort og hvid Stage.

Stockholms Skjærgaard. Vaxholmssundet. Fartøjerne, der ved *Vaxholmssundet* vare udlagte for at advare Skibe, ere inddragne.

Südra Qvarken. Svartklubben. Fra Begyndelsen af December 1898 gives Taagesignal paa *Svartklubben* med Sirene, der hver 1 Minut giver Tre-Stød, hvert Støds Varighed 6 S., Pause mellem Stødene 4 S.

Finland. Bottnieke Bugt. Norra Qvarken. Den 9de November 1898 er Fyrskibet „*Qvarken*“ (*Snipan*) inddraget for Vinteren.

Sverig. Bottniska Bugt. Den 7de November 1898 er Fyrskibet „Norströmsgrund“ uden for *Luleå* inddraget for Vinteren.

Tyskland. Rixhöft ØSØ. Galeasen „*Flora*“ er sunken ca. 20 Kml. ØSØ. for *Rixhöft*.

Neufähr og Neufährwasser. Mellem den 15de November og 15de December 1898 foretages Vinterafmærkningen ved *Neufähr* og *Neufährwasser*.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Sundet. Viken Havnefyr brænder fremtidig hele Aaret.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Rusland. Det Hvide Hav. Kap Bolski Gorodetski. Den 2den Oktober 1898 er paa Kap *Bolski Gorodetski* tændt et hvidt Blinkfyr, der hver 1 Minut viser tolv Blink.

Tyskland. Elben. Fyrskibet „*Krautsand*“ er flyttet ca. 1 Kbl. ned ad Floden og ligger nu i 22 Fod Vand. 53° 42' N. Br. 9° 29' Ø. Lgd.

Ved *Bönhasen Sand* i det S-lige Farvand ligge Tønderne nu saaledes: Den røde og sorte Lystønde ved *Bönhasen Sand* V.-Ende i 16 Fod Vand. 53° 32' N. Br. 9° 52' Ø. Lgd.

Sort Lystønde Nr. 12 i 19 Fod Vand. 53° 32' N. Br. 9° 53' Ø. Lgd.

Sort Spidstønde Nr. 13 i 16 Fod Vand. 53° 32' N. Br. 9° 53' Ø. Lgd.

Sort Spidstønde Nr. 14 i 16 Fod Vand. 53° 32' N. Br. 9° 53' Ø. Lgd.

Den røde og sorte Lystønde ved *Bönhasen Sand* Ø.-Ende i 21 Fod Vand. 53° 32' N. Br. 9° 54' Ø. Lgd.

Dyberne ved *Middel-Lavvande*.

Holland. Zuiderzee. Zwin. Afmærkningen i *Zwin* er inddragen for Vinteren.

Zuiderzee. Bollen. Over *Bollen*, mellem *Texelstroom* og *Balg*, er et Løb afmærket saaledes: En rød og sort vandret sribet Vager Nr. 1 med Ballon og Diamant i 12 Fod Vand. 53° 0' 51" N. Br. 4° 52' 15" Ø. Lgd. En rød Vager Nr. 2 med to Balloner i 11 Fod Vand. 53° 0' 36" N. Br. 4° 53' 4" Ø. Lgd. En rød og sort vandret sribet Vager Nr. 3 med Ballon og Kegle i 12 Fod Vand. 53° 0' 23" N. Br. 4° 53' 46" Ø. Lgd. Ø. for Vagerne er den mindste Dybde i Løbet 6½ Fod.

Zeegat van Goeree. I *Veermansgeul* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Stumpenden uden Nummer med afkortet Kegle og Spidstønden uden Nummer med Ballon ere inddragne. Følgende Tønder ere udlagte:

Spidstønde Nr. 1 i 16 Fod Vand. 51° 48' 26" N. Br. 4° 7' 33" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 2 i 6 Fod Vand. 51° 48' 11" N. Br. 4° 7' 53" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 3 med Ballon i 6½ Fod Vand. 51° 47' 54" N. Br. 4° 8' 14" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 1 med afkortet Kegle i 6½ Fod Vand. 51° 48' 39" N. Br. 4° 7' 19" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 2 i 9 Fod Vand. 51° 48' 29" N. Br. 4° 7' 43" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 3 i 6 Fod Vand. 51° 48' 10" N. Br. 4° 8' 7" Ø. Lgd.

Den mindste Dybde midt i Farvandet er 6 Fod.

England. Humber. Hull Middle. Ved Grunden NV. for *Hull Middle* er i 2 Fv. Vand, Springtids Lavvande, udlagt et rødmalet Fyrskib, mærket „*12 Upper West Middle*“. Det viser hvidt, fast Fyr med Formærkelser. Flammens Højde: 12 Fod. Det ligger fra *St. James Kirke* i S. 61° Ø., 7 Kbl. og fra *Goal Kapel* i S. 51° V. Taagesignal gives med Klokke. 53° 44' 0" N. Br. 0° 19' 45" V. Lgd.

Tyne. Den røde og hvide Fyr med Formærkelser paa Yderenden af *Tyne South Pier* er igen tændt.

Ved *Blyth* er det Ø-lige Havnehoved ødelagt paa 40 Alens Længde, saa at Ruinerne kun ere 2 Fod over Vandet ved Lavvande. Ved Yderenden er, indtil Havnehovedet igjen er istandsat, udlagt en Tønde.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

England S.-Kyst. Start Point. Den 10de November 1898 er Taagesignalet ved *Start Point* Fyr forandret til hver 2 Minutter at give Et-Stød af 7 S. Varighed.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Loire. To Fartøjer ere sunkne i Løbet mellem *Saint Nazaire* og *Saint Nicolas*. De ligge i 13 Fod Vand c. 1 Kbl. N. for *Paimboeuf* Ledefyrilinje og NV. for Lystønden *Saint Nicolas*. En grøn Spidstønde ligger ved Vragene, og om Natten vises to røde Lanterner lodret for hinanden fra et Fartøj ved Vragene. Man skal for Indgaaende holde

Afmærkningen om Bagbord. 47° 16' 57" N. Br. 2° 9' 57" V. Lgd.

Spaniens N.-Kyst. Kap Torinana. Den 15de December antages Fyret paa Kap *Torinana* at blive tændt. Det er et hvidt, fast Fyr, der vises fra Fyrtaarnet, som bygges paa Yderenden af Kap *Torinana*. Flammens Højde: 183 Fod. Det lyser fra S. 4° V. gennem V. og N. til N. 47° Ø. Taarnet staaer paa en firkantet Bygning, begge ere hvide. 43° 4' N. Br. 9° 18' V. Lgd.

Nova Scotia. Halifax og Port Medway. Mellem *Meagher Reach* og *Pleasant Point* i Farvandet til *Halifax* er ved S.-Siden af *Middle Ground* i 6 Fv. Vand udlagt en rød og sort vandret sribet Stumpstønde med Ballon. 44° 36' 28" N. Br. 63° 32' 30" V. Lgd. Dybgaende Skibe maa ikke komme Tønden nærmere end ½ Kbl.

Ved Indløbet til *Port Medway* er den rød og sort vandret sribede Klokkestønde ved *Southwest Breaker* flyttet og ligger nu i 14 Fv. Vand c. 1¼ Kml. S. for Grunden. 44° 3' 15" N. Br. 64° 31' 25" V. Lgd.

Paa Klokkestøndens tidligere Plads, c. ¼ Kml. SSV. for Grunden, er udlagt en rød Spidstønde.

Ud for *Neil Point* ligger nu en sort Stumpstønde c. 2¼ Kml. NNW. for Klokkestønden ved *Southwest Breaker*.

New Brunswick. Fundy Bugt. St. John Flod. Paa Sand Point er Masten, hvorfra Fyret vises, ombyttet med en rød, firkantet, 56 Fod høj Fyrbaake. Flammens Højde for det hvide, faste Fyr er 57 Fod. Synsviddens: 13 Kml. 45° 20' 50" N. Br. 66° 13' 0" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sound. Den 22de November 1898 ombyttes Fyrskibet „*Great Round Shoal*“ midlertidig med Reservetyrskib Nr. 58, der viser to hvide, faste Fyr, et fra hver Mast. Skroget er rødt, mærket „*Relief Nr. 58*“, det har to Master med Ballon paa hver Top. Taagesignal gives uforandret som fra Fyrskibet „*Great Round Shoal*“. 41° 24' N. Br. 69° 54' V. Lgd.

New York. New York Lower Bay. Main Channel. Vraget af den i *Main Channel* sunkne Lægter er yderligere afmærket med en sort og hvid lodret sribet Spidstønde, der ligger i 30 Fod Vand.

North Carolina. Albemarle Sound. Alligator River. Omtrent den 1ste December 1898 tændes et hvidt, fast Fyr ved Ø.-Enden af Grunden c. 1 Kml. fra *Long Shoal Point*, *Alligator River* Munding V.-Side. Fyret vises fra en rød Baake, der staaer i 5 Fod Vand. 35° 56' 56" N. Br. 75° 59' 45" V. Lgd.

North Carolina. Croatan Sound. Pork Point. Omtrent den 1ste December 1898 er et hvidt, fast Fyr tændt paa V.-Siden af *Croatan Sound*, ud for *Pork Point*, omtrent midt imellem *Croatan* og *Roanoke Marshes* Fyr. Flammens Højde: 16 Fod. Det vises fra en sort Baake, der staaer i 12 Fod Vand. 35° 54' 0" N. Br. 75° 43' 17" V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Bec de l'Aigle. Les Canoniers VNV. En 22 Fods Klippegrund ligger 80 Alen N. 73° V. fra Taarnet paa *Les Canoniers*. 43° 9' 38" N. Br. 5° 36' 43" Ø. Lgd.

Italien. Spezia Bugt. Lerici. Lavoina. Paa Yderenden af Klippegrunden *Lavoina*, c. 1½ Kbl. N. for *Lerici*, er anbragt en 6 Fod høj Stage med Flag, fra Fort *Lerici* i N. 11° Ø. og fra Fort *St. Terenzo* i S. 57° Ø. 44° 4' 36" N. Br. 9° 54' 35" Ø. Lgd.

Sardinien N.-Kyst. I Porto Torres Havn foretages Uddybning ved Sprængninger. Naar en Mine skal sprænges, hejses som Advarsel til Skibe rødt Flag paa Arbejdsfartøjet og paa Fyrtaarnet paa Yderenden af V.-Molen.

Grækenland. Paros. Paros Havn. Fyret ved *Paros* Havn er paa Grund af Havari midlertidig slukket.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Mexiko. Veracruz. Santiaguillo. Den 4de Oktober 1898 er et Fyr tændt paa *Santiaguillo*. Det bestaar af to Fyr lodret for hinanden med 10 Fods Afstand og vises fra samme Fyrtaarn.

Det høje Fyr er et hvidt Blinkfyr, der hver 10 Sekunder viser To-Blink, fulgt af 7½ S. Mærke. Flammens Højde: 6 Fod. Synsviddens: 15 Kml. Lysævnens: c. 45 Kml.

Det lave Fyr er rødt, fast og lyser over *Anegada de Afuera* og over *Cabezo*, mellem S. 85° V., c. ½ Kml. N. om *Aviso Reef*, og N. 54° V., samt mellem S. 54° V. og S. 3° V.

Fyrtaarnet er rødt, 68 Fod højt med Bygninger om Foden og staaer midt paa Øen. 19° 8' 40" N. Br. 95° 48' 50" V. Lgd. Skibe i Nød kunne signalere med Fyret, der ved Semafor staaer i Forbindelse med *Veracruz*.

To Raketter opsendte hurtig efter hinanden hver 5 Minutter betyde, at Fyrpersonalet trænger til Hjælp.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Rio Grande do Sul. I September 1898 kunde Barren ved *Rio Grande do Sul* i 29 Dage passeres med et Dybgaende af 12½ Fod.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

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“.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forsku 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 Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

H. L. BAUTRUP, Aarhus,

Skibshandel.

Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn og Lübeck.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.
Spedition, Dampskibsekspedition og Toldklarering.

Kontorer:

St. Annæplads 10, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn.
Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.
Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans
Förening.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: H U S T E D.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

TELEFON 2290. **H. KIRSCHNER & COHN.** Telegr.-Adr.: ASBEST.

Toldbodvej 22. — KJØBENHAVN K.

Lager af Olier og tekniske Maskinartikler.

Armaturer. — Specialitet: Selvlukkende Pat. Vandstandsbæner. — Import af Metaller. — Eneforhandling af Woodites coniske Ringe til Vandstandsglas. — Bells Asbestos Pakninger og Olier m. m.

Elastisk Kedelcement,
et udmærket Middel til at stoppe Lækager ved Kedelsamlinger.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....		108 ³ / ₄	109
Danmark.....		92 ¹ / ₂	93
Norden.....	123 ¹ / ₄	123 ¹ / ₂	123 ³ / ₄
Kjøbenhavn.....	108 ³ / ₄	1 ¹ / ₂	108 ³ / ₄
Carl.....	63 ¹ / ₂		64
Dannebrog.....		108 ¹ / ₂	104
Skjold.....		76 ¹ / ₂	77
Helsingørs Dampsk.....	66 ¹ / ₂	67	66 ¹ / ₂
Østersøen.....		105	108
Nordøen.....		79 ¹ / ₂	82 ¹ / ₂
Torm.....		100	102
Foren. Bugser-Selsk.....		93	—
Dansk-russisk Dampsk.....		99 ¹ / ₂	105
Urania.....		102 ¹ / ₄	103
Union.....		108	108 ¹ / ₂
Heimdal.....		103 ¹ / ₂	105 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.....		—	—
5% — — — — —		—	—
5% Thingvalla 1880.....		—	—
5% — — 1894.....		—	—
5% Norden.....		102	105
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.....		97 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % uopsig Stats.....		99 ³ / ₄	100
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		90 ³ / ₄	92 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....		90 ¹ / ₂	91
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....		94	94 ³ / ₄
4% — — — 6 —.....		94 ³ / ₄	95 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —.....		92	94
Aktier.			
Nationalbank.....		145 ³ / ₄	146
Privatbank.....		133 ¹ / ₄	133 ¹ / ₂
Landmandsbank.....		128	128 ¹ / ₂
Handelsbank.....		121 ¹ / ₄	122
Burm. & Wain.....	92 ¹ / ₄	92	92
Helsingørs Jernsk.....		95	97 ¹ / ₂
Sukkerfabr.....	98	1 ¹ / ₄	98 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier.....	100 ³ / ₄		101

Vekselkurser d. 22. Novbr. 1898.

	Avista Sælger.	to d. d. Køber.
Hamburg.....	89.15	88.95
London.....	18.22	18.18
Paris.....	71.95	—
Amsterdam.....	150.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 22. Novbr. 1898.

Russiske Noter.....	216.40
4% Russiske Consols.....	—
4 ¹ / ₂ % — Boden Kredit.....	—
6% Mexikanske.....	99.40
5% Rumænske Stats.....	100.60
4% — — 1890.....	—

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 38,000, „Nye Forenede“ 2,000, „Danmark“ 12,000, „Norden“ 30,000, „Kjøbenhavn“ 14,000, „Carl“ 12,000, Skjold“ 20,000, „Urania“ 2,000, „Dampskibss. af 1896“ 12,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden 16.

Anti-magnetiske
Ankergangs
Lomme-Uhre
fra 20 Kr.
Halv-Chronometere
fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.
Regulering og Repara-
tion af Søuhre
udføres samvittighedsfuldt.
Palle Sørensen,
6, Sølvtorvet 6.

J. C. TEILMANN & Co.
Eneste Vinforretning paa
Frihavnen.
● Eneste Lager ●
af dansk, svensk og Aalborg
Brændevin.

Havnefyr & Lanterner.
Metalspejlapparater.
Skibstanter med Certifikat
Gl. Lanterner prøves og forandres.
Fabrik:
Læderstræde Nr. 9,
Kjøbenhavn.
Telefon Nr. 3681.
G. W. Frydenlund & Søn

Kongebreve, Brylluper,
Ægtepagter, Testamenter,
Æresoprejsning, Separation,
Skilsmisse, Adoptioner, Nav-
neforandring, Panteobliga-
tioner, Klager og Ansøgninger
samt alle juridiske Dokumen-
ter skrives og ordnes billigt.
Inkassationer og Retsmøder
besørges.
Husk 8, Klosterstæde 8.
Juridisk Kontor.

Enhver Kaptajn, som vil
spare Penge,
bør proviantere i
Amagers største og Danmarks billigste
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon Nr. 6. G. W. Møller, Grønnegade, Dragør. Telefon Nr. 6.
Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.
Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

LANDMANDSBANKEN

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

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals
Barre er nu 19 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 fritagne for at betale Havne-
pengene, som udgør 20 Øre pr. Ton (næmlig 10 Øre
saavel for indgaaende som for udgaaende.)

Aalborg, den 12. Novbr. 1897.

Udvalget for Havnevæsenet.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.
Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning
Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malme“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“, „J. P.
Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn — Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Eolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

Kjøbenhavn — Stockholm og Mellemstationer.

Har De Tandpine,

brug altid Chr. V. Mendes
berømte Dentin à 45 Øre,
som hurtigt stiller de befængte Tand-
smerter.

9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

Marius Hoffgaard

(forhen kld. Brodersen).

Anbefaler sig med alt til
Fotografien henhørende.

Atelier St. Strandstræde 6, 8.
Fotografier af forskellige danske
Skibe have altid paa Lager.

Hurtig Ekspedition.

TH. SIMONSEN,

NYHAVN 57.

SØLVMEDAILLE I MALMØ
OG STOCKHOLM.

FOR LANTERNER.

For Søfolk.

Uld og Trikotagevarer købes
billigt hos

H. Madsen,
Skolegade 26,
Aarhus.

Einhorn-Apotheket

Hamburg (St. Pauli.)
Langereihe 85.

Dansk Betjening.
Løgehjælp (ogsaa Specialister)
anvises.

Læge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg.
gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9.
Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

Th. Møllers Klædefabrik.

Udsalg af blaa
Kiræjer og Skjortebay.
Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

Den billigste
Herreekviperingsforretning

er hos Jens Kjeldsen.
Søndergade 23-25. * Aarhus.

Fanø praktiske Sømændsskole.

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

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

„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.

Forste 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 %

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. 48.

Kjøbenhavn, Torsdag den 1. Decbr. 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Tolddiæter i danske Havne. — Literatur. — Esbjerg Havn. — Mæglerens Ret til Kommission. — Fragtmarkedet. — Sø- og Handelsretsdom. — De nyeste transatlantiske Dampskibsruiter. — Nybygninger, Køb og Salg. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

**Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft &
Maskinbyggeri.
(Holm & Collerup)**
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibssom til Landbrug.
**Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.**

**Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier**
anbefales fra Lager.
**John Forbæchs Efft.,
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.

Sunderland.
Thompson Shields & Co.
(Established 1858.)
— Ship brokers. —
Coal Exporters & Timber Merchants.
196, High Street East. Sunderland.
Highest freights for foreign & coasting.
*Herring freights from ports in Scotland to Elben &
Baltic a speciality.*
Letters & telegrams addressed to our care are delivered promptly on board vessel on arrival.
Telegrams: „Shields“. Sunderland.
„Scotts Code“ — ninth Edition — used.

SOM Repræsentant for forskellige 1ste Classes 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.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
**Conserves, Spiritus,
Colonial en gros.**
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus.
Incasso over hele Danmark.

Hansa Composition.
Anerkendt bedste Skibsbundfarve.
ANDREAS HENNINGSEN, Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.

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.

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 35, Kjøbenhavn.

J. H. Fechtenburg & Co.,
St. Thomas,
anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering henhørende.

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^{d.}

eneste Fabrikanten af
Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:

Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.

Conferencetid 12-1½. Admiralitætsstr. 39. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: **Dicotto.**

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN. Gittervej, Frihavnen. Ø. Telefon 35.

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.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
387.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

C. W. Obel's Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.
Produktets naturlige Holdbarhed gør det særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.
Depôt: Toldbodgade 14.

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon Nr. 6. **G. W. Møller, Grønnegade, Dragør.** Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Frederikshavns Fiske- og Sætteskippereskole
forbereder saavel indenbys som udenbys Elever til Fiske- og Sætteskipperprøven. Nærmere Oplysninger gives af Bestyrelsens Formand, Konsul **Christian Cloos** i Frederikshavn.

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.

Telefon 5560.

Skibslanterner med Certifikat, gældende overalt. Gamle Lanterner prøves og forandres, naar de have den lovbefalede Størrelse. *Certifikat følger med hver Lanterne fra os.*

Havnefyrr, Lanterner, Metalspejlapparater

samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

G. W. FRYDENLUND & SØN, Læderstræde 9.

Telefon 3681. * Kjøbenhavn K. * Telefon 3681.

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.

Har De Tandpine,

brug altid Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre, som hurtigt stiller de heftigste Tand-smerter.

9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

Frederik Preisler.



Tolddiæter i danske Havne.

Nordisk Skibsreder-Forening har fra det danske Toldvæsen modtaget nogle Oplysninger om Tolddiæter i danske Havne; disse Oplysninger, der sikkert have Interesse som en Vejledning for Redere og Skibsførere, gaa i det væsentlige ud paa følgende:

En Skibsfører blev ved Kjøge Toldsted afkrævet 48 Kr. i Diæter for Natte- og Søndagsvagter fra 3. til 13. Septbr. i Aar, da han i den derværende Havn udlossede Restpartiet af en Ladning Petroleum. Skibsføreren paastaar, at der ikke har været tilstrækkelig Grund til at afkræve ham Diæter, da man kunde have forsegle Skibet, og at Beløbet i hvert Fald er for højt beregnet. Overtoldinspektoratet oplyser nu paa Foreningens Foranledning, at det paagældende Skib, en Bark, lossede sin til Kjøge indbragte Ladning Petroleum fra 26. Aug. til 3. Septbr. fra Reden i Lægterfartøjer og fra 3. til 13. Septbr. i Havnen; der blev holdt Toldvagt ved Skibet i 4 Nætter paa Reden paa Toldkassens Bekostning og i andre 4 Nætter ved Lægterfartøjer med ulosset Petroleum i Havnen paa Varemottagerens Regning, af hvilken Toldvagt Skibet tillige blev iagttaget; endelig ved Skibet i Havnen i 10 Nætter og 2 Søndage paa Skibets Bekostning.

Toldvæsenet gaar ud fra, at Sejlskibe i Almindelighed kunne inkvireres saaledes, at Vagthold ikke er for nødvendigt, men Afgørelsen heraf overlades dog i de enkelte Tilfælde til Toldstedernes Konduite og Skøn, hvorved Hensyn tages til Skibets Størrelse og Indretning m. m. Det her omhandlede Skib kunde efter Toldkammerets Skøn

ikke toldlukkes betryggende og havde heller ikke de til Toldlukning fornødne Rekvisiter; om Bord, idet der hverken var Stænger til Lugerne eller til de forskellige Lemme rundt om i Skibet.

Da Skibet havde Dækslast, Petroleum i en Opbygning agter, der ikke kunde nedlægges i Lastrummet, bestemtes det, at Toldvagten i de 4 første Nætter betaltes af Toldkassen, skønt man kunde have paalagt Skibet denne Udgift, fordi Forsegling ikke kunde foretages; ogsaa Mottagerens Udgift for de næste 4 Nætters Vagt kunde være paalagt Skibet, fordi Toldvagten fra Land iagttog dette. Kaptajnen har maaske heraf sluttet, at Skibet overhovedet ingen Udgift vilde faa til Vagthold, men da de nødvendige Rekvisiter til Toldlukning fremdeles manglede, efter at Skibet var indgaaet i Havnen, skønt Kaptajnen burde have søgt dem tilvejebragte, blev der sat Toldvagt paa Skibets Bekostning.

Overtoldinspektoratet bemærker sluttelig, at medens der, for at Toldopsyn kan være til Stede ved Losning eller Lastning udenfor Ekspeditionstiden, udkræves en Rekvisition fra Skibsføreren eller paa hans Vegne, er Rekvisition uforholdsmæssig, for at Toldvæsenet kan besætte et Skib med Toldvagt om Natten og paa Søn- og Helligdage, idet saadant Vagthold bestemmes alene under Hensyn til den tilbørlige Sikring af Toldvæsenets Interesser. Vagtholdsdiaeterne ere 4 Kr. for en Nat eller en Søn- og Helligdag; i dette Tilfælde bliver det altsaa 48 Kr. for de 10 Nætter og 2 Søndage.

Literatur.

Vink til unge Førere og Styrmand i Dampskibsfarten. Af Dampskibsfører P. Jensen. Udgivet med Understøttelse af Foreningen til Søfartens Fremme. — Det er som oftest en stor Velgerning, naar ældre Mænd lade de Erfaringer, som de have indhøstet i et langt, arbejdsomt Liv, komme yngre Kræfter til Gode, og skønt Eksemplet, der gives ude i det praktiske Liv, er den bedste Læremester, saa er det dog et uvurderligt Gode for de yngre, om de i rolige Timer teoretisk kunne danne sig et Grundlag, som de kunne arbejde videre paa i Praksis, samt tillige at faa de Spørgsmaal klarede, som mange maaske genere sig for at bede om Forklaring paa.

Unge Førere og Styrmand, hvem Bogen saa at sige er tilegnet, ville ved Læsningen af Dampskibsfører Jensens Bog kunne skabe sig dette Grundlag, thi der gives paa disse 100 Sider mange nyttige Raad og Anvisninger; der forklares og opstilles desuden saa mange tilfældige Situationer, at man skulde tage meget fejl, om ikke Forfatteren tillige vil kunne holde sine Jævnaldrendes Interesse fuldt vedlige under hele Gennemlæsningen.

Efter at have omtalt Log, Lod, Vind og Vejr etc. og her at have oplyst om forskellige Tilfælde, hvor man let kan komme til at begaa Fejl, samt paavist Følgerne heraf, gaar Forfatteren over til Kapitlerne „Dampskibsmånøvrer i Almindelighed“ og i „snævre Farvande“. Det skal indrømmes, at det er meget vanskeligt at skrive om dette Æmne, da Meningerne herom jo tidt kunne være stærkt delte, hvorfor Kritiken saa hurtig kan komme til Stede; ikke desto mindre høre disse udmærkede Kapitler til de bedste i Bogen, fordi man glædes ved her at se selvstændige Anskuelser fremstillede.

Der gives først en indledende Forklaring over Skruens, Rorets, Slagsidens, Fartens o. s. v. Indflydelse paa Styningen, og derefter forklares der, hvad Grundene som

oftest ere til, „at Skibet paa en eller anden ubegribelig Maade har mistet Styret“; disse Forhold ere fortrinlig beskrevne; derimod er Kapitlets Slutning, hvor der paa Side 62 tales om under særlige Forhold at skifte Roret, naar Maskinen kaster fuld Kraft bak, maaske temmelig utydelig forklaret.

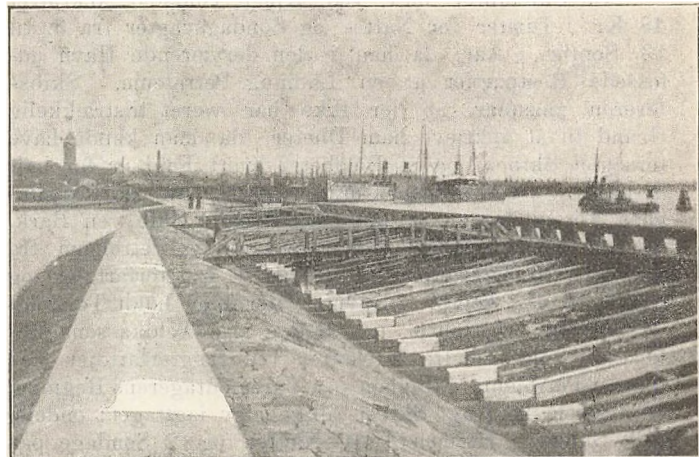
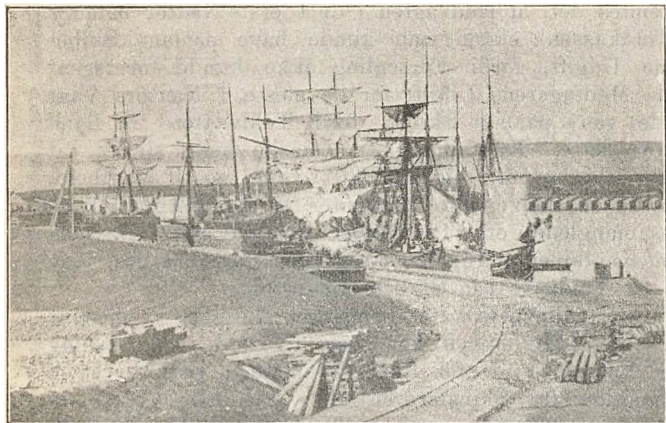
Under „Udløben Distance ved Konstruktion“ gives en ypperlig Forklaring om, hvorledes man paa Forhaand let kan bestemme den Afstand, hvori Skibet vil passere f. Eks. et Fyr; for enhver Vagthavende vil det være af stor Nytte at kunne sætte sig ind i denne Fremgangsmaade, der tillige anskueliggøres ved et Par Eksempler.

I „Flagning“ gives saa vel tænkte Raad, at man uvilkaarligt glæder sig over dette Kapitels Fremkomst; det er, som der staar paa Pag. 86, meget sandt, at den Fører kan gøre Regning paa at blive godt modtaget, der ved Indsejlingen er saa opmærksom at vise det fremmede Lands Flag paa sit Skibs Fortop. Det er tillige nyttigt at faa at vide, at en dansk Fører (vi formode paa et dansk Skib) har maattet betale de Skud, som en tysk Orlogsmand affyrede imod ham, fordi han ikke højste Flaget for Orlogsmanden, om man end maa tvivle om Tyskerens Ret dertil paa dette Grundlag.

Behandlingen af „Sejlads under Isforhold og i Taage“ kan ligesom hele Bogen anbefales paa bedste Maade til den søfarende Stand, og man maa ønske Dampskibsfører Jensen til Lykke med dette lille Værk, hvis Udgivelse med god Grund er blevet støttet af „Foreningen til Søfartens Fremme“.

Da Prisen kun er 1 Kr., vil det sikkert ikke være uoverkommeligt for nogen at anskaffe Bogen; den fortjener ikke alene at læses, men den bør ogsaa ejes af enhver, der farer til Søns eller som nærer Interesse for Sømandens Gerning. Den forhandles hos Blankenstjærns Eftf.

Esbjerg Havn. 1873—1898.



For. ca. 30 Aar siden, da Meddelelsen heraf første Gang passerede den øde, stille, gølge Hede mellem Strandby og Jerne, bestod Esbjerg kun af to temmelig uanseelige Bøndergaarde med ialt 13 Beboere, og Esbjerg-bankerne („Esbjerg Kløv“) laa upaaagtede hen, men saa kom kort derefter Bevillingen til Anlægget af en Dokhavn ved Esbjerg og Udvidelsen af det jydsk Jærnbane-net. Havneanlægget samlede i Løbet af et Par Aar en betydelig Mængde Arbejdere. Man behøvede ikke at anvende Lokkemidler som da Fredericia byggedes; de indrettede sig bedst mulig; Barakker byggedes for saa vidt man ikke nøjedes med Jordhytter. En lille Plet Jord lejedes af Grundejerne, og derpaa byggedes saadanne Jordhytter. Nogle af disse stod kun faa Aar, men andre holdt en Snes Aar, helt ind i den Tid, da Esbjerg havde faaet sin egen Kirke, 3 Hoteller og mange Taarnbygninger. En hel By med mange Fabrikker var nu vokset op. Højt oppe paa Skrænten, hvor Sygehuset nu ligger, og paa Bavnehøjs vestre Side havde Jordhytterne deres Plads. De var gravede ned i Sandet, saaledes at Beboerne førte en næsten underjordisk Tilværelse. Dog kunde de bo lunt og godt, skærmet mod Stormen og Flyvesandet. Taget var dannet af noget Vragtømmer, der var købt paa Strandauktion i Strandby, og Mellemværket var opfyldt med Lyngtørv og hvad andet Tækkemateriale, man havde ved Haanden.

Dag efter Dag trillede de lange Arbejdskolonner nu Sand ud i Havet, medens Dampmaskinen et andet Sted uddybede til Havn. Med 600 Alens Afstand byggedes to store Volde af Granit og Beton fra Kysten ud i Vandet, omtrent 500 Alen ude bøjedes Voldene mod hinanden og sattes i Forbindelse ved en Sluse med Jærnporte. Den saaledes dannede Havn har et Fladerum af ca. 10 Tdr. Land og er 14 Fod dyb. En „Lededæmning“ af Betonblokke blev bygget udenfor, for at give Strømmen en saadan Retning, at Havnen ikke tilsander. Ved Flodtiden aabnes Jærnportene indad, og da gaa Skibene ind og ud, men naar Ebben indtræder, trækkes Portene til, og de hindrer derved Havnevandet fra at løbe bort, hvorved opnaas, at de ved Kajen liggende Skibe ikke generes af de skiftende Vandtider.

Den 2. Decbr. 1873 blev Havnen tagen i Brug som Losseplads for Skonnerten „Karen Marie“ af Fanø, som nævnte Dag indkom med en Ladning Cement fra England. Allerede 1876 var Trafiken saa stor, at der maatte bygges en Forhavn til de større Skibe, og da denne var færdig, anlagdes en Fiskerihavn udenfor

Dokhavnen, ligesom nogle Udvidelser af Forhavnen blev paatrængende nødvendige. Fiskeriflaaden er imidlertid vokset og en ny Fiskerihavn med Indløb parallelt med den nordre Mole er i Foraaret 1898 paabegyndt. Den ny Fiskerihavn indtager et Fladerum af 5 Tdr. Land. Havnens Dybde menes at blive 15—16 Fod, og i det nordlige Hjørne bliver indrettet en Ophalingsbedding. Fiskerihavnen skal være færdig i Sommeren 1900 og vil være et værdifuldt Supplement til Esbjergs betydelige Havneanlæg. En stor Fordel for Esbjerg Havn er det, at Naturforholdene har forbedret Indsejlingen. Paa Barren er nu ca. 18 Fod Vand, og for hvert Aar bliver Farvandet dybere. Man mener, at Grunden hertil er, at de daglig passerende Dampskibe med deres Skruer gør Tjeneste som en Slags Muddermaskiner. Hele Anlægget anslaaes til omtrent 3 Mill. Kr.

Medens Indtægterne i de første Aar kun var 25,000 Kr., er de nu naaede op over 100,000 Kr. om Aaret, en Følge af, at Trafiken over Esbjerg Havn er fordoblet adskillige Gange. Foruden Det forenede Dampskibsselskabs Skibe har ogsaa mange andre private Skibe søgt Esbjerg Havn. Derhos har Esbjerg selv sin egen Handelsflaade, og der er i Esbjerg etableret mange større Eksport- og Handelsetablissementer samt 3 store Slagterier. Hvad der særlig har gjort Esbjerg Havn bekendt er den Omstændighed, at den under den haardeste Vinter er saa at sige isfri. At der fra Banegaarden til Havnen langs Dokken og Forhavnen er anlagt Jærnbane, maa ogsaa her fremhæves, da dette bidrager til at lette Trafiken, ligeledes er et passende Antal Kraner til Brug ved Skibenes Losning anbragte langs Kajerne. Havnens og Trafikens Udvikling har i betydelig Grad forøget Esbjergs Indbyggerantal, saaledes at Byen, der i 1873 kun havde 1,000 Indbyggere, nu har 12,967. Byen gaar fra Nytaar ind i Købstædernes Række, har sit eget Gas- og Vandværk og alle de kommunale Institutioner, der henhører til en større By.

Belysningsforholdene ved Esbjerg Havn og Graadyb er i den senere Tid i en betydelig Grad forbedrede, og, som det er omtalt her i Bladet, er det Hensigten i en nær Fremtid yderligere at udvikle dem. Af Hensyn til de mange Skibe og Fiskerbaade, som aarlig passere Graadyb til Esbjerg Havn, er det ogsaa ønskeligt, at Foranstaltninger i denne Retning gennemføres, særlig da det synes som Esbjergs Handel og Skibsfart stadig udvides.

Esbjerg Havn kan gøre Krav paa fremdeles at blive

støttet, da den i dette sit 25de Leveaar efter sin Alder og Størrelse paa en tyldig Maade har støttet Danmarks Handels- og Landbostand. For den, der, som jeg, har fulgt den fra dens Barndomstid, staar Byens Udvikling som en Drøm; men det vigtigste ved Esbjerg for dens fremtidige Udvikling i økonomisk Henseende er dens Havn.

Sønderho paa Fanø, i Novbr. 1898.

P. K. P.

Mæglerens Ret til Kommission.

Bortfragtning i Pensacola.

Igennem sit Cirkulære har Nordisk Skibsreder-Forening gentagne Gange henledt Opmærksomheden paa Kontraktbrud, som Firmaerne C. M. Wilson & Son og W. L. Wittich & Co. i Pensacola have gjort sig skyldige i, og den indskærper i det hele Rederne Forsigtighed ved Bortfragtning til Befragtere i Pensacola. I tre Tilfælde af Kontraktbrud var Certepartierne sluttede gennem Mæglerne Fred. O. Howe & Co. i Pensacola. Foreningen anbefaler ved Befragtninger fra saadanne Steder som Pensacola udtrykkelig at forbeholde sig første Klases Befragtere fremfor at forlange opgivet Befragterens Navn; thi kender Rederen dette og derpaa telegraferer Accept, tager han hele Ansvar paa sig selv, og det er ikke altid let at skaffe paalidelige Oplysninger om Personer derude. — I Foreningens sidste Cirkulære fremsættes i Forbindelse hermed følgende Bemærkninger om en Mæglerens Ret til Kommission:

Det er Mæglerens Opgave at føre den, der udbyder Skibsrum, og den, der ønsker Skibsrum, sammen og faa en Kontrakt i Stand imellem dem. Naar denne Opgave er løst, har han udført sit Arbejde og følgerlig fortjent sin Løn. Det vedkommer for saa vidt ikke ham, hvad der videre sker, — om Skibet forliser, inden Fragten er optjent, om Reder og Befragter enes om at hæve Kontrakten, om Certepartiet annulleres, fordi Skibet ikke klarer Kancelleringsdagen eller af andre Grunde — intet af dette rokker den Kendsgerning, at Mægleren har gjort sit Arbejde og tjent sin Løn. Navnlig paatager Mægleren sig ingen Garanti overfor den ene Part for at hans Medkontrahent kan og vil opfylde Kontrakten. Viser Befragteren sig at være insolvent og ude af Stand til at skaffe Last eller yde Rederen Erstatning, saa kan det være haardt for denne alligevel at skulle betale Mægleren for hans Tjeneste, som kun har ført til Tab for ham, men Mæglerens juridiske Ret til at forlange sin Kommission selv under saadanne Omstændigheder kan næppe drages i Tvivl. At han ofte af Billighedshensyn giver Afkald paa Kommission eller i al Fald kun fordrer Dækning af Udlæg, naar ingen Fragt eller Ækvivalent derfor optjenes paa Grund af Befragterens Insolvens, er en Sag for sig. Imidlertid maa her tages en væsentlig Reservation. Som Rederens Befuldmægtigede er det Mæglerens Pligt at varetage dennes Interesser indenfor det Omraade, der begrænses ved det Hverv, der er ham betroet, og heraf følger først og fremmest, at han ikke maa bortfragte Skibet til den første den bedste, der melder sig. Om Mæglerens Pligt strækker sig saa vidt, at han skal anstille Undersøgelser angaaende Befragterens Karakter som Forretningsmand og hans økonomiske Vederhæftighed, behøve vi ikke her at komme ind paa. Det

er nok her at konstatere, at det i al Fald er hans Pligt ikke at bortfragte Skibet til Personer, som vitterlig er uansvarlige og besiddelsesløse Spekulanter. Overtræder han denne Pligt, mister han ikke blot sin Ret til Kommission, men der kan endog være Spørgsmaal om at drage ham til Ansvar for det Tab, han derved forvolder Rederiet.

Ved Oplysninger om de to ovennævnte Firmaer i Cirkulæret, paavises derefter deres Uvederhæftighed, som maatte være Mæglerne, Fred. O. Howe & Co., bekendt, og det overlades til Enhver at bedømme, om Mæglerfirmaet har gjort sin Pligt og fortjent sin Kommission. Mærkelig nok er Mæglerne selv ikke i Tvivl om deres Ret, idet de have beslaglagt et Skib, der stod i Begreb med at forlade Pensacola med Last paa Kølen, for Befragtningskommission under det brudte Certeparti, og de procedere nu herom.

Fragtmarkedet.

De sidste Dage har haft en meget betydelig Forretning i Tidsbefragtninger, specielt paa Amerika; ellers er alt gaaet normalt uden nogen nævneværdig Svingning opad eller nedad. I det prompte Marked kunde man have ønsket noget større Liv, men, som tidligere pointeret, har man ikke Lov til at vente sig meget af Aarets sidste Maaned, og Rederierne opererer jo allerede, i hvert Fald for de større Baades Vedkommende, med Positioner af Skibene pr. Slutning af December. Mange have forøvrigt dækket sig ind til langt hen i det nye Aar, og Tidsbefragtningen synes at interessere os her hjemme mere og mere; dette er naturligt og bliver gavnligt for Rederiet, naar man som nu kan betinge fordelagtige terms. Ved Tidsbefragtning afskærer man sig ganske vist fra Øjeblikkets høje Fragter, men man sikrer ogsaa Baaden en god Indtægt i Fald Tiderne skulde blive daarlige. Der er kun et, man ikke for ofte kan pointere, og det er Forsigtighed overfor selve Befragteren. Store og pengerige Firmaer drive denne Forretning, og her kan Rederiet være roligt, selv hvor en alvorlig Baisse giver Fragtmarkedet sit Stempel, men mange uvederhæftige Personer spekulerer ogsaa i denne Branche, Folk, der som Englænderen siger, har Blæhuset i Hatten og ellers intet Kontor, og her er det, man maa søge yderligere Garantier for Opretholdelsen af Kontrakten og større Sikkerhed for Fragten end den, Certepartiet hjemler. Man maa være kræsen i Valget af Befragterne og forlange Garanti af den Agent, ved hvis Hjælp man slutter Baaden; ellers kan man let komme til at staa overfor de sørgeligste Konsekvenser, thi det er alt andet end morsomt pludselig at skulle tvinges til at modtage sin Baad i Reglen paa en uheldig Plads og i en slet Periode; saa nytter det ikke, man i sit Arkiv har et straalende Certeparti liggende. Man kunde ogsaa faa stipuleret, at Certepartiet ikke maa forandre Befragter uden Rederiets Sanktion. Vi have i de sidste Dage set Tidscertepartier skifte Ejer op til 8 Gange; det er jo en Handelsvare, som er god, hvor Spekulation er den mest bestemmende Faktor; Befragteren, som oprindelig gjorde Forretningen med Rederen, sælger Certepartiet med Avance og saa løber Papiret videre og videre, og Rederiet kender tilsidst næppe de Folk, der disponerer Baaden. Beting „rechartering ikke tilladt uden Rederiets Sanktion“ — saa har man dog lidt Hold paa Spekulanterne. De fleste Tidsbefragtninger gøres

paa Certepartier, mærkede „Government form“. Analysering af disse Ord behøver vi ikke, men ogsaa her har der indsejlet sig meget misligt, idet G. F. Stemplet aldeles ikke er Garanti for en bestemt, for alle ens lydende Tekst. Enhver Befragter laver om paa de forskellige Klausuler efter eget Forgødtbefindende, og Rederen, der udtrykkelig fragter under opgivne Mærke og i Tillid til klart og rent Certepart, føler sig ofte sørgelig skuffet ved Modtagelsen af det Certeparti, der bærer et falsk Stempel. Her var noget at udrette for de forskellige Rederi-Foreninger; lad os faa et G. F. Charter lige saa enslydende som f. Eks. Blacksea Charteret, et Certeparti, hvor alle Betingelser ere fastsatte og kendte af begge Parter inden Befragtingen, og hvor ikke et Bogstav kan ændres uden forudgaaende Aftale. Meget vilde være vundet derved! — Forøvrigt er Raten for Tidsbefragting for Øjeblikket ca. 8/6 pr. Gross R. T. i transatlantisk Fart, delivery U. S. redelivery U. K. Cont., i den australske Fart ca. 9/, hvilket maa kaldes særdeles lønnende, og som sagt gaar Forretningen strygende. Nordmændene fører paany an og en meget stor Del af den norske Flaade er engageret i denne Branche.

Vi skulle herefter fremkomme med følgende Noteringer. Amerika har blandt andet haft en enkelt nævneværdig Befragting, idet der i elfte Time er sluttet en Dampers paa ikke mindre end 30,000 quarters fra Baltimore direkte til Kjøbenhavn til 4/6 pr. quarter, en fortrinlig Rate, specielt naar Hensyn tages til Størrelsen — men November Lastning. Dampersens Navn er „Strathgyle“; dens Reder har altsaa holdt Dampers aaben lige til sidste Øjeblik og derved vundet Spillet; men var Baaden kommen for sent til November, vilde Situationen have været ret uhyggelig med en ubefragtet prompt Baad af den Kaliber; imidlertid, Heldet følger jo den kække. Af andre Noteringer fremføre vi Filadelfia Rotterdam eller Avonmouth 19,000 qrs. Januar 3/3. Northern range C. f. O. 14,000 qrs. Januar 3/7¹/₂. Baltimore Stettin 4/6 December, pr. November 4/10¹/₂. New York Rotterdam 3/10¹/₂ prompt. Fosfat fra Savannah eller Brunswick til Marseilles giver 17/ pr. Januar, Pensacola Venedig Januar 18/ à 18/6. Bomuld fra Savannah til Liverpool, Havre eller Bremen giver 42/6, Mobile Liverpool 45/, Bremen 46/3. Fra Galveston eller New Orleans til U. K. Cont. betales 17/6 Januar, 17/ Februar paa det sædvanlige nett grain charter. River Plate er omtrent uforandret; der er sluttet (Up River) U. K. Cont. 3,000 Tons pr. Febr. Marts 21/ o. c. Befragtingen gaar jævnt roligt.

Kulmarkedet holder sig mærkværdig fast; det er som om der ingen Ende kan øjnes paa Lasternes Mængde og det ikke alene fra Østkysten, men ogsaa fra Vestkysten og i alle Retninger. Fra Cardiff noteres til Venedig 12/3, Palermo 11/, Alexandria 11/, Trapani, 12/, Genua 10/6, Spezzia 10/3, til Rosario 16/, Buenos Aires 15/; til dansk Havn 9/ à 9/6, til Kjøbenhavn 8/10¹/₂, andre Vestkyst-Pladser i vanligt Forhold. Fra Firth of Forth betales: til Genua 10/, Venedig eller Triest 12/, Alexandria 10/6, Barcelona 10/; fra Grangemouth til River Plate 14/; til Østersøen noteres dansk Provinshavn 7/3 à 7/6, Kjøbenhavn mellemstore Baade 7/, større 6/9, Kiel giver 7/3, Rostock 7/9, Swinemünde 7/, Fairwater 7/3, Libau 7/3 à 7/6, Riga 7/, Stockholm 8/; Ekspeditionen er bedre og Tønnen synes at have levet sit længste Liv. Fra Tyne eller Blyth ere Raterne i kendt Forhold. Hull og Grimsby ere overvældede med prompt Tonnage til faste Rater; det kniber med at skaffe Kul.

Middelhavet noterer bl. a.: Bona Maryport 8/9 à 9/ Erts full ferms, Glasgow 8/3, Bona Leith giver 8/ Fosfat, Sicilien (3 Pladser) London 10/6. Tunis til U. K. 11/6 for Byg, Huelva til Garston giver 9/ for Erts, London 10/, Southampton og Middlesbro 11/ free dispatch. Trapani til Vestnorge betales 10 à 10/3 for Salt. I Ertsfarten sluttet flere Kontraktrejser, kombineret med gode Kulfragter ned.

Sortehavet etc. er uforandret og de sidste Dages Befragtinger kan tælles. Vi noterer Odessa Theodosia eller Novorossisk U. K. Cont. 3,000 Tons December 10/6 én, 11/ to Ladehavne til any direct. Donau Rotterdam 2,600 Tons 13/ December. Donau L. H. A. R. 3,300 Tons 10 December Annullering 13/6, Option Hamburg 14/, Donau Rouen 14/4¹/₂. Galatz og/ eller Ibrail Antwerpen eller Rotterdam 13/4¹/₂, Hamburg 13/10¹/₂.

Østersøen har ingen nævneværdig Forandring at opvise, Libau og Riga holder sidste Uges Noteringer, men Befragtingen fra disse Pladser har været en Del livligere. Fra Memel til London betales 9/ for Sleepers, Ardrossan 9/9 à 10/, Riga Grimsby giver 8/9, Windau Ardrossan 11/6, Libau til samme Plads 10/6. Af andre Fragter kan nævnes Søderhamn London 31/ D/B. Neufahrwasser London 6/ à 6/3 for Sukker. Oskarshamn Methil 27/ for Props.

Sluttelig nogle enkelte Noteringer. Tidsbefragting: Any size delivery New York redelivery U. S. 3 Maaneder 8/6 pr. G. R. T. 5/8,000 Tons 3 Rejser paa Kina Japan 8/6, River Plate 3/5,000 Tons d. w. December Levering i River Plate 12 Maaneder Fart mellem Plate og Brasilien 9/6; Australien any size 12 Maaneder 10/, Levering og Tilbagelevering Australien. Der findes en Mængde Ordre og som meddelt i Indledningen gaar Befragtingen livligt.

Sø- og Handelsretsdom.

Sø- og Handelsretten har afsagt Dom i en Sag, hvis nærmere Omstændigheder vare følgende: Dampers Maltby var befragtet til at overføre en Ladning Korn fra Filadelfia eller Baltimore til Kjøbenhavn. Certepartiet bestemte bl. a., at Ladningen skulde tages fra Skibssiden for Befragterens Regning og Risiko, at Konnossementerne skulde tegnes efter sædvanlig Form, og at Skibet havde Ret til i Godtgørelse for Overliggedage at faa 65 £ pr. Dag i Tilfælde af Ophold, foraarsagede ved Fejl fra Købmandens Side. Efter Ladningens Indtagelse underskrev Kaptajnen d. 14. August en Del Parts-Konnossementer til Afskiberne eller Ordre paa trykte Blanketter, mærkede berth, hvorefter Ladningen skulde leveres i Kjøbenhavn; der henvistes i dem ikke til Certepartiet, og de indeholdt i § 16 en saalydende Bestemmelse: Skibet skal være berettiget til at begynde at losse saa snart som det ankommer. Godset skal tages fra Skibet af Modtagerne, saa snart som det kommer for under Losningen, hvad enten det er om Natten eller Dagen, om Søn- eller Helligdage; i modsat Fald kan Kaptajnen eller Skibets Agent klarere og landsætte Godset eller losse det i Fartøjer for Købmandens Regning og Risiko; Skibets Ansvar ophører, saa snart Godset er losset fra Dækket.

Dampers ankom her til Frihavnen d. 7. September og anmeldtes straks til Modtageren, Kjøbenhavns Korn- og Foderstofforretning. Næste Morgen, d. 8. September, begyndte Losningen. Efter en Strid mellem Kaptajn og Modtager, om hvorvidt Losningen foregik med tilbørlig Hurtighed, og under hvilken Modtageren nægtede, at Konnossementerne hjemlede Ret til Godtgørelse for Overliggedage, og paastod, at Kaptajnen højst havde Ret til at bringe de Kvanta i Land for Modtagerens Regning, som denne ikke modtog saa hurtig, Skibet kunde levere, udtalte Besigtelsesmændene, at Losningen kunde fuldføres i 6 Arbejdsdage. Den 14de anmeldte Kaptajnen, at Liggedagene udløb, men Modtageren nægtede overhovedet at være pligtig til at betale Godt-

gørelse for Overliggedage, da han intet havde at gøre med Certepartiet, idet Konnossementerne ikke henviste til dette, og da Konnossementerne intet fastsatte herom, men i § 16 hjemlede en ganske anden Ret. Modtageren henholdt sig imidlertid til efter Søloven at betale 4 d. pr. Gros Reg. Ton for hver overskydende Dag, men hævdede, at Loven hjemler 10 Liggedage. Efter at Skibet var udlosset d. 17de Efterm., fordrede Kaptajnen, i Henhold til Besigtelsesmændenes Erklæring, Overliggedagspenge for 3 Dage à 65 £, ialt 195 £, hvilket Modtageren nægtede at betale.

Skibets herværende Agent, Firmaet C. K. Hansen, anlagde nu Sag mod Modtageren til Betaling, principalt af 195 £ = 3,537 Kr. 30 Øre samt Renter og Omkostninger, ialt 3,254 Kr. 40 Øre, subsidiært (hvis Certepartiet ikke tages i Betragtning) af Overliggedagspenge for 4½ Dag med Renter etc., saaledes at Lossetiden beregnedes til 6 Dage og at i Liggedage, i Henhold til ovennævnte § 16, medregnedes Søndagen. Indstævnte paastod sig frifunden, subsidiært dømt til at betale 2,169 Kr. 60 Øre i Henhold til Sølovens Bestemmelser.

Retten giver Indstævnte Medhold i, at Certepartiet i Henhold til Sølovens § 144 er Modtageren uvedkommende, fordi Konnossementerne ikke henvise til det, men Modtageren kan paa den Side ikke fritages for at betale Overliggedagspenge, fordi Konnossementerne ikke nævne saadan Godtgørelse, eller fordi § 16 berettiger Kaptajnen til i Tilfælde af Ophold at landsætte Godset. Denne Bestemmelse afskærer ikke Kaptajnen fra den almindelige Adgang til Overliggedagsgodtgørelse, som Certepartiet, der ligesom Konnossementerne forudsætter Anvendelsen af berth conditions, udtrykkelig giver Ret til. — Fremdeles udtaler Retten, at Konnossementernes § 16 udelukker Anvendelsen af Sølovens § 137, jfr. §§ 119 og 120, saaledes at Skibet burde være udlosset i de 6 Dage, i hvilke dette efter Besigtelsesforretningen kunde være sket. — Retten kunde imidlertid ikke give Sagsøgeren Medhold i, at Kaptajnen intet Ansvar havde haft for Losningens Udførelse, fordi Modtageren havde ordnet alt, denne vedrørende, ved Overenskomst med Frihavnsselskabet, thi Losningen maa, hvor den udføres samlet af Folkene hos en dertil engageret Institution (Pakhusforretning o. lign.), naar der ikke er truffet anden udtrykkelig Aftale, antages at ske om Bord for Skibets og i Land for Modtagerens Regning og Risiko under deres Tilsyn og Ansvar, saaledes at Sølovens §§ 116 og 136 (om at levere Godset „ved Skibets Side“, „langs Skibssiden“, „paa Rælingen“ eller „inden for Skibstaklernes Rækkevidde“) saa vidt mulig lægges til Grund. — Retten gav derimod Sagsøgeren Medhold i, at Forsinkelsen i Losningen væsentligt skyldtes Modtageren, særlig fordi der manglede Plads til Godsets Modtagelse, og at Losningen ellers kunde være fuldført i de 6 Dage.

Ladningsmodtageren, Kjøbenhavns Korn- og Foderstofforretning, dømtes derfor til at betale Skibet Godtgørelse for Overliggedage, dog kun for 3 Dage, da Kaptajnen ikke bestemt har opfordret til at begynde Losningen d. 7. Septbr. eller til at losse om Søndagen d. 12te, eller om Natten og i Regn, skønt Konnossementerne berettigede ham hertil. Indstævnte dømtes derfor efter sin subsidiære Paastand til at betale Dampskibet Maltby 2,169 Kr. 60 Øre. Sagens Omkostninger hævdedes.

De nyeste transatlantiske Dampskibsruter.

I nærværende Blad for 22. September gengave vi „International navigation Company“s Cirkulære til dets Kaptajner, indeholdende Anvisning paa Ruterne

for Selskabets Dampere. Efter denne Anvisning fremkom 4 Ruter vestgaaende og 4 Ruter østgaaende for hele Aaret. Dette har imidlertid kun været en foreløbig Ordning af Rutespørgsmaalet, der nu ved et d. 15. Novbr. i London afholdt Møde af Rederirepræsentanter kan betragtes som endelig ordnet. Ialt var 11 Rederier repræsenterede, deriblandt Hamburg — Amerika-Linjen og Norddeutsche Lloyd. Efter en livlig Diskussion vedtoges et af Mr. Ismay fremsat Forslag med stor Majoritet. Kaptajn Shackford, Repræsentant for den amerikanske Red-Star-Linje, gav det sin Tilslutning under Forbehold, medens der fra Générale Transatlantique's Side erklæredes, at af Hensyn til en fransk Regeringsbestemmelse kunde Selskabet Skibe ikke slaa ind paa det nordlige Track før den 15. Oktober.

Nedenstaaende opgives de antagne Ruter, som følges fra den 15. Januar 1899.

Vestgaaende.

Fra 15. Januar til 14. August
(begge Dage medregnede).

Fra Fastnet eller Bishop Rock følges Storcirklen, ikke sydligere, indtil Skæringspunktet 47° V. L. og 42° N. B. og derfra efter Kompasslinjen eller Storcirklen, eller endogsaa nordenfor denne, hvis østlig Strøm er fremherskende, til et Punkt Syd for Nantucket Fyrskib, naar man er bestemt til New York, eller til Five Fathom Bank Fyrskib, hvis man er bestemt til Philadelphia.

Fra 15. August til 14. Januar
(begge Dage medregnede).

Fra Fastnet eller Bishop Rock følges Storcirklen, ikke sydligere, indtil Skæringspunktet 49° V. L. og 46° N. B. og derfra efter Kompasslinjen eller Storcirklen, eller nordligere, hvis østlig Strøm er fremherskende, til et Punkt Syd for Nantucket Fyrskib, naar man er bestemt til New York, eller til Five Fathom Bank Fyrskib, hvis man er bestemt til Philadelphia.

Østgaaende.

Hele Aaret rundt. En Kurs fra Sandy Hook Fyrskib eller Five Fathom Bank Fyrskib indtil Skæringspunktet 70° V. L. og 40° 10' N. B.

Fra 15. Januar til 23. August
(begge Dage medregnede).

Fra 40° 10' N. B. og 70° V. L. efter Kompasslinjen indtil Skæringspunktet 47° V. L. og 41° N. B. og derfra efter Storcirklen, ikke nordligere, til Fastnet, hvis man er bestemt til den irske Kanal, og til Bishop Rock, hvis man er bestemt til den engelske Kanal.

Fra 24. August til 14. Januar
(begge Dage medregnede).

Fra 40° 10' N. B. og 70° V. L. til Skæringspunktet 60° V. L. og 42° N. B., derfra efter Kompasslinjen til 45° V. L. og 46° 30' N. B. og derefter følgende Storcirklen, ikke nordligere, til Fastnet, hvis man er bestemt til den irske Kanal, og til Bishop Rock, hvis man er bestemt til den engelske Kanal.

Denne Ordning med to Ruter for østgaaende og to for vestgaaende Skibe, eller en Sommer- og en Vinter-rute, vil vistnok finde almindelig Tilslutning, da den er mere enkel og ligefrem end den tidligere her i Bladet omtalte.

Nybygninger, Køb og Salg.

Skonnert Poseidon af Marstal er af Firmaet H. C. Christensens Enke solgt til en svensk Skibsfører for 5,850 Kr.

Fra Flensborg Skibsværft er en Fragtdamper til Rederiet Schmidt & Hansen i Flensborg løbet af Stablen. Dens Dimensioner ere: Længde 281' 6", Bredde 39' 0", Dybde 18' 2". Den fik Navnet Jupiter.

Svensk Damper Vesternorrland, tilhørende Södra Norrlands Ångfartygsaktiebolag, skal i Vinter hos Burmeister & Wain ombygges til en første Klasses Passagerdamper.

Vor Meddelelse i sidste Nummer om Salget af Dampskibsselskabet Vesterhavets Damper Nordseen er urigtig og tilbagekaldes herved.

Dampskibsselskabet Vesterhavet i Esbjerg har solgt sin Damper Nancy til Firmaet Bruckwilder & Co. i Rotterdam for 283,000 Kr. Det er Selskabets Hensigt snarest muligt at anskaffe et andet Skib i Stedet for det solgte.

Grosserer I. Lauritzen i Esbjerg har købt Fiskedamperen Melpomene af Fanø, for med den at drive Fiskeri i Nordseen.

Fra Sø og Land.

Fra Føreren af Dampskibet „Antwerpen“, Kaptaju S. C. Holm, have vi modtaget følgende:

Torsdag Formiddag den 3. Novbr. med stormende Kuling fra S.V. og betydelig Søgang pejledes Falsterbo Fyrskib i mv. S.O. ca. 3 Kml. Afstand, hvorefter der holdtes ned imod samme. Efterat Skibet var kommen paa nævnte Kurs, tog det flere døde Søer over og bordfyldte fuldstændig for og agter; ved fra Kommandobroen at se agter efter, opdages det, at Skruen mudrer, og det mudrede Køl vand ses langt agter efter skarpt aftegnet. Skibet lagdes straks op i Vinden, Farten sagtnedes og Lodskud giver 4½ Fv. Amningen var 18½ Fod. Jeg har senere set i Bladene, at Vandstanden var samme Dag ved Drager omtrent 3 Fod under daglig. Det viser sig altsaa, at Skibe af større Dybgaende med Storm og Sø af S.V. bør holde udenom 5 Favne Kurven.

S. C. Holm.

Ugens Havarier.

Fosnæs, Barkskib af Stavanger, strandede d. 26. Nov. paa Rejsen fra Sundswall til Hjemstedet med Træl last ved Snogebæk (Rønne). Besætningen bjærgedes af Redningsbaaden. Der er afsluttet Akkort med Fiskerne om Bjærgning af Skibet.

Gustav Adolf, Brig af Oscarshamn, er d. 26. Novbr. paa Rejsen fra Methil til Hjemstedet med Kul strandet i Nærheden af Rønne og er bleven totalt Vrag. Besætningen er reddet, Størstedelen af Inventaret er bjærget af Fiskerne.

Harriet, Kutter af Esbjerg, ankom d. 24. Novbr. til Esbjerg efter udfor Anholt at være blevet paasejlet af en ubekendt 3m. Skonnert. Harriet har megen ovenbords Skade. Den fremmede Skonnert, der sejlede videre uden at bekymre sig om Harriets Skæbne, mistede efter hvad man kunde se Klyverbom og en Del af Takelagen.

Nordlyset, Galease af Aalborg, kom d. 26. Nov. paa Rejsen fra Höganas til Stettin paa Grund ved Aalgaard. Flot og indbragt tæt til Helsingør af Bien.

Tiger, norsk Brig, bestemt til Ebeltoft med en Ladning Kul, er d. 21. Novbr. indløbet meget læk til Tønsberg og er kondemneret.

En Pram, tilhørende det danske Kulkomp., er d. 24. Novbr. ladet med Koks sunket i Frihavnen.

Vilhelm Birkedal, Barkskib af Frederiksstad, er paa Rejsen fra New York til Tønsberg med Petroleum bleven torladt af Mandskabet i Nordseen i synkefærdig Tilstand. Mandskabet bjærgedes af et Dpsk, der landsatte det i Hull.

Holland, Dpsk, af Kjøbenhavn, er d. 19. Novbr. paa St. Nazaires Red bleven paasejlet af Dpsk. Gaulois. Holland er læk og er gaaet i Tørdok for Reparation.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Danzig 26. Novbr., bestemt til Halifax. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Sunderland 18. Novbr., bestemt til Genua. — Antwerpen, Holm, ankom til Danzig 25. Nov., bestemt til Boston. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Tarragona 27. Novbr., bestemt til Denia. — Dagmar, Gade, afgik fra Barcelona 28. Novbr., bestemt til Genua. — Douro, Ørum, afgik fra Cadiz 27. Novbr., bestemt til Oporto. — Georgios I, Blom, afgik fra Kbhvn. 16. Nov., bestemt til Boston. — I. C. Jacobsen, Bech, ankom til Kbhvn. 28. Novbr., bestemt til Pernau. — Kiew, Rabe, pass. Kbhvn. 28. Novbr., bestemt til Bordeaux. — Kursk, Staal, ankom til Bordeaux 19. Novbr., bestemt til La Rochelle. — Leopold II, Kruse, afgik fra Lissabon 24. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Louisiana, Jensen, afgik fra Kbhvn. 5. Novbr., bestemt til New Orleans. — L. P. Holmblad, Ingvarsdén, afgik fra Antwerpen 23. Nov., bestemt til New York. — Nicolai II., Michelsen, ankom til St. Petersburg 25. Oktbr., bestemt til Neufahrwasser. — O. B. Suhr, Lissner, ank. til Transgund 23. Novbr., bestemt til Alicante. — Omsk. Rasmussen, ankom til Antwerpen 18. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Tejo, Borries, ankom til Blyth 28. Nov., bestemt til Oporto. — Tomsk, Andersen, ankom til Dunkirk 28. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Vesuv, Norden, ankom til Kbhvn. 28. Novbr., bestemt til Stettin. — Viking, Jørgensen, afgik fra Sunderland 27. Novbr., bestemt til Oporto. — Xenia, Erichsen, afgik fra Kbhvn. 15. Novbr., bestemt til St. Croix. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Kbhvn. 29. Nov., bestemt til Neufahrwasser. — Florida, Ingerslev, afgik fra New Orleans 11. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, afgik fra Galveston 11. Novbr., bestemt til Aarhus. — Hekla, Thomsen, afgik fra Christiania 29. Nov., bestemt til Kbhvn. — Thingvalla, Laub, ankom til New York 27. Novbr., bestemt til Christianssand. — Norge, Knudsen, ankom til Kbhvn. 29. Novbr., bestemt til Christianssand. — Island, Gøtsche, dokker her.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Kbhvn. 28. Novbr., bestemt til Manchester. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Arendal 28. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Claussen Kaas, ankom til Riga 28. Nov., bestemt til Antwerpen. — Ceres, Svensson, afgik fra Havre 26. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Christian IX, Møllerup, ankom til London 23. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Christianssand, Kjelsen, afgik fra Arendal 28. Nov., bestemt til Stavanger. — Constantin, Bloch, ankom til London 27. Nov. — Frederik, Harboe, ankom til Kbhvn. 28. Novbr., bestemt til Pillau. — Jolantha, Paaske, afgik fra Riga 26. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Kasan, Thomsen, ankom til Kbhvn. 27. Novbr., bestemt til Libau. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 19. Novbr., bestemt til Island. — Louise, Gøtsche, afgik fra Pillau 28. Novbr., bestemt til Hull. — Morsø, Brabrand, ankom til Libau 28. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Moskov, Fischer, ankom til Antwerpen 14. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 23. Nov., bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Pillau 28. Nov., bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til London 27. Novbr., bestemt til Hull. — Pregel, Egdiussen, ankom til Kbhvn. 25. Novbr., bestemt til Riga. — Valdemar, Kofoed, ankom til Kbhvn. 27. Novbr., bestemt til Libau. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Longhope 24. Nov., bestemt til Kbhvn. — Vesta, Corfitzon, ankom til Riga 28. Okt., bestemt til Amtwerpen. — Ella, Jacobsen, ank. til Danzig 26. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Esbjerg, Bentzen, ankom til Libau 25. Novbr., bestemt til London. — Maja, Lorentzen, ankom til Kbhvn. 26. Novbr., bestemt til Danzig.

Ficaria, F. Fenger, afgik fra Kbhvn. 1. Decbr., bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, M. Madsen, afgik fra Newcastle 29. Novbr., bestemt til Odense. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 30. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 30. Novbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, C. Wiberg, afgik fra Odense 1. Nov., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 30. Novbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, J. P. Bay, afgik fra Newcastle 29. Novbr., bestemt til Nakskov. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 29. Novbr., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Libau 19. Novbr., ankom til London 25. Novbr. — Frode, Wrisberg, afgik fra Swansea 21. Novbr., bestemt til New-Orleans. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Newcastle 5. Novbr., ankom til Genoa 19. Novbr. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Riga 13. Novbr., ank. til Antwerpen 20. Novbr. — Knud, Mancke,

afgik fra Blyth 26. Novbr., ankom til Korsør 30. Novbr. — Svend, Petersen, afgik fra Newcastle 26. Novbr., bestemt til Lübeck. — Erik, Tofte, afgik fra Blyth 26. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Skjold, Schmidt, afgik fra Riga 26. Novbr., bestemt til Ghent. — Ragnar, Risøe, afgik fra Riga 18. Novbr., ankom til Dunkerque 25. Novbr. — Danmark, Kraemer, afgik fra Riga 19. Nov., ankom til Ghent 25. Nov. — Volmer, Riber, afgik fra Tynen 19. Novbr., ankom til Riga 27. Novbr. — Dan, Hansen, afgik fra London 12. Novbr., ankom til Riga 18. Novbr. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Libau 19. Novbr., ankom til London 25. Novbr. — Harald, Holst, afgik fra Newcastle 27. Novbr., bestemt til Delaware f. O. — Olaf, Lorenzen, afgik fra Kramfors 19. Novbr., ankom til Havre 29. Novbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. P. Berg, Thorsoe, ankom til London 25. Novbr. — Alex. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Dordrecht 27. Novbr., bestemt til Blyth. — J. Siem, Knudsen, ankom til Hull 24. Novbr. — H. Klitgaard, Rasmussen, ank. til Amsterdam 25. Novbr.

Heimdal. Anine, Løffler, ankom til Blyth 25. Novbr. — Kamma, Risøe, afg. fra Blyth 29. Novbr. — Helga, Lage-sen, afgik fra Skutskær 24. Novbr. — Martha, Jørgensen, ankom til Ghent 25. Novbr. — Elna, Møller, ankom til Hon-fleur 25. Novbr. — Therese, Knudsen, afg. fra Hudiksvall 24. Novbr.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afgik fra Swinemünde 14. Novbr., bestemt til New York. — Ekliptika, Klaaborg, afgik fra Cardiff 22. Novbr., bestemt til Philadelphia. — Venus, Lund, ankom til Stettin 28. Novbr. — Urania, Callesen, afgik fra Kbhvn. 27. Novbr., bestemt til Newcastle. — Saturn, Lund, ankom til Dunston on Tyne 24. Novbr. — Pallas, Degn, ank. til Tyne 29. Novbr. — Juno, Jørgensen, afg. fra Kbhvn. 29. Novbr., bestemt til Bremen. — Hebe, Bønnelycke, ankom til Kbhvn. 28. Nov. — Mars, Nielsen, afgik fra St. Croix 15. Novbr., bestemt til New York.

Nordseen. Wineland, Petersen, afgik fra Swinemünde 29. Novbr., bestemt til New York. — Nordland, Pii, afgik fra Grangemouth 26. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Finland, Schmidt, afgik fra Kbhvn. 27. Novbr., bestemt til Grangemouth. — England, Andresen, afgik fra Kjøge 25. Novbr. — Holland, Jørgensen, afgik fra St. Nazaire 28. Novbr., bestemt til Swansea. — Ru'sland, Møller, ank. til Antwerpen 22. Novbr. — Tyskland, Høgstedt, afgik fra Kbhvn. 28. Novbr., bestemt til Riga. — Skotland, Branth, ank. til Rotterdam 25. Novbr.

Østerøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Libau 27. Novbr., ank. til Kbhvn. — Rita, Larsen, afgik fra Wasa 23. Novbr., bestemt til Holtenau. — Patria, Andersen, afgik fra Dordrecht 28. Novbr., bestemt til Tynen. — Cimbria, Storm Hansen, afgik fra Amerika 27. Novbr., bestemt til Liverpool.

Union. Anglia, Erichsen, afg. fra Sunderland 26. Nov., bestemt til Kbhvn. — Frisia, Skov, afgik fra Swinemünde 25. Novbr., bestemt til Blyth. — Gallia, Nielsen, afgik fra Blyth 26. Nov., bestemt til Swinemünde. — Britannia, Nielsen, afg. fra Galveston 20. Novbr., best. til Kbhvn.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afg. fra Libau 27. Nov., best. til Rotterdam. — Fyen, Hansen, ankom til Libau 24. Novbr. — Hafnia, Lund, afgik fra Kbhvn. 25. Oktbr., ank. til Sunderland 28. Nov. — Russia, Rasmussen, afgik fra Grangemouth 25. Novbr., ank. til Kbhvn. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Riga 27. Novbr., best. til Dunkerque.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, ank. til Dieppe 27. Novbr. — Christiansborg, Petersen, ankom til West Hartlepool 28. Novbr. — Frederiksborg, Jørgensen, ank. til Amsterdam 24. Nov. — Fredensborg, Andersen, ank. til Kbhvn. 26. Novbr. — Rosenborg, Fischer, ank. til Kbhvn. 25. Nov. — Uranienborg, Demel, afg. fra Cardiff 26. Nov., bestemt til River Plate. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Barry 27. Novbr. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Kotka 23. Novbr., bestemt til Rotterdam. — Brattingsborg, Schmidt, afgik fra Fernandine 19. Novbr., best. til Aarhus.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Jensen, ankom til Sundswall 17. Novbr. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Kbhvn. 22. Novbr. — Skodsborg, Lund, ankom til Borgå 26. Nov. — Guldborg, Jensen, ankom til Sundswall 28. Novbr. — Tuborg, Hveissel, ankom til Calais 26. Novbr. — Marselisborg, Hartmann, afgik fra Cardiff 24. Novbr., bestemt til Port Eads.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Burntisland 22. Novbr., ankom til Kbhvn. 29. Novbr. — Agnete, Jensen, afgik fra Kiel 26. Novbr., bestemt til Grangemouth. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kiel 23. November, ankom til Methil 27. Novbr. — Alice, Kraemer, afgik fra Burntisland 27. Novbr., bestemt til Kiel. — Sjøland, Madsen, afgik fra Reval 25. Novbr., ankom til Libau 27. Novbr. — Bornholm, Petersen, ankom til Libau 24. Novbr. — Ajax, Brorsen, afgik fra Odense 24. Novbr.,

ankom til Methil 27. Novbr. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Stettin 23. Novbr., ankom til Tuborg 25. Novbr. — Nauta, Steen, afgik fra Warkworth 29. Novbr., bestemt til Travemünde. — Rønne, Hintze, afgik fra Warkworth 29. Novbr., best. til Masnedund. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Stettin 22. Novbr., ankom til Karlskrona 23. Novbr.

Danmark. Rolf, Madsen, ankom til Libau 24. Novbr. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Libau 24. Novbr. — Absalon, Reese, afgik fra Kbhvn. 27. Novbr., best. til Methil. — Ansgar, Larsen, ankom til Grangemouth 21. Novbr. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Kbhvn. 27. Novbr., best. til Sunderland. — Hamlet, Sommer, afgik fra Kbhvn. 29. Novbr., bestemt til Newcastle. — Helge, Matthiessen, afg. fra Sunderland 26. Novbr., bestemt til Kbhvn.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, ankom til Bønness 25. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Amsterdam 20. Novbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Grangemouth 24. Novbr., bestemt til Kbhvn.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Sunderland 26. Novbr., best. til Swinemünde.

Det Østasiatiske Kompagni. Malaya, Bærentzen, ankom til Mühlgraben 27. Novbr.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Kbhvn. 27. Novbr., bestemt til Blyth. — Clara, Petersen, ank. til Kbhvn. 26. Nov.

Vulcan. Vulcan, Tholander, afgik fra Kbhvn. 26. Nov., bestemt til Sunderland.

Sejlskibe.

Fana. Nordby. Dania, Nielsen, ankom til Cardiff 21. Novbr. fra Havre. — Verdande, Nielsen, ankom til Surinam 22. Novbr. fra Amsterdam. — Neiros, Sonnichsen, pass. St. Cathrine 15. Novbr. fra Hamburg. — Bertha, Nørholm, pass. Cuxhaven 23. Novbr. — A meta, Nielsen, afg. fra Liverpool 21. Novbr. til Conakry W. Afrika. — Prinsesse Marie, Winther, ankom til Batavia 24. Novbr. fra Rotterdam. — Wilhelmine, Oldefar, afgik fra Hamburg 24. Nov. til Delgoa Bay. — Neiros, Sonnichsen, ankom til Liverpool 22. Novbr. fra Hamburg. — Mærdor, Christensen, pass. Beachy Head 22. Novbr. til Para. — Sofie, Svarrer, sejlet fra Rio de Janeiro 8. Novbr. til Kanalen. — Atma, Ankersen, sejlet fra Maracaibo 27. Novbr. til Kanalen. — Esmeralda, Pedersen, afg. 26. Novbr. fra Punta Delgado for Kronstadt. — Anna & Mathias, Sørensen, ankom paa Fanø Red 28. Novbr. fra Blyth til Esbjerg. — Agnes, Riber, til Ankers i Torbay 24. Novbr. paa Rejse til Hamburg.

Fana. Sønderho. Henny, Ibsen, afg. 23. Novbr. til Jaluit fra Sydney. — Anna, Mortensen, ankom 23. Novbr. til London fra Christianssand. — Martha, Nissen, indtog 18. Novbr. Ladning i Rio Grande.

Svendborg. Rasmus, Jensen, ankom til Cromarty 21. Novbr. — Fides, Nielsen, ankom til Stettin 22. Novbr. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ankom til Kings Lynn 20. Novbr. — Agnes, Dam, ankom til Flensborg 20. Novbr. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Kings Lynn 22. Novbr. — Svend, Andersen, ankom til Kjørteminde 23. Novbr. — Elise Bay, Petersen, ankom til Rørvig 24. Novbr. — Hansine, Hansen, ankom til Lybeck 24. Novbr. — Johanne, Jensen, ankom til Leith 24. Novbr. — Insulaneren, Hansen, ankom til Faaborg 24. Novbr. — Petrine, Jensen, ank. til Bønness 24. Novbr. — Venus, Jensen, ankom til Skjelskør 25. Novbr. — Lili, Rasmussen, ankom til Lowestoft 25. Nov. — Embla, Rasmussen, ankom til Granton 26. Novbr. — Skirner, Nielsen, ankom til Granton 26. Novbr. — Urda, Nielsen, ankom til Harwich 27. Novbr. — Dannebrog, Bergesen, ankom til Kings Lynn 27. Novbr. — Lea, Petersen, ankom til Charlestown 26. — Valdemar, Andreasen, ankom til Kbhvns. Red 28. Novbr. — Galathea, Mortensen, ankom til Newhaven 26. Novbr. — Hertha, Hansen, ankom til Kings Lynn 26. Novbr. — Union, Poulsen, ankom til Libau 28. Novbr. — Neptunus, Jensen, ankom til Svendborg 28. Novbr.

Færo. Johanne, Grube, ankom 21. Novbr. til Langesund. — Anne, Hansen, ankom 21. Novbr. til Kbhvn. — Søstrene, Clausen, ankom 22. Novbr. til Middelfart. — Phoenix, Eriksen, ank. 22. Novbr. til Rudkjøbing. — Emanuel, Hansen, ankom 23. Novbr. til Burgh (Femern). — Freden, Eriksen, ankom 23. Novbr. til St. Nazaire. — Ydun, Christensen, ank. 23. Novbr. til Pillau. — Elise Dyreborg, Nielsen, ankom 23. Novbr. til Udbyhøj. — Hildur, Schmidt, ankom 23. Nov. til Odense. — Kodan, Hansen, ankom 24. Novbr. til Årøskøbing. — Toni, Johansen, ankom 22. Novbr. til Helsingør. — Prøven, Schmidt, ankom 24. Novbr. til Gøteborg. — Thyra, Rasmussen, indkom 23. Novbr. til Ryde paa Øen Wight paa Grund af Storm paa Rejse; fra Sundswall til Landerneau. — Alf, Rasmussen, ankom 25. Novbr. til Warkworth. — Dannebrog, Bøye, ankom 25. Novbr. til Skien. — In-

geborg, Svane, pass. 24. Novbr. Kbhvn. paa Rejse fra Sundswall til Garlistown. — Gerda. Petersen, pass. 24. Nov. Kbhvn. paa Rejse fra Sundswall til Quimper. — Aurora, Raahauge, ankom 25. Novbr. til Antwerpen fra Kallundborg. — Mette, Simonsen, ankom 25. Novbr. til Halmstad. — Lorenz, Levinsen, ankom 27. Novbr. til Poole. — Faders Minde, Knudsen, ankom 28. Novbr. til Burntisland. — Cathrine, Rasmussen, ankom 21. Novbr. paa Pontrieus Revier. — Agent Petersen, Frederiksen, ankom 28. Novbr. til Llanelly.

Rønne. Bornholm, Jensen, afg. fra Grimsby, ankom til Rønne 23. Novbr. — Tordenskjold, Lassen, afg. fra Hull, ankom til Rønne 23. Novbr. — Veset, Marker, afg. fra Newcastle, ankom til Rønne 23. Novbr. — Lauretine Emilie, Johnson, ank. til Naksöv 23. Nov. — Kristine, Pedersen, ankom til Kallehave 21. Nov. — Rolf, Jakobsen, ankom til Bergquara 22. Novbr. — Klara Marie, Koefod, ankom til Kbhvn. 24. Novbr. — Hermod, Grønval, ankom til Rendsburg 26. Novbr. — Charles, Nielsen, ankom til Newcastle 26. Novbr. — Hans Peter, Westh, ankom til Kalmar 26. Novbr. — Castor, Clausen, ankom til Kbhvn. 28. 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.), Kabeilængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne Island og Grønland.

Nordsøen. Graadyb. Naar Uddybningsdamperen „*Gefion*“, der uddyber Barren uden for *Graadyb*, arbejder om Natten, viser den elektrisk Buelys og en rød Lanterne paa den Side, hvor Skibe skulle passere den.

Kattegat. Limfjorden. Den 25de November 1898 er Fyrskibet „*Hals*“ udlagt paa Station.

Sundet. Hollænd-Dyb. Saltholm-Flak NV. Den 23de November 1898 er Klokketønden *Saltholm-Flak NV.* ombyttet med Vintersømærket.

Smaalands-Farvandet. Kirkegrund. Den 28de November 1898 er Klokketønden ved *Kirkegrund* ombyttet med Vintersømærket.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Ystad SV. En 17 Fods Grund er funden V. t. N. for Prikken SV. for *Ystad Rev.* Grunden begynder tæt V. for Fyrlinjen. Man gaar V. om den med *Øja Kirke* overet med det ydre Fyrtaarn.

Fyrskibet „Sydostbroten“. Ifølge Telegram af 23de November 1898 fra Lodskaaptajnen i *Sundswall* er Fyrskibet „*Sydostbroten*“ inddraget.

Tyskland. I Kurisches Haff, ved Pillau og Neustadt samt ved *Stralsund* er Vinterafmærkningen foretaget.

Darsserort. Taagesignalet ved *Darsserort* gives midlertidig med Knald-Signal i Stedet for med Kanonskud.

Ved *Stoller Grund* er Telegraf-Tønden inddraget.

Rusland. Riga Bugt. Kynö. Den røde Stage med Kost ved *Kynö Grund* er flyttet 1 Kml. S. 38° V. hen, og den fundne 23 Fods Stengrund ligger 5½ Kml. S. 38° V. fra *Kynö Fyrtaarn*.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Jade. Fyrskibet „*Genius Bank*“ er igen udlagt paa Station og Reservefyrskibet inddraget.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Skotlands V.-Kyst. Mull of Cantyre. Taagesignalet ved *Mull of Cantyre* Fyr er nu forandret, og Sirenen giver nu hver 1½ Minut to hurtig paa hinanden følgende Stød, hvert Stød af 5 S. Varighed. Det første Stød har en høj, det sidste en dyb Tone.

Skotland. Inverness Firth. Chanonry Point. Fyret paa *Chanonry Point* er N. for Pynten synligt til N. 40° V. Lystyrken er stærkest i N. 23° V., svagere fra N. 23° V. til N. 40° V. Skibsførere skulle erindre, at Fyret ikke er formærket over det grunde Farvand, som N. for Fyret strækker sig ud fra Kysten. 57° 34' 40" N. Br. 4° 5' 5" V. Lgd.

Irlands Ø-Kyst. Lough Larne. Sandy Point. Baaken paa *Sandy Point* staar 0,8 Kml. N. 65° V. fra Fyrtaarnet paa *Farres Point*. 54° 51' 15" N. Br. 5° 47' 50" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Penmarch. Reissant NØ. Et Vrag ligger sunket 2½ Kbl. N. 48° Ø. for Klippen *Reissant*. 47° 46' 35" N. Br. 4° 13' 16" V. Lgd.

Spanien Vigo. La Guia. Fyret paa Batteriet *La Guia* er slukket. 42° 15' 15" N. Br. 8° 41' 0" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Connecticut. Penfield Reef Fyr. Taagesignalet ved *Penfield Reef* Fyr gives igen med Taagetrompet. Taagesignal med Klokke vil kun blive givet, naar Taagetrompeten er i Uorden.

New York. New York Lower Bay. I *South Channel* er Vraget af Damperen „*Alvena*“ borttaget. Lystønden, som afmærkede Vraget, er inddragen.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien S.-Kyst. San Maria di Leuca og San Andrea di Gallipoli. Den 1ste December 1898 forandres *San Maria di Leuca* og *San Andrea di Gallipoli* Fyr saaledes, at de røde Vinkler i begge Fyr formærkes. Skibe ville altsaa fremtidig være fri af *Secche di Ugento*, naar de ere i det ene eller i begge Fyrs hvide Lys.

Tyrkiet. Ved *Saloniki* foretages Havnearbejder, ved hvis Yderkant to Flaader ere udlagte. Den V.-lige Flaade ligger c. 3 Kbl. uden for Toldbygningen, den Ø.-lige c. 4 Kbl. Ø. for den V.-lige Flaade og c. 3½ Kbl. fra Kajen. Fra Flaaderne vises om Dagen et rødt Flag, om Natten en rød Lanterne. Man skal ankre uden for dem. 40° 38' N. Br. 22° 58' Ø. Lgd.

Dardaneller. Seddul Bahr. Fortet paa Toppen af *Seddul Bahr*, ved Indløbet til *Dardaneller*, er nedrevet, saa at det holdt overet ved *Seddul Bahr* V.-Pynt ikke længer kan benyttes som Mærke for at gaa fri af Grunden *Yemishehr*. 40° 2' 45" N. Br. 26° 11' 45" Ø. Lgd.

Rusland. Dnieper. Adjigiol Fyr S. En Bark er sunken i 23 Fod Vand 2,1 Kml. S. 8° Ø. fra *Adjigiol* lave Fyr. Vraget er afmærket med en Stage med Ballon.

Sorte Hav. Dschubga. Om kort Tid tændes ved *Dschubga* et rødt og grønt vekslende Fyr. Flammens Højde: 35 Fod. Fyret lyser fra N. 35° V. gennem V. og S. til S. 55° Ø. Lysævnene for det røde Lys 6 Kml., for det grønne Lys 3 Kml. Fyret vises fra et lille, gult Hus tæt ved Grænsevagt-Huset. 44° 18' 30" N. Br. 38° 41' 55" Ø. Lgd.

Sorte Hav. Anapa. Om kort Tid tændes ved *Anapa* et rødt og grønt vekslende Fyr. Flammens Højde: 96 Fod. Fyret lyser fra N. 11° V. gennem V. og S. til S. 32° Ø. Lysævnene for det røde Lys 6 Kml., for det grønne Lys 5 Kml. Fyret vises fra et lille, gult Hus i den SV.-lige Del af Byen. 44° 53' 20" N. Br. 37° 18' 8" Ø. Lgd.

Tirsdag den 6te December 1898 Kl. 11 Form. bliver ved offentlig Auktion, der afholdes paa Orlogsværftet, bortsolgt: 73,742 Pd. gl. Jærn, 12,194 Pd. Metalspaaner, 633 Pd. Messing, 10,200 Pd. Zinkaske, 2,400 Pd. Staalaffald, 1,000 Pd. Klude, 300 Pd. umalet Sejldug, 50 Slanger af Sejldug, 8 Dykkerdragter, 2 Signalthorn, 1 Tenorhorn, 1 Kornet, 5 Bøjer, 19 Par Vandstøvler, 55 Vinfustager, 1 Fartøj m. m.

Sagerne paavises til Eftersyn Fredag den 2. December og følgende Søgnedage fra Kl. 10—2 i Magasinet for kaseret Gods, hvor Kataloger til den Tid udleveres.

Orlogsværftets Centralkontor, den 28de Novbr. 1898.

Søstens Levering.

319 Kbfvn. Søsten (Rivesten) til Kjøbenhavns Amts Landeveje udbydes i Entreprise ved skriftlig Licitation i større eller mindre Partier, efter Betingelser og Fortegnelser, der kunne afhentes paa Vejvæsenets Kontor, Østerbrogade 5, 4. Leveringsfristen er 1. November 1899. Forseglede Tilbud med Udskrift: „Søsten“ modtages samme Sted indtil 10. December Kl. 12 Middag.

Amtsvejsinspektøren,

Fanø praktiske Sømandsskole.

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

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....		108 ³ / ₄	109
Danmark.....		93 ³ / ₄	94 ¹ / ₄
Norden.....	124	¹ / ₄ 124 ¹ / ₄	124 ¹ / ₂
Kjøbenhavn.....		109 ¹ / ₄	109 ¹ / ₂
Carl.....	64 ¹ / ₂	64 ¹ / ₄	64 ¹ / ₂
Dannebrog.....		104 ³ / ₄	105 ¹ / ₄
Skjold.....		77 ¹ / ₂	77 ³ / ₄
Helsingørs Dampsk.....		66 ¹ / ₂	68
Østersøen.....		105	108
Nordøen.....		82	84
Torm.....	100 ¹ / ₂	100	102
Foren. Bugser-Selsk.....		87	90
Dansk-russisk Dampsk.....		104	105
Urania.....		103 ¹ / ₄	104
Union.....		103 ¹ / ₂	109 ³ / ₄
Heimdal.....		104 ¹ / ₂	105 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.....		—	—
5% — —.....		—	—
5% Thingvalla 1880.....		—	—
5% — — 1894.....		—	—
5% Norden.....		102	104
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.....		97 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % uopsig Stats.....		99 ¹ / ₂	100 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		90 ³ / ₄	92
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditk.....		90 ³ / ₄	91 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østitt. Kreditf. 6 Ser.....		94 ¹ / ₄	94 ³ / ₄
4% — — 6 —.....		95	95 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —.....		92 ¹ / ₄	93
Aktier.			
Nationalbank.....		146 ¹ / ₂	147
Privatbank.....		133	133 ³ / ₄
Landmandsbank.....	129	128 ³ / ₄	129 ¹ / ₂
Handelsbank.....	121 ¹ / ₂	121 ¹ / ₂	121 ³ / ₄
Burm. & Wain.....	92	91 ³ / ₄	92 ¹ / ₄
Helsingørs Jernsk.....		95	97
Sukkerfabr.....	99 ¹ / ₄	99	99 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier.....	100 ¹ / ₂	³ / ₄ 101 ³ / ₄	102 ¹ / ₂

Vekselkurs d. 29. Novbr. 1898.

	åvista Sælger.	to d. d. Køber.
Hamburg.....	89.15	88.95
London.....	18.20	18.16
Paris.....	72.10	—
Amsterdam.....	150.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 30. Novbr. 1898.

Russiske Noter.....	216.30
4% Russiske Consols.....	—
4 ¹ / ₂ % — Boden Kredit.....	—
6% Mexikanske.....	99.50
5% Rumænske Stats.....	99.90
4% — — 1890.....	92.00

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 10,000, „Danmark“ 4,000, „Kjøbenhavn“ 10,000, „Norden“ 26,000, „Carl“ 8,000, „Dannebrog“ 10,000, „Skjold“ 4,000, „Urania“ 8,000, „Union“ 12,000, „Dampskibss. af 1896“ 10,000.

Møller & Rée,

Bankforretning. Ved Stranden 16.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af
Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyd's, London,
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

H. L. BAUTRUP, Aarhus,
Skibshandel.

Bjerre & Rømer,
Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.
Spedition, Dampskibsexpedition
og Toldklarering.

Kontorer:
St. Annæplads 10, Toldboden
og Kjøbenhavns Frihavn.
Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.
Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Til Salg.

En Jagt-Galease efter Benzons Tegning er til Salg.
Den bygges af bedste Siemen Martin Staal og faar højeste
Klasse for Kystfart. Levering 1. Marts eller 1. April 1899
i fuldstændig sejlferdig Tilstand. Skibet laster 90 Tons
død Vægt og vil komme under 40 Tons Reg. Netto.

Man henvender sig til

C. E. Goltermann Succrs.,
Altona.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

TELEFON H. KIRSCHNER & COHN. Telegr.-Adr.:
2290. ASBEST.

Toldbodvej 22. — KJØBENHAVN K.

Lager af Olier og tekniske Maskinartikler.

Armatører. — Specialitet: Selvlukkende Pat Vandstandshæner. — Import af Metaller. — Eneforhandlning af Woodites coniske Ringe til Vandstands-glas. — Bells Asbestos Pakninger og Olier m. m.

Elastisk Kedelcement,
et udmærket Mittel til at stoppe Lækager ved Kedelsamlinger.



Bitumastic Præparater

fra

Wales Dove & Co.,
Newcastle.

Bedste **Beskyttelsesmiddel**
mod **Rust** og **Syrer** for alle
Jærnde i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve;
kan ikke skalle af, revner ikke,
da det udvider sig med
Metallet.

Anvendes at Orlogsværftet,
Burmeister & Wains & Hel-
singørs Skibsbyggerier, Stats-
banedriften samt de fleste
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Anti-magnetiske

Ankergangs

Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og

Barometere.

Regulering og Repara-
tion af Søuhre

udføres samvittighedstuldt.

Palle Sørensen,

6, Sølvtorvet 6.

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa
Frihavnen.

● **Eneste Lager** ●

af dansk, svensk og Aalborg
Brændevin

Kongebreve, Brylluper,

Ægtepagter, Testamenter,
Æresoprejsning, Separation,
Skilsmisse, Adoptioner, Nav-
neforandring, Panteobligation-
er, Klager og Ansøgninger
samt alle juridiske Dokumenter
skrives og ordnes billigst.
Inkassationer og Retsmøder
besørges.

Husk 8, Klosterstæde 8.

Juridisk Kontor.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af **C. Clausen**, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernerkort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af **Cornelius Knudsens** nautiske Etablissement.
I Kommission hos **Tilgels Boghandel**.

LANDMANDSBANKEN

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

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede **Løb** over **Hals**
Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt **Lede-**
fyr, saaledes at **Sejlsadsen** foregaar ubindret 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 **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.

M. Christiansen

M. Christiansen,

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsprovantering
henhørende.

Transit og Kreditoplagsvarer.

John Hintzes Enke



LIEBIG Company's

KØD-EKSTRAKT.

Kun ægte,

naar hver Krukke bærer Navne-
trækket
i blaa Farve *J. Liebig*

— Det drøjest, derfor det billigste. —

3 Kabinettbilleder
♦ gratis ♦
ved Bestilling paa 12 hold-
bare Visitekort til 4 Kr.
Kabinet kun 6 Kr. pr. Dus.
NB. Ugsaa efter ethvert
indsendt Billede.

Monty.

St. Kongensgade 21.

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.

Skibssignaler

leveres fra Aarhus eneste Fyr-
værkerifabrik. Grundlagt 1872.

Brev- og Telegramadr.:

Kræftings Enke, Aarhus.

Th. Møllers Klædefabrik.

Udsalg af blaa
Kiraejer og Skjortebay.
Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

For Søfolk.

Uld og Trikotagevarer købes
billigst hos

H. Madsen,
Skolegade 28,
Aarhus.

Pumper,

udmærket egnede til Lastpumper.
Maskinfabrikken Ranne,
Mathæusgade 6.

Den billigste

Herreekviperingsforretning

er hos **Jens Kjeldsen.**

Søndergade 23—25. * Aarhus.

Løge H. C. Lund,

Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6. 1. S. Opg.

gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9.

Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

Søfodtøj.

Premieret i Stockholm og Bergen.

Wald. Lassen.

St. Strandstæde 17.

* Grundlagt 1844. *

J. Henrik Jensen,
Guldsmedgade 4, AARHUS.
Kaffe. The og Chokolade.

Patentfarve for Skibsbrug

P. Møller, Immervad 1, Aarhus.

„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.

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 %

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. 49.

Kjøbenhavn, Torsdag den 8. Decbr. 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Vort Søvesens Administration. — Skibsdagbøgerne. — Fragtmarkedet. — Literatur. — Fra Buenos Aires. — Havnetaksterne i Kolding. — Det nye Kul-Certeparti for Sejlskibe. — Stevedoring i Hamburg. — Nybygninger, Køb og Salg. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
**Conserves, Spiritus,
Colonial en gros.**
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

**Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft &
Maskinbyggeri.**
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning
paa Bedding af mindre Damp-
og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs-
og Maskinreparationer af en-
hver Art, Bygning af nye og
Reparation af ældre Pramme,
saavel af Jærn som af Træ,
Optagning af Lystfartøjer og
Baade samt Opbevaring af
saadanne. Endvidere leveres
nye Dampkedler og Vand-
beholdere, saavel til Skibs-
som til Landbrug.
**Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.**

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.
(Axel Herfurth Fleron.)
Herreekviperingsforretning
St. Annaplads 14.
Uniformer og civile Klædninger.

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 35, Kjøbenhavn.

Som Repræsentant for for-
skellige *1ste Klasse's*
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.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

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

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

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus.
Incasso over hele Danmark.

Sunderland.
Thompson Shields & Co.
(Established 1858.)

Ship brokers.

Coal Exporters & Timber Merchants.

196, High Street East. Sunderland.

Highest freights for foreign & coasting.

Herring freights from ports in Scotland to Elben &
Baltic a speciality.

Letters & telegrams addressed to our care are delivered
promptly on board vessel on arrival.

Telegrams: „Shields“. Sunderland.

„Scotts Code“ — ninth Edition — used.

Norges Sjøfartstidende
Organ for Norges Skibsfart
udkommer daglig i Kristiania.
Abonner ved Postkontoret.
Udmærket Avertissementsblad

Kr. 1.90 pr. Kv.

Kr. 1.90 pr. Kv.

Flensborgs
Skibbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

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^d.

eneste Fabrikant af
Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:
Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.
Conferencetid 12-1½. Admiralitætsstr. 39, 1. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

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.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det
særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.
Depôt: Toldbodgade 14.

Universal Baadslipperen.

Tilkendt Sølmedaille paa Udstillingen i Bergen 1898.

Anbefales til Anbringelse i Skibsbaae. Ordres sendes til
Jul. Christensen — Hjertenfrydsgade 12. — Kjøbenhavn. K.

N. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.
Udfører godt og billigt Arbejde.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Fanø praktiske Sømmandsskole.

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

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon Nr. 6. G. W. Møller, Grønnegade, Dragør. Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende

TELEFON 2290. H. KIRSCHNER & COHN. Telegr.-Adr.: ASBEST.

Toldbodvej 22. — KJØBENHAVN K.

Lager af Olier og tekniske Maskinartikler.

Armaturer. — Specialitet: Selvlukkende Pat. Vandstandshænder. — Import
af Metaller. — Eneforhandling af Woodites coniske Ringe til Vandstands-
glas. — Bells Asbestos Pakninger og Olier m. m.

Elastisk Kedelcement,
et udmærket Middel til at stoppe Lækager ved Kedelsamlinger.

Frederikshavns

Fiske- og Sætteskippereskole

forbereder saavel indenbys som udenbys Elever til Fiske-
og Sætteskipperprøven. Nærmere Oplysninger gives af Be-
styrelsens Formand, Konsul Christian Cloos i
Frederikshavn.

Søstens Levering.

319 Kbfvn. Søsten (Rivesten) til Kjøbenhavns Amts
Landeveje udbydes i Entreprise ved skriftlig Licitation i
større eller mindre Partier, efter Betingelser og Forteg-
nelser, der kunne afhentes paa Vejvæsenets Kontor,
Østerbrogade 5, 4. Leveringsfristen er 1. November
1899. Forseglede Tilbud med Udskrift: „Søsten“ mod-
tages samme Sted iudtil 10. December Kl. 12 Middag.

Amtsvejinspektøren,

Vort Søværns Administration.

Et Handelsdepartement.

Det vil antagelig være de fleste af vore Læsere bekendt, at Regeringen i Folkethinget har forelagt et Forslag om Oprettelsen af et Handelsdepartement under Indenrigsministeriet. Under dette Departement er det Tanken at henlægge den største Del af de Sager, der vedrøre Søfarten, saaledes alt vedkommende Søværns- væsenet, Forhyringsforholdene, internationale Søfartsforhold m. m. Forslaget har derfor nogen Interesse for Skibsfarten.

Det er særdeles forstaaeligt, at Regeringen har forelagt dette Forslag, thi Fællesrepræsentationen for Repræsentanter for den danske Handelsstand har ønsket en saadan Foranstaltning gennemført, og det maa altsaa antages, at Handelsstanden ønsker den. Nævnte Fællesrepræsentation har i et, for en Tid siden offentliggjort Andragende til Regeringen fremsat dette Ønske, og det er paa Grundlag af de Betragtninger, der her gøres gældende, at Forslaget nu er forelagt Rigsdagen. De Indvendinger, vi kunde ønske at fremsætte mod Forslaget, angaar derfor fuldt saa meget Handelsstandens Andragende som Regeringens Forslag.

Med fuld Ret gør man gældende, at Handel og Skibsfart, der enten slet ikke eller kun i meget ringe Grad kunne skaffe sig Repræsentation i Rigsdagen, have vanskeligt ved at gøre deres Meninger gældende overfor Administration og Lovgivningsmagt, og med lige saa megen Ret kræver man, at der skaffes disse vigtige Næringsveje Adgang hertil. Men naar man tror at kunne afhjælpe disse Mangler ved at oprette et nyt Regeringsdepartement da vil dette meget hurtigt vise sig at være en Illusion. Et saadant Departement kan tænkes organiseret paa to Maader. Man kan, i Overensstemmelse med gammel Praksis, besætte Posterne i det med Jurister. Men disses administrative Betingelser og øvrige Kvalifikationer ufortalt, saa kan det dog fornuftigvis ikke antages, at de skulde kunne tilegne sig den Forstaaelse af Handelens og Skibsfartens Forhold, som skulde gøre dem lydhøre for disse Næringsvejes Krav; det vil jo i bedste Fald altid blive en Andenhaands Forstaaelse, aldrig en saadan, der er baseret paa personlig Erfaring og Udvikling. Eller man kan, paa Trods af al hævdvunden Praksis, besætte Posterne med praktiske Folk, der have indgaaende Kendskab til Søfart og Handel og Forstaaelse af de Forhold, disse Næringsveje virke under. Men hvorledes kan man tænke sig, at saadant Kendskab og saadan Forstaaelse kan vedligeholdes gennem Aarene, naar disse Folk rives ud af det praktiske Liv og puttes ind i et kongeligt Regeringsdepartement. Det, der fordrer, er vel netop Folk, der i deres Gerning følge de vekslende Forhold, hvorunder Søfart og Handel virke, der stadig ad praktisk Vej tilegne sig de nye Erfaringer, der indhøstes, og gøre dem frugtbringende i Administrationen. Men den Forretningsmand, som man laver om til Embedsmand, og som man netop derved unddrager den personlige Erfaring, der samles i det praktiske Liv, han vil ikke ret længe kunne opfylde en saadan For- dring. Han vil hurtigt føle sig som Embedsmand, til-

egne sig Embedsmandens Tænkemaade og Opfattelse, og han vil miste de Forudsætninger, han oprindeligt havde for at forstaa Anskuelser, der nu paatrænge sig ham udefra, gennem andre.

Hermed skal ikke være sagt, at der ikke tiltrænges en Omordning af vort Søværns Administration. Naturligvis er det urimeligt og i mange Retninger højst uheldigt, at Søværnsvæsenet administreres i Indenrigsministeriet, medens den øvrige Sølovgivning sorterer under Justitsministeriet. at dette har Skibsregistreringen under sig, medens Skibsmaalingen henhører under Finansministeriet, at Redningsvæsenet er lagt under Landbrugsministeriet, o. s. v. Det vilde være praktisk og meget ønskeligt, om man samlede disse forskellige Sager i et Departement eller et Kontor. Men ud herover se vi ikke, at der tiltrænges nogen Reform. De Impulser, Administrationen behøver, maa den efter vor Opfattelse vedblivende have udefra, og til at omsætte dem i Lovforslag og Reglementer er det nuværende Personale i Regeringskontorerne saamænd dygtigt nok; maaske er Jurister endog særlig egnede hertil.

Nej det, der tiltrænges, er en Forstaaelse af, at Tyngdepunktet i Administrationen skal ligge udenfor denne. Under Folkethingets første Behandling af Forslaget om det ny Departement, blev der mindet om, at Tietgen en Gang har sagt: „Naar vi forlange et Handelsdirektorat, er det ikke, fordi vi trænge til, at Regeringen skal sige os, hvorledes vi skulle bære os ad, men for at vi kunne komme til at sige Regeringen, hvorledes den skal bære sig ad“. Dette er netop Sagen. Det er de praktiske Næringsvejes Repræsentanter, der skulle angive Udviklingens Retning og de Midler, ved hvilke den fremmes bedst, og Administrationens Opgave skal mere og mere være at følge de Impulser, den modtager fra dem. Og en saadan Udvikling have vi her i Landet netop fortrinlige Betingelser for at gaa i Møde. De forskellige Næringsveje have efterhaanden skabt sig Organisationer, der efter deres hele Tilblivelsesmaade og Formaal staa som fuldt gyldige Repræsentanter for de Interesser, de skulle varetage; disse Organisationer ere spredte over hele Landet og gennem alle Befolkningens Klasser, og deres Interesser ere atter samlede i fælles Repræsentationer. Mange af de senere Aars Love og administrative Foranstaltninger ere komne til Verden ved disse Repræsentationers Initiativ og under deres Vejledning. Hvorfor da ikke bygge videre paa det Grundlag, der saaledes ad naturlig Vej er skabt? Hvorfor ikke opnaa det, man tilsigter, ved at støtte en Udvikling, der efterhaanden af disse Institutioner vil skabe en virkelig Repræsentation for de praktiske Næringsveje, deriblandt for Søfart og Handel, som rummer den praktiske Indsigt, man søger. At fæstne og kraftigt at støtte disse Institutioners Udvikling, det vil være langt mere i Skibsfartens og de øvrige Næringsvejes Interesse, end at oprette et nyt Regeringsdepartement, der for eller senere vil faa et bureaukratisk Tilskud.

Skibsdagbøgerne.

Det af os tidligere omtalte Lovforslag om Betalingen for Skibsdagbøgernes Autorisation og Eftersyn er nu udkommet som Lov. Som bekendt reduceres herved Afgifterne for Autorisation til Halvdelen af deres tidligere Størrelse, saaledes at de blive 2 Kr. for Skibe over 200 Tons og 1 Kr. for mindre Skibe; tidligere var des-

uden Grænsen mellem de større og mindre Skibe sat ved 100 Tons. Afgiften for Eftersyn af Dagbogen (Vise- ringen) bortfalder helt.

Det har sin Interesse kortelig at minde om denne Sags Historie. Paa en Generalforsamling d. 28. Februar 1897 vedtog Dansk Sejlskibsrederi-Forening

Kredsafdeling for Fyen en Resolution, i hvilken den opfordrede Hovedbestyrelsen til at arbejde hen til en Forandring af de nye Skibsdagbøger derhen, at det tildeles at indføre de misvisende Kurser og anvende disse til Stedbestemmelse samt at søge Lettelse i de med Børgernes Autorisation og Visering forbundne Omkostninger. Hovedbestyrelsen gav denne Resolution sin fulde Tilslutning og arbejdede paa forskellig Maade for dens Gennemførelse. Sluttelig indgav den en udførlig Fremstilling af Sagen til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. Det lykkedes desværre ikke i denne at vinde Flertal for en Forandring af Skibsdagbøgerne, og Bestyrelsen maatte derfor indstille sine Bestræbelser i denne Retning. Der kan imidlertid ikke være nogen Tvivl om, at det dygtigt udarbejdede og i høj Grad maadeholdne Forslag, der forelaa fra Fyens Kredsafdeling, vilde være bleven gennemført, hvis der ikke paa dette Omraade saa nylig var blevet truffet Foranstaltninger, som man ansaa det for uheldigt saa kort Tid efter at ændre. Forslaget var i Virkeligheden, idet det gav Valget imellem Benyttelsen af misvisende og retvisende Kurser, ypperligt egnet til at danne en Overgangsform til en ny Ordning og var langt at foretrække for det pludselige Brud med det tilvante, som Indførelsen af de nuværende Skibsdagbøger betegnede. Der er da heller ingen Tvivl om, at en Ordning som den, Forslaget tilsigtede, i langt højere Grad end den nuværende vilde have tilfredsstillet alle færende Skibsføreres Ønsker, og den vilde sikkert være blevet gennemført, om Skibsfarten i sin Tid, da disse Forhold ordnedes, havde staaet med Organisationer, der som nu kunde have gjort dens Anskuelse gældende. Dette Forslags Skæbne er da lærerig, fordi den viser hvor uheldig Følgerne af Mangel paa Organisation i vor Tid kunne være.

Fællesrepræsentationen støttede derimod kraftigt Forslaget om Afgifternes Reduktion, og det skyldes væsentligt dens Indflydelse, at det nu er gennemført. Denne Reform har maaske ikke saa stor Betydning for Dampskibene, men den betyder en virkelig Lettelse for talrige Sejlskibe og navnlig for de mindre, der gaa paa kortere Rejser og ofte maa have deres Dagbog viseret. Tiderne ere saaledes, at Sejlskibene maa søge deres Udgifter reducerede det mest mulige, og den ny Lov vil blive modtaget med Tilfredsstillelse af dem, ogsaa fordi de have vundet den ved deres eget Initiativ og gennem deres egen Organisation.

Fragtmarkedet.

Tiden nærmer sig, da Almanakens Aarstal forandres, da det store Punktum sættes for de 365 tilbagelagte travle Dage, og da man begynder paa et nyt Pagina i Forretningens Hovedbog. Endnu faa Øjeblikke inden Opløbet, saa halser alle vore maritime Foretagender forbi Dommertribunen, det ene et Hestehoved foran det andet, mange i Bunke, enkelte drattende bagefter, og Spændingen blandt Spillere og Spekulanter taber sig atter, indtil næste Løb er i fuld Gang — det lange Forhindringsløb, der danner et Aar. Med samme Iver som vore Aktionærer nu takserer Chancerne ved dette Aars Opløb og beregner de sidste Dages Noteringer fra alle Verdenskanter, med samme Ligeegyldighed ser vore Redere paa Øjeblikkets Situation, fordi de allerede ere inde i det ny Aar med deres Dispositioner. Aarets Sukces er slaaet fast, den kan endnu holde sig paa Repertoiret, indtil det nye Stykke er sat op, som forhaabentlig bliver en ny Sukces; men Interessen tilhører den kommende Saison. Man tilgive os dette Billede, men der spilles

i Virkeligheden i denne Tid Komodie paa vore Børser med alle rentebærende Papirer, og det originale ved Forestillingen er, at Publikum selv spiller med. Lige fra Lampisten, der polerer og pudser, for at alt skal se straalende ud, fra Helten eller Skurken til den Person, der lader Fortæppet gaa, alle ere Rollerne fordelte blandt vore Spekulanter og Børsfolk, hvor Kulisseintrigerne heller ikke udebliver; men selve Direktøren, Rederen, ser til med Sindsro, blot Folk morer sig; han har sine Tanker langt inde i det ny Aar, hvor Befragtning sluttes paa Befragtning, hvor Linjerne drages for Baadens Sejlads, og hvor Udbyttet allerede vejes paa den kloge Beregnings fine Vægt. Han arbejder, medens de andre klapper eller piber, og han arbejder heldigt. Thi Fragterne ere gode langt ind i det ny Aar. Det er imidlertid for tidligt at fordybe sig i det tilkommende Aars Fragtrater, for tidligt at give en sammentrængt Oversigt over det nuværende Aars Fragtmarked; vi har kun at holde os til Programmet — til sidste Uges Tekst. Forinden er der blot en Sag, vi ville berøre med faa Ord: Kulkontrakterne. Alle Redere trænges i disse Dage af Agenter, som paa det ihærdigste søger at faa Kontrakt for „bunkers“ den næste Saison; man garanterer den laveste Pris og de bedste Kul; alt ser smilende og indbydende ud, og med Redernes vel kendte Godmodighed skrives der under paa mange Kontrakter, nærmest for at faa Fred; men vi minder om den store Strejke i det forløbne Aar, om alle de Skuffelser, Rederne mødte, minder om det ublu Optrækkeri paa alle Pladser trods nogen Kontrakt, og vi spørger kun: hvem har i Virkeligheden alene Fordelen ved Bunkerkontrakterne? Vi have tidligere drøftet dette Tema og kan indskrænke os til ovenstaaende.

Af Ugens Noteringer hidsætte vi følgende: A m e r i k a : Begæret har været livligere end forventet, prompte Baade have været søgte og pr. Januar og Februar er Forretningen gaaet livligt, baade fra Northern range og Golfhavnene, hvorimod Sydamerika har staaet noget i Stampe, nærmest fordi Kulfragterne have været for beskedne, 13/6 à 14/ til Buenos Aires. Af Befragtninger kunne vi fremhæve Baltimore Danmark 3/6 pr. Januar, 3/4½ pr. Februar, en enkelt Baad er sluttet Baltimore Kjøbenhavn 3/7½ berth terms pr. Januar, New York Kjøbenhavn giver 20/6 Nett Charter, Option Kjøbenhavn og Christiania 21/. Galveston eller New Orleans giver 16/6 pr. Januar, 16/ pr. Februar til dansk Havn, 15/ à 15/6 til U. K. Cont. mellem Bordeaux og Hamburg. Galveston eller New Orleans Middelhavet, ikke østligere end Vestitalien, giver 19/ Januar, 18/ Februar. Fra Wilmington til Liverpool eller Bremen er sluttet 1850 Nett Reg. til 41/3. Endelig betales fra San Lorenzo til U. K. Cont. 21/6 pr. Februar/Marts. Colastine en 4,400 Tons Baad Marts/April rouge £ 4,900. San Lorenzo U. K. Cont. 1700 Tons 22/ O. C. pr. Marts. Der opereres i disse Dage for Amerikas Vedkommende hovedsagelig med Tonnage pr. Januar og Februar, og Kornprisernes stigende Tendens synes at skulle drage Fragterne med sig, blot Rederne holder igen.

Middelhavet er fast, specielt for Ertslaster, og Befragtningen gaar livligt ogsaa for flere consecutive Rejser, Alexandria er derimod svag, og herfra noteres kun 8/6 à 9/ pr. Ton eller 1/6 à 1/9 pr. quarter Korn til Hull eller London. Fra Huelva til Swansea betales 8/ clean Tinto terms. Sevilla Glasgow 7/6, Ardrossan eller Troon 7/3, Carthagen eller Porman Maryport 10/, Santander Barrow 7/, Tunis til Garston 17/6 for Esparto, Oran Garston 15/ Esparto, Bougie Plymouth 8/3 pr. Ton Fosfat.

Sortehavet etc. er uforandret med jævn Befragtning; vi noterer blot: Odessa 3300 Tons 1/20 December 12/6 to Havne mellem Christiania og Christianssand. Novorossisk 11/ N. C. Sulina 20. December Annullering 11/ N. C. Donau Antwerpen eller Rotterdam 3000 Tons 13/9, Nicolaieff Antwerpen 4,300 Tons 11/6. Odessa

eller Theodosia spansk Middelhavshavn 13¹/₂ Frcs. én, 14 Frcs. to Havne. Odessa eller Theodosia Bergen/Christiania 3,600 Tons Maximum 1/15 December 11/6, to Lossehavne 12/.

Kulmarkedet er en Tone svagere for Østersøens Vedkommende og Befragtningerne have været færre end i sidste Uge, men alligevel maa man ikke klage; det er høje Tal, der figurerer i Certepartierne, og hver Tur hjem efter levner en god Gevinst for Rederiet; men her gælder det ogsaa, at Rederne holde igen og ikke af et Par Dages Stagnation tror, at Slaget er tabt; man maa her mere end andet Sted være fast og holde paa det, man har, fordi det er værd at bevare. Vi noterer Swansea Trapani 11/6, Genua 10/6, Piræus 11/3, Civitta Vecchia 11/6, Venedig 12/6. Neapel 11/, Alexandria 11/3; — til Kjøbenhavn 8/6 à 8/9, Neufahrwasser 9/. Malmø 9/6, Stockholm eller Norrkøping 10/6, Stettin 9/. Fra Firth of Forth betales Leith Genua 9/9, Methil Alexandria 10/6, Leith Alexandria 10/, Savona samme Fragt. Valencia 8/3, Triest 11/6 à 12/; til Østersøen: Aarhus 6/9 à 7/, dansk Provinshavn for mindre Baade 7/3 à 7/6, Kiel 7/3, Rostock 7/9, Swinemünde 7/, Neufahrwasser 7/, Libau 7/3 à 7/6. Riga 7/6, Wismar 7/3, Stockholm 8/3, Norrkøping 8/3 à 8/6. Fra Newcastle noteres Valencia 8/6, Barcelona 10/9, Marsailles 10/3, Genua 10/3, Civita Vecchia 10/9 à 11/, Neapel 10/3, Palermo 11, Venedig 12/6, Triest 12/6, Piræus 10/6, Alexandria 10/6 à 10/9. Til Østersøen: Riga 7/3, Libau 7/3, Pillau 7/, Swinemünde 6/6, Rostock 7/3, Wismar 7/. Kjøbenhavn 5/9, dansk Havn 6/6 à 7/.

Østersøen er uforandret. Libau noterer 1/ London, 1/ à 1/0³/₄ Hull eller Leith, 1/1¹/₂ à 1/3 Antwerpen eller Dunkirk, alt pr. 320 lbs. Havre, andre Pladser i vanligt Forhold. Til Danmark er Raten fra Libau 13 à 14 Mk. pr. 2000 Kilos Rug, 15 à 16 Mk. pr. 2000 Kilos Oljekager og 23 à 24 Mk. for Klid. Befragtningen i Østersøen gaar ret naturligt stille og Overskelselser af nogen nævneværdig Art kan først ventes, naar Isen lægger sig om de eksporterende Pladser og Risikoen ved Sejladsen skal betales.

Vort hjemlige Marked. Der har været Liv i de sidste Uger, men Fragterne ere forskellige; medens der er fragtet et enkelt Skib til Neustadt til Mk. 5, og til Stralsund ligeledes et enkelt Skib til samme Rate, alt pr. Ton Kornvarer, er der senere sluttet til Rm. 4 til samme Pladser. I indenrigs Fart betales 15/16 Øre pr. 100 Ø Maj's og til Hertugdømmerne 20 Pfennige. Til Lübeck betales for Ben 30 Pf. pr. 100 Ø. Bomuldsfrøkager fra Kjøbenhavn til Svendborg giver 200 Øre pr. Centner. En Mængde Smaaskibe ere ankomne til Kjøbenhavn med Mursten fra Kolding à 6 Kr. pr. 1000 Stkr., saa der er for Tiden megen ledig Tonnage i Markedet. Af andre Noteringer kunne vi fremhæve Bomuldsfrømel i Sække til Stettin 30 Pf. pr. 100 Ø, Oljekager til Aarhus er sluttet 16 Øre, endelig betales fra Malmø til dansk Provinshavn 70 Øre pr. Td. Cement.

Literatur.

Fyrvæsen. Af Premierløjtnant C. D. Bloch. Nu til Dags have vi jo alle Trang til at vide noget nærmere om de Ting, vi benytte og ere afhængige af i vort daglige Liv, og da der finder et meget intimt Forhold Sted mellem Sømanden og det Fyr, han begærligt kigger ud efter i Horisonten, er det naturligt, om mange

Søfolk kunde føle Lyst til at læse om Fyrvæsenet, dets Udvikling, Indretning og nuværende Tilstand.

Der findes imidlertid umaadelig lidt Literatur i denne Retning; af Fyrfortegnelserne læres intet, Fyrfolkene har man saa ringe Lejlighed til at tale med, og Fyrene selv har saa faa Søfarende Tid til at bese; man maa derfor yde Premierløjtnant Bloch Anerkendelse for de Oplysninger, han her gør tilgængelige for Søfarende.

Forfatteren omtaler først Fyrvæsenets Historie fra Oldtiden til vore Dage. Man følger med ham gennem de forskellige Omskiftelser, fra Forsøgsstadiet til de ordnede Tilstande, og faar Øje for, hvor uendelig meget man nu til Dags har fremfor den Tid, ca. 1560, hvor Fyrene, i Stedet for som paabudt at brænde hele Natten, kun vedligeholdtes et Par Timer om Aftenen af ligegyldige Tilsynsmænd, medens nu Olje, Gas eller Elektricitet sende deres Straaler med ¹/₁₀ Sekunds Nøjagtighed ud over bestemte Sektorer og med mange hundrede tusinde Gange større Lysævne end de første Fyr, som brugte Stenkul eller Veddet fra nærliggende Skove som Brændselmateriale.

Dernæst følger en Beskrivelse af Linser, Lamper og Fyrapparater. Blandt disse beskrives særlig de ny Lynfyr (Middelgrundsfortet, Refsnæs) indgaaende, fordi denne Art Fyr ville blive de mest anvendte i den nærmeste Fremtid, da de i Lysstyrke staa langt over de ældre Fyr af samme Størrelse. Særlig i Frankrig benyttes Lynfyr meget, og i det hele taget hører Beskrivelsen af Lynfyrene til de interessanteste i Afhandlingen.

Forfatterens Anskuelse om Lynfyrene ville dog næppe blive almindelig anerkendte. Idet han henviser til den Omstændighed, at det udmærkede franske Fyrvæsen har sat Lynfyrene i Højsædet, udtaler han, at Navigatorerne ikke behøve at tvivle om deres Anvendelighed. Faktisk hersker der dog mellem praktiske Skibsførere baade her hjemme og i England ikke ringe Tvivl i saa Henseende, en Tvivl, som Forfatterens Udtalelser næppe ville afkræfte. Vi skulle ikke komme nærmere ind herpaa, men indskrænke os til at henvise til en Artikel om dette Spørgsmaal i nærværende Blads Nr. 8 for 24. Februar d. A.

Sammen med Fyrtaarne og Fyrbaaker behandles Fyrskibene, der ses at være næsten lige saa dyre i Anlæg og Drift som et 1ste Ordens elektrisk Fyr, og efter underholdende Kapitler om Synsvidde, Lysævne og Taagevejrssignaler sluttet med en Omtale af Fyrvæsenets Administration, hvor det blandt andet oplyses, hvor stort det aarlige Budget er, og hvad forskellige Ting koste i Anlæg og Drift; saaledes ane maaske kun de færreste, at alene Driften af Taagevejrssignalet paa Middelgrundsfortet koster 7,000 Kr. om Aaret.

Artiklen om Fyrvæsenet staaer i et Ekstrahefte til „Tidskrift for Søvæsen“; den ledsages af en Mængde oplysende Tegninger, som paa bedste Maade supplere Teksten, og den forhandles særskilt.

Fra Buenos Aires.

Vi have modtaget følgende:

I Deres ærede Blad Nr. 23 indeholdes et Stykke angaaende de engelske Konsulers Kontortid, og da det omtrent forholder sig noget lignende i Buenos Aires med den danske, kunde jeg ønske at paatale det.

Som vanligt ved Skibenes Ankomst paa Reden kan Føreren først være i Land imellem Kl. 12 og 1 Eftm. og han plejede da før at indklare samme Eftermiddag. Men for os Danskes Vedkommende kommer der nu Vanskeligheder, som man mindst ventede, thi man hører med

Forundring, at vor Konsuls Kontortid kun er imellem Kl. 9—12 Fm. Og da man først skal have Papirer fra Konsulen for Indklarering, maa man opsætte denne til næste Dag, ligeledes kan man ikke faa sine Breve etc. før.

Ved Udklarering skal, efter hvad der siges, nogle lignende Forsinkelser være sket. Man maa næsten spørge, om Skibsfarten nu er saa glimrende, at Skibene have Raad til at kaste en Dags Tid af to bort paa denne Maade. Meningen med de nylig fast ansatte Konsuler er formodentlig ikke at hæmme Skibsfarten, vi Danske ere jo desværre ikke saa glimrende stillede i Konkurrencen med de andre Nationer, at vi kan tillade os ret mange af den Slags Fridage. Og det vilde vist ikke være for urimeligt, om vi kunde faa det ovenomtalte Forhold forandret i Skibenes Favør.

Ligeledes læser jeg i „Dansk Søfartstidende“, at der fra 5. Maj ikke mere grasserede gul Feber i Buenos Aires. Man maa næsten efter dette tro, at Buenos Aires er en anden Rio Janeiro, hvilket dog langt fra er Tilfældet; Sundhedstilstanden der er til Fuldkommenhed saa god som i Danmark, Byens Navn, oversat „God Luft“, er formodentlig ogsaa kommen heraf. Der var enkelte Tilfælde af Feber om Bord i et Par Skibe, som kom fra Rio, men disse bleve lagte i Karantæne paa Reden eller Stationen; i Havnen fandtes ingen.

Den 8. Juli tog Kapt. Th. Jørgensen af Kjøbenhavn Afsked med Buenos Aires; han havde i 11 Aar arbejdet sammen med den bekendte Skibsmægler J. E. Peltzer. Af os Skibsførere vil han i Fremtiden blive savnet; han var en dygtig og tjenstvillig Mand; de fleste, som have været her, vil vist mindes ham med Tak.

Iquique, i Oktober 1898.

M. P. C.

I Anledning af en tidligere her i Bladet indrykket Besværing over Kontortiden for det danske Konsulat i Buenos Aires, oplyste Udenrigsministeriet i Bladets Nr. 30 for 28. Juli d. A., at Konsulen ganske vist kun med Sikkerhed træffes fra 9—12 Fm., men tillige næsten altid fra 3½—6 Eftm., samt at Konsulen henstiller til Skibsførere at søge ham paa denne Tid, i hvilken han forpligter sig til at være til Stede, naar Skibsførere forud meddele ham, at de ville tale med ham. Ovenstaaende Indlæg synes at vise, at den saaledes trufne Ordning enten ikke gennemføres, eller at den ikke er tilstrækkelig bekendt; i begge Tilfælde henstille vi at Manglerne snarest afhjælpes.

Red.

Havnetaksterne i Kolding.

Vi have yderligere modtaget følgende:

I Anledning af Hr. Toldforvalter A. Fibigers Udtalelser i dette Blads Nr. 47, der gaa ud paa, at de Havnepenge, som Lægtene betale i Kolding Havn, fradrages det større Skib, som de have losset fra, naar dette senere indkommer i Havnen, skal jeg bemærke, at det ser mærkeligt ud, at et stort Skib ikke skal betale Havnepenge af de 2—300 Tons, som det har losset i Lægter; det synes mig urigtigt saaledes at tage fra de Smaa og give til de Store, og Byraadet eller Havnekommissionen i Kolding burde rette de paagældende Paragrafer i Havnetaksterne. Det er altid de smaa Fartøjer, der bruges som Lægtene, og de faa i Reglen deres Arbejde daarlig betalt, saa de blive endnu uheldigere stillede, naar de skal betale de større Skibes Havnepenge. Jeg tror heller ikke, at der findes et

Toldsted i Danmark med saadanne Bestemmelser, og derfor har jeg protesteret imod, at vi her som i saa mange andre Forhold behandles som Stedbørn; vi skal jo dog eksistere ligesom andre Mennesker, selv om vi have faaet et daarligt Kald, og vi maa derfor være paa vor Post.

R. C. Mortensen,
Skipper.

Det nye Kul-Certeparti for Sejlskibe.

Til Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Medlemmer.

Under Henvisning til de her i Bladet for 17. f. M. offentliggjorte, af The Sailing Shipowners' Coal Charter Committee vedtagne nye Klausuler til Optagelse i alle Kul-Certepartier fra britiske Havne, meddeles herved, at Bestyrelsen indtrængende anbefaler Foreningens Medlemmer at forlange nævnte Klausulers Optagelse i ethvert Kul-Certeparti fra britisk Havn fra d. 1. Januar 1899 at regne. Gennem den engelske Komite har Foreningen modtaget saavel Eksemplarer af dens Cirkulære som Aftryk af Klausulerne, indrettede til at vedhæftes Certepartierne. Eksemplarer af saavel Cirkulære som Klausuler udleveres gratis til Foreningens Medlemmer, naar de derom henvende sig enten til en af dens Kredsformænd eller til dens Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn. K.

I Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening,
Kjøbenhavn, d. 28. November 1898.

P. B. V.

P. Rechnitzer,
f. T. Formand.

Stevedoring i Hamburg.

Den store Dokstrejke i Hamburg for to Aar siden har, skriver Hamburgs Skibsreder-Forening i „Fair-play“, lært os Hensigtsmæssigheden af et vel organiseret Arbejdskontor, og Skibsredere, Agenter og Stevedorer have nu i Forening etableret et saadant. Fremtidig vil det store Flertal af Dok-Arbejdsgiverne ikke antage Arbejdere undtagen gennem det fælles Kontor, hvis Udgifter bæres af dem. For at beskytte dem imod en uhindret Konkurrence med udenforstaaende, har Skibsreder- og Skibsmægler-Associationen besluttet, ikke at anvende nogen Stevedor, som ikke slutter sig til Institutionen, og at betale efter en Tarif, som man indbyrdes er kommen overens om, og som ikke er højere end de nuværende gangbare Rater. Nogle faa Udenforstaaende agiterer nu blandt engelske Skibsredere og forsøger at faa dem til at slutte Kontrakter noget under de vedtagne Rater. Associationen besluttede derfor at nedsætte Priserne til samme Niveau.

Denne Tingenes Tilstand foranlediger os til alvorligt at anmode britiske Skibsredere om ikke at lade sig overtale til at slutte Kontrakter, der forelægges dem og maaske tilsyneladende byder dem Fordele, men sandsynligvis medfører Tab for Rederne, enten ved ekstra Bekostning eller ved ringere Arbejde. Vi anbefale paa det varmeste Rederne at overlade Arrangementet med Stevedoren til deres betroede Agenter i Hamburg, og vi

ere overbeviste om, at de derved vil opnaa de laveste Rater og det hurtigste Arbejde, og de vil derved yde betydelig Hjælp til at styrke Enigheden mellem Arbejdsgiverne.

„Fairplay“ tilføjer: Denne Anmodning fortjener britiske Skibsrederes Opmærksomhed, idet den kommer fra et Selskab, der repræsenterer Hamburgs Redere; Associationen er ikke forbunden med det britiske Forbund, men det stræber efter samme Maal og ved lignende Midler. Rederne her burde paa alle mulige Maader støtte dette nye Hamburgske Foretagende og handle i Overensstemmelse med hvad det anbefaler. Der er ingen anden Maade at bekæmpe Strejkerne paa. Rederne ved af Erfaring, at en Skibsarbejder-Strejke i Hamburg eller i anden kontinental Havn altid skader britisk Tonnage, der i de ledende kontinentale Havne ofte repræsenterer 50 pCt. af Trafikken. Bladet yder derfor den i Hamburg trufne Ordning sin bedste Anbefaling.

Nybygninger, Køb og Salg.

Norsk Skonnert Azira, 142 Reg.-Tons, bygget 1889, er købt af Grosserer C. Norstrand her i Byen.

Dansk-Islandsk Fiskeriselskab har ladet bygge en ny Damper i Porsgrund til Fiskeri under Island. Den er 92' lang og med 150 H. K.

Red Star Company har ved engelske Værfter bestilt 6 Dobbeltkrue-Dampere, 4 til Passagerfart og 2 til Fragtfart, henholdsvis 560 og 530 Fod lange. Amerikanerne ønsker selv at levere Materialerne til Baadene; de skulle sættes i Fart paa Antwerpen og Philadelphia. (Norg. Sjøft.)

Fra Sø og Land.

Den nuværende Fører af S/S Sønderjylland, Kapt. Chr. Kromann, der som Fører af S/S Charkow den 24. Marts f. A. under vanskelige Forhold i en Storm i Østersøen bjærgede Besætningen fra den svenske Skonnert „Olga“ af Hudikswall, har af Kong Oscar gennem det herværende svensk-norske Konsulat erholdt et prægtfuldt, meget massivt, 9" højt Sølvbæger, paa den ene Side forsynet med Hs. Majestæts Navnetræk og paa den anden Side med Ordene: „Til C. Kromann för menniskovänligt handlingssätt mot svensk fartygsbesättning“. Tillste Styrmand Andersen samt de 4 Matroser, som udgjorde Baadsbesætningen, medfulgte der Pengegaver.

Paa en Generalforsamling i Nordisk Skibsrederforening er Foreningens nye Love endelig vedtagne. Der foretoges Suppleringsvalg til Bestyrelsen, hvorved for Danmark valgtes Skibsreder D. Torm, Kjøbenhavn, og Konsul L. v. d. Hude, Svendborg.

Dødsfald. Kaptajn L. P. Larsen, Fører af Brig „Augusta“ af Faaborg, menes at være druknet, medens Skibet henlaa ved Swinemünde. Hans Hustru er funden mellem Skibet og Broen, og Landgangsstigen var forsvunden, saa det antages, at han om Natten, medens han befandt sig paa Stigen, er styrtet i Søen. Den Afdøde efterlader sig Hustru og to Børn.

De Forenede Staters Konsul i Riga har afsluttet en Overenskomst med Det Forenede Dampskibsselskab i Kjøbenhavn om midlertidig Etablering (som Forsøg)

af en direkte Dampskibs-Forbindelse imellem New York, Riga og St. Petersburg for at undgaa det nuværende betydelige Omladnings-System og i Haab om, at Fragten bliver billigere. (Fairplay.)

I „Fanø Avis“ skrives: „I Dag ankom hertil fra Hull to danske Matroser, Christen Hansen fra Langeland og Ludvig Bache fra Langaa, der herfra at begive sig til deres Hjem. De var om Bord paa den norske Bark „Vilhelm Birkedal“ fra Frederiksstad, der i Begyndelsen af November Maaned forliste under New Foundlands Bankerne, og blev optagne af den norske Damper „Aggi“ fra Bergen og landsatte i Hull. De vare blottede for Klæder og Penge og havde selvfølgelig ingen Afregning fra det Skib, de havde sejlet med. I Hull henvendte de sig til den norsk-svenske danske Konsul om den nødvendige Assistance og Afregning, men bleve afviste og sendte hertil Esbjerg, medens der blev draget særlig Omsorg for andre Sømænd, der vare Nordmænd, særlig 2 Styrmande, der var godt forsynede med Tøj, men ikke desmindre fik nye Overfrakker. Den ene af de to Matroser maatte i et Par Dage gaa barfodet omkring i Hull. De henvendte sig til Myndighederne her i Esbjerg for at blive forsynede med Midler til Hjemrejsen herfra.

Saaledes lyder de to Sømænds Beretning, hvis Rigtighed vi ikke har Grund til at tvivle om“.

Almindelig dansk Vare- og Industrielotteris 3. Trækning begynder Onsdag den 14. Decbr. I Henhold til Lotteriets Plan vil der, paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 100,000 Lodder, blive fordelt et Antal ialt 52.000 Gevinster, hvorom for 3. Træknings Vedkommende henvises til omstaaende Bekendtgørelse. Gevinsterne kunne eventuelt tillades ombyttede efter de Vindendes Ønske med andre Genstande af indenlandsk Tilvirkning og af lige Værdi. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Ugens Havarier.

Hans, Bark af Sønderho, fra Bissao til Hamburg, maatte søge ind til St. Vincent med Ladningen oversejlet og nogle af Mandskabet syge. Fortsatte 24. Novbr. Rejsen med alt vel om Bord.

Venner, Bark af Sønderho, grundstødte 24. Novbr. paa Vestsiden af Goldknap. Kom med Assistance af Grunden og ind til Barry. Skibet er tæt og fortsætter vistnok Rejsen til Buenos Aires.

Frithjov, Dpsk. af Haugesund, ankom d. 3. ds. hertil med en Del oven Bords Skade. Ligeledes var der en Del Skade i Kabytten ved at en Lampe var eksploderet.

Seaham Harbour, Dpsk. af Sunderland, fik ved Afgang herfra Brud paa Dampstyreapparatet. Skibet reparerer inden Rejsen fortsættes til England.

Saga, Brig af Malmø, kom, som meddelt, d. 28. Novbr. paa Grund paa Saltholmen. Skibet blev d. 1. ds. bragt flot af Svitzers og fortsatte Rejsen til Norrkøping uden at have taget Skade.

Margrethe, Skonnert af Adersund, kom d. 3. ds. paa Rejsen fra Danzig til Harburg med Sleepers paa Grund paa Søndre Røse. Flot efter at have kastet over Bord af Dækslasten og med Assistance af Svitzers.

Gustaf Adolf, Brig af Oscarshamn, strandede d. 1. ds. udfor Rønne paa Hvideodde. Vraget er solgt for 281 Kr., Kulladningen for 25 Kr., det ilandbjærgede Inventar for 25 Kr.

Emma, Galease af Flensborg, Ulrichsen, strandede d. 1. ds. syd for Rønne. Kaptajnen druknede. Skibet er Vrag.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Kbhvn. 6. Decbr., bestemt til Halifax. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Genua 30. Novbr., best. til Livorno. — Antwerpen, Holm, afgik fra Kbhvn. 6. Decbr., best. til Boston. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Malaga 5. Decbr., bestemt til Cadix. — Dagmar, Gade, afgik fra Neapel 5. Decbr., best. til Messina. — Douro, Ørum, afgik fra Lissabon 5. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Blom, ankom til Boston 5. Dec., bestemt til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Kbhvn. 6. Decbr., best. til

Pernau. — Kiew, Rabe, afgik fra Trangsund 24. Novbr., bestemt til Bordeaux. — Kursk, Staal, afgik fra Dartmouth 5. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Leopold II. Kruse, ankom til Kbhvn. 4. Decbr., best. til Riga. — Louisiana, Jensen, afgik fra Kbhvn. 5. Novbr., best. til New Orleans. — L. P. Holmblad, Ingvarsen, afg. fra Antwerpen 23. Nov., best. til New York. — Nicolai II., Michelsen, afgik fra St. Petersborg 3. Decbr., best. til Danzig. — O. B. Suhr, Lissner, ank. til Kbhvn. 5. Decbr., best. til Alicante. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Antwerpen 3. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Tejo, Borries, afgik fra Blyth 29. Nov., best. til Oporto. — Tomsk, Andersen, ankom til Antwerpen 2. Decbr., best. til Rotterdam. — Vesuv, Bech, afgik fra Kbhvn. 6. Decbr., bestemt til Stettin. — Viking, Jørgensen, afgik fra Grangemouth 29. Novbr., bestemt til Oporto. — Xenia, Erichsen, ankom til St. Croix 5. Novbr., bestemt til New Orleans. — Arkansas, Jespersen, ankom til Danzig 30. Nov., best. til Philadelphia. — Florida, Ingerslev, ankom til Kbhvn. 6. Decbr., best. til New Orleans. — Kentucky, Caroc, ankom til Aarhus 4. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Hekla, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 5. Dec., best. til Stettin. — Island, Gøtsche, dokker her. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 3. Decbr., bestemt til New York. — Thingvalla, Laub, afgik fra New York 3. Decbr., bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Olsen, afgik fra Kbhvn. 30. Novbr., bestemt til Manchester. — Axelhuus, Nielsen, afg. fra Stettin 6. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Clauson Kaas, ankom til Riga 28. Nov., best. til Antwerpen. — Ceres, Svensson, ankom til Libau 5. Decbr., bestemt til London. — Christian IX., Møllerup, afgik fra Kbhvn. 5. Decbr., bestemt til Pillau. — Christianssund, Kjelsen, ankom til Thronhjelm 2. Dec., best. til Kbhvn. — Constantin, Bloch, ankom til Kbhvn. 6. Dec., bestemt til Libau. — Frederik, Harboe, ankom til Pillau 4. Decbr., bestemt til Hull. — Jolantha, Paaske, pass. Holtenau 29. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Kasan, Thomsen, ankom til Libau 1. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Laura, Christiansen, afg. fra Leith 19. Nov., bestemt til Island. — Louise Gøtsche, ankom til Hull 4. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Morsø, Brabrand, ankom til Libau 28. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Moskov, Fischer, afg. fra Antwerpen 4. Dec., best. til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Kbhvn. 5. Nov., bestemt til Riga. — Nordjylland, Hansen, afg. fra Kbhvn. 1. Dec., best. til London. — Perm, Christensen, ankom til Hull 2. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Pregel, Egidiusen, ank. til Riga 5. Dec., best. til Antwerpen. — Valdemar, Koføed, ankom til Libau 3. Novbr., bestemt til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Kbhvn. 30. Nov., best. til Stettin. — Vesta, Corfitzon, pass. Domesness 4. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Maja, Lorentzen, afgik fra Danzig 5. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Ella, Jacobsen, ank. til Kbhvn. 4. Decbr., bestemt til Hamburg. — Esbjerg, Bentzen, pass. Holtenau 5. Decbr., bestemt til London.

Ficaria, F. Fenger, afgik fra Newcastle 6. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Eshern Snare, M. Madsen, afgik fra Odense 8. Decbr., best. til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 8. Dec., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 7. Decbr., bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, C. Wiberg, afgik fra Newcastle 7. Dec., bestemt til Aalborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 7. Decbr., best. til Odense. — Storebelt, J. P. Bay, afgik fra Nakskov 7. Decbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 7. Decbr., best. til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm, Schmidt, afgik fra London 4. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Frode, Wisberg, afgik fra Swansea 21. Novbr., bestemt til New-Orleans. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Genoa 1. Decbr. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Antwerpen 3. Decbr., ankom til Newcastle 4. Decbr. — Knud, Mancke, afgik fra Korsør 6. Decbr., best. til Blyth. — Svend, Petersen, afgik fra Newcastle 26. Nov., ankom til Lübeck 4. Decbr. — Erik, Tofte, afgik fra Blyth 26. Novbr., ank. til Kbhvn. 30. Novbr. — Skjold, Schmidt, afgik fra Riga 26. Novbr., ankom til Ghent 5. Decbr. — Ragnar, Risøe, afgik fra Dunkerque 4. Decbr., bestemt til Cardiff. — Danmark, Kraemer, afgik fra Riga 19. Nov., ankom til Ghent 25. Nov. — Volmer, Riber, afg. fra Tynen 19. Novbr., ankom til Riga 27. Novbr. — Dan, Hansen, afgik fra Riga 5. Decbr., bestemt til Ghent. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Newcastle 6. Decbr., bestemt til Libau. — Harald, Holst, afgik fra Newcastle 27. Novbr., bestemt til Delaware. — Olaf, Lorenzen, afgik fra Kramfors 19. Novbr., ankom til Havre 30. Novbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. P. Berg, Thorsøe, afgik fra London 3. Decbr., ankom til South Shields 4. Dec. — Alex. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Dordrecht 27. Nov., ankom til Blyth 30. Novbr. — P. Andrejef, Johnsen, afg. fra London 3. Dec., ank. til Blyth 4. Dec. — J. Siem, Knudsen, afgik fra Hull 3. Decbr., bestemt til Hampton road f. O. — Russ, Jensen, ankom til Philadelphia 5. Decbr. — W. Sawin, Jørgensen, afgik fra London 29. Nov., ankom til Blyth 1. Dec.

Helmdal, Kamma, Risøe, afg. fra Swinemünde 6. Dec. — Helga, Lagesen, ankom til Rouen 3. Decbr. — Martha, Jørgensen, ankom til Blyth 4. Decbr. — Elina, Møller, ankom til Swansea 6. Decbr. — Therese, Knudsen, ank. til Rouen 2. Decbr.

Urania, Polarstjernen, Nielsen, afgik fra Swinemünde 14. Novbr., bestemt til New York. — Ekliptika, Klaborg, afgik fra Cardiff 22. Novbr., bestemt til Philadelphia. — Venus, Lund, ank. til Swinemünde 28. Nov. — Urania, Callesen, afgik fra Newcastle 2. Decbr., bestemt til Stockholm. — Saturn, Lund, ank. til Kbhvn. 1. Decbr. — Pallas, Degn, ank. til Helsingør 5. Decbr. — Juno, Jørgensen, ankom til Bremen 3. Decbr. — Mars, Nielsen, ankom til New York 5. Decbr.

Nordøen, Wineland, Petersen, afgik fra Swinemünde 29. Novbr., bestemt til New York. — Nordland, Pii, ank. til Kbhvn. 30. Novbr. — Finland, Schmidt, afgik fra Grangemouth 5. Decbr., bestemt til Kbhvn. — England, Andersen, ankom til Odense 4. Decbr. — Holland, Jørgensen, afgik fra Swansea 3. Decbr., best. til Kbhvn. — Rusland, Møller, ank. til Kbhvn. 7. Decbr. — Tyskland, Høgstedt, ankom til Riga 1. Decbr. — Skotland, Branth, ankom til Bremen 2. Decbr.

Østersøen, Yrsa, Hansen, afgik fra Kbhvn. 30. Novbr., bestemt til Hull. — Rita, Larsen, ankom til Portsmouth 5. Decbr. — Patria, Andersen, afgik fra Tynen 3. Decbr., bestemt til Swinemünde.

Union, Anglia, Erichsen, afg. fra Sunderland 26. Nov., ankom til Kbhvn. 30. Novbr. — Frisia, Skov, afgik fra Blyth 3. Decbr., bestemt til Lübeck. — Gallia, Nielsen, afgik fra Swinemünde 2. Dec., bestemt til Sunderland

Kjøbenhavn, Jylland, Jensen, ankom til Rotterdam 5. Decbr. — Hafnia, Lund, afgik fra Sunderland 29. Nov., ank. til Kbhvn. 2. Dec. — Dania, Horn, afg. fra Galveston 3. Decbr., bestemt til Kbhvn.

Dannebrog, Amalienborg, Schultz, ankom til Dieppe 27. Novbr. — Brattingsborg, Schmidt, afgik fra Fernandine 19. Novbr., bestemt til Aarhus. — Christiansborg, Petersen, afgik fra Newcastle 3. Decbr., bestemt til Korsør. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Amsterdam 3. Decbr., bestemt til Swansea. — Fredensborg, Andersen, afgik fra Kbhvn. 2. Dec., bestemt til Sunderland. — Uranienborg, Dømel, afg. fra Las Palmas 4. Decbr., bestemt til River Plate. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Barry 27. Novbr., bestemt til Delaware. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Rotterdam 5. Decbr.

Dampskibsselskabet af 1896, Klampenborg, Agerlin, afgik fra Kbhvn. 2. Decbr., bestemt til Blyth. — Jægersborg, Jensen, afgik fra Sundsvall 30. Novbr., bestemt til Rotterdam. — Skodsborg, Lund, afgik fra Borgå 2. Dec., bestemt til Bremen. — Guldborg, Jensen, ankom til Sundsvall 28. Novbr. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Calais 3. Decbr., bestemt til Cardiff. — Marselisborg, Hartmann, afgik fra Cardiff 24. Novbr., bestemt til Port Eads.

Dampskibsselskabet Torm, Helene, Warming, ankom til Kbhvn. 29. Novbr. — Agnete, Jensen, afg. fra Grangemouth 4. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Hermia, Sørensen, afgik fra Methil 3. Dec., bestemt til Korsør. — Alice, Kraemer, ankom til Kiel 2. Decbr. — Sjælland, Madsen, afgik fra Libau 30. Novbr., bestemt til London. — Bornholm, Petersen, afgik fra Libau 4. Decbr., bestemt til Rouen. — Ajax, Brørsen, afgik fra Methil 1. Decbr., ankom til Baudholm 5. Dec. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 30. Novbr. — Nauta, Steen, ankom til Travemünde 4. Dec. — Rønne, Hintze, afgik fra Warkworth 29. Novbr., ankom til Masned-sund 4. Decbr. — Kjøbenhavn, Thomsen, afg. fra Stettin 4. Decbr., bestemt til Laurvik.

Danmark, Rolf, Madsen, afgik fra Libau 4. Decbr., bestemt til Hamburg. — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Libau 4. Decbr., best. til London. — Absalon, Reese, ank. til Methil 1. Decbr. — Ansgar, Larsen, ankom til Aarhus 2. Decbr. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Kbhvn. 5. Decbr. — Hamlet, Sommer, ankom til Newcastle 3. Dec. — Helge, Matthiessen, ankom til Kbhvn. 30. Novbr.

Cimbria, E. M. Dalgas, Hansen Holm, ank. til Kbhvn. 3. Decbr. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Grangemouth 3. Decbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Kbhvn. 6. Decbr., bestemt til Grangemouth.

Vendila, N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Swinemünde 5. Decbr.

Det Østasiatiske Kompagni, Siam, Cold, afgik fra Port Arthur 2. Decbr., ankom til Nagasaki 5. Decbr. — Malaya, Bærentzen, afgik fra Mühlgraben 4. Decbr., ankom til Kbhvn. 6. Decbr. — Cathay, Schøning, pass. Gibraltar 1. Decbr.

Myren, Anna, Moyell, ankom til Kbhvn. 5. Decbr.

Vulcan, Tholander, afgik fra Sunderland 2. Decbr., ankom til Stettin 6. Decbr.

Æra, Enighed, Nielsen, ank. 4. Dec. til Methil Red.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Tercera, Pedersen, sejlet 20. Novbr. fra Delagoa Bay til Ota e Head f. O. — Laura, Kallesen, ank. til Hamburg 28. Novbr. fra Tabiti. — Emba, Jepsen, sejlet fra Belize 8. Novbr. til Havre. — Wilhelmine, Oldefar. til Søns fra Cuxhaven 29. Novbr. til Delagoa Bay. — Cito, Christensen, prajet 19. Novbr. paa 34° N. Br. 19° W. Lgd. fra Nantes til New York. — Thor, Meinertz, prajet 14. Septbr. paa 38° S. Br. 87° W. Lgd. Hans, Beck, sejlet fra Garston 29. Novbr. til Ceara. — Mærdor prajet 27. Novbr. paa 48° N. Br. 7° W. Lgd. fra Hamburg til Para. — Erna, Thomsen, sejlet fra Trinidad 1. Decbr. til London. — Medor, Svarrer, ankom til Rio Grande 2. Decbr. fra Cardiff. — Emilie, Thomsen, ankom til Ymuiden 3. Decbr. fra Macassar. — Rosa, Brinck, ankom til Porsgrund 4. Decbr. fra Grangemouth — Elisabeth, Harreby, pass. Punta Delgado 2. Decbr. til St. Sebastian.

Fans. Sønderho. Merida, Pedersen, afgik 27. Novbr. fra Cardiff til Rio Grande. — Eliza, Thomsen, afgik 24. Novbr. fra Søderhamn til Esbjerg. — Hans, Brinck, afgik fra St. Vincent 25. Novbr. til Hamburg.

Svendborg. Pomona, Nielsen, ankom til Boston 27. Nov. — Roska, Møller, ankom til Newhaven 28. Novbr. — Dannebrog, Jensen, ankom til London 28. Novbr. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til Yarmouth 30. Novbr. — Garibaldi, Jørgensen, ankom til Trawemünde 30. Novbr. — Thetis, Hansen, ankom til Newcastle 30. Novbr. — Bellona, Petersen, ankom til Warkworth 30. Novbr. — Grønsund, Carlsen, ankom Abbeville 30. Novbr. — Flora Nielsen, ankom til Stolpemünde 30. Novbr. — Christine, Rasmussen, ankom til Christiania 1. Decbr. — Svend, Andersen, ankom til Svendborg 4. Decbr. — Fortuna, Christiansen, ankom til Svendborg 5. Decbr.

Æra. Thyra, Rasmussen, ankom 29. Novbr. til Brest. — H. C. Christensen, Bøye, ankom 29. Novbr. til Rochester. — Hebe, Clausen, ank. 29. Novbr. til Great Yarmouth. — Anne, Jensen, ankom 30. Novbr. til Warkworth. — Fuglen, Hansen, ankom 29. Novbr. til Rochester. — Maren, Christensen, ankom 29. Novbr. til Rochester. — Hans, Folmer, ankom 29. Novbr. til Gravesend. — Marie, Weber, ankom 29. Novbr. til Ipswich. — Mathæus Rickert, Lauritsen, ankom 29. Novbr. til Ipswich. — Argus, Svane, ankom 29. Novbr. til Shoreham. — Hansigne, Clausen, ankom 30. Novbr. til Rufisque (Senegal Afrika) fra Göteborg. — Ceres, Bager, ankom 1. Decbr. til rederiksstad. — Kvik, Olsen, afsejlede 1. Decbr. fra Harburg Elbe til Great Yarmouth. — Hosanna, Hay, ankom 1. Decbr. til Christiania. — Sejerskransen, Jørgensen, ankom 30. Novbr. til Lecrotoy. — Dronning Louise, Petersen, ankom 30. Nov. til Ipswich. — Frem, Folmer, ankom 2. Decbr. til Kings Lynn. — Marie, Bøye, ankom 2. Decbr. til Neufahrwasser. — Svalen, Christensen, ankom 2. Decbr. til Jersey. — Stella, Rasmussen, ankom 2. Decbr. til Warkworth. — Eden, Mikkelsen, ankom 3. Decbr. til L'Orient. — Thea, Friis, laa til Ankers i Svendborgsund 4. Decbr. paa Rejse til Svendborg. — Skjold, Bygind, ankom 5. Decbr. til Dundalk (Irland.)

Rønne. Laurentine Emilie, Johnsen, ankom til Fakse 29. Novbr. — John Hintze, Andersen, ankom til Kbhvn 3. Decbr. — Herman Olsen, Jensen, ankom til Rügenwalde 5. Decbr.

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, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

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

Kattegat. Sjællands N.-Kyst. *Spodsbjerg* Fyr er atter i Orden.

Sundet. Kjøbenhavn. *Seminekorpsets Øvelsesplads.* Den 12. December 1898 inddrages Almærkningerne for *Seminekorpsets Øvelsesplads* mellem og foran *Mellemfort* og *Prøvesten.* Samtidig slukkes Varselsfyrene paa begge Forter.

Østersøen. *Falster S.-Spids.* *Gjæder Dagmærke.* Toppen og Ballonen paa *Gjæder* Dagmærke er nedblæst. Den vil snarest muligt blive opsat igen.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverige. *Ystad.* Tæt SV. for Prikken ved *Ystad* Ref SV.-Ende er i 28 Fod Vand udlagt en Lystønde, der viser uregelmæssigt vekslende hvidt og rødt Lys.

Gotland. Ved *Lutterhorn* Havn brænder i mørke Nætter, naar Fiskere fra Pladsen ere paa Søen, en hvid Lanterne, Flammens Højde: 48 Fod. Synsviddens: 4 Kml.

Finland. *Bottniske Bugt.* Den 26de November 1898 er Fyrskibet „*Storkallegrund*“ NV. for *Kaskö* inddraget for Vinteren.

Ålands Øer. *Mariehamn.* *Asköklubb* og *Stegskär.* S. for *Järsö* i Farvandet til *Mariehamn* V.-lige Havn ere tølgende to hvide og røde vekslende Fyr tændte:

Et lavt Fyr paa N.-Enden af Øen *Asköklubb.* 60° 0' 11" N. Br. 19° 59' 33" Ø. Lgd.

Et højt Fyr paa NØ.-Siden af Øen *Stegskär,* N. for Øen *Norra Stegskär.* 60° 1' 7" N. Br. 19° 57' 33" Ø. Lgd.

Rusland. *Finske Bugt.* *Neva Bugt.* En Lægter er sunken 2¹/₂ Kml. S. 61° V. for Fyrskibet „*Neva*“. Vraget afmærkes med Stager med Kost.

Finske Bugt. *Odensholm.* Løbet mellem Grundene SØ. for *Odensholm* og Grunden *Sundstein* er lukket og Stagen med Kost ved den sidste Grund N.-Ende inddragen.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag m. m. i Nordsøen. Den 17de November. 54° 54' N. Br. 7° 20' Ø. Lgd. En stor rød Tønde, der laa fast.

„Det Forenede Dampskibs-Selskab“ meddeler: Dampskibet „*Union*“ passerede den 2den December paa 57° 22' N. Br. 7° 3' Ø. Lgd. en Mast, 10 Fod over Vandet.

Tyskland. *Elben.* *Duhnen.* Den 1ste December 1898 er i Stedet for det tidligere *Kugelbake* Fyr tændt et hvidt, fast Fyr. tæt Ø. for Skuret til Redningsbaaden i *Duhnen.* Det lyser fra N. 21° V. til N. 14° Ø. Ø.-Kant af Lysvinklen gaar over Fyrskibet „*Elbe Nr. IV*“ og V.-Kanten fri V. om Tønde W. med Kors V. for *Mittelgrund.* Flammens Højde: 20 Fod. Lille lysegult Fyrhus.

Fra samme Fyrhus kan vises et hvidt, fast Fyr, der lyser fra N. 62° V. gennem V. til S. 88° V., men det er Skibstarten uvedkommende.

Fyrhuset ved *Kugelbake* er borttaget. **Elben.** *Mittelgrund V.* Dampere „*Bede*“ er sunken V. for *Mittelgrund.* neden for *Kugelbake,* ca. 1 Kbl. Ø. for Tønden *Mittelgrund V.* Et sort Fartøj med to Master er udlagt ca. 1½ Kbl. V. t. N. for Vraget. Det viser to sorte Balloner eller to hvide Lanterner paa den Side, der vender mod det N.-lige Farvand, og en sort Ballon eller hvid Lanterne paa den modsatte Side.

Elben. *Otterndorf N.V.* Dampere „*Corso*“ er sunken NV. for *Otterndorf,* ca. 5½ Kbl. NØ. for *Spirteude Q.* Et grønt Fartøj med to Master er udlagt tæt Ø. for Vraget. Det viser to sorte Balloner eller to hvide Lanterner paa den Side, der vender mod det S.-lige Farvand, og en sort Ballon eller hvid Lanterne paa den modsatte Side.

Holland. *Zeegat van Terschelling.* I *Schuitengat* er Klokkebaakeskibet for Vinteren ombyttet med en Spidstønne med Ballon.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Paa N.-Siden af *Zuiden* have de tre Duc d'Alber nu afkortet Kegle som Topbetegnelse.

Zeegat van Brouwershaven. *Willemstad.* Den 28de November 1898 ombyttes *Willemstad* hvide, faste Fyr med et midlertidigt hvidt, fast Fyr. 51° 41' 48" N. Br. 4° 26' 24" Ø. Lgd.

Frankrig. *Out Ruytingen NØ.* Spidstønden ved NØ.-Enden af *Out Ruytingen* er ombyttet med en sort Spirtønde Nr. 3 med Cylinder. 51° 12' 10" N. Br. 2° 9' 37" Ø. Lgd.

England. *Sunderland.* Fyrene paa Yderenden af *Roker Pier* ved *Sunderland* ere igen tændte. 54° 55' 20" N. Br. 1° 21' 10" V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Paa *Colbart,* NV. for *Boulogne,* ligger et Vrag sunket. Ved halv Tid ere Masterne 4 Fod over Vandet.

Dunkerque. Paa Yderenden af den nye Ø.-Mole ved *Dunkerque* Havn er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 35 Fod. Synsviddens: 4 Kml. Fyret vises fra et gult, cylindrisk Fyrtaarn. 51° 3' 24" N. Br. 2° 21' 41" Ø. Lgd.

Den gamle Ø.-Mole er borttagen og det røde, faste Fyr, der lyste over den, slukket.

Englands S.-Kyst. *Start Point.* Taagesignalet ved *Start Point* er nu forandret. Sirenen giver hver 2 Minutter Et-Stød af 7 Sekunders Varighed. 50° 13' 20" N. Br. 3° 38' 30" V. Lgd.

Bristol Channel. *Swansea.* Det hvide, faste Fyr paa Lys- og Klokkestønden ved Indløbet til *Swansea* er ombyttet med et hvidt Fyr med Formørkelse hver 6 Sekunder, Lys 4 S., Mørke 2 S. 51° 36' 0" N. Br. 3° 55' 50" V. Lgd.

Irland. *Quennstown.* Ved *Roche Point* Fyr gives Taagesignal nu med Sirene, der hver ½ Minut giver Et-Stød af 2 S. Varighed. 51° 47' 30" N. Br. 8° 15' 15" V. Lgd.

Ørken Øer. *Scapa Flow.* Den 28de November 1898 er paa *Calf of Cava* i *Hoy Sound* tændt et fast Fyr, der viser hvidt Lys fra S. 62° Ø. til S. 89° Ø., rødt Lys fra S. 89° Ø. til N. 1° Ø., hvidt Lys fra N. 71° Ø. gennem N. til N. 37° V., rødt Lys fra N. 37° V. til N. 67° V., hvidt Lys fra N. 67° V. gennem V. og S. til S. 9° Ø. og Mørke fra S. 9° Ø. til S. 62° Ø. Flammens Højde: 39 Fod. Synsviddens: 11 Kml.

Fyret vises fra et hvidt, ottekantet Taarn paa Øens N.-Pynt. Der er ikke Vagt ved Fyret. 58° 53' 15" N. Br. 3° 10' 50" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Fransk Afrika. Elfenbens-Kysten. Ved *San Pedro* er tændt et hvidt Lynfyret, der hver 5 Sekunder viser Et-Lyn. Flammens Højde: 130 Fod. Synsviddens: 18 Kml. Lysævnens: 21 Kml. Det vises fra et 21 Fod højt Taarn ved Mundingen af Floden *San Pedro* tæt S. for Regeringsbygningen. 4° 44' 45" N. Br. 6° 36' 0" V. Lgd.

Kap Verdes Øer. Sao Vicente. Porto Grande. Fyret paa *Sao Vicente* lyser Horisonten rundt, undtagen hvor det skjules af Øerne *Santo Antao* og *Sao Vicente*.

Prince Edwards Island. Boughton River. Ved *Annandale* ere følgende hvide, faste Ledefyr tændte: Forfyret vises fra et lille hvidt Taarn i Kbi. NØ. for Pierens Hoved. Flammens Højde: 27 Fod. Synsviddens: 10 Kml. over en lille Vinkel paa hver Side af Ledelinjen. 46° 15' 40" N. Br. 62° 25' 5" V. Lgd.

Bagfyret vises fra en hvid, 54 Fod høj Baake paa *Juniper Point*, c. 7 Kbl. NV. t. V. fra Forfyret. Flammens Højde: 70 Fod. Synsviddens: 14 Kml.

Holdte overet lede Fyrene over Barren.

Paa NV.-Hjørnet af *Annandale* Været er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 11 Fod. Synsviddens: 1 Kml. Det vises fra en Pæl.

En hvid Baake, 13 Fod høj over Højvande, er opført paa en Sandbanke paa N.-Siden af Løbet, 3 $\frac{1}{2}$ Kbl. Ø. t. S. fra Pierens Hoved og fra Ø.-Enden af *Banks Point* i S. $\frac{1}{2}$ Ø.

Nova Scotia. Uden for *Halifax* kan man ikke faa Lods hverken ved *Devil Island* eller *Sambro Island*.

I Almindelighed krydse to Lodsskonnerter paa Stationen uden for Indløbet til *Halifax Harbor* og indtil 15 Kml. uden for en Linje mellem *Chebeucto Head* og *Devil Island*.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Saco River. En sort, 35 Fod høj Stage med en sort Tønde paa Toppen er anbragt paa Yderenden af den S.-lige Dæmning ved Indløbet til *Saco River*.

North Carolina. Fyrskibet „*Diamond Shoal*“ Nr. 71, 14 $\frac{1}{8}$ Kml. S. 53° Ø. fra *Cape Hatteras* Fyr, er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 69. Fyr og Signaler ere uforandrede.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Villefranche. En hvid Spidstønde, mærket „*Alberta*“, er udlagt paa *Villefranche* Red, c. 2 Kbl. N. 37° V. fra Pavillon *Gilles* paa *Pynt Passable*.

Rumænien. Mangalia og Kap Tuzla. Ved *Mangalia* er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 49 Fod. Synsviddens: 10 Kml. 43° 48' 44" N. Br. 28° 35' 30" Ø. Lgd.

Paa *Kap Tuzla* er tændt et midlertidigt, rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 44 Fod. Synsviddens: 4 Kml.

Dette Fyr skal ombyttes med et andet Fyr, der skal vises fra et Fyrtaarn paa *Kap Tuzla*. 43° 59' 17" N. Br. 28° 40' 28" Ø. Lgd.

Algier. Mostaganem. En sort Tønde er udlagt $\frac{1}{4}$ Kbl. uden for Yderenden af Molen ved *Mostaganem* for at afmærke de yderste Sten. Paa Molens Yderende brænder et rødt, fast Fyr.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Puerto Rico. Ved *San Juan* Havn ligger „*Christobal Colon*“ sunken paa Ø.-Siden og „*Mannela*“ paa V.-Siden af Løbet inden for *Morro*.

Ved „*Christobal Colon*“ er udlagt en rød Tønde.

Der er 6 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand lige inden for og uden for de sunke Skibe. Man kan staa ind til Ankerpladsen med 23 Fods Dybgaende. Det dybeste Vand i *Canal de Entrada* er langs N.-Siden af Løbet, og store Skibe skulle holde sig c. 20 Alen fra Tønderne paa Løbets N.-Side.

St. Vincent. Kingstown. Paa Fort *Charlotte, Kingstown*, er det hvide, faste Fyr igen tændt. 13° 9' 25" N. Br. 61° 15' 0" V. Lgd.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Fransk Guyana. Ved *Iles du Salut* er der Ankerplads i 24 Fod Vand, $\frac{1}{2}$ Kml. S. 47° V. fra Fyret paa *Ile Royale*. Efter Lodsens Udsagn findes NV.-Banken ikke.

Brasilien. Pernambuco. Olinda. Det hvide, faste Fyr med Blus *Olinda* er midlertidigt ombyttet med et hvidt, fast Fyr. Lysstyrken er størst mod N. og S. Mod Ø. er Lysævnens c. 6 Kml. S° 0' 50" S. Br. 34° 50' 35" V. Lgd.

Buenos Aires. Olivos. Det hvide, faste Fyr *Olivos* paa *Pynt Amarga* er slukket. 34° 28' S. Br. 55° 29' V. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Danmark. Foranstaltningerne mod smitsomme Sygdommes Indførelse fra *Middlesbrough* ere ophævede.

Kjøbenhavns Børskurs d. 7. Decbr. 1898.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.	108 $\frac{3}{4}$	108 $\frac{1}{2}$	109
Danmark.	94	98 $\frac{3}{4}$	94 $\frac{1}{4}$
Norden.		124 $\frac{1}{4}$	124 $\frac{3}{4}$
Kjøbenhavn		109 $\frac{1}{2}$	110
Carl.	64 $\frac{1}{2}$	64 $\frac{1}{4}$	64 $\frac{1}{2}$
Dannebrog	105	104 $\frac{3}{4}$	105 $\frac{1}{4}$
Skjold.		77 $\frac{3}{4}$	78
Helsingørs Dampsk.		66	67
Østersøen		105	108
Nordøen.		82	86
Torm		100	102
Foren. Bugser-Selsk.		88	91
Dansk-russisk Dampsk.		104	105 $\frac{1}{2}$
Urania.		103	103 $\frac{3}{4}$
Union.	109 $\frac{1}{2}$	109 $\frac{1}{2}$	110
Heimdal		106	108
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.		—	—
5% — — —		—	—
5% Thingvalla 1880		—	—
5% — — 1894		—	—
5% Norden.		102	104
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		97 $\frac{1}{2}$	99
3 $\frac{1}{2}$ % uopsig Stats.		99 $\frac{1}{2}$	99 $\frac{3}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk		90	92
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvns Kreditf.		90 $\frac{1}{2}$	92
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf. 6 Ser.		94	95
4% — — — 6 —	95	94 $\frac{3}{4}$	95 $\frac{1}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk. 3 —		92	94
Aktier.			
Nationalbank		146 $\frac{1}{2}$	147
Privatbank	133 $\frac{3}{4}$	133 $\frac{3}{4}$	134
Landmandsbank		128	130
Handelsbank		122 $\frac{1}{4}$	124
Burm. & Wain.	93 $\frac{1}{4}$	92 $\frac{3}{4}$	93
Helsingørs Jernsk.		95	97
Sukkerfabr.		98 $\frac{1}{4}$	99
Bryggeri Aktier	95	94 $\frac{3}{4}$	94 $\frac{3}{4}$

Vekselkurser d. 6. Decbr. 1898.

	Avista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.	89.15	88.95
London	18.22	18.18
Paris.	72.10	—
Amsterdam.	150.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 6. Decbr. 1898.

Russiske Noter	216.35
4% Russiske Consols.	101.90
4 $\frac{1}{2}$ % — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	99.70
5% Rumænske Stats	100.10
4% — — 1890.	92.75

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 4,000, „Danmark“ 8,000, „Norden“ 4,000, „Kjøbenhavn“ 32,000, „Carl“ 12,000, „Dannebrog“ 4,000, „Skjold“ 8,000, „Union“ 2,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden 16.

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 300 Tons Egenvægt.

Havnefyr & Lanterner.

Metalspejllapparater.

Skibslanterner med Certifikat
Gl. Lanterner prøves og forandres.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9,

Kjøbenhavn.

Telefon Nr. 3681.

G. W. Frydenlund & Søn

TH. SIMONSEN,

NYHAVN 57.

SÖLVMEDAILLE I MALMÖ
OG STOCKHOLM.

FOR LANTERNER.

Kongebreve, Brylluper,

Ægtepagter, Testamenter,
Æresoprejsning, Separation,
Skilsmisse, Adoptioner, Navneforandring, Panteobligationer, Klager og Ansøgninger samt alle juridiske Dokumenter skrives og ordnes billigt. Inkassationer og Retsmøder besørages.

Husk 8, Klosterstæde 8.

Juridisk Kontor.

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 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.

LANDMANDSBANKEN

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

Den billigste Herreekviperingsforretning

er hos Jens Kjeldsen.
Søndergade 23—25. * Aarhus.

Skibssignaler

leveres fra Aarhus eneste Fyr- værkerifabrik. Grundlagt 1872.
Brev- og Telegramdr.:
Kræftings Enke, Aarhus.

J. Henrik Jensen,
Guldsmedgade 4, AARHUS.
Kaffe, The og Chokolade.

Th. Møllers Klædefabrik.

Udsalg af blaa
Kirsejer og Skjortebay.
Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

Læge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg.
gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9.
Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

Patentfarve for Skibsbrug

P. Møller, Immervad 1, Aarhus.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.
Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ågir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malmø“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“, „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn — Lübeck.

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

S. HANSEN-KLØVE'S

Snedkerværksted,

St. Annæ Plads 30, over Gaarden.

(D. F. D. S. Ejendom)

anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.

Skibsarbejde.

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.

Telefon 5560.

„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. 50.

Kjøbenhavn, Torsdag den 15. Decbr. 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Uansvarlighed overfor havareret Ladning. — „Mohegans“ Forlis. — Tysk Højesteretsdom om time charter. — Naskov Fjord. — Nordisk Skibsrederforening. — Fragtmarkedet. — Søulykker i Oktober. — Nybygninger, Køb og Salg. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

**Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft &
Maskinbyggeri.**
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning
paa Bedding af mindre Damp-
og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs-
og Maskinreparationer af en-
hver Art, Bygning af nye og
Reparation af ældre Pramme.
saavel af Jærn som af Træ,
Optagning af Lystfartøjer og
Baade samt Opbevaring af
saadanne. Endvidere leveres
nye Dampkedler og Vand-
beholdere, saavel til Skibs-
som til Landbrug.
Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

**Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier**
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Efff.,
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.

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.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 35, Kjøbenhavn.

Som Repræsentant for for-
skellige 1ste Classes
Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe,**
Varer og **Frugt** til billige
faste Præmier. **Subagenter**
antages i forskellige Provs-
byer.

Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
**Conserves, Spiritus,
Colonial** en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus.
Incasso over hele Danmark.

Hansa Composition.
Anerkendt bedste Skibsbundfarve.
ANDREAS HENNINGSEN, Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.

B. HANSEN.
CEMENTFABRIKEN CIMBRIA.
Anbefaler sig som Befragter og Klarerer
til de ærede Skibsførere.
TELEGRAMADR.: HANSEN. TELEFON 21.

Fanø praktiske Sømandsskole.
Saavel Begyndere som unge Sømand optages til enhver
Tid. Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

Sunderland.
Thompson Shields & Co.
(Established 1858.)

— Ship brokers. —
Coal Exporters & Timber Merchants.
196, High Street East. Sunderland.
Highest freights for foreign & coasting.
*Herring freights from ports in Scotland to Elben &
Baltic a speciality.*

Letters & telegrams addressed to our care are delivered
promptly on board vessel on arrival.

Telegrams: „Shields“. Sunderland.

„Scotts Code“ — ninth Edition — used.

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^d.

eneste Fabrikanten af
Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:
Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.
Conferencetid 12—1½. Admiralitætsstr. 39. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

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.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

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.

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals
Barre er nu **19 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 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.

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde
Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.
Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

TELEFON 2290. H. KIRSCHNER & COHN. Telegr.-Adr.:
ASBEST.

Toldbodvej 22. — KJØBENHAVN K.

Lager af Olier og tekniske Maskinartikler.

Armaturer. — Specialitet: Selvlukkende Pat. Vandstandsbaner. — Import
af Metaller. — Æneforhandling af Woodites coniske Ringe til Vandstands-
glas. — Bells Asbestos Pakninger og Olier m. m.

Elastisk Kedelcement,
et udmærket Middel til at stoppe Lækager ved Kedelsamlinger.

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon Nr. 6. G. W. Møller, Grønnegade, Dragør. Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende

Skibslanterner med Certifikat, gældende overalt. Gamle
Lanterner prøves og forandres, naar de
have den lovbefalede Størrelse. Certifikat følger med hver Lanterne fra os.

Havnefyr, Lanterner, Metalspejllapparater

samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

G. W. FRYDENLUND & SØN, Læderstræde 9.

Telefon 3681. * Kjøbenhavn K. * Telefon 3681.

Til Salg.

En Jagt-Galease efter Benzons Tegning er til Salg.
Den bygges af bedste Siemen Martin Staal og faar højeste
Klasse for Kystfart. Levering 1. Marts eller 1. April 1899
i fuldstændig sejlferdig Tilstand. Skibet laster 90 Tons
død Vægt og vil komme under 40 Tons Reg. Netto.

Man henvender sig til

C. E. Goltermann Succrs.,

Altona.

Uansvarlighed overfor havareret Ladning.

I Nordamerika har en Dom, som for nylig er afsagt af de forenede Staters Appellationsret, vakt største Interesse. Den har givet en meget liberal Fortolkning af Harter-Loven. Sagen er opstaaet, fordi det amerikanske Sugar Refining Company havde appelleret en Dom, som nægtede Sukkerkompagniet Erstatning for den Skade, dets Sukkerladning havde lidt ved at blive ødelagt af Saltvand i den engelske Dampers Sandfield.

Sandfield, der skulde bringe Ladningen fra Alexandria til New-York, arbejdede saa voldsomt i Søen i et overordentligt haardt Vejr, at en af Nitnaglerne i Staalpladerne under Vandlinjen agter om Bagbord knækkede, hvorved der fremkom en Læk.

Sandfield var bygget i England i 1890 og var endnu en første Klasse Staaldampers. Den blev indskrevet i højeste Klasse i Lloyds Register, blev senere ofte undersøgt efter Lloyds Regler og var endog lige før den sidste Rejse bleven klassificeret. Den foregaaende Februar Maaned fik den et grundigt Eftersyn af Lloyds Synsmænd. Under Bygningen nittes Pladerne til Spanterne ved at drive en glødende Nagle indvendig fra gennem et Hul i Plade og Spant, hvorefter Naglehovedet dannes ved at udbanke den Del af Naglen, der stikker frem paa Pladens udvendige Side, i en derværende Fordybning. Om denne Sag bemærkede Dommeren, at Hullet i Pladen ikke havde korresponderet fuldstændigt med Hullet i Spantet, da Naglen blev drevet igennem; paa Grund af denne uregelrette Passage naaede Naglen ikke saa meget udenfor Pladen, at Fordybningen i Pladen helt kunde udfyldes ved Naglens Udbankning. Da Skibet efter Rejsen kom i Dok i New-York, opdagede man, at den udbankede Del af Naglen var knækket af og borte, medens selve Naglen, der sad løs i Hullet, maatte drives ud med Hammer og Dorn.

Vidnerne forklarede, at de aldrig havde mødt saa haardt Vejr som paa denne Rejse. Dette kunde ogsaa bevises af den øvrige Skade, som Damperen havde lidt. En Redningsbaad skylledes bort, og en anden fik endel Beskadigelser; Spillene ødelagdes; Luftvær blev revne bort; Brogælender og Støtter brækkedes og bøjedes; Agterdækket blev vredet et Par Steder; Rorkæderne sprang flere Gange og bleve atter sjækkede sammen, ligesom ogsaa Skrueakslen fik Brud. Nogle Gange faldt Skibet tværs i Søen, hvorved det tog saa meget Vand over, at dette i massevis slog gennem Skylighet ned i Maskinrummet.

Den Betragtning som skulde føre til Paastand om Skibets Usødygtighed, var den, at den omspurgte Nagle var mangelfuld. Naturligvis kunde Nitningen have været bedre udført, saa Naglen havde været i Stand til at modstaa Paavirkningerne fra Skibets Bevægelser ligesaa godt som alle andre Nagler i Skibet, men paa den anden Side blev det udtalt i Retten, at et Skib ikke er usødygtigt, fordi alle Naglerne ikke er lige stærke. Om Skibet er usødygtigt eller ikke afhænger af, om hele dets Udrustning og Tilstand var god før Afrejsen. Var Tilstanden god, er det mindre væsentligt for Retten, om Skibet ikke var i Stand til at modstaa Elementernes Angreb. Hvis et Skib er i god, sødygtig Stand og dog maa bukke under for en eller anden Fare, det udsættes for, saa er Rederen ifølge Loven ikke ansvarlig for Ladningen, skønt et større og stærkere Skib maaske kunde have trodset Faren. Fordi Naglen arbejdede sig læk paa Grund af de stærke Paavirkninger, følger dog ikke

deraf, at Synsmændene vilde have erklæret den for ubrugelig ved Rejsens Begyndelse, selv om de havde opdaget og vurderet dens Tilstand rigtigt. Det eneste Vidne, der blev opfordret til at afgive sin Mening om Sagen, var en meget erfaren og kyndig Skibsbygger, der udtalte, at en saadan Fejl ikke var ualmindelig og heller ikke væsentlig kunde forringe Naglens Styrke. Naglen havde jo holdt paa alle de foregaaende Rejser, saa den maatte altsaa oprindelig have været stærk nok. I de to første Uger lakkede den heller ikke; den 14. Februar undersøgte man Lasterne for Vand ved at aabne Skydeventilerne, men alle Lasterne vare tørre. Herefter indtraadte det haarde Vejr, og Ventilerne blev først genaabnede den 6. Marts, og i den mellemliggende Tid var Naglen knækket, som før sagt fordi Skibets Bevægelser i disse 20 Dage var for stærke for dens Konstruktion. Om en stærkere Bolt paa samme Sted og under samme Omstændigheder havde holdt, er vel umuligt at sige.

Skibet maatte derfor betragtes som værende i sødygtig Stand, idet Boltens antagelig kun knækkede som en Følge af Vejrets usædvanlig haarde Beskaffenhed. Maaske kan det betragtes som en Fejl, at Ventilerne eller Sluserne i Lasten ikke aabnedes i de 20 Dage, men denne Forsømmelse maa høre til Forsømmelser under „Skibets Førelse“ og kan ikke lægges Rederne til Last, naar de ellers paa alle Maader har befittet sig paa at faa Fartøjet sødygtigt samt godt udrustet og bemannet. Harter-Lovens Ord om Skibets Førelse har Retten i en tidligere Sag defineret saaledes: „De omfatte ikke Ladningens Stuvning, idet de ikke vedrøre Skibets større eller mindre Brugbarhed til at føre sin Ladning, men de omfatte Tilsyn under Rejsen med enhver om Bord værende Ting, som skal beskytte Skib og Ladning mod Søens Virkninger“.

Efter at dette var fremkommet, blev der fældet Dom i en Sag, hvor Dommeren indskrænkede Tilfældet til det ene Spørgsmaal, om Damperen var sødygtig eller ej ved Rejsens Begyndelse. Gaar man ud fra, at Skibet var sødygtigt, og at Vejrets daarlige Beskaffenhed alene var Skyld i Klagerens Tab, saa beskytter ogsaa Konnossementets Undtagelser Skibet for Ansvar for de Ladningen ved disse Farer forvoldte Tab. Efter ovennævnte Sags Udfald kan en Bestemmelse i Fragtkontrakten, som fritager Skibet for Ansvar lige over for Tab og Skade, som følger af skjulte Fejl i Skroget, ikke udstrækkes til de Mangler, der mulig fandtes ved Rejsens Begyndelse, og Harter-Lovens Bestemmelse om, at Rederen, naar han i alle Henseender har befittet sig paa at gøre Skibet sødygtigt, ikke skal gøres ansvarlig for de Tab, der foraarsages af Farerne paa Søen, fritager dog ikke Skibet, naar det ved Rejsens Begyndelse var usødygtigt, selv om det paa tilfredsstillende Maade kan bevises, at Rederen har baaret sig rigtigt ad.

Denne Sag viser, at hvad enten det drejer sig om Lov eller Kontrakt, skal der meget til for at modificere den paa almindelig Retsgrundsætninger støttede Forpligtelse for den, der paatager sig at føre Varer over Søen, til at garantere, at Skibet ved Rejsens Begyndelse er sødygtigt.

Den amerikanske Ret har altsaa fortolket Harter-Loven saaledes, at Rederne ikke have Ansvaret for mulige Forsømmelser ved Skibsførelsen, naar Fartøjet har været i god, sødygtig Stand ved Afrejsen.

„Mohegans“ Forlis.

Den retslige Undersøgelse om Aarsagen til Damperen „Mohegans“ Forlis er nu sluttet med det Resultat, at Grunden til Katastrofen ene og alene maa søges i, at man, efter at Eddystone Fyrtaarn var passeret, styrede en fejlagtig Kurs. Skibet selv var i god og sødygtig Tilstand, Kompasserne vare nylig undersøgte og maatte anses for særdeles brugelige. De elektriske Dynamoer vare anbragte saa langt borte fra Kompasserne, at de umulig kunde indvirke forstyrrende paa Naalens Visning. Baadene vare rummelige, talrige nok og klare til Brug, men Retten foreslog som en Sikkerhedsforanstaltning for Fremtiden, at Passagerdamperen ved Sejlads i Kanalen skulle have en Redningsbaad svinget ud paa hver Side; og at alle Skibe med elektrisk Lys foruden dette tillige skulde have Olielamper til Raadighed for det Tilfælde, at det elektriske Lys skulde svigte.

Kl. 4¹/₄ Eftm. passerede Skibet Eddystone i 3 Kvartmils Afstand, derefter styredes V. t. N., hvilken Kurs inden 3 Timer satte Damperen paa Klipperne „the Manacles“ ved Cornwall's Kyst, da det er nødvendigt at holde en sydligere Kurs for at klare Kap Lizard. Det ser ikke ud, som om der er bleven holdt ordentlig Udkig efter Lizard Fyr, eller at man er bleven opmærksom paa, at Fyret ikke kom til Syne, som det skulde have gjort, hvis Kursen havde været rigtig.

Retten mente tillige, at den vagthavende Officer kunde have opdaget Damperens farlige Nærhed ved Kysten lige saa godt som Formanden for Redningsstationen ved Porthoustock, der Kl. 7¹/₄ fra sit Hjem baade blev opmærksom paa Damperens fejle Kurs og tillige saa, at den var under en Kvartmil af Kysten, hvorefter han sammen med Mandskabet satte Redningsbaaden i Vandet uden at afvente den Katastrophe, som uundgaaelig maatte indtræffe.

Tysk Højesteretsdom om time charter.

I et Tilfælde, hvor en Reder havde bortfragtet sit Skib til at gaa fra Evropa til Nordamerika og tilbage for en bestemt Sum pr. Kalendermaaned, ankom Skibet paa Tilbagereisen til Hamburg; men her forsinkedes Losningen fra d. 14. Decbr. 1896 til d. 27. Jan. 1897 paa Grund af Havnearbejderstrejke. Nu gjorde Rederen gældende, at han skulde have Leje af Skibet indtil d. 27. Januar, medens Modparten kun vilde betale Leje for saa mange Dage efter Ankomsten, som det under ordinære Forhold vilde tage at losse Skibet. Herfor paa-beraabte Befragteren sig Certepartiets Klausul: The act of God, the Queens enemies, pirates — — — lockouts or strikes of labourers — — — are mutually excepted

Retten gav Befragteren Medhold. At ovennævnte Klausul gjaldt baade Rederen og Befragteren, var der ingen Tvivl om, og Virkningen af denne Klausul maatte i nærværende Tilfælde naturligst være den, at Befragteren befriedes for Lejen af Skibet for den Tid, Strejken havde trukket Losningen ud.

Dette Resultat var i god Overensstemmelse med, at hvis Indladning eller Losning under et almindeligt Rejse-certeparti forhindredes ved Strejke eller lignende Begivenheder, betaltes ingen Overliggedagspenge. Naar Rederen havde gjort gældende, at Befragteren godt kunde have losset indenfor sædvanlig Tid, naar han havde villet betale højere Løn, da mente Retten ikke, at Be-

fragteren havde nogen Pligt til at ofre usædvanlig meget paa Losningen, naar blot denne foregik saa hurtig som det ellers stod i hans Magt at gøre det.

Nakskov Fjord.

Vi have modtaget følgende:

I dette Blads Nr. 44 stod en Artikel fra Førerer af Skonnert „Laura“ af Frederikshavn angaaende Lodseri- og Bugseringsforholdene paa Nakskov Fjord, og som Bidrag hertil finder jeg Anledning til ogsaa at fremsætte nogle Bemærkninger, da jeg finder Forholdene dér lidt ejendommelige og jeg ikke mener, at vi behøver at tie til alt, hvad der bydes os af de Autoriteter, som vi jo dog ere prisgivne, saa snart vi komme indenfor deres Rækkevidde; begaar en Skipper en Fejl, vide Autoriteterne altid at gøre deres Ret gældende.

Den 22. November d. A. kom jeg til Nakskov Fjord og satte mit Flag for Lods ca. $\frac{3}{4}$ Mil i Nord fra Albue; vel var det noget diset, men jeg kunde den Gang tydelig se Lodshusene paa Albue. Vinden var Nord og Kuling til dobbeltrebede Sejl; jeg styrede ned efter Albue paa ca. 2 Kabbellængder nær Land, men der var ingen Lods at se; dreje til ud ad Bæltet turde jeg ikke, da der var meget haard sydgaaende Strøm, og jeg styrede saa ind efter Enehøj. Imidlertid passeredes jeg af Dampskibet „Mjølner“, der kom fra Langeland med Post, og straks efter ser jeg en Baad ind efter Enehøj, der senere viste sig at være en Lodsbaad, der laa for at vente paa Damperen og se om der var Passagerer, der vilde i Land; de mente, der var en Lods med, som vilde i Land (hvad der tilfældigvis ikke var). Imidlertid var jeg inde hos dem, og en Lods kom om Bord, og efter hans Ordre ankrede vi med det samme. Paa min Forespørgsel, om der var Damper at faa, svarede Lodsens ja, men den kostede 15 Kr. Mit Svar derpaa var, at det maatte koste, hvad det vil, jeg vil ikke ligge her i Nat for 15 Kr., hvorpaa Lodsens straks gik i Land og telefonerede efter Damper, men jeg saa hverken Lods eller Damper mere den Dag, altsaa en Dag af min Lossetid var gaaet tabt, og den kunde været sparet, hvis f. Eks. Nakskov Havn ejede en Damper, der havde Ordre til at gaa ud og bugserer de Skibe, som kom paa Fjorden og ikke kunde sejle ind selv, saa hurtigt som muligt. Nu vil jeg kun spørge: Har Albue Lodser Lov til at ligge tæt inde ved Enehøj og se efter, om der er Passagerer, der vil i Land fra Damperen, og saa lade Skibe passe sig selv, naar de komme fra Søen med Flag for Lods. Lodsens sagde ganske vist, at de daarlige kunde borde mig derude; ja, saa beklager jeg Albue Lodseri; da de ere berettigede til at tage i Lodspenge for et $7\frac{1}{2}$ Fod dybgaende Fartøj 10 Kr. 64 Øre, saa maatte der kunde holdes en Lodsbaad, der kunde gaa ud, selv om der var lidt Sø og lidt frisk Kuling, for det var da ingen Storm den Dag, og det er ogsaa tidsnok at faa Lods ved Albue, men ikke tæt inde ved Enehøj; for selvfølgelig maatte jeg alligevel betale Lodspenge fra Albue til Nakskov.

Og saa kommer den omtalte Bugsering med og uden Lods. Det hedder, at naar en Skipper ikke er kendt paa Fjorden, maa han ikke bugseres ud af Fjorden uden Lods, eller det Skib, der har haft Lods ind, maa ikke bugseres ud uden Lods, men hvor kan Kapijn Larsen med „Mjølner“ saavel som Lodserne sige, at jeg ikke er kendt paa Fjorden, da de ser, at jeg med Vinden lige paa Landet og stiv Kuling tør holde ned paa knapt et Par Kabbellængder nær Land, langt uden om det afprikkede Farvand, for at faa Lods; og er det saadan, at naar f. Eks. en Skipper har sejlet 10 Gange op og

ned ad Nakskov Fjord uden Lods og saa tilfældigvis tager Lods af en eller anden Grund, han saa ikke maa bugseres ud igen uden Lods; jeg har hørt saa tidt, at Lodserne sige, at der staar i Lodsloven, at ingen Dampbaad, som ikke udelukkende benyttes som Bugserbaad, maa bugseres noget Skib uden Lods, men hvad Ret har saa Nakskov Lodser til at lade nogle Skibe bugseres uden Lods, men nogle Skibe skal have Lods ved Bugsering? Det er jo en Byrde at lægge paa de Skibe eller Skippere, der ikke er specielt kendt i Farvandet; jeg kan ikke faa mere i Fragt, om jeg ikke er kendt, end den, der er kendt; nej, lad dem sejle, der vil og kan sejle selv uden Lods, men skal vi have Lods med Damper, lad det saa være ens for alle, i hvert Fald for Skibe indtil en vis Tonsdrægtighed, f. Eks. 40—50 Tons; maaske det kunde give Anledning til, at vi fik en Øre mere pr. Centner i Fragt til og fra Nakskov, da Fragterne ere meget lave der; men jeg antager, det gaar med Lodsloven som med enkelte andre gamle Love; den trænger vist til at laves om ogsaa med Hensyn til at Lodsning betales efter Skibets Dybgaende, hvilket er en stor Uretfærdighed overfor Smaaskibe; det er Forhold, vi burde snarest se at faa ændrede, da de ikke passer med Tiden; der findes endnu ikke faa Skibe under 30 Tons og over 8 Fods Dybgaende og andre Skibe paa henvend 40 Tons paa 7 Fods Dybgaende, som laste meget mere end det mindre, og saa er der Sejlskibe saa vel som Dampskibe paa flere Hundrede Tons, der kun ligger 11 à 12 Fod, og disse sidste gaa naturligvis af med Sejren — for ikke at tale om Pramene.

Dog skal jeg bemærke, at jeg sejlede til og fra Nakskov med Lods, men uden Damper; paa min Forespørgsel om Aftenen, før jeg sejlede derfra, blev det mig nægtet at blive bugseret ud uden Lods.

H. P. Johnsen,

Fører af Skonnert „Laurentine Emilie“ af Rønne.

Nordisk Skibsreder-Forening.

Som meddelt i vort sidste Nummer er Foreningens nye Love nu endeligt vedtagne. Det fremgaar af dem, at Foreningen fremtidig vil virke med de samme Hovedformaal for Øje som hidtil. Af nye Bestemmelser i Lovene anføre vi: Foreningen paatager sig Voldgift i maritime Sager. Foreningen optager Medlemmer ogsaa fra andre Lande end de tre nordiske Riger. Kontingentet er 7 Øre pr. Ton, medens det hidtil har været 5 Øre pr. Ton i selve Foreningen og yderligere 2 Øre i Procesafdelingen; ethvert i Foreningen indmeldt Skib faar altsaa de Rettigheder, der tidligere vare knyttede baade til Foreningen og til Procesafdelingen. Rutebaades Rederier betale kun halvt Kontingent, fordi Erfaringen har lært, at de ikke volde den Ulejlighed og de Omkostninger som andre Rederier; Foreningen venter ved denne Ordning at knytte de store Rederier, hvis Skibe gaa i faste Ruter, til sig. Procesafdelingens Virksomhedsomraade udvides, saaledes at den ogsaa vil overtage Sager mod Assurandører, Havne-, Told- og andre Autoriteter etc., i det hele enhver Sag, der staar i direkte Forbindelse med Rederibedriften, for saa vidt den skønnes at egne sig til Foreningens Beskyttelse. Stridigheder mellem Rederne af forskellige, i Foreningen indmeldte Skibe, for saa vidt Striden angaar disse, Disputer mellem Medredere indbyrdes el. lign. holdes udenfor Foreningen. Foreningen er fremtidig forpligtet til at betale alle med en Sags Ordning forbundne Omkostninger, hvad enten den ordnes i Mindelighed eller ved Dom, og hvad enten

den tabes eller vindes; efter den nuværende Ordning betaler Procesafdelingen kun, naar Sagen tabes. Foreningen stiller som Regel Sikkerhed for Modpartens Omkostninger, naar det forlanges. Garanti eller Depositum til Frigivelse af beslaglagt Skib maa Rederen stille; Bestyrelsen kan dog træde hjælpende til, hvad navnlig har Betydning for den mindre Reder, der maaske bliver nødsaget til at sælge sit Skib ved Tvangsauktion, fordi han ikke kan skaffe nogle faa Tusinde Kroner eller Garanti for et saadant Beløb. Foreningen har ikke Ansvar for Fejl, som dens Sagførere eller Agenter be- gaar ved Sagernes Behandling. Den, der har lejet et i Foreningen indmeldt Skib, eller befragtet det paa Tid, har ingen Ret til dens Bistand. Rederen taber ikke sin Ret overfor Foreningen, fordi han paa Forhaand ved Certepartiet har bundet sig til Voldgift, men er Striden først opstaaet og ønskes ordnet af Foreningen, kan Rederen ikke paa egen Haand binde sig til Voldgift. Til Dækning af Foreningens Forpligtelser kan der, om nødvendigt, opkræves indtil 10 Øre pr. Ton i Tilskud. Bestyrelsen bestaar af 5 Medlemmer og 3 Suppleanter for hvert af de tre Lande. Formanden og 4 i Norge boende Medlemmer danne en Lokalbestyrelse, som skal være et kontrollerende og raadgivende Kollegium for Bestyreren; dens Medlemmer lønnes med 1 pCt. af Aarets faste Kontingent, Formanden i Bestyrelsen med 2 pCt. Generalforsamlingen afholdes vekselvis i Norge, Sverige og Danmark.

De nye Love træde i Kraft den 1. Januar 1899.

Frugtmarkedet.

Den sidste Uge har fulgt sine andre hedengangne Brødre. Dens Liv betegner ingen Omskiftelser eller Revolution i Frugtmarkedet, stille døde den efter en rolig, beskedent Tilværelse. Saaledes have vi kun at konstatere Frugtmarkedets uforandrede Karakter de sidste otte Dage. Som altid, naar man nærmer sig Maanedens Midte og Befragterne begynder at frygte for Mangel paa prompte Baade, strammes Raten noget for Terminslasterne; specielt har dette været Tilfældet med Amerika, hvor Raterne have været noget fastere for December Baade; man har altsaa i dette Marked stadig kunnet profitere ved at gaa ud ubefragtet; dog taler vi her kun om Northern range. Der er sluttet en enkelt Baad derfra til C. f. O. til $\frac{4}{3}$, hvilket er $4\frac{1}{2}$ pence over de sidste Befragtninger. Fra Golfen har Befragtningen været jævn normal med limiteret Forretning, dog har man ogsaa her lagt an paa December og Januar Dampere, som har fundet en god Modtagelse hos Befragterne, ja selv Februar Baade begynder at blive søgte; saaledes tyder alt paa et fast amerikansk Marked langt ind i 1899. Af Noteringer hidsætte vi følgende. Baltimore Antwerpen, Rotterdam $\frac{3}{9}$ à $\frac{3}{10\frac{1}{2}}$ December, Havre $\frac{4}{6}$, Bremen $\frac{3}{9}$, Baltimore Kjøbenhavn og/eller Aarhus 30,000 quarters Februar Lastning $\frac{3}{4\frac{1}{2}}$ én Havn, $\frac{3}{6}$ to Lossehavne. Northern range Danmark $\frac{3}{9}$ pr. Januar. Fra New Orleans eller Galveston betales pr. Januar $\frac{18}{6}$ til U. K. Cont., $\frac{19}{6}$ til dansk Havn paa Nett Charter, pr. Februar er Raten $\frac{17}{6}$ og $\frac{17}{6}$ og for meget store Dampere paa $\frac{6}{7000}$ Tons $\frac{16}{6}$, alt hovedsagelig med Kornlast. Fra Mobile til Liverpool betales $\frac{45}{6}$ for Bomuld, Wilmington Barcelona giver $\frac{47}{6}$, Ghent $\frac{42}{6}$, Brunswick Bremen og Rotterdam $\frac{40}{6}$. Af Fosfat Laster noterer vi Fernandina Rotterdam $\frac{18}{6}$, Hamburg $\frac{18}{6}$ à $\frac{18}{6}$, Stettin $\frac{19}{6}$, den sidste Last pr. Februar, Pensacola Venedig giver $\frac{20}{6}$ pr. December/Januar, Tampa Bordeaux $\frac{20}{6}$. — Som saa ofte omtalt vil det sikkert paany blive

Amerika, der kommer til at give hele Verdensmarkedet sit Præg; og vi kan kun være tilfredse hermed, thi der blæser en Medbør derovre fra; udtømmelig synes denne Kolos i sin Ydeævne paa Eksportens Omraade.

Sortehavet har haft en noget livligere Periode, men store Overraskelser kan ikke noteres; imidlertid ere Befragtningerne gaaede Slag i Slag. Vi noterer Odessa L. H. A. R. 4,100 Tons prompt 11/, Hamburg 11/6, Odessa samme Option Januar/Februar til Hamburg 10/, Nicolaieff U. K. Cont. 2,700 Tons prompt 14/, Komplettering i Odessa 13/ til any direct. Novorossisk U. K. Cont. 3,350 Tons prompt 10/10¹/₂, Theodosia eller Sebastopol 11/ any direct, 6 pence ekstra for Hamburg. Sulina Hamburg giver 11/6, Djarigatsky L. H. A. R. 12/, Hamburg 13/, Donau giver 14/6 any direct. 15/ Hamburg, Galatz eller Braila, Marseilles, Genua eller Messina 15 Frs. Af Fragter fra Middelhavet noterer vi Carthagera Rotterdam 9/4¹/₂, Dunkirk 9/9, Carloforte Bordeaux 16 Frs. Hvad der imidlertid har den største Betydning for Sejladsen Retur fra Sortehavet og Middelhavet er de enestaaende høje

Kulfragter nedefter. Der er noget irriterende for den kloge Beregner i at se, at al sund Fornuft er kastet over Bord, hvad angaar Kulfragterne. Man havde beregnet, at Kulfragterne vilde stige til de Steder, hvor Vinteren stod for Døren, hvor det gjaldt om at forsyne sig hurtigst inden Isen lagde sin Vold omkring Lossepladserne, og man havde virkelig Lov til at stille en saadan Beregning. Saa daler Kulfragterne netop til Østersøen, men stiger i betydelig Maalestok til de mange Middelhavshavne. Stigningen er 2 à 3/ omtrent overalt, og Befragtningen er gaaet med rivende Hast. Man skulde tro, at en god Sjerne ledede vore Dispositioner; netop det, som vore Redere de andre Aar har ønsket, er sket i Aar. Naar Østersøen lukkede eller i hvert Fald meldte sig renonce, var det altid vanskeligt at placere den mægtige Flaade, der tidligere gik i saa godt som regelmæssig Fart paa Libau, Riga, Petersborg eller op i Botten, og naar man endelig besluttede sig til at søge andre Baner, da blev det kun Sulteføde, der vankede for de Baade, der vare for smaa til at trodse Atlanterhavets Bølger i den stormfulde Vinterperiode og for hvilke alene Middelhavet dannede et magert Virkefelt saa længe; men nu vinker alle Kulfragter nedefter baade fra Vest- og Østkysten, og Rederiernes Skræk, „Oplægning“, er en Saga blot. Med de nuværende Kulfragter ned kan man klare Rundturen, selv om man gaar hjem fra Middelhavet med Erts; mange Baade ere ogsaa allerede fragtede for flere Rejser. Vi har fundet et Marked, hvor vi kan beskæftige vore Baade indtil Foraaret paany melder sig, og vi kan i hvert Fald fordele Baadene saaledes, at vi ikke træde hinanden over Tærne for at komme til Fadet her hjemme „inside the Scaw“. Dette gunstige Forhold har en yderligere Betydning, specielt for vore danske Rederier. Tiden nærmer sig, hvor de store Kulkontrakter skal sluttes for næste Aar, og hvor mange Redere dækker betydelige Poster med Tonnage. I Aar har man et ganske godt Rygstød i ovennævnte Branches Stabilitet — vi ere med andre Ord ikke forlegne. Dette vil sikkert mærkes af vore Importører, naar de skal til at kontrahere, og holder vi Raterne i Kulmarkedet hjem efter, er allerede mere end det halve Slag vundet for næste Aars Sejlads paa Østersøen. Derfor tilraade vi den størst mulige Fasthed overfor Købmændene; man behøver ikke at underbyde hinanden for at sikre sig nogle Laster; man skal blot holde igen, da vil vore Grossister banke paa Rederens Port for at faa Tonnage, og det er dog behageligere at afgøre Forretningen hjemme hos sig selv fremfor at staa i Række paa Købmændenes Trapper, for at opsamle de Smuler, der af synderlig Gunst kan tilflyde én. Vi noterer blot fra sidste Uge: Swansea Venedig 13/3, Savona 11/6, Genua 11/6, Cardiff Cagliari 12/, Civita Vecchia 12/, Triest 13/, Alexandria 11/9, Konstantinopel 12/, Port

Said 12/. Fra Firth of Forth til Venedig betales 12/, Triest 12/. Fra Tyne betales til Messina 11/6, Civita Vecchia 12/. I dette Øjeblik har Markedet en yderligere stigende Tendens. Fragterne til Østersøen ligesom selve Østersøen ere saa omtrent uforandrede, og vi behøver ikke at citere specielle Fragtrater, idet vi kunne henvise til vore seneste Noteringer. Vi minde om, at Ekspeditionen i Juleugen maa paaregnes at blive slet for Englands Vedkommende, hvorimod de skotske Helligdage først tage deres Begyndelse d. 1. Januar og da varer omtrent til den 9. Januar; dette vil antagelig paany foraarsage nogen Tørn paa de respektive Afskibningspladser.

Søulykker i Oktober Maaned 1898.

(Efter Meddelelse fra Bureau Veritas.)

Sejlskibe. 16 amerikanske, 27 britiske, 4 danske, 1 hollandsk, 1 fransk, 10 tyske, 2 italienske, 33 norske, 9 russiske, 19 svenske; ialt 122.

Dampskibe. 2 amerikanske, 1 brasiliansk, 11 britiske, 1 fransk, 2 tyske, 1 norsk, 1 spansk, 1 svensk; ialt 20.

Aarsager til Forlisene.

Sejlskibe. Stranding 75, Kollision 4, Ild 4, Sunkne 6, Forladte 9, Kondemnation 19, Savnede 5; ialt 122.

Dampskibe. Stranding 12, Kollision 3, Sunkne 1, Kondemnation 3, Savnede 1; ialt 20.

Nybygninger, Køb og Salg.

Norsk Damper Alpha, der grundstødte inde i Hornafjorden (Østisland), og senere efter flere forgæves Afslæbningsforsøg solgtes af Bergens-Assurandørerne til Firmaet Thor. E. Tulinius, Kjøbenhavn, er nu efter flere Maaneders ihærdigt Arbejde bragt flot i ubeskadiget Stand. Dampere, der lige havde faaet nye Dampkedler, afgaar til Norge for at efterses, inden den under dansk Flag skal benyttes til Islandsfart.

Brasiliansk Bark Kvik er købt af et Rederi i Marstal.

Hos Edwards Bros., North Shields, er Trawldamper Thor løbet af Stablen. Den bygges til Islandsk Handels- og Fiskeri-Kompagni her i Byen og har følgende Dimensioner: 115' × 21¹/₂' × 12'.

Brødrenes Minde, Galease af Marstal, 68 R. T., er af Kaptajn C. H. Christensen solgt til Sverrig for 4,500 Kr.

Dampere Deutschland, der er under Bygning til Hamburg- Amerika Linjen paa Vulcan Værftet ved Stettin, bliver den største Passagerdamper i Verden. Længden bliver 663', Bredden 67' og Dybden 44'. Til Sammenligning kan oplyses, at samme Selskabs Damper Pennsylvania, der som ny ogsaa var den største Damper, kun havde en Længde af 560'. Fuldt ladet og med 5,000 Tons Kul i Kulasserne vil Deutschland komme til at stikke 29'. Den faar 2 seks-Cylinders quadruple Ekspansions Maskiner, der ialt kunne indicere 33,000 H. K., og som blive dobbelt saa kraftige som Pennsylvanias og Pretorias Maskiner. Dampen skal leveres fra 16 Kedler, som skulle arbejde med et Tryk af 15 Atm., medens der fyres fra 112 Fyrsteder. Den kontraktmæssige Hastighed skal være 23, men man venter at kunne naa op til 25 Knob. 5 Dynamoer forsyner Deutschland

med elektrisk Lys etc. Deutschland løber af Stablen om c. 1/2 Aar, men ventes dog ikke færdig før Aar 1900.

I November gjorde s. s. Bengalia, den største Fragtdamper, som endnu er bygget paa Clyden, sin Prøvetur. Den tilhører Hamburg-Amerika Linjen, er 500' lang, har en Ladningsæвне paa 30,000 Tons og er indrettet til at kunne tage 900 Stykker Kvæg om Bord.

Fra Sø og Land.

Udenrigsministeriet meddeler os, at ifølge en Indberetning fra det kgl. Konsulat i Genua har den der-værende Havnekapitajn, paa Grund af den enorme Kornimport til denne Havn og deraf følgende Overfyldning af Kajer og Magasiner, forordnet at fra og med afvigte 1. November kunne ikke større Kvantiteter end højst 500 Tons losses pr. Dag fra Damper, der ankomme i Maanederne November—Februar og højst 600 Tons i Aarets øvrige 8 Maaneder. Imidlertid respekteres Certepartier med bestemt Antal Losningsdage, for saa vidt de have været sluttede inden den 5. November; ellers ere alle Skibe underkastede den nævnte Ordning.

Nakskov Byraad har vedtaget at regulere og uddybe til 18 Fod Sejllobet gennem Nakskov Fjord og Havnen. Omkostningerne anslaaes til c. 300,000 Kr.

Havarier paa Dækslasten. I Oktober Maaned d. A. har ikke mindre end 58 Skibe i Trælastfarten mistet deres Dækslast.

Dødsfald. Etatsraad C. Chr. Burmeister er afgaaet ved Døden, omtrent 78 Aar gammel. Den Afdøde var i 1846 Medstifter af Firmaet Baumgarten & Burmeister, der i 1872 gik over til Aktieselskabet Burmeister & Wain, hvis Skibsbyggeri under Burmeisters og afdøde Wains Ledelse udviklede sig til en betydelig Størrelse. Burmeister var en fremragende Dygtighed i sit Fag, og han efterlader sig et smukt Minde ogsaa ved den Omsorg, han lagde for Dagen for de mange Arbejdere, der vare knyttede til det store Etablissement, han ledede.

Ugens Havarier.

Ellen Ring, Jagt af Hadsund, har d. 9. ds. ved Lappegrunden paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Aalborg været i Kollision med en ubekendt Galease. Skibet er indkommet til Helsingør med oven Bords Skade og et mindre Hul i Bougen. Losser og reparerer.

Hengest, Dpsk. af Aarhus, har d. 9. ds. kollideret med Kajen i Frederikshavn. Kajen tog nogen Skade.

Zika, Skonnert af Lysekil, ankom d. 6. ds. hertil fra Stettin med Cement og Jærn. Skibet var paa Rejsen sprunget læk.

Jersø, 3m. Skonnert af Stockholm, har d. 12. ds. paa Rejsen fra Høganäs til Hjemstedet med Lervarer udfor Kastrop mistet sit ene Anker og 30 Favne Kæde.

Daniel, Barkskib af Esbjerg, er paa Rejsen fra Menado til Azorerne ankommet læk dertil.

Urania, Skonnert af Svendborg, er d. 6. ds. paa Rejsen fra Nykjøbing til Hull med en Ladning Byg indløbet læk til Lyngør. Pumperne vare tilstoppede.

Saga, dansk Skonnert, er ved Afsejlingen fra Sables d'Olonne drevet paa Stranden udfor Casinos. Skibet har Assistance.

Emanuel, Skonnertbrig af Nexø, er d. 10. ds. paa Rejsen fra Grimsby til Hjemstedet med Kul sunket i Nord-søen. Besætningen, med Undtagelse af 1 Mand, er optaget af en Damper og landsattes i Hull.

Thorvaldsen, Dpsk. af Kjøbenhavn, indkom d. 12. ds. paa Rejsen fra Libau til London til Frederikshavn med svær Slægside.

Carl Theodor, Skonnert af Korsør, er d. 12. ds. paa Rejsen fra Lysekil til Lübeck indkommet til Helsingør med Tab af Sejl og oven Bords Skade. Reparerer i Helsingør.

Louise, Skonnert af Svendborg, er d. 7. ds. strandet paa Avernakø. Skibet Vrag.

Elida, Barkskib af Tvedestrand, er d. 11. ds. paa Rejsen fra Sundswall til East London med Plankelast strandet ved Kjærsgaard. Besætningen reddedes ved Raketapparat. Skibet sandsynligvis Vrag. Ladningen ventes bjærget.

Hinrich, Dpsk. af Kiel, er d. 11. ds. paa Rejsen fra Burntisland til Hjemstedet med Kul strandet paa Skallerup Strand. Besætningen reddet ved Raketapparat og Redningsbaad.

Caledonia, Dpsk. af Kjøbenhavn, ankom d. 12. ds. hertil paa Rejsen fra Memel til Rotterdam med Trælast. Skibet har i Østersøen tabt en Del af Dækslasten.

Gambetta, Dpsk. af Bergen, kom d. 12. ds. paa Rejsen fra Memel til W. Hartlepool med Eggestaver paa Grund paa Svalerumpen. Flot med Assistance af Svitzers. Fortsat Rejsen uden Skade.

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, pass. Dover 11. Decbr., bestemt til Halifax. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Genua 30. Novbr., best. til Livorno. — Antwerpen, Holm, afgik fra Kbhvn. 7. Decbr., best. til Boston. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Lissabon 12. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Dagmar, Gade, afgik fra Messina 10. Decbr., best. til Denia. — Douro, Ørum, afgik fra Dartmouth 10. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Blom, afgik fra Boston 10. Dec., bestemt til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Pernau 11. Decbr., best. til Reval. — Kiew, Rabe, ankom til Bordeaux 8. Decbr., bestemt til La Rochelle. — Kursk, Staal, ankom til Kbhvn. 9. Decbr., bestemt til Riga. — Leopold II, Kruse, ankom til Kbhvn. 4. Decbr., best. til Riga. — Louisiana, Jensen, ankom til New Orleans 6. Decbr., best. til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Ingvarsen, afg. fra Antwerpen 23. Nov., best. til New York. — Nicolai II., Michelsen, ank. til Neufährwasser 8. Decbr., best. til New York. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Kbhvn. 7. Decbr., best. til Alicante. — Omsk, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 6. Novbr., bestemt til Reval. — Tejo, Borries, afg. fra Oporto 11. Dec., best. til Girenti. — Tomsk, Andersen, afgik fra Antwerpen 11. Decbr., best. til Rotterdam. — Vesuv, Bech, ankom til Danzig 10. Dec., bestemt til Königsberg. — Viking, Jørgensen, ankom til Oporto 8. Decbr., bestemt til Lissabon. — Xenia, Erichsen, afgik fra St. Croix 7. Novbr., bestemt til New Orleans. — Arkansas, Jespersen, afg. fra Kbhvn. 14. Dec., best. til Philadelphia. — Florida, Ingerslev, ankom til Kbhvn. 6. Decbr., best. til Danzig. — Kentucky, Caroc, ankom til Aarhus 4. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Hekla, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 14. Dec., best. til Christiania. — Island, Gøtsche, dokker her. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 4. Decbr., bestemt til New York. — Thingvalla, Laub, afgik fra New York 3. Decbr., bestemt til Christianssand.

Anglo Dane, Olsen, afgik fra Manchester 11. Decbr., bestemt til Liverpool. — Axelhuus, Nielsen, ank. til Arenal 12. Decbr., bestemt til Thronhem. — Baron Stjernblad, Clausson Kaas, pass. Holtenau 11. Dec., best. til Antwerpen. — Ceres, Corfitzon, afgik fra Libau 9. Decbr., bestemt til London. — Christian IX, Møllerup, ankom til Pillau 7. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjølens, afgik fra Kbhvn. 12. Dec., best. til Ste tin. — Constantin, Bloch, ankom til Libau 8. Dec., bestemt til London. — Frederik, Harboe, afgik fra Pillau 12. Decbr., bestemt til Hull. — Jolantha, Paaske, afgik fra Antwerpen 10. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Kasan, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 11. Decbr., bestemt til London. — Laura, Christiansen, afg. fra Leith 19. Nov., bestemt til Island. — Louise, Gøtsche, afgik fra Hull 10. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Morse, Frisenette, afgik fra Kbhvn. 13. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, afg. fra Kbhvn. 10. Nov., bestemt til Riga. — Nordjylland, Hansen,

ankom til London 7. Dec., best. til Kbhvn. — Perm, Christensen, ank. til Kbhvn. 11. Decbr., bestemt til Libau. — Pregel, Egidiussen, ank. til Riga 5. Dec., best. til Antwerpen. — Thyra, Ryder, ank. til Libau 11. Decbr., bestemt til Hull. — Valdemar, Kofoed, afgik fra Libau 12. Nov., bestemt til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, afg. fra Kbhvn. 7. Decbr., best. til Stettin. — Vesta, Svensson, ank. til Antwerpen 11. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Maja, Blom, afgik fra Kbhvn. 12. Decbr., bestemt til Hamburg. — Ella, Jacobsen, ank. til Kbhvn. 12. Decbr., bestemt til Danzig. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra London 11. Decbr., bestemt til Hamburg.

Ficaria, F. Fenger, afgik fra Kbhvn. 15. Decbr., bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, M. Madsen, afgik fra Newcastle 14. Decbr., best. til Odense. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 14. Dec., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 14. Decbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, C. Wiberg, afgik fra Odense 14. Dec., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 14. Decbr., best. til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, J. P. Bay, afgik fra Newcastle 14. Decbr., bestemt til Nakskov. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 14. Decbr., best. til Odense.

Carl, Skjold, Gorm, Schmidt, afgik fra London 4. Decbr., ank. til Kbhvn. 8. Decbr. — Frode, Wisberg, afgik fra Swansea 21. Novbr., bestemt til New-Orleans. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Genoa 1. Decbr., bestemt til New-Orleans. — Knud, Mancke, afgik fra Korsør 6. Decbr., ank. til Blyth 10. Decbr. — Svend, Petersen, afgik fra Lübeck 9. Decbr., best. til Blyth. — Erik, Tofte, afgik fra Kbhvn. 8. Decbr., bestemt til Blyth. — Skjold, Schmidt, afgik fra Ghent 11. Decbr., ank. til Sunderland 13. Decbr. — Ragnar, Risøe, afgik fra Dunkerque 4. Decbr., bestemt til Cardiff. — Danmark, Kraemer, afgik fra Blyth 13. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Volmer, Riber, afg. fra Riga 10. Decbr., bestemt til Ghent. — Dan, Hansen, afgik fra Riga 5. Decbr., bestemt til Ghent. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Newcastle 6. Decbr., ank. til Libau 11. Decbr. — Harald, Holst, afgik fra Newcastle 27. Nov., bestemt til Delaware. — Olaf, Lorenzen, afgik fra Cardiff 13. Decbr., bestemt til Newport News. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Newcastle 6. Decbr., bestemt til Delaware.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. P. Berg, Thorsøe, afgik fra South Shields 8. Dec., bestemt til Hampton Road f. Ordre. — Alex. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Blyth 7. Decbr., bestemt til Alexandria. — H. Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Blyth 13. Decbr., bestemt til Alexandria. — P. Andrejeff, Johnsen, afg. fra Blyth 8. Dec., bestemt til Neapel. — Russ, Jensen, afgik fra Philadelphia 9. Decbr., bestemt til Aarhus. — W. Sawin, Jørgensen, afgik fra Blyth 8. Decbr., bestemt til Genua.

Heimdal. Anine, Løffler, ank. til Gefle 10. Decbr. — Kamma, Risøe, ank. til Riga 8. Dec. — Helga, Lagesen, ank. til Swansea 12. Decbr. — Martha, Jørgensen, ank. til Lübeck 13. Decbr. — Elna, Møller, afgik fra Swansea 9. Decbr. — Therese, Knudsen, ank. til Swansea 12. Decbr.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. til New York 9. Decbr. — Ekliptika, Klaaborg, afgik fra Cardiff 22. Nov., bestemt til Philadelphia. — Venus, Lund, afgik fra Kbhvn. 10. Dec., bestemt til New York. — Urania, Callesen, ank. til Stockholm 7. Dec. — Saturn, Lund, afgik fra Kbhvn. 9. Decbr., bestemt til Newcastle. — Pallas, Degn, ank. til Helsingør 5. Decbr. — Mars, Nielsen, afgik fra New York 11. Decbr.

Nordsøen. Wineland, Petersen, afgik fra Swinemünde 29. Novbr., bestemt til New York. — Nordland, Pii, afgik fra Kbhvn. 8. Decbr., bestemt til Grangemouth. — Finland, Schmidt, ank. til Kbhvn. 8. Decbr. — England, Andresen, afgik fra Odense 9. Decbr., best. til Warkworth. — Holland, Jørgensen, ank. til Kbhvn. 10. Dec. — Rusland, Møller, ank. til Riga 13. Decbr. — Tyskland, Høgstædt, ank. til Riga 1. Decbr. — Skotland, Branth, ank. til Kbhvn. 11. Decbr.

Vesterhavet. Autik, Meinertz, afgik fra Sierra Leone 13. Decbr., bestemt til Las Palmas. — Nora, D., afgik fra Rotterdam 6. Decbr. til Genoa. — N. Otun, Jørgensen, afgik fra Methil 13. Decbr., bestemt til Esbjerg. — Nerma, Schmith, afg. fra Esbjerg 13. Decbr., best. til Newcastle. — Nordsøen, Jessen, afgik fra Esbjerg 13. Decbr., best. til Lysekil.

Østersøen. Yrsa, Hansen, ank. til Hull 9. Decbr. — Rita, Larsen, afgik fra Portsmouth 9. Decbr., bestemt til Leith. — Patria, Andersen, ank. til Stettin 9. Decbr.

Union. Anglia, Erichsen, afg. fra Kbhvn. 8. Dec., best. til Sunderland. — Frisia, Skov, ank. til Lübeck 7. Dec. — Caledonia, Fisker, afgik fra Memel 9. Decbr.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afg. fra Rotterdam 10. Dec., ank. til Tyne 12. Dec. — Fyen, Hansen, afg. fra Libau 6. Dec., bestemt til Dunkerque. — Hafnia, Lund, afgik fra Kbhvn. 9. Decbr., bestemt til Grangemouth. — Russia, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 7. Decbr., ank. til Riga 9. Decbr. — Carl Hecksher, Starck, ank. til Dunkerque 6. Decbr. — Normannia, Rasmussen, ank. til Galveston 9. Decbr.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, ank. til Kbhvn. 12. Decbr. — Brattingsborg, Schmidt, pass. Kbhvn. 12. Decbr., fra Fernandine til Stettin. — Christiansborg, Petersen, ank. til Korsør 7. Decbr. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Swansea 9. Decbr., bestemt til Ystad. — Fredensborg, Andersen, ank. til Sunderland 7. Dec. — Uranienborg, Dømel, afg. fra Las Palmas 4. Decbr., bestemt til River Plate. — Rosenborg, Fischer, afgik fra Kbhvn. 14. Decbr., bestemt til Newcastle. — Jømsborg, Kühl, afgik fra Barry 27. Novbr., bestemt til Delaware. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Rotterdam 12. Dec., bestemt til Cardiff.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Jensen, ank. til Rotterdam 11. Decbr. — Klampenborg, Agerlin, ank. til Aarhus 12. Decbr. — Skodsborg, Lund, ank. til Bremen 12. Dec. — Guldborg, Jensen, afgik fra Sundsvall 8. Decbr., ankommet til Rouen. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Cardiff 11. Decbr., bestemt til River Plate. — Mariselsborg, Hartmann, afgik fra Cardiff 24. Novbr., bestemt til Port Eads.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Kbhvn. 8. Decbr., bestemt til Burntisland. — Agnete, Jensen, ank. til Kbhvn. 7. Decbr. — Hermia, Sørensen, ank. til Korsør 7. Decbr. — Alice, Kraemer, afgik fra Kiel 7. Dec., bestemt til Grangemouth. — Sjælland, Madsen, afg. fra Kbhvn. 7. Decbr., bestemt til London. — Bornholm, Petersen, afgik fra Kbhvn. 7. Decbr., bestemt til Rouen. — Ajax, Brønsen, afgik fra Bandholm 9. Decbr., bestemt til Boness. — St. Alban, Jørgensen, ank. til Kbhvn. 8. Dec. — Nauta, Steen, afgik fra Travemünde 8. Dec., bestemt til Methil. — Rønne, Hintze, afgik fra Masnedssund 8. Decbr., bestemt til Newcastle. — Kjøbenhavn, Thomsen, afg. fra Laurvig 9. Decbr., ank. til Marstrand 10. Decbr.

Danmark. Rolf, Madsen, afgik fra Hamburg 13. Decbr., bestemt til Burntisland. — Thorvaldsen, Skjødt, ank. til Frederikshavn 13. Decbr., med Slagside. — Absalon, Reese, ank. til Kbhvn. 11. Decbr. — Ansgar, Larsen, ank. til Sunderland 13. Decbr. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Kbhvn. 9. Decbr., bestemt til Wearmouth. — Hamlet, Sommer, ank. til Aarhus 10. Dec. — Helge, Matthiessen, afgik fra Kbhvn. 7. Decbr., bestemt til Blyth.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, ank. til Kbhvn. 3. Decbr. — Lars Kruse, Christiansen, ank. til Kbhvn. 11. Decbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, ank. til Grangemouth 12. Decbr.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Swinemünde 8. Decbr., bestemt til Grangemouth.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Cold, afgik fra Sasebo 8. Decbr., ank. til Honkong 13. Decbr. — Malaya, Bærentzen, afgik fra Göteborg 10. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Cathay, Schønning, afgik fra Havre 11. Decbr., ank. til Rotterdam 13. Decbr.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Kbhvn. 11. Decbr., bestemt til Blyth. — Clara, Petersen, afgik fra Kbhvn. 8. Decbr., bestemt til Grimsby.

Ærs. Energi, Hansen, ank. til Tuborg.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Prins Valdemar, Winther, ank. til New York 5. Decbr. fra Singapore. — Nordby, Christiansen, sejlet fra Newcastle N.S.W. 30. Novbr. til Taltal. — Kronprinsesse Louise, Jepsen, sejlet fra Marseille 2. Decbr. til Mauritius. — Ines Røhl, Jessen, ank. til Falmouth 8. Decbr. fra Rio Grande. — Dorane, Rødgaard, sejlet fra Berbice 21. Novbr., ank. til Barbados 25. Novbr., afgik samme Dag til Marrahoua (San Domingo). — Afma, Ankersen, pass. Roches Pt. 9. Decbr. fra Maracaibo til Queenstown. — Serapis, Winther, sejlfærdig i Taltal 7. Decbr. til Falmouth. — Gladstone, Christiansen, ank. til Havre 9. Decbr. fra Iquique. — Nanna, Nielsen, ank. til Celebes 26. Okt. fra Hamburg. — Anna Agnete, Sigurdson, ank. til Houtmann Abrolhos 5. Novbr. fra Santos. — Neiros, Sonnicksen, sejlet fra Glasson Dock 8. Decbr. til Esbjerg via Connah Quay. — H. Grohmann, Nielsen, sejlet fra Laurvig 5. Decbr. til Firth of Forth. indkom til Laurvig 9. Decbr. med læk Skib.

Fanø. Sønderho. Anna, Mortensen, afgik 9. Decbr. fra London til Kbhvn. — Else, Thomsen, afgik 3. Decbr. til Magalan fra Guaymas.

Æra. Webers Minde, Madsen, ankom 6. Decbr. til Warkworth. — Christian den 9ende, Knudsen, ankom 6. Decbr. til Leith. — Nansen, Pofler, ankom 5. Decbr. til Warkworth. — De tvende Brødre Bøye, ankom 6. Decbr. til Horsens. — Alf, Rasmussen, ankom 7. Decbr. til Mariager. — Livingstone, Christensen, ankom 6. Decbr. til Leith. — M. Hay, Petersen, ankom 7. Decbr. til Kragerø. — Lucinde, Christensen, har paa Rejse fra Livorno til Messina søgt Nødhavn i Spezzia paa Grund af Storm og Uvejre. — Niels Juul, Nielsen, ankom 9. Decbr. paa Kbhvns. Red paa Rejse fra Skellefteå til La Tremblade. — Fremad, Hansen, ankom 9. Decbr. til Svendborg. — Familien, Frederiksen, ankom 9. Decbr. til Gøteborg. — Sylfid, Kromann, er paa Grund af Storm indkommen til Portland paa Rejse fra Skellefteå til Royan. — Jørgen, Friis, indkom 7. Decbr. efter en meget haard Rejse til Slite (Gotland.) — Johanne, Harris, laa 2. Decbr. til Ankers i Aarhusbugten for Storm og Modvind paa Rejse fra Lovisa til Aabenraa. — Amor, Rasmussen, ankom 8. Decbr. til Methil. Sirius, Rasmussen, ankom 9. Decbr. til Charlestown. — Salvador, Fabricius, ankom 8. Decbr. til Bogense. — Thyra, Rasmussen, ankom 12. Decbr. til Dahouet. — Hildur, Schmidt, ankom 12. Decbr. til Kjørteminde. — Faders Minde, Knudsen, ankom 12. Decbr. til Svendborg. — Lucinde, Christensen, ankom 11. Decbr. til Messina. — Anne, Jensen, ankom 12. Decbr. til Hobro.

Kjøbenhavn. Alexandra, M. A. Pedersen, er 12. Decbr. ankommen til Calcutta fra Port Natal. Alt vel.

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 Favn og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrne, ere angivne fra disse.

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

Nordsøen. Jyllands V.-Kyst. Ringebjerger og Kjærgaarde. Den 15de December 1898 slukkes Fyrene ved *Ringebjerger* og *Kjærgaarde* Banker.

I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Højvande:

Paa *Havrevlen* 11 Fod.

I *Kanalen* 9 Fod.

Paa *Fjordgrunden* 11 Fod.

● **Limfjorden. Agger-Sund V.** En kullastet Jagt er sunken i ca. 6 Fv. Vand midt i Sejløbet ca. 3 Kbl. V. for *Agger-Sund*. Vraget er afmærket med en Vager med grønt Flag.

Smaalands-Farvandet. Grønsund. Det tidligere *Nyt-Løb* er lukket og et nyt *Nyt-Løb* har aabnet sig ca. 1 Kml. SØ-ligere. Grunden mellem *Nordre-Løb* og det nye *Nyt-Løb* hedder nu *Middelgrund*.

Som Følge af Farvandets Forandring foretages den 17de December 1898 følgende Forandringer i Farvandets Belysning og Afmærkning:

1. *Grønsund* Bifyr samt *Harbølle-Pynt* S.-lige Ledefyr og Bifyr slukkes.
2. Paa *Borgsted* paa *Møen*, ca. 450 Alen V. for *Grønsund* Færgebø, tændes et Vinkelfyr, der viser rødt, fast Lys fra S. 34° Ø. til S. 37° Ø., hvidt, fast Lys fra S. 37° Ø. til S. 40° Ø., og grønt, fast Lys fra S. 40° Ø. til S. 46° Ø. Flammens Højde: 11 Fod. Synsvidden: 7½ Kml. Lysævnene: 14 Kml. for det hvide, 10 Kml. for det røde og 8½ Kml. for det grønne Lys. Fyret vises fra Gavlen af en brun Træbygning.
Den hvide Vinkel lyser over dybt Vand mellem *Harbølle-Pynt* og *Middelgrund*. Beliggenhed: 54° 54' 9" N. Br. 12° 6' 43" Ø. Lgd.
3. Paa *Harbølle-Pynt*, lidt Ø. for de tidligere Fyr, tændes en ny Fyrgruppe, *Harbølle-Pynt* S.-lige Ledefyr, bestaaende af et Bagfyret og to Fortyr:
 - a) Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, der lyser kraftigt over en Vinkel paa ca. 20°. Lysvinklens Midtlinje falder midt imellem Forfyrene. Flammens Højde: 35 Fod. Synsvidden: 11 Kml. Lysævnene: 13 Kml. Fyret vises fra en 29 Fod høj Fyrpæl. Beliggenhed: 54° 53' 1" N. Br. 12° 9' 7" Ø. Lgd.
 - b) Det V.-lige Forfyret er et rødt, fast Fyr, der lyser kraftigt over en Vinkel paa ca. 12°. Lysvinklens Midtlinje er parallel med Midtlinjen i Bagfyrets Lysvinkel. Flammens Højde: 20 Fod. Synsvidden og Lysævnene: 9 Kml. Fyret vises fra en 16 Fod høj Fyrpæl, der staar 425 Alen S. 12½° Ø. fra Bagfyret.

c) Det Ø.-lige Forfyret er et grønt, fast Fyr, der lyser kraftigt over en Vinkel paa ca. 12°. Lysvinklens Midtlinje er parallel med Midtlinjen i Bagfyrets Lysvinkel. Flammens Højde: 20 Fod. Synsvidden og Lysævnene: 9 Kml. Fyret vises fra Gavlen af en 16 Fod høj, brun Træbygning, der ligger 427 Alen S. 14¾° Ø. fra Bagfyret.

Bagfyret overet med det røde Forfyret angiver V.-Siden, og Bagfyret overet med det grønne Forfyret angiver Ø.-Siden af *Nyt-Løb* fra *Grønsund* Fyrlinje til den hvide Vinkel i *Borgsted* Fyr.

4. Den røde Spidstønde, *Middelgrund* N., og den hvide Vager med 1 nedadventt Kost, *Middelgrund* S., inddrages.
5. En Vager med rød Stage og Kost, *Middelgrund* NV., udlægges i 10 Fod Vand ved NV.-Enden af *Middelgrund*.
6. En Vager med rød og hvid sribet Stage og Ballon, *Middelgrund* S., udlægges i 2½ Fv. Vand ud for S.-Enden af *Middelgrund*, ca. 5½ Kbl. N. til Ø. for *Hestehoved* S.-lige Lodshus.
7. En Vager med hvid Stage og 1 nedadventt Kost, *Middelgrund* Ø., udlægges i 3 Fv. Vand paa Ø.-Siden af *Middelgrund*, V.-Siden af *Nyt-Løb*, ca. 3½ Kbl. N. t. V. for den under 6 nævnte Vager.
8. En Vager med rød Stage og 3 Koste, *Gamle-Tolk* V., udlægges i 3 Fv. Vand paa V.-Siden af *Gamle-Tolk*, Ø.-Siden af *Nyt-Løb*, ca. 2 Kbl. NNØ. for den under 6 nævnte Vager.
9. Navnene paa Vagerne *Tolken* NØ., *Tolken* NV., *Tolken* SØ. og *Tolken* V. forandres til henholdsvis *Ny-Tolk* NØ., *Ny-Tolk* NV., *Gamle-Tolk* SØ. og *Middelgrund* V.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Fyrskibene „Vestra Banken“ og „Kopparstenarne“. Ifølge Telegram af 8de December 1898 fra Lodsstyrelsen i *Stockholm* ere Fyrskibene „*Vestra Banken*“ og „*Kopparstenarne*“ inddragne for Vinteren.

Bottniske Bugt. Gnarp. Ud for Kysten ved *Gnarp* er funden en 21 Fods Grund 62° 2' 18" N. Br. 17° 33' 18" Ø. Lgd.

Finland. Ålands Øer. Flisholm Norra. En 18 Fods Grund *Flisholm Norra*, er i Farvandet til *Degerby* funden 9 Kbl V. t. N. ½ N. fra *Flisholm* Baake. N. for Grunden er i 20 Fod Vand udsat en hvid Stage med sort nedadventt Kost. 60° 1' 49" N. Br., 20° 20' 7" Ø. Lgd.

Finske Bugt. Fyrskibet „Verkomatala“. Den 3die December 1898 er Fyrskibet „*Verkomatala*“ uden for *Björkö Sund* inddraget for Vinteren.

Rusland. Riga Bugt. Fra *Kymø* N.-Kyst til Fastlandet er udlagt et Telegraf-Kabel. Det er afmærket med 6 sorte Stager med hvid opadventt Kost. Det er forbudt at ankre i eller i Nærheden af Kablet.

Dagø N. Nekman Grund. Ved N.-Siden af *Nekman Grund* skal udlægges et tomastet Fyrskib, der viser to elektriske Fyr, et fra hver Mast. Taagesignal skal gives med Sirene.

Nærmere Meddelelse senere.

Tyskland. Ved *Wismar* er Vinterafmærkningen foretaget, undtagen Anduvningstønden for *Grosse Tief* og Baaketønden Ø. for *Krakentief*.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Kullen. Den 11te December 1898 er et hvidt og rødt vekslende Fyr tændt ved Foden af *Kullen*. Det viser hvidt Lys i 10 Sekunder og rødt Lys i 1 Sekund, og lyser fra S. 27° Ø., gennem S., V. og N. til N. 71° Ø. Flammens Højde: 37 Fod. Synsvidden: 10 Kml. for det hvide og 7½ Kml. for det røde Lys. Linseapparat af 4de Orden. Fyret vises fra et hvidt, rundt Fyrhus. 56° 18' 12" N. Br. 12° 27' 0" Ø. Lgd.

Norge. Kristiania-Fjord. Moss Kanal. Ved *Moss* er paa V.-Molens S.-Ende anbragt en Fyrlampe, der viser rødt Lys fri af Revet paa *Reiertangen*. Synsvidden: 5 Kml. Brændetid: 15de Juli—31te Maj.

Paa S.-Enden af Kanalens Ø.-Side er anbragt en Lanterne, der viser grønt Lys over *Verlebugten*. Den brænder kun, naar Kanalen er aaben.

Paa Kanalens N.- og V.-Kaj er anbragt Lanterner, der vise grønt Lys mod *Mossesundet*.

Paa Kanalens Ø.-Side er rejst en Signalmast med Tværmast. To Balloner hejste betyde: Kanalen kan passeres fra begge Sider. En Ballon hejst mod Ø. betyder: Kanalen kan passeres N. fra. En Ballon hejst mod Ø. betyder: Kanalen kan passeres S. fra. Ingen Ballon hejst betyder: Kanalen er spærret.

Dampskibe, der ville passere Kanalen, give et langt og to korte Stød i Dampfløjten, og Sejlskibe sætte et Flag i Vantet.

Tønsberg Kanal. Ved NØ-Hjørnet af den nye Bro ved *Tønsberg Kanal* er rejst en Signalmast med Tværarm. To Balloner højste betyde: Kanalen kan passeres fra begge Sider. En Ballon højest mod Ø. betyder: Kanalen kan passeres S. fra. En Ballon højest mod V. betyder: Kanalen kan passeres N. fra. Ingen Ballon højest betyder: Kanalen er spærret. Om Natten gives samme Signaler med henholdsvis en grøn og en rød Lanterne.

Dampskibe, der ville passere Kanalen, give et langt og to korte Stød i Dampfløjten, og Sejlskibe sætte et Flag i Vantet.

Ved *Larvik* er paa Hovedet af den V.-lige Dampskibsbro tændt to grønne Lanterner og paa den Ø.-lige to røde Lanterner. Ved Indløbet til *Skottebrygge* er tændt en Lanterne, der viser rødt Lys over Fjorden, og hvidt Lys, naar man kommer saa langt ind, at man kan styre paa Indløbet.

Ved *Mandal* er paa Baakerne paa *Nedre Malmø* tændt to røde Fyrlamper, der holdte overet lede over Barren. Brændetid: 15de August—15de Maj.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordøen. Den 23de November. 16 Kml. NV. t. V. $\frac{1}{4}$ V. fra *Norderney* Fyr. En Mast med Gaffel, 8 Fod over Vandet, sandsynlig fast i et Vrag.

Norge. Ved Indsejlingen til *Vadsø* i *Østfinmarken* er tændt en hvid Lanterne paa Molen, som er under Opførelse, c. 120 Alen fra dens Yderende.

Paa *Læsteskjær* i *Ulvesund* brænder, naar Postskib ventes, en hvid Lanterne. $61^{\circ} 56' 50''$ N. Br. $5^{\circ} 9' 5''$ Ø. Lgd.

Aalesund N. Valderø. Midt i Løbet mellem *Valderø* og *Kjeholmen* har en Damp med 25 Fods Dybgaaende rørt Grunden. $62^{\circ} 30' 18''$ N. Br. $6^{\circ} 9' 9''$ Ø. Lgd.

Tyskland. I *Ausseneider*, Farvandet til *Büsum* og paa V.-Kysten af *Slesvig* og *Holsten* er Vinterafmærkningen foretagen.

I *Vortrapptief*, mellem Anduvningstønden og Tønde Nr. 1, paa Farvandets SØ.-Kant, er Fartøjet „*Frida*“ sunket. Vraget er afmærket med en Vragtønde.

I *Jade* er for Vinteren Tønde F og X ombyttede med Spirtønder, Tønde 8 med en Spidstønde og Baaketønden paa Reden med en Stumpstønde. Topbetegnelserne ere uforandrede.

Holland. Zuiderzee. I *Oude Hoornsche Gat* ere to Tjalker sunkne c. 1 Kbl. N. for Spidstønde Nr. 6 med Ballon. De ere afmærkede med en grøn Stumpstønde.

Tæt ved *Harderwijk* Havn er en Tjalk sunken. Den er afmærket med et Fartøj, der viser de sædvanlige Signaler.

Zeevat van Terschelling. Da *Richel* skyder sig længere ud i *Vlaestroom* hen imod Spidstønde-Rækken, er en rød Vager med 2 Balloner udlagt paa $53^{\circ} 17' 45''$ N. Br. $5^{\circ} 8' 51''$ Ø. Lgd.

Zeevat van Texel. I *Malwin* ere Sømineøvelserne ophørte. Afmærkningen ved Pladsen er inddragen.

Paa *Texel* Red ere de to midlertidige røde Spidstønder ved *Zuidwall* inddragne. Den røde Spidstønde, der ligger i 21 Fod Vand ved NV.-Kant af *Bollen*, indgaar i Afmærkningen som Spidstønde Nr. 1 a. $53^{\circ} 0' 10''$ N. Br. $4^{\circ} 50' 35''$ Ø. Lgd.

I *Nieuwe Rotterdamsche Waterweg* er en Spidstønde Nr. 12 a udlagt i $20\frac{1}{2}$ Fod Vand. $51^{\circ} 55' 12''$ N. Br. $4^{\circ} 13' 42''$ Ø. Lgd.

I *Zuiden*, *Hoorn* og Farvandet S. for *Maastuis* er der nu 21 Fod Vand.

England. Tyne. Fyrene paa Yderenden af *Tyne North Pier* ere atter tændte.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Cancalle. Grande Bunouze. En rød Spidstønde er i 6 Fv. Vand udlagt NØ. for Klippen *Grande Bunouze*, NV. for Pynt *Grouin*. $48^{\circ} 43' 6''$ N. Br. $1^{\circ} 50' 59''$ V. Lgd.

Irland. Lough Carlingford. Haulbowline. Omtrent den 1ste Januar 1899 forandres *Haulbowline* øvre Fyr til et hvidt Fyr med Tre-Formærkelse hver $\frac{1}{2}$ Minut. Mærke $2\frac{1}{2}$ S., Lys 5 S., Mærke $2\frac{1}{2}$ S., Lys 5 S., Mærke $2\frac{1}{2}$ S., Lys $12\frac{1}{2}$ S. Iøvrigt bliver Fyret uforandret.

De to lave, røde og hvide, faste Fyr forblive uforandrede. $54^{\circ} 1' 10''$ N. Br. $6^{\circ} 4' 40''$ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Chenal du Four. Grande Vinotière. Den 1ste December 1898 er til Forsøg tændt et hvidt, fast Fyr paa Taarnet paa *Grande Vinotière*. Flammens Højde: 37 Fod over Højvande. Synsvidden: $7\frac{1}{2}$ Kml. Taarnet er sort og ottkantet. Der er ikke Vagt ved Fyret. $48^{\circ} 21' 58''$ N. Br. $4^{\circ} 48' 27''$ V. Lgd.

Afrika. River Gambia. Uden for Indløbet til *River Gambia* er Anduvningstønden ombyttet med en sort og

hvid tærnet Klokketønde med Stage og Bur. $13^{\circ} 33' 40''$ N. Br. $16^{\circ} 47' 5''$ V. Lgd.

Canada. St. Lawrence Flod. Ved *Ste Emélie* ere to hvide, faste Ledefyr tændte:

Forfyret lyser Horisonten rundt. Flammens Højde: 110 Fod. Synsvidden: 16 Kml. Fyret vises fra en 28 Fod høj, firkantet, hvid Baake med en rød, lodret Stribe paa den Side, der vender mod Farvandet, anbragt paa Toppen af en Klippe mellem Indløbene til *Little Chêne* og *Great Chêne* Floderne.

Bagfyret lyser over en lille Vinkel paa hver Side af Fyrinjen. Flammens Højde: 125 Fod. Synsvidden: 16 Kml. Fyret vises fra en 28 Fod høj, firkantet, hvid Baake med en rød, lodret Stribe paa den Side, der vender mod Farvandet, anbragt c. $0\frac{1}{2}$ Kml. Ø. fra Forfyret.

Holdte overet lede Fyrene i den gravede Rende mellem de røde og sorte Tønder fra tværs af Kap *Charles* til tværs af Kap *Roche*. Reuden er 140 Alen bred med 27 Fod Vand.

Bagfyrets Beliggenhed: $46^{\circ} 33' 40''$ N. Br. $72^{\circ} 0' 10''$ V. Lgd.

Nova-Scotia. Cole Harbour. N. for Farvandet til *Cole Harbour* ere følgende røde, faste Ledefyr tændte:

Forfyret vises fra et hvidt, firkantet, 35 Fod højt Trætaarn. Flammens Højde: 41 Fod. Synsvidden: 8 Kml. $45^{\circ} 15' 45''$ N. Br. $61^{\circ} 17' 0''$ V. Lgd.

Bagfyret vises fra et hvidt, firkantet, 86 Fod højt Trætaarn, c. 450 Alen N. 10° Ø. fra Forfyret. Flammens Højde: 115 Fod. Synsvidden: 10 Kml.

Holdte overet lede Fyrene, naar *Berry Head* er passeret, tri af *Topstone Ledge* og *Seal Rocks*.

Nova Scotia. Arisaig. Ved Skibsstartens Aabning i 1899 tændes paa N.-Siden af Kap *Arisaig* et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 41 Fod. Synsvidden: 7 Kml. Fyret vises fra et hvidt, firkantet, 32 Fod højt Trætaarn. $45^{\circ} 45' 53''$ N. Br. $62^{\circ} 10' 5''$ V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Narragansett Bay. Fyrskibet „*Hog Island Shoal*“ Nr. 12 er omtrent den 28de November 1898 midlertidig ombyttet med Fyrvæsenets Damp „*Cactus*“, der viser et hvidt, fast Fyr.

New Jersey. Absecon Inlet. Den ydre Klokketønde uden for *Absecon Inlet* er flyttet $\frac{1}{4}$ Kml. S. hen i 25 Fod Vand.

Delaware. Delaware Bay. Omtrent den 30te November 1898 udlægges Fyrskibet „*Overfalls*“ Nr. 46 $3\frac{1}{2}$ Kml. SV. for *Overfalls* eller *South Shoal*. Det viser to hvide, faste Fyr, et fra hver Mast. Flammens Højde: 44 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Skroget er gult, mærket „*Overfalls*“ og Nr. 46 paa begge Sider. Paa begge Toppe føres rød Ballon. Taagesignal gives med en 12 Tommer Dampfløjte, der hver $\frac{1}{2}$ Minut giver Et-Stød af 3 S. Varighed.

Beliggenhed: $38^{\circ} 47' 57''$ N. Br. $75^{\circ} 1' 24''$ V. Lgd. Fyrskib Nr. 40 forbliver altsaa liggende ved *Five Fathom Bank* SØ.-Ende.

Delaware Bay. The Shears Bølgebryder. Et rødt, fast Fyr er tændt paa S.-Enden af *The Shears* Bølgebryder, der er under Bygning N. for *Delaware* Bølgebryder. Flammens Højde: 14 Fod.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Ved *Genoa* er det hvide Fyr med Formærkelser paa Molen *Duca di Gallieri* ødelagt af Søen. To røde, faste Fyr, lodret for hinanden, ere tændte midlertidigt paa en Pæl paa Molens Yderende. Flammens Højde: 45 og 35 Fod. Synsvidden: 2 Kml.

Ved *Oneglia* er Blinkfyret paa Ø.-Molen ødelagt af Søen. Et midlertidigt, fast, hvidt Fyr er tændt. Synsvidden: 3 Kml.

Italiens Ø.-Kyst. Ved *Molfetta* foretages Arbejder ved Ydermolen. Skibe skulle holde sig mindst en god Kbl. NV. om det grønne Fyr paa Molens Yderende.

Rumænien. Donau. I *Sulina* er Uddybningen ved *Arganis* nu fuldført. Dybden er $17\frac{1}{2}$ Fod i c. $\frac{1}{2}$ Kbl. Brede. I Munden af *Sulina* har Dybden i Aar været 23 Fod.

Rusland. S. for *Odessa* ved Kap *Gross Fontan* ere flere Grunde fundne. En Sandbanke med 17 Fod Vand ligger $4\frac{1}{2}$ Kml. fra *Gross Fontan* Fyr. En anden Sandbanke med 18 $\frac{1}{2}$ Fod Vand ligger i 9 $\frac{1}{2}$ Kml. SØ. for samme Fyr.

Dnieper. Adjigiol Fyr S. Vraget, der laa sunket $2\frac{1}{2}$ Kml. S. 8° Ø. fra *Adjigiol* Fyr, er borttaget.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Mexiko. Coatzacoalcos River. Over Barren paa *Coatzacoalcos River* maa man nu ikke stole paa at finde mere end $17\frac{1}{2}$ Fod Vand mod 27 Fod i August 1898.

Cuba N.-Kyst. Mantanzas Bay. Pynt *Maya* Fyr, paa Ø.-Siden af Indløbet til *Mantanzas Bay*, er hvidt, fast. Synsvidden: 15 Kml.

Karantænebestemmelser.

Grækenland. — Karantænen overfor *Egypten* er ophævet.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibe Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....		108 ³ / ₄	109
Danmark.....		98 ¹ / ₂	94
Norden.....		124 ¹ / ₄	124 ³ / ₄
Kjøbenhavn.....		109 ¹ / ₂	109 ³ / ₄
Carl.....		64 ¹ / ₄	64 ¹ / ₂
Dannebrog.....		104 ¹ / ₂	105
Skjold.....		77 ³ / ₄	78 ¹ / ₄
Helsingørs Dampsk.	67 ¹ / ₂ , 68 ¹ / ₂ -69	69	70
Østersøen.....		105	106
Nordøen.....		82	88
Torm.....		100	105
Foren. Bugser-Selsk.....		88 ¹ / ₂	92
Dansk-russisk Dampsk.....		—	—
Urania.....	103 ¹ / ₄	¹ / ₂	103 ¹ / ₂
Union.....		109 ¹ / ₄	110
Heimdal.....		105	106
Dampskibe Obligationer.			
4% foren. Dampsk.....		—	—
5% — —.....		—	—
5% Thingvalla 1880.....		—	—
5% — 1894.....		—	—
5% Norden.....		102	104
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.....		97	99
3 ¹ / ₂ % uopsig Stats.....		99	99 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		90 ¹ / ₂	91 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....		91	92
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....		94 ¹ / ₄	95 ¹ / ₄
4% — — 6 —.....	95 ¹ / ₄	¹ / ₂	95
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —.....		92 ¹ / ₂	93
Aktier.			
Nationalbank.....		146 ¹ / ₂	146 ³ / ₄
Privatbank.....		133 ³ / ₄	134
Landmandsbank.....		128	130
Handelsbank.....		122 ¹ / ₄	123 ¹ / ₂
Burm. & Wain.....		92 ¹ / ₂	93 ¹ / ₄
Helsingørs Jernsk.....		95	97
Sukkerfabr.....	97	96 ³ / ₄	97
Bryggeri Aktier.....	96 ¹ / ₂	¹ / ₄	96 ¹ / ₄

Vekselkurser d. 13. Decbr. 1898.

	Avista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	89.15	88.95
London.....	18.21	18.17
Paris.....	72.10	—
Amsterdam.....	150.60	—

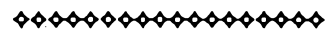
Notering paa Berlins Børs d. 13. Decbr. 1898.

Russiske Noter.....	216.20
4% Russiske Consols.....	—
4 ¹ / ₂ % — Boden Kredit.....	—
6% Mexikanske.....	100.40
5% Rumænske Stats.....	100.25
4% — — 1890.....	92.20

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 6,000, „Norden“ 2,000, „Kjøbenhavn“ 8,000, Skjold“ 2,000, „Urania“ 8,000, „Dampskibsselsk. 1896“ 2,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.



Bitumastic Præparater

fra
Wailles Dove & Co.,
Newcastle.
Bedste Beskyttelsesmiddel mod Rust og Syrer for alle Jærndeale i Skibe.
Giver en smuk, sort Farve; kan ikke skalle af, revner ikke, da det udvider sig med Metallet.
Anvendes af Orlogsværftet, Burmeister & Wains & Helsingørs Skibsbyggerier, Statsbanedriften samt de fleste udenrigske Orlogsværfter.
Eneforhandler for Danmark:
AXEL PRIOR,
Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Marius Hoffgaard

(forhen kld. Brodersen).
Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.
Atelier St. Strandstræde 6, 2.
Fotografier af forskellige danske Skibe have altid paa Lager.
Hurtig Ekspedition.

TH. SIMONSEN,

NYHAVN 57.
SØLVMEDAILLE I MALMØ OG STOCKHOLM.
FOR LANTERNER.

Einhorn-Apotheket
Hamburg (St. Pauli.)
Langereihe 83.
Dansk Betjening.
Lægehjælp (ogsaa Specialister) anvises.

A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.
Skibssmedie og Maskinværksted.
Udfører godt og billigt Arbejde.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.
PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

H. L. BAUTRUP, Aarhus,
Skibshandel.

Holm & Wonsild,
Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn og Lübeck.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.
Skibsmæglere og Skibshandlere.
Forskud ydes for Provantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lasteplassen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trøler Kjøbenhavn.
Telegram-Adresse:
HÄNSCHELL, Barbados.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.
Spedition, Dampskibsexpedition og Toldklarering.
Kontorer:
St. Annæplads 10, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn.
Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.
Prompte og billig Spedition til alle Pladser.
Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.
Agenter for
Kullens Enskilda Assurans
Förening.

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.

3 **Kabinetbilleder**
 ♦ gratis ♦
 ved Bestilling paa 12 holdbare Visitskort til 4 Kr. Kabinet kun 6 Kr. pr. Dus. NB. Ogsaa efter ethvert indsendt Billede.

Monty.

St. Kongensgade 21.

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

● **Eneste Lager** ●
 af dansk, svensk og Aalborg Brændevin

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.

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.

Læge H. C. Lund,
 Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg. gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9. Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

LANDMANDSBANKEN

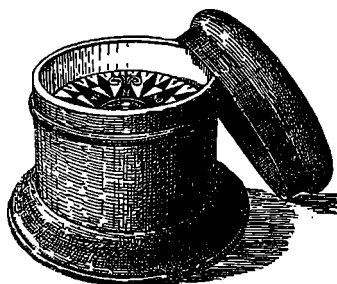
udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørger.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

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 Paralellinealer.
 Marinekikkerter.
 Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**

(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**

Frederikshavns Fiske- og Sætteskippereskole

forbereder saavel indenbys som udenbys Elever til Fiske- og Sætteskipperprøven. Nærmere Oplysninger gives af Bestyrelsens Formand, Konsul **Christian Cloos** i Frederikshavn.

Nienstædt & Co.

(Kunstindustri-Museum):

Lager af amerik., engelske, franske og tyske Værktøjmaskiner. Værktøj, File, engl., svensk og tysk Staal. File ophugges.

Har De Tandpine,

brug altid Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre, som hurtigt stiller de heftigste Tand-smærter.

9 Kronprinsensgades 9
 Ny Materialhandel.

Th. Møllers Klædefabrik.

Udsalg af blaa Kirsejer og Skjortebay. Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

Den billigste Herreekviperingsforretning

er hos **Jens Kjeldsen.**
 Søndergade 23—25. * Aarhus

Skibssignaler

leveres fra Aarhus eneste Fyr-værkerifabrik. Grundlagt 1872.
 Brev- og Telegramadr.:
 Kræftings Enke, Aarhus.

Patentfarve for Skibsbrug

P. Møller, Immervad 1, Aarhus.

Pumper,

udmærket egnede til Løstpumper.
Maskinfabrikken Rannje,
 Mathæusgade 6.

Søfodtøj.

Premieret i Stockholm og Bergen.
Wald. Lassen.
 St. Strandstæde 17.
 * Grundlagt 1844. *

For Søfolk.

Uld og Trikotagevarer købes billigst hos
H. Madsen,
 Skolegade 28,
 Aarhus.

Kongebreve, Brylluper,

Ægtepagter, Testamenter, Æresoprejsning, Separation, Skilsmisse, Adoptioner, Navneforandring, Panteobligationer, Klager og Ansøgninger samt alle juridiske Dokumenter skrives og ordnes billigst. Inkassationer og Retsmøder besørger.

Husk 8, Klosterstæde 8.
 Juridisk Kontor.

„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.**

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^d.

eneste Fabrikanten af
Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:
Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.
Conferencetid 12—1½. Admiralitâtstr. 39, 1. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

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.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

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.

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.

N. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon Nr. 6. G. W. Møller, Grønnegade, Dragør. Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malmø“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“, „J. P.
Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

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.

Telefon 5560.

Fordeling af Havarigrosse.

I et svensk Assuranceblad, „Gjallarhornet“, har der nylig været ført en Diskussion i Anledning af et i sin Tid af en engelsk Assurandør Mr. Owen fremsat Forslag om at ophæve Havarigrosse-Fordeling. Forslaget søger sin Begrundelse i den Assurance-Betragtning, at nu til Dags, da de for Søfaren udsatte Interesser, Skib, Ladning og Fragt, saa godt som altid ere assurerede, vil Assurandørerne lige saa godt kunne undvære Havarigrosse Fordelingen og derved spare dels Udgifterne ved selve Opgørelsen, dels Kommissionssalær og Besigtigelsesudgifter.

Det omtalte svenske Blad slutter sig ganske til Tanken i Mr. Owens Forslag, hvilket imidlertid er imødegaaet i en udførlig dansk Artikel, indsendt af en Assurandør.

Det kan nu først bemærkes, at det er ganske inkonsekvent, naar Forslaget foreløbig kun vil indskrænke sig til en Ophævelse af Fordeling af Havarigrosse Opofrelser, men ikke Fordeling af Havarigrosse Udgifter; det ene maa naturlig og konsekvent følge det andet; men dernæst synes der overhovedet at maatte kræves meget vægtige Grunde for at man skulde forlade et Institut (Havarigrosse Fordelingen), som ikke blot er meget gammelt og godt prøvet, men ogsaa stemmer godt med den almindelige Opfattelse og har sin gode Begrundelse i den ensartede Stilling, i hvilken de for Søfaren udsatte Genstande i en Faresituation befinde sig. Staar et Skib paa Grund, med Fare for, hvis det bliver staaende, at slaas i Stykker, hvorved Ladningen ogsaa vil gaa tabt, da er det dog kun rimeligt og retfærdigt, at den Bjærgeløn, som maa betales for at bringe Skibet ud af denne Situation, henføres med en forholdsmæssig Del paa Ladningen og bæres af denne, eller, hvis Skibet kun har kunnet komme af ved at kaste over Bord af Ladningen, at dette Tab for Ladningen for en Del bæres af Skibet, som derved er kommet flot.

Grundene, som fremhæves for at afskaffe Fordelingen, indskrænke sig egentlig til, at det vil blive billigere at undvære Fordelingen, men det, man vil spare, vil da i al Fald kun være selve Udgifterne ved Opgørelsen, medens Kommissionærsalærer og Besigtigessalærer sikkert ikke ville blive ringere end under den nuværende Ordning. Ulemperne ved en Afskaffelse af Havarigrosse

Fordelingen vilde derimod ikke blive ringe. Sagen er, at det jo altid for en Skibsfører er vanskeligt under en Havarisituation, hvor der ofte skal handles hurtigt, at træffe netop det mest formaalstjenlige, men under den nuværende Ordning, hvor Tab og Udgifter i fælles Interesse fordeles over samtlige Interesserede, har det ikke saa meget at sige, hvilket Middel han griber til for at klare Situationen, om han kaster over Bord af Ladningen, eller antager Bjærgningsdamper, eller bruger sine Trosser eller sin Maskine til at hive sig af. Skal der derimod ingen Fordeling finde Sted, bliver hans Stilling meget vanskelig, thi den Opofrelse, han gør, den bliver der, hvor den rammer, den falder enten udelukkende Skibet eller Ladningen til Last, og han bringes ind paa en ubehagelig Afvejelse af, om den ene eller den anden Part skal lide under den for Redningen nødvendige Opofrelse.

Saaledes som Skibsførerens Stilling er, vil han, som naturligt er, være tilbøjelig til saa vidt mulig at skaane Rederiet for Tab, men derved kan det tænkes, at en Opofrelse, der vilde være formaalstjenlig, undlades og derved langt større Værdier gaa tabt. Dette vil igen føre til, at Assurandørernes Risiko bliver mere uberegnelig end ellers.

Vil man endelig se bort fra Assurance, hvilket ogsaa kan have sin Interesse, da der dog findes adskillige, der ikke forsikre deres Risiko eller i al Fald ikke forsikre den hele, da vil Ophævelsen af Havarigrosse Fordeling navnlig være følelig for den Reder, der ikke har forsikret sin hele Risiko, idet han aldrig vil faa Tab og Udgifter erstattet af Ladningen; at det her ikke drejer sig om Ubetydeligheder ses let, naar man blot nævner t. Eks. Hyre og Kostpenge i Nødhavn eller Skade paa Maskinen ved Afbringesforsøg.

En saa gennemgribende Forandring i de søretlige Forhold, som Afskaffelse af Havarigrosse Fordelingen vilde være, kunde kun retfærdiggøres, hvis denne Fordeling virkede hæmmende og trykkende paa Skibsfarten, men dette er saa langt fra Tilfældet, at Havarigrosse Fordelingen tværtimod maa siges at være til Støtte og Lettelse for Skibsfarten, idet den fyldestgør Kravet paa en fornuftig og retfærdig Ordning af visse særegne, ved Søfarten og Søfarerne skabte Retsforhold.

V. M.

Synsprøver for Søfolk.

I et Møde i „Norsk Skibsfører-Forening“ har man besluttet at indgaa til Regeringen med et Andragende om, at der ved Søfolks Forhiring fordres fremlagt Lægeattest af den, der vil forhyres, for at han ikke lider af Sygdomsspirer eller arvelige Dispositioner, der i en nær Fremtid kunne gøre ham uskikket til Tjeneste om Bord eller til at udfylde den Plads, hvortil han er forhyret, samt om at Undersøgelse for Farveblindhed bør paabydes ved Lov for alle Mandskaber, der gør Tjeneste paa Dæk som Matroser eller Officerer; dette antager man kan ordnes saaledes, at der fordres paaført Vedkommendes Søfartsbog Attest herom, og at Undersøgelsen foretages ved Udstedelsen af Søfartsbogen.

Vi meddele disse Oplysninger om Bestræbelserne fra de norske Skibsføreres Side, ikke alene fordi det har Interesse at følge dette vigtige Spørgsmaals Udvikling i vort Naboland, men ogsaa fordi vi uden Tvivl

her i Danmark trænge til en Reform paa dette Omraade. Der er da ogsaa her i Landet Bestræbelser oppe for at forberede en saadan, idet Dansk Sejlskibsrederi-Forening har indsendt en Anmodning til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart om at søge fastsat ved Lov, at enhver, der agter at fare til Søs, skal underkaste sig en Synsprøve, hvis Resultat indføres i hans Søfartsbog, før denne udleveres ham. Foreningen gør opmærksom paa det uheldige i, at den Synsprøve, der nu i Sønæringsloven fordres som Betingelse for Erhvervelse af Bevis som Skibsfører, Sætteskipper eller Styrmand, ikke af Loven fordres afholdt enten naar den, der agter at gaa til Søs, første Gang udmønstrer, eller naar han indstiller sig til Optagelse paa Navigationsskolen. Den i 1886 nedsatte Kommission, der forberedte Revisionen af vor Sønæringslovgivning, opstillede det ogsaa som en Betingelse for

at kunne antages til Styrmandseksamens 1ste Afdeling. at Vedkommende har bestaaet en nærmere anordnet Synsprøve, men i den nugældende Sønæringslov er Tidspunktet for dennes Afholdelse blevet endnu mere ubestemt, idet den kun i Almindelighed fordres som Betingelse for at erhverve Bevis som Skibsfører, Sætteskipper eller Styrmand. Loven yder derfor ingen Garanti for, at Mandskabet i vore Skibe tilfredsstiller de Fordringer, der maa stilles til det med Hensyn til Synsævner. og det er for de unge Søsmænd — særlig de, der aspirere til at blive Befalingsmænd — meget uheldigt, at de kunne paabegynde en Livsbane, som de mulig senere maa afbryde paa Grund af Mangler ved Synsævnerne.

Det vilde være meget ønskeligt, om en Reform som den her antydede kunde gennemføres, og det skulde ikke synes, at den fra nogen Side vil møde Modstand. Den er i Virkeligheden baade i Redernes, Befalingsmændenes og Søfolkenes Interesse.

Fragtmarkedet.

Mange af vore Læsere vil først modtage dette Blad, naar Julen har holdt sit Indtog. Bladet vil da kun finde en beskeden Plads i Redernes Hjem, paa Kontorerne, der staa tomme, eller i de trange Kahytter rundt om paa Skibene, baade blandt de, der blev de heldige og vandt hjem inden Helligdagene, men ogsaa blandt de mange, der maa holde Jul ude i det fremmede; thi for én Gang gaar Tankerne i andre Retninger, bort fra det daglige Livs Stræv, fra det ensformige, trælsomme Arbejde, fra det Erhverv, som dog medvirkede til, at man i Aar kan holde en glad Jul, naar man ser tilbage paa den svundne Tid; men selv den flittigste Forretningsmand glemmer for en Stund sit Kontor, og „Frugtmarkedet“, der er sig bevidst ved denne Lejlighed at blive saa temmelig overset, foretrækker derfor selv at anslaa Tønen og spille den beskædede Rolle. Vi underordne os altsaa den store Verdensfests Kommando, men staa rede til derefter at forkynde for alle Skumlere og Baissepekulanter, at Fragtmarkedet er godt og dets Fremtid foreløbig betrygget.

Forinden har vi dog en kær Pligt at opfylde. Til de Kornkøbmænd, der i Sommer bebudede en Nedgang i Raterne, der ikke vilde inddække Tonnagen, fordi de unaturlig høje Fragter selvfølgelig maatte dale, men som blev tvungne til at betale det dobbelte for Skibene; til de Kulkøbmænd, der lod være med at købe, der garanterede Nedgang i Kulfragterne, naar Wales Strejken var endt, men som alligevel maatte op med Mynten i rigeligt Maal lige til denne Time; til alle de Spekulanter, som nu en Gang ere fødte for at bebude Tab, Nedgang og Krak, men som saa Fragtmarkedet blomstre selv i de triste Efteraarssage, til alle disse maa vi særlig bringe et „Glædelig Jul“.

Ugens Befragtninger har i Tilslutning til ovenstaaende været sparsomme. Amerika noterer: Baltimore Danmark 3/10½ for mindre Damper pr. Januar, ellers er Raten 3/6 à 3/7½; pr. Februar betales 3/4½ én Havn, 3/6 to Havne. Fra Galveston eller New Orleans til U. K. Cont. 17/6 Nett. Charter pr. Januar, 17/ pr. Februar, for Baade op til 6,000 Tons betales 16/. Fra San Lorenzo til L. H. A. R. er Raten 21/ pr. Februar/Marts, Kulfragten ud er kun 14/6 à 15/ med den elendige Losning af 150 Tons pr. Dag; mon der ikke en Gang kunde tænkes en Ændring i dette Forhold? Hele Verden søger at strenge sig an for hurtigst mulige Ekspeditioner, fordi Døgnets 24 Timer ere mere kostbare nu, hvor de dyre Jærn- og Staalkolusser udfører Transporten, og hvor Arbejdskraft, Raamaterialier, alt er

presset op i Pris, alene River Plate lever i idyllisk Fred og ekspederer Baadene efter aldeles forældede Principper; man kan risikere, at Skibene vokse fast til Bunden af Floderne derude! saa langsomt gaar Arbejdet, og endnu finder Rederierne sig deri; en lille Revolution vilde her være paa sin Plads. Ellers er Amerika som Helhed uforandret og lovende for Befragtninger pr. Februar/Marts, naar disse opsættes til efter Helligdagene.

Kulmarkedet er uforandret med faa positive Befragtninger, men Raterne ere de samme som i sidste Uge. Vi noterer Newcastle River Plate 13/, Santos 16/, Alexandria 11/3, Konstantinopel 11/3, Civita Vecchia 12/, Torre Annunziata 11/, Messina 11. Triest 13/, Venedig 13/. Til Østersøen betales Stettin 6/6, Libau 6/9, Reval 7/, Riga 7/, Kjøbenhavn 5/6, Aarhus 5/3, Memel 6/. Wismar 6/6, Stockholm 7/, Åhus 7/6.

Sortehavet er uforandret. Vi noterer Odessa L. H. A. R. 5,400 Tons 28. December Annullering 11/, Nicolaieff Genua 2,400 Tons 15. December Annullering 13,75 Francs. Sulina 2,300 Tons 15. Decbr. 25. Decbr. N. C. 11/3. Novorossisk 3,300 Tons 25. Decbr. 15. Januar 35/, Port Arthur 37/, Vladivostock, Novorossisk U. K. Cont. 4,200 Tons 11/.

Østersøen er uforandret og mat. Faa Forretninger have fundet Sted. Vi behøve ikke at gentage de almindelige Noteringer.

Tysk Højesteretsdom om Bevisbyrden i en Kollisionssag.

Et større Skib, „Cintra“, skulde paa Elben agterfra passere et mindre, „Stella“, men idet Skibene passerede hinanden, drejede „Stella“ pludselig haardt Styrbord og tørnede mod „Cintra“'s Bagbordsside under en Vinkel af ca. 45°. Nogen fejl Manøvre fra „Stella“ Side lod sig ikke konstatere, og et søkyndigt Skøn udtalte, at Aarsagen til den pludselige Drejning mod Styrbord maatte søges i den Kendsgerning, at et større Skib, der i snævert Farvand passerer et mindre, nærmere Kysten gaaende Skib trækker dette til sig („Sug“). Det havde ikke kunnet konstateres, i hvilken Afstand „Cintra“ havde passeret „Stella“, idet „Cintra“'s Besætning mente 50—60 Favne, „Stella“'s Besætning 25—30.

„Stella“'s Klage imod „Cintra“ blev af Oberlandesgericht ikke taget til Følge. Retten udtalte, at „Cintra“ ganske vist vilde have handlet uforsigtigt og urigtigt ved at passere „Stella“ i en Afstand af kun 25—30 Favne, men Beviset for, at Afstanden havde været saa ringe, paahvilede Sagsøgeren (Stella), og dette Bevis var ikke ført. Gik man ud fra, at „Cintra“ havde passeret i en Afstand af 50—60 Favne, da havde den iagttaget tilbørlig Forsigtighed, og at Ulykken alligevel var sket, maatte tilskrives en Række uheldige Omstændigheder, som ikke burde føres „Cintra“ til Last.

Reichsgericht sluttede sig til Oberlandesgerichts Afgørelse af Bevisbyrden og udtalte, at den, der vil gøre Ansvar gældende overfor en Reder for Skade, forvoldt ved hans Skib, maa bevise: sin egen Skade, at denne er foraarsaget af Skibet, og at Skibets Besætning har Skyld. Har imidlertid det skadegørende Skib overtraadt en bestemt Forskrift, og Overtrædelsen er Aarsag i Skaden, behøver den Skadelidte ikke at bevise Besætningens Skyld, men det paahviler da den Skadegørende at fremkomme med Beviser for sin Mangel paa Skyld. I nærværende Tilfælde fandtes imidlertid „Cintra“ ikke at have overtraadt nogen Forskrift; den havde tværtimod efterkommet Forskriften om, at et indhentende Skib skal gaa af Vejen for det, det indhenter, og Spørgsmaalet var kun, om det var gaaet langt

nok af Vejen, men dette var et Spørgsmaal, ikke om en Overtrædelse af en Forskrift, men om større eller mindre Forsigtighed og Omhu ved Efterkommelse af en Forskrift, og at „Cintra“ i denne Retning havde ladet det mangle paa Forsigtighed og Omhu, det maatte bevises af den, der vilde paastaa det („Hansa“).

V. M.

Skibsfartens Fremtidsudsigter.

I et amerikansk videnskabeligt Selskab, der for kort Tid siden holdt 50 Aars Jubilæum, gav Mr. Corthell i et Foredrag en Oversigt over Skibsfartens, Dokkernes og Havnebygningernes Udvikling i de sidste 50 Aar samt om deres sandsynlige Standpunkt efter Udløbet af endnu et halvt Aarhundrede. Selv om nye Opfindelser ofte narre denne Slags Beregninger og leder Udviklingen ind paa helt andre Baner, der kuldkaste det stillede Horoskop, er det dog ganske underholdende at kigge ind i Fremtidens Regioner og se paa de Resultater, vi om 50 Aar skulle være naaede til.

Foredragsholderen kommer gennem Statistik og Undersøgelser til den Slutning, at de 20 største Dampskibe i 1948 gennemsnitlig ville være 1,000' lange, 100' brede og 43' dybe med et Dybgaende af 33'. Tonnagen skulde blive 30,000 Tons og Hastigheden 24 Knob, idet han mener, at den højeste Fart bliver ca. 30 Knob.

Hertil bemærker „Engineering“, at man med Nutidens Udvikling for Øje ogsaa kan komme til et ganske andet Resultat, idet en højst sandsynlig Forøgelse i Damptryk plus Udsigten til at erstatte de nuværende Maskiner med direkte roterende Maskiner absolut maa frembringe en Forandring i Størrelse og Vægt. Nutildags er Maskinrummets Størrelse en bestemmende Faktor saavel med Hensyn til Skibets Længde som Fart, hvorfor en Forøgelse i Skibenes Dybgaende er den Retning, hvorpaa man skal slaa ind, da man herved tillige sørger for en forøget Nyttevirkning for Skruen; det er da ogsaa bleven anført, at en Forøgelse paa et Par Fod af de store atlantiske Paketers Dybgaende vilde lægge ca. 1 Knob til Farten.

Foredragsholderen oplyser, at der i 1948 formentlig endnu vil findes 3½ Million Sejlskibstonnage, men „Engineering“ vil heller ikke heri give ham fuldstændig Ret, thi skønt Tilbagegangen i denne Tonnage siden 1891 kun har været 1,700,000 Tons af 10½ Millioner Tons, skyldes dette den før 1891 forhaandenværende Tonnage. Der bygges nemlig nu overordentlig faa Sejlskibe, ja i de sidste 9 Maaneder ere kun 2,765 Sejltons løbne af Stablen i England, og hovedsagelig ere disse Sejlskibe bestemt til Kystfarten; Damperne fortrænge stadig Sejlskibene fra flere og flere Ruter, som Sejlerne før besørgede alene, og hvis der ikke af en eller Grund finder et Omslag Sted, synes Sejlskibenes Dage snart at være talte.

Foredragsholderen opstiller nu følgende Tabel over Dampskibsfartens Udvikling i de sidste 50 Aar samt ved Nedlægning i Kurve den deraf følgende sandsynlige Udvikling i de næste 50 Aar:

Aar	Antal Dampere.	Dampskibstonnagen.	Gennemsnitlig Tonnage.	Ladningsevne i Millioner Tons.	Omsætning til Søs i Millioner Tons.
1848.....	242	74,700	310	16½	26½
1873.....	5,148	4,328,193	841	27	44½
1881.....	6,399	6,745,193	1,055	34	113
1891.....	9,638	12,825,709	1,331	49	176
1898.....	11,271	17,889,006	1,587	62½	201
1923.....	14,925	32,450,000	2,173	102	318
1948.....	16,685	45,000,000	2,700	138	435

I denne Tabel synes det, som Tonnagen i Forhold skulde forøges langt mere end Ladningsævnene; den første forøges ca. 3 Gange, den anden bliver kun omtrent dobbelt saa stor. Gennemsnitsstørrelsen for Dampere vil maaske vokse mere, end Tabellen siger*), thi Fragtdamperne tiltage jo enormt i Størrelse. Foreløbig synes dog 12,000 til 18,000 Tons at maatte blive Maksimumsstørrelsen, da man ellers let vil kunne risikere, at et Skib kommer til at vente en betydelig Tid paa sin Last.

Sammen med Dampernes tiltagende Størrelse følger ikke alene Kravet om større og dybere Havne, men ogsaa om Dokker paa 800 til 1,000 Fods Længde, maaske forsynede med Mellemporte. Mr. Corthell mener, at man bør have 35' Dybde i Kanalmundinger, 32' i Kanalerne og 31' i Havnene, og han anbefaler ligeledes at uddybe Suez-Kanalen til 30'. Amsterdam-Kanalen aabnedes med 23' og uddybedes efterhaanden til 30'. Liverpool har nu over 30' ved Mundingen og bygger en 1,000'

lang Dok. Southampton har 30' ved Lavvande. New York vil efter de nuværende Planer faa 35', Boston og Filadelfia 30' ved Lavvande. New Orleans har indgivet Forslag til Regeringen om 35' over Barrer og i det mindste 32' paa Missisippifloden. Galveston er under Uddybning til 30'. Antwerpen har 30' ved Mundingen og paa Floden, 31' ved Højvande og arbejder med et Projekt, der skulde give 32½' Vand i Havnen. Kjøbenhavns Frihavn har 29½' à 30' saavel i Indløbet som i selve Frihavnen. Flere andre Steder kunne endnu nævnes, hvor man forøger eller vil forøge Dybderne. Alt peger saaledes hen paa, at man venter en Tiltagen i Dampskibenes Dybgaende og i Tide forbereder sig derpaa.

Sag angaaende Betaling for Bjærgning.

Denne Sag angaar det engelske Dampskib „Æon“, der søgte Erstatning for Forsøg paa Indbjærgning af det engelske Dampskib „Strathness“ i Atlanterhavet. Sagen, der før var paadømt i Admiralitetsretten, blev

*) I en ledig Time ville vi anbefale vore Læsere at nedlægge Tabellens forskellige Data paa et Stykke Kurvepapir; man vil da faa et iøjnefaldende Bevis for, hvor jævnt Udviklingen er gaaet for sig, og hvor ensartet og smukt stigende f. Eks. Kurven for Gennemsnitstonnagen er.

d. 22. og 23. November behandlet og paadømt ved Appelretten i England. Værdien af Dampskibet „Æon“ ansattes til 26,000 £, dets Ladning til 70,000 £ og Fragten til 3,932 £. Værdien af „Strathness“ sattes til 30,000 £ og dets Ladning til 3,932 £. „Strathness“, der var paa Rejse fra London til Baltimore, fik sin Akse brækket d. 9. December f. A. Efter at have drevet omkring i 9 Dage uden Assistance, blev det d. 18. December paa 43° 48' N. Br. og 29° 59' V. Lgd. optaget af Dampskibet „Æon“, der gik ind paa at bugserer det til St. Michael's, ca. 400 miles. Bugseringen begyndte og fortsattes under vekslende Vejr til d. 29. December, da Bugseringstrossen var brækket to Gange. Der blæste den Dag en Storm, og da Kaptajnen paa „Æon“ fandt, at han ikke havde mere Kul igen, end der var nødvendig for alene at kunne klare sig ind til St. Michael's, og da Barometeret faldt og „Æon“ og dets Maskine var betydelig beskadiget, besluttede han at forlade „Strathness“. Man befandt sig da paa 42° 4' N. Br. og 24° 4' V. Lgd. Først d. 13. Januar blev „Strathness“ truffet af Dampskibet Hannah M. Bell, der efter en Bugsering paa 150 miles indbragte „Strathness“ til St. Michael's. Det paastodes, at „Strathness“, da det blev optaget af „Æon“, befandt sig udenfor det Omraade, der i Almindelighed passerer af Dampskibe i Atlanterhavstraden, og at den Bugsering, der varede i 11 Dage i stygt Vejr, hvorunder tilbagelagdes en Strækning af 270 miles, hovedsagelig var Aarsag til Skibets endelige Bjærgning.

Dommer Barnes havde udtalt, at skønt „Æon“s Assistance ikke havde medført Indbjærgning, saa var den dog af meget væsentlig Betydning, og da denne Assistance desuden var ydet under meget vanskelige Forhold, dømte han „Strathness“ til at betale 2,000 £. Rederen af „Strathness“ appellerede denne Dom, idet han paastod, at „Æon“s Assistance ikke havde været til nogen Nytte og alternativt, at Betalingen var for høj. Det gjordes gældende, at „Hannah M. Bell“, som siden bugserede „Strathness“ ind til St. Michael's, havde accepteret 1500 £ som Betaling. Appelretten afviste Apellen. Dommeren udtalte, at „Æon“s Assistance havde den største Betydning for den endelige Indbjærgning af „Strathness“, og at dette sidste Skib, da det blev forladt af „Æon“, befandt sig i en bedre Stilling, end da det blev taget op. Dommen blev derfor stadfæstet.

(Norg. Sjøft.).

Den amerikanske Handelsflaade,

der siden Borgerkrigen for omtrent 30 Aar siden har været stærkt i Forfald, vil sandsynligvis nu efter Krigen med Spanien atter komme paa Fode. Der var en Tid, da Stjernebanneret vajede over utallige Skibe i engelske og kontinentale Havne, og amerikanske Træ-Klipperskibe som „Dreadnought“, „Red Jacket“ og „Bald Eagle“ vakte lige saa stor Interesse i Søfartskredse Verden over, som Dampskibene „Campania“ og „Lucania“ i Nutiden. 75 % af Handelen imellem England og De forenede Stater besørge da af amerikanske Skibe, der ligeledes tog en betydelig Del i Samkvennet imellem England og dets Kolonier. I 1859 vurderedes De forenede Staters udenlandske Handel, til £140,000,000, og heraf førtes omtrent 67 Procent paa amerikanske Skibe. Ved Slutningen af Borgerkrigen var dette Procenttal gaaet ned til 27. I 1870 gik det lidt fremad og stod omtrent ved 36. Fra den Tid er Handelsflaaden aftaget, indtil der i Aaret 1896, da den udenlandske Handel ansloges til £345,000,000, kun besørge 11 Procent med Skibe under amerikansk Flag. De to Grunde, der særlig bidrog til denne Tilbagegang, vare, at Amerikanerne for 30—40 Aar siden ikke fulgte med Tiden og forsynede sig med

Damper-Tonnage og De forenede Staters næsten uforstaaelige Protektions-Politik. Søfartslovene umuliggjorde det for en amerikansk Borger at eje et udenlandsk bygget Skib, hvis han da ikke vilde sejle det under fremmed Flag. Tidligere kunde Materialet til Bygning af Jærn- og Staal-Skibe ikke frembringes i Amerika; men nu er dette Forhold helt forandret, hvad der bevises ved den prægtige Flaade af tidssvarende Skibe, der besejle de store Indsøer, Bygningen af Dampskibene St. Louis og St. Paul, den amerikanske Flaade og den Kendsgerning, at amerikanske Jærnværker nu eksportere Staalplader til Storbritannien. At bygge Staal-skibe til fordelagtige Priser læres imidlertid ikke i fem eller ti Aar, og der vil hengaa lang Tid inden Værfterne kan forsyne de Amerikanere, der ville drive Skibsrederi, med det fornødne. Den store Del af amerikanske Borgere, der ikke ynde en langsom Udvikling, vil da fordre den Hindring, hvorunder Skibsfarten lider, fjernet ved Ophevelsen af de nuværende Søfartslove, som have været taalte alt for længe, og der er i De forenede Stater meget, der tyder paa, at dette snart vil ske. Der er ingen Tvivl om, at Handelsflaaden vil blive forøget, den forfaldne Handelsmarine vil blive genoplivet hurtigst muligt, og da Amerika ikke er fuldt leveringsdygtigt endnu, vil en Del Ordre for Tonnage gaa til England, hvis Værfter selvfølgelig ikke vil refusere dem. Der er saaledes Udsigt til, at Redere, hvis Skibe deltog i Trafiken mellem Evropa og Amerika, maa være forberedte paa at optage denne Konkurrence; der er dog ingen særlig Grund til Bekymring i denne Anledning, thi for det første tager det lang Tid at faa den fornødne Erfaring i Skibsredervirksomheden, og for det andet kan de europæiske Rederier vel nok tage Konkurrencen op med Amerikanerne paa dette Omraade. (Syren).

Nybygninger, Køb og Salg.

Til Det forenede Dampskibsselskab er i Glasgow bygget Bugserdamper Anholt, der er ankommet hertil. Den skal benyttes til Bugsering af Selskabets Pramme mellem Kjøbenhavn og Provinshavne. En lignende Damper, der vil faa Navnet Samsø, har Selskabet under Bygning paa samme Værft.

Fra Flensborg Skibsbygning-Selskabs Værft løb i Lørdags en Fragtdamper af Stablen til det Tysk-Australske Dampskibsselskab i Hamburg. Damperen fik Navnet Varzin, og dets Dimensioner ere: 390' × 47'8" × 31'0". — Det samme Rederi har overdraget Værftet Bygningen af en lignende Damper.

I September har man i Nantes fuldført Bygningen af en ejendommelig Slæbedamper „Fram“, der skal bruges til Bugsering af Lægtene og Transport af Varer paa Loire mellem Nantes og Orleans. Den er 128' lang, 18' bred og 3' dyb, ja paa letteste Vandlinje stikker Fram knap 1 Fod. Den laster 80 Tons med lidt over 2' Dybgaaende og kan let slæbe 2 Pramme med 70 Tons Ladning. Det ringe Dybgaaende er nødvendigt for at kunne navigere paa Loire, der mange Steder har meget grundt Vand, som særlig i Sommermaanederne lægger Flodtrafikken store Hindringer i Vejen, idet man kun kan navigere med et Dybgaaende af 3' hele Aaret rundt. Skroget er bygget af Staal og delt i 7 vandtætte Afdelinger. Der findes to Maskiner, der udvikle 150 H. K. og give Skibet en Fart af ca. 8 Knob. Lidt foran for Baadens Midte findes i Bunden to Tunneler, hvori Skruerne vandre, hvilket Arrangement vel maa formindske Farten noget i dybt Vand, men paa den anden Side giver Fartøjet Ævne til at dreje sig paa Stedet, og tillige er det ved Pas-

sage over Banker og Grunde blot tilstrækkeligt at faa Baa-dens Forskib lige til det Sted, hvor Skruerne sidde, over Grundens lægste Sted, idet den Vandmasse, Skruerne sætte i Bevægelse ved deres Rotation, opmudrer en hel Rende under Agterskibet, som derved uden Vanskelighed kommer over Hindringen. Fram har to Master, riggede med en Slags Latinersejl, og endvidere findes Ladebomme og Spil til Ankret og Bommene. (le Yacht).

Fra Sø og Land.

I Fortsættelse af de Meddelelser fra Dansk Sejl-skibsrederi-Forenings Bestyrelse om de nye Klausuler i Kul-Certepartier for Sejlskibe, der vare optagne i Bladets Nr. 49, kunne vi meddele, at Bestyrelsen fra The Sailing Shipowners Coal Charter Committee har modtaget Anmodning om at opfordre Foreningens Medlemmer blandt Rederne til at instruere deres Agenter om at forlange de nye Klausuler vedhæftede Kulcertepartier, der slutes efter d. 1. Januar 1899, samt om at oplyse, at Eksemplarer af Klausulerne kunne faas hos d'Drr. Samuel Straker & Sons, 22. Leadenhall Street, London E. C., Turner & Dunnett, 19. Fenwick Street. Liverpool, og W. R. Hawkins, Secretary Cardiff Ship Brokers Association, Cardiff. — Her i Danmark ere Eksemplarer af Klausulerne uddelte til Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kredsformænd og udleveres fra disse og fra Foreningens Kontor her i Byen gratis til Medlemmerne.

Udenrigsministeriet meddeler os, at Blokaden af Kretas Kyster er hævet, hvorimod Forbudet mod Indførsel paa Øen af Vaaben og Krigsammunition forbliver i Kraft.

Dødsfald. Kaptajn Ove Broch er afgaaet ved Døden. Den Afdøde var i en meget lang Aarrække ansat i Det forenede Dampskibsselskab som Fører af Dampskibet „Kjøbenhavn“ i Ruten Kjøbenhavn—Aarhus. For et Par Aar siden tog han sin Afsked paa Grund af Svagelighed og boede siden da her i Byen. Kapt. Broch var Ridder af Dannebrog.

For Bjærgningen af Dampskibet „Helen Otto“ af London, der i Oktober sank ved Hveen efter Kollision med Dpsk. „Pine Branch“, er der tilkendt Svitzers Bjærgnings-entreprise 35,000 Kr. i Bjærgeløn.

Overingeniør P. Chr. Dresing har paany i Teknisk Forenings Tidsskrift fremsat nogle Meddelelser om Telegrafering uden Ledning, et Spørgsmaal, der jo har betydelig Interesse for Skibsfarten. Det fremgaar af de her foreliggende, nye Oplysninger, at hvis Vejret overhovedet kan siges at have nogen Indflydelse paa Signaliseringen og Telegramudvekslingen, saa er det den, at det gaar bedst i taaget eller uroligt Vejr med Regn og Blæst, medens smukt, klart Vejr, naar fjerne Genstande ses tydeligt, er uheldigst for Signaliseringen. Foruden fra Kyst til Kyst telegraferer man nu ogsaa hyppigt imellem Skibe og Land; i dette Øjemed var en Mast, 50 Fod høj, opstillet paa en Bugserdamper med fortrinligt Resultat, ligesom man ogsaa havde befragtet en lille Damp og ladet den krydse i Farvandet ud for „The Needles“ paa Wights vestligste Pynt i en Afstand af indtil 18 miles. Skibet vedligeholdte hele Tiden god telegrafisk Forbindelse med Stationen. selv naar denne var udenfor Synsvidde eller skjult af Landet. — Den franske Regering har givet The Wireless Telegraph & Signal Co. Tilladelse til at oprette en Station i Calais, og om kort Tid vil Eksperimentering begynde imellem Calais og Dover, d. e. en Afstand af 22 engl. Sømile. Ogsaa Lloyds i Lon-

don er begyndt at røre sig og mener at kunne udnytte Systemet i Handelsmarinen som Kommunikations-Middel imellem Skibe indbyrdes eller imellem Skibe og Land. Herunder hører ogsaa dets Benyttelse paa Fyrskibe som Telegraferingsmiddel imellem disse og Land.

I et Land som Danmark, der for en stor Del bestaar af større eller mindre Øer, adskilte ved smalle Sunde og Bælter, vil denne ny Telegraferingsmaade formentlig med Fordel kunne bringes til Anvendelse fra Kyst til Kyst og fra Ø til Ø.

Nyt Sø kort. Fra Sø kort-Arkivet er udgaaet et nyt Kort over Grønsund. Det udmærker sig ved stor Tydelighed i alle Henseender og kan, som Arkivets øvrige Arbejder paa dette Omraade, paa det bedste anbefales de Søfarende.

Borttagelsen af Levningerne af den gamle Pier i Dunkirk vil glæde alle Søfarende og Assurandører, der har Forretninger paa denne Havn, og vil forhaabentlig bidrage til Formindskelse af Grundstødninger og Kollisioner. Hvad Dunkirk særlig trænger til, er et Maskinværktøj i Tørdokkens umiddelbare Nærhed; thi med Hensyn hertil er den nuværende Ordning ubekvem og kostbar. (Fairplay.)

Redere, der bortbefragte deres Skibe at laste „on berth“ i Antwerpen for San Francisco, bør, hvis de ville undgaa Ubehageligheder og Tvistigheder med Befragterne, efter at Lastningen er fuldført, faa indført følgende i Certepartiet:

„If coke is shipped as part cargo the cost of providing and fitting up any bulkheads, which may be required to separate same from the rest of the cargo to be for charterer's account.“ (Fairplay.)

Med Undtagelse af Suez Kanalen synes det ikke at være en meget lukrativ Forretning, at have med Kanaler at gøre. Hverken Manchester-Kanalen eller Nord-Østersø-Kanalen have tilfredsstillet de Forventninger, der næredes til dem, og heller ikke Corinth Kanalen viser sig meget bedre. Denes Regnskab, der er udstedt dette Efteraar, viser at Indtægterne for det sidste Halvaar have været 128.945 Francs, medens Udgifterne beløb sig til 122.831 Francs, hvilket altsaa kun giver en Gevinst af 6,114 Francs til en Kapital, som er 5,796.443 Francs stor. (Engineering.)

Fra Hamburg meldes, at den Hamburg-Amerikanske Linje i førstkommande Januar Maaned vil etablere en direkte maanedlig Dampskibsforbindelse fra Hamburg til Barbados, Trinidad, Cumona, Corupano, Ciudad, Bolivar og Maracaibo. (Times.)

Den ydre Del af Havnen i Poti vil blive ombygget, idet det nuværende Indløb vil blive lukket og et nyt aabnet mod Nord; Bassinerne uddybes til 26 og 28 Fod og faa en Bredde af mindst 150 Favne. Omkostningerne ved disse Arbejder anslaaes til 3,953,000 Rbl.

Lloyds Beretning om Skibstabene i April Kvartal i Aar viser 170 Skibe paa 155,357 Tons (i Fjor i samme Kvartal vare Tallene 201 og 158,574). Af disse mistedes kun 126 paa 108,860 Tons ved Forlis etc., medens de øvrige 44 kondemneredes; dette Kvartal har paa denne Maade været ret heldig i Retning af ringe Tab. De egentlige Forlis beløbe sig nemlig kun til 69, medens dette Tab ofte er dobbelt saa stort i Vinterkvartalerne; Kollision fandt Sted i 17 Tilfælde; 18 Skibe savnedes, 3 brændte, 8 bleve forladte etc. Følgende Tal viser de enkelte Staters Tab i pCt. af deres hele Tonnage:

Rusland 0.23 %, Danmark 0.25 %, Italien 0.40 %, Østrig 0.41 %, England 0.43 %, Amerika 0.49 %, Tyskland 0.49 %, Holland 0.50 %, Norge 0.80 %, Sverige 0.86 %, Frankrig 1.03 %, Spanien 2.41 %.

Danmark staa altsaa næstbedst paa Listen med et meget lille Tal. Spaniens høje Tal skyldes Krigen, men dette Land tæller ogsaa to Dampere paa 7,830 Tons med i sit Tab. Norges og Sverrigs Tab af Sejlskibe ere henholdsvis 1,21 og 1,33 %.

I Fiume er fornylig foretaget nogle efter Sigende heldige Forsøg med en østerrigsk Ingeniørs Opfindelse, hvis Hensigt er hurtigt at stoppe Dampskibe under Fart og gaaende fuld Kraft.

Ugens Havarier.

Norden, 3m. Skonnert af Marstal, fra Finland til Belgien med Tømmer, indstrandede d. 15. ds. syd for Svaneke. Mandskabet reddedes ved Raketapparat. Skibet drev næste Dag flot og indbragtes læk til Svaneke, hvor det repareres.

Pauline, Dpsk. af Aabenraa, indstrandede d. 15. ds. ved Allinge. Mandskabet reddet ved Raketapparat.

Brita, Dpsk. af Bergen, fra Kallundborg til Memel i Ballast, kom d. 16. ds. paa Grund ved Rødbj. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Gjedser.

Weser, Barkskib af Geestemünde, ankom d. 16. ds. hertil paa Rejsen fra Ørnskjoldsvik til Hjemstedet med Trælast. Skibet havde været 42 Dage i Søen og var svært medtaget af Stormen.

Competitor, Skonnert af Kalmar, Kapt. Peterson, er d. 19. ds. indstrandet ved Lyngvig, Ringkjøbing. Besætningen druknede paa en Mand nær.

Ellen, Galease af Dragør, har for Indgaaende i Dragør Havn d. 19. ds. væltet Fyrhuset med sin Klyverbom.

Dodona, Dpsk. af Gøteborg, kom d. 17. ds. paa Rejsen fra Swansea til Ystad med Kul, paa Grund paa Saltholmen. Flot uden Assistance og fortsat Rejsen.

Vale, Dpsk. af Bergen, har været paa Grund ved Nakskov og ankom hertil d. 15. ds. for Reparation.

Ida, Barkskib af Christianssand, ankom d. 17. ds. til Svendborg med Pitchpine efter 70 Dages Rejse fra Sabine Pass. Skibet har under Hjælmen mistet 2 Ankere med ca. 150 Fv. Kæde og har faaet Ankerspillet knækket.

Toni, Galease af Marstal, paa Rejsen til Libau i Ballast, er strandet ved Memel og er Vrag. Besætningen reddet.

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-Afdeling.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Kbhvn. 6. Dec., bestemt til Halifax. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Messina 19. Dec., best. til Tarragona. — Antwerpen, Holm, afgik fra Kbhvn. 7. Decbr., best. til Boston. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Lissabon 12. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Dagmar, Gade, afgik fra Cadiz 19. Decbr., best. til Lissabon. — Douro, Ørum, ankom til Kbhvn. 15. Decbr., bestemt til Danzig. — Georgios I, Blom, afgik fra New York 15. Dec., bestemt til Christiania. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Reval 19. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Kiew, Rabe, afgik fra Bordeaux 18. Decbr., bestemt til La Rochelle. — Kursk, Staal, ankom til Riga 17. Decbr., bestemt til Dunkirk. — Leopold II, Kruse, ankom til Riga 18. Decbr., best. til Kbhvn. — Louisiana, Jensen, afg. fra New Orleans 13. Decbr., best. til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Ingvarsdén, ank. til New York 14. Dec., bestemt til Christiania. — Nicolai II., Michelson, afgik fra Kbhvn. 20. Decbr., best. til Delaware f. O. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Kbhvn. 7. Decbr., best. til Alicante. — Omsk, Rasmussen, afg. fra Kbhvn. 16. Novbr., bestemt til Reval. — Tejo, Borries, ankom til Gironde 19. Decbr., best. til Messina. — Tomsk, Andersen, ankom til Kbhvn.

18. Decbr., best. til Reval. — Vesuv, Bech, afgik fra Køningsberg 17. Dec., bestemt til Libau. — Viking, Jørgensen, afgik fra Lissabon 17. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Xenia, Erichsen, ankom til New Orleans 15. Novbr., bestemt til Reval. — Arkansas, Jespersen, pass. Dunnethead 17. Dec., best. til Philadelphia. — Florida, Koch, afgik fra Kbhvn. 21. Decbr., best. til Danzig. — Kentucky, Caroc, afgik fra Kbhvn. 20. Decbr., bestemt til Danzig. — Hekla, Thomsen, afgik fra Christianssand 17. Decbr., bestemt til New York. — Island, dokker her. — Norge, Knudsen, ankom til New York 19. Decbr., bestemt til Christianssand. — Thingvalla, Laub, ankom til Christiania 19. Decbr., bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Olsen, afgik fra Liverpool 16. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Arendal 12. Decbr., bestemt til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Claussøn Kaas, ankom til Antwerpen 13. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Ceres, Svensson, ank. til Antwerpen 18. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Christian IX, Møllerup, pass. Holtenau 19. Decbr., bestemt til London. — Christianssand, Kjølén, ankom til Kbhvn. 17. Dec., best. til Norge. — Constantin, Bloch, pass. Holtenau 18. Decbr., bestemt til London. — Frederik, Harboe, ankom til Hull 18. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Paaske, ankom til Kbhvn 15. Decbr., bestemt til Riga. — Kasan, Thomsen, ankom til London 15. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 19. Decbr. — Louise, Gøtsche, ankom til Pillau 19. Decbr. — Morsø, Brabrand, afgik fra Kbhvn. 15. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Moskov, Fischer, ankom til Riga 18. Dec., bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Riga 15. Nov., bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Hansen, afg. fra Kbhvn. 19. Dec., best. til Pillau. — Perm, Christensen, ankom til Libau 15. Dec., bestemt til Kbhvn. — Pregel, Egidiussen, afgik fra Riga 17. Dec., best. til Antwerpen. — Thyra, Ryder, afgik fra Kbhvn. 18. Decbr., bestemt til Hull. — Valdemar, Kofoed, afgik fra Libau 12. Dec., bestemt til Hull. — Vendsyssel, Sørensen, afg. fra Kbhvn. 18. Decbr., best. til Manchester. — Vesta, Corstzøn, afgik fra Antwerpen 19. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Skalholt, Aasberg, afg. fra Arendal 20. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Ella, Jacobsen, ank. til Danzig, 17. Dec., bestemt til Kbhvn. — Maja, Lorentzen, ankom til Kbhvn. 19. Decbr., best. til Danzig. — Esbjerg, Bentzen, ankom til Kbhvn. 17. Decbr., bestemt til Libau.

Ficaria, F. Fenger, afgik fra Newcastle 21. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, M. Madsen, afgik fra Odense 21. Decbr., best. til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 22. Dec., bestemt til Newcastle — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 20. Decbr., bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, C. Wiberg, afgik fra Newcastle 20. Dec., bestemt til Odense. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 20. Decbr., bestemt til Odense. — Storebelt, J. P. Bay, afgik fra Nakskov 21. Decbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 21. Decbr., best. til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Kbhvn. 17. Decbr., bestemt til Blyth. — Frode, Wrisberg, afgik fra Swansea 21. Novbr., bestemt til Newport News. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Genoa 1. Decbr., bestemt til New-Orleans. — L. M. Carl, Hveysel, afgik fra Newcastle 6. Decbr., bestemt til Delaware. — Knud, Mancke, afgik fra Blyth 15. Decbr., ankom til Korsør 16. Decbr. — Svend, Petersen, afgik fra Blyth 19. Decbr., bestemt til Libau. — Erik, Tofte, afgik fra Blyth 17. Decbr., ankom til Kbhvn. 21. Decbr. — Skjold, Schmidt, afgik fra Sunderland 14. Decbr., ankom til Stettin 19. Decbr. — Ragnar, Risøe, afgik fra Cardiff 14. Decbr., bestemt til Genoa. — Danmark, Kraemer, afgik fra Kbhvn. 19. Decbr., bestemt til Blyth. — Volmer, Ribcr, afgik fra Riga 10. Decbr., ankom til Ghent 17. Decbr. — Dan, Hansen, afgik fra Riga 5. Decbr., ankom til Ghent 15. Decbr. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Newcastle 6. Decbr., ankom til Libau 11. Decbr. — Harald, Holst, afgik fra Newcastle 27. Nov., ankom til Delaware 19. Decbr. — Olaf, Lorenzen, afgik fra Cardiff 13. Decbr., bestemt til Newport News.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. H. Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Blyth 13. Decbr., bestemt til Alexandria.

Heimdal. Kamma, Risøe, afgik fra Riga 18. Decbr. — Helga, Lagesen, afgik fra Swansea 15. Decbr. — Martha, Jørgensen, afgik fra Lübeck 14. Decbr. — Elna, Møller, ankom til Neapel 20. Decbr. — Therese, Knudsen, afgik fra Swansea 17. Decbr.

Nordseen. Wineland, Petersen, afgik fra Swinemünde 29. Novbr., bestemt til New York. — Nordland, Pii, ankom til Kbhvn. 20. Decbr. — Finland, Schmidt, afgik fra København 15. Decbr., bestemt til Grangemouth. — England, Andresen, afgik fra Odense 9. Decbr., best. til Warkworth. — Holland, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 17. Dec., best.

til Middlesbro. — Rusland, Møller, ank. til Riga 13. Decbr. — Tyskland, Høgstædt, afgik fra Riga 17. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Skotland, Branth, afgik fra Stockholm 20. Decbr., bestemt til Libau.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afgik fra New York 16. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Ekliptika, Klaborg, ankom til Philadelphia 15. Dec. — Venus, Lund, afgik fra Kbhvn. 15. Decbr., bestemt til New York. — Urania, Callesen, afgik fra Söderköping 18. Dec. — Saturn, Lund, ankom til Newcastle 17. Decbr. — Pallas, Degn, ank. til Methil 17. Decbr. — Hebe, Bønnelycke, ank. til Kbhvn. 18. Decbr. — Juno, Jørgensen, ankom til Kings Lynn 18. Dec. — Mars, Nielsen, afgik fra New York 11. Decbr.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Newcastle 14. Dec., ankom til Itzehoe 17. Decbr. — Rita, Larsen, afgik fra St. Davids 16. Decbr., bestemt til Kongsberg. — Patria, Andersen, afgik fra Stettin 16. Decbr., ankom til Riga 18. Dec. — Cimbria, Storm Hansen, ankom til Liverpool 19. Dec.

Union. Anglia, Erichsen, ankom til Blyth 14. Dec. — Frisia, Skov, afg. fra Lübeck 17. Dec., best. til Reval. — Gallia, Nielsen, afgik fra Helsingør 16. Decbr., bestemt til Sunderland.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afg. fra Tyne 14. Decbr., bestemt til Reval. — Fyen, Hansen, afg. fra Dunkerque 16. Dec., ankom til Blyth 17. Dec. — Hafnia, Lund, afgik fra Grangemouth 19. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Russia, Rasmussen, afgik fra Riga 17. Dec., bestemt til Leith. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Calais 19. Decbr., bestemt til Kbhvn.

Dampbrog. Amalienborg, Schultz, afg. fra Kbhvn. 17. Dec., best. til Blyth. — Brattingsborg, Schmidt, ankom til Stettin 13. Dec. — Christiansborg, Petersen, ankom til W. Hartlepool 17. Dec. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Ystad 20. Decbr., bestemt til Newcastle. — Fredensborg, Andersen, ankom til Aarhus 17. Dec. — Rosenborg, Fischer, ankom til Blyth 17. Decbr. — Uranienborg, Dømel, afg. fra Las Palmas 4. Decbr., bestemt til River Plate. — Jomsborg, Kühl, ankom til Lewis Delaware 17. Decbr. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Cardiff 16. Decbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Jensen, ankom til Rotterdam 11. Dec. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Aarhus 12. Decbr. — Skodsborg, Lund, ankom til Bremen 12. Dec. — Guldberg, Jensen, ankom til Rouen 19. Decbr. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Cardiff 11. Decbr., bestemt til La Plate. — Marselisborg, Hartmann, ankom til Galveston 19. Decbr.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Burntisland 19. Decbr. — Agnete, Jensen, afg. fra Kbhvn. 15. Decbr., bestemt til Methil. — Hermia, Sørensen, afgik fra Korsør 14. Decbr., ank. til Grangemouth 18. Decbr. — Alice, Kraemer, afgik fra Grangemouth 16. Dec., ankom til Kbhvn. 20. Decbr. — Sjælland, Madsen, ankom til London 14. Decbr. — Bornholm, Petersen, afgik fra Rouen 17. Decbr., bestemt til Burntisland. — Ajax, Brønsen, afgik fra Boness 19. Decbr., bestemt til Karøbæksmunde. — Nauta, Steen, afgik fra Frederikshavn 16. Dec., bestemt til Methil. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 20. Dec., bestemt til Stettin. — Rønne, Hintze, afgik fra Newcastle 20. Dec., bestemt til Kbhvn. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Lübeck 17. Decbr.

Danmark. Rolf, Madsen, ankom til Burntisland 17. Dec. — Thorvaldsen, Skjødt, afg. fra Frederikshavn 20. Dec., bestemt til London. — Absalon, Reese, afgik fra Kbhvn. 20. Decbr., bestemt til Methil. — Ansgar, Larsen, ank. til Korsør 20. Decbr. — J. N. Madvig, Olsen, ank. til Kbhvn. 19. Decbr. — Hamlet, Sommer, ankom til Newcastle 20. Dec. — Helge, Matthiessen, ankom til Kbhvn. 19. Decbr.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Cold, afgik fra Hongkong 14. Decbr., bestemt til Bangkok. — Malaya, Bærentzen, afgik fra Göteborg 10. Decbr., ankom til Antwerpen 14. Decbr. — Cathay, Søhning, afgik fra Rotterdam 14. Dec., ank. til Kbhvn. 18. Decbr.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Blyth 17. Decbr. — Clara, Petersen, ankom til Grimsby 17. Decbr.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Casma, Jørgensen, sejlet fra Port Elisabeth 10. Decbr. til Taltal. — Ines Røhl, Jessen, sejlet fra Falmouth 14. Decbr. ankom til Havre 16. Decbr. — Anna, Nielsen, ankom til Laguna 13. Decbr. fra Bahia. — Alexandra, Pedersen, ankom til Calcutta 12. Decbr. fra Port Natal. — Dania, Nielsen, sejlet fra Cardiff 9. Decbr. til Pernambuco. — Union, Svarrer, ankom til Apia ifølge Telegram fra Auckland af 12. Decbr. — Esmeralda, Pedersen, ankom paa Kbhvns. Red 14. Decbr. fra Sydhavet til St. Petersborg. — Clara, Nielsen, sejlet fra East London 13.

Decbr. til Chittagong f. O. — Max, Poulsen, ankom til Hamburg 14. Decbr. — Thora, Thomsen, sejlet fra Corinto 26. Oktbr. til Estera Real. — Afma, Ankensen, sejlet fra Queens-town 13. Decbr. til Hamburg pass. Prawl Pt. 14. Decbr. — Thor. Meinertz, prajet 5. Decbr. paa 5° N. Br. 29° V. Lgd. fra Taltal til Marseille. — Embla, Jepsen, ankom til Havre 16. Decbr. fra Belize. — Elisabeth, Harreby, ankom til San Sebastian 18. Decbr. fra Sydhavet. — Bertha, Nørholm, pass. Prawl Pt. 13. Decbr. fra Hamburg til Port Gallegos.

Fans. Sønderho. Anna, Mortensen, ankom 14. Decbr. fra London til Kbhvn. — Ane Jensine, Øhle, under Losning d. 1. Novbr. i Bahia. — Helene, Kristiansen, afgik 15. Decbr. fra Abrolhos til Melbourne.

Svendborg. Urda, Nielsen, ankom til Grimsby 11. Decbr. — Triton, Nielsen, ankom til Kallundborg 11. Decbr. — Hans Emil, Hansen, ankom til Aalborg 10. Decbr. — Katriene, Hansen, ankom til Libau 10. Decbr. — Brødrene, Larsen, ankom til Bandholm 9. Decbr. — Fides, Nielsen, ankom til Kongsberg 10. Decbr. — Lilly, Rasmussen, ankom til Sunderland 12. Decbr. — Jørgen, Hansen, ankom til Lyngøre 12. Decbr. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Middelfart 13. Decbr. — Fylla, Rasmussen, ankom til Abbeville 13. Decbr. — Frits Emil, Rasmussen, ankom til Warkworth 13. Decbr. — Brage, Petersen, ankom til Nantes 15. Decbr. — Odin, Andersen, ankom til Kappel 15. Decbr. — Marie, Petersen, ankom til Lissabon 15. Decbr. — Galathea, Mortensen, ankom til Fowey 16. Decbr. — Johanne, Jensen, ankom til Nyborg 19. Decbr. — Hertha, Hansen, ankom til Odense 19. Decbr.

Ærs. Agent Petersen, Frederiksen, ankom 12. Decbr. til Appledors. — Freden, Eriksen, ankom 12. Decbr. til Harburg. — Marie, Weber, ankom 13. Decbr. til Leith. — Tre Søstre, Mathisen, maatte under Stormen 10. Decbr. søge ind til Swinemünde paa Rejse fra Kongsberg til Odense. — Norden, Rasmussen, indkom 15. Decbr. i Nexø Havn med 5 Fod Vand i Lasten paa Rejse fra Transgund til Nieuport. — Kathinka, Olsen, er ankommen til Korsør. — Condor, Friis, ankom 14. Decbr. til Stege. — Webers Minde, Madsen, ankom 14. Decbr. til Mariagerfjord. — Stella, Rasmussen, ankrede 14. Decbr. paa Marigerfjord. — Zephyr, Hansen, ankom 15. Decbr. til Newport Mon. — Lorenz, Levinsen, ankom 16. Decbr. til Leith. — Berthel, Eschen, ankom 16. Decbr. til Skelskjør. — Amor, Rasmussen, ankom 18. Decbr. til Skelskjør. — Niels Juul, Nielsen, var 17. Decbr. til Ankers ved Sletten paa Grund af Storm paa Rejse fra Skellefteå til La Tremblade. — Cathrine, Rasmussen, ankom 19. Decbr. til Fowey. — Saga, Clausen, ankom 19. Decbr. paa Cardiff Red. — Thekla, Fabricius, ankom 15. Decbr. til Fowey. — Nansen, Poffer, pass. 19. Decbr. Helsingør paa Rejse fra Warkworth til Præstø. — Kiana, Christensen, ankom 19. Decbr. paa Holbæk Fjord. — Fredensborg, Kisby, ankom 19. Decbr. til Holtenu paa Rejse fra Transgund til Glückstadt. — Søstrene, Clausen, ankom 19. Decbr. til Kragerø. — Alf, Rasmussen, ankom 19. Decbr. til Aarhus.

Rønne. Castor, Clausen, ankom til Stolpemünde 10. Decbr. — Laurentine Emilie, Johnsen, ankom til Kjøbenhavn 10. Decbr. — Veset, Ølsted, ankom til Wismar 15. Decbr. — Odin, Møller, ankom til Kjøbenhavn 18. 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 Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Fyrskibene „Grepn“ og „Finngrundet“. Ifølge Telegram fra Lodsstyrelsen i Stockholm ere Fyrskibene „Finngrundet“ og „Grepn“ den 16de December 1898 inddragne for Vinteren.

Finland. Bottniske Bugt. Den 8de December 1898 er Fyrskibet „Relandersgrund“ inddraget for Vinteren.

Ålands Øer. Rødgrunds Væstra. Ved N.-Siden af 8 Fods Grunden Rødgrunds Væstra, der ligger 3 $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 78° V. fra Rødgrund N.-Pynt, er i 24 Fod Vand udsat en hvid Stage med 1 sort, nedadvendt Kost. 60° 5' 23" N. Br. 20° 43' 40" Ø. Lgd.

Åbo Skjærgaard. Berghamns Øer. Ved Farvandet Ø. og N. om Berghamns Øer ere følgende Grunde afmærkede saaledes:

Ved S.-Siden af 2 Fods Grunden Mellanbalkens Østra, 2 $\frac{1}{2}$ Kbl. V. for Långholmen V.-Pynt, er i 24 Fod Vand udsat en rød Stage med rød, opadvendt Kost. 60° 8' 59" N. Br. 21° 12' 8" Ø. Lgd.

Ved N.-Siden af Revet *Långholms Norra*, $\frac{1}{2}$ Kbl. N. for *Långholm*, er i 24 Fod Vand udsat en hvid Stage med 1 sort, nedadvendt Kost. $60^{\circ} 9' 5''$ N. Br. $21^{\circ} 12' 48''$ Ø. Lgd.

Ved S.-Siden af 17 Fods Grunden *Krabbskårsgrund*, $4\frac{1}{2}$ Kbl. N. 73° V. fra Holmen *Karn NV.-Pynt*, er i 24 Fod Vand udsat en rød Stage med rød, opadvendt Kost. $60^{\circ} 9' 24''$ N. Br. $21^{\circ} 14' 7''$ Ø. Lgd.

Ved N.-Siden af 19 Fods Grunden *Krabbskärs Hällan*, c. 1 Kbl. S. 73° Ø. fra Holmen *Krabbskär S.-Pynt*, er i 24 Fod Vand udsat en hvid Stage med 1 sort, nedadvendt Kost. $60^{\circ} 9' 28''$ N. Br. $21^{\circ} 15' 0''$ Ø. Lgd.

Ved S.-Siden af 17 Fods Grunden *Unogrund*, $3\frac{1}{2}$ Kbl. S. 33° V. fra Holmen *Hermanskär SØ.-Pynt*, er i 24 Fod Vand udsat en rød Stage med rød, opadvendt Kost. $60^{\circ} 10' 6''$ N. Br. $21^{\circ} 15' 59''$ Ø. Lgd.

Ved Ø.-Siden af 18 Fods Grunden *Hanagrund*, $3\frac{1}{2}$ Kbl. N. 7° V. fra Holmen *Hanaskär N.-Pynt*, er i 24 Fod Vand udsat en Stage, hvid foroven, rød forneden, med en rød, opadvendt Kost over en rød, nedadvendt Kost. $60^{\circ} 10' 5''$ N. Br. $21^{\circ} 18' 27''$ Ø. Lgd.

Ålands Skjærgaard. Klokketønden ved *Märkkallen* er bortdreven.

Finske Bugt. Helsingfors Distrikt. Mellem *Helsingfors* og *Borgå* ere følgende Grunde afmærkede saaledes:

Ved S.-Siden af 4 Fods Grunden *Likholms Sten*, c. 1 Kbl. S. 39° Ø. fra *Likholm SV.-Pynt*, er i 13 Fod Vand udsat en rød Stage med rød, opadvendt Kost. $60^{\circ} 10' 7''$ N. Br. $25^{\circ} 9' 22''$ Ø. Lgd.

Ved N.-Siden af Revet *Sandrefs Syd* eller *Likholms Vestra*, 1 Kbl. S. 4° Ø. fra *Likholm SØ.-Pynt*, er i 12 Fod Vand udsat en hvid Stage med 1 sort, nedadvendt Kost. $60^{\circ} 10' 4''$ N. Br. $25^{\circ} 9' 33''$ Ø. Lgd.

Ved S.-Siden af 8 Fods Grunden *Kilö Grund*, $1\frac{1}{2}$ Kbl. S. 52° Ø. fra *Kilö SV.-Pynt*, er i 12 Fod Vand udsat en rød Stage med rød, opadvendt Kost. $60^{\circ} 13' 45''$ N. Br. $25^{\circ} 27' 28''$ Ø. Lgd.

Tyskland. Rügen. Krampas Sassnitz. Paa Molehovedet ved *Krampas Sassnitz* Havn gives nu Taagesignal med Klokke, naar et Skib ved Lydsignal tilkendegiver, at det søger Havnen.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. I *Weser* er Vinterafmærkningen foretagen. Mellem *Nordenham* og *Brake* ligge Baaketønden *Grossensiel*, 6 røde Stumptønder og 8 sorte Spidstønder. Mellem *Brake* og *Vegesack* ligge Baaketønden ved *Hunte*, 7 røde Stumptønder og 8 sorte Spidstønder.

Naar Isgang indtræder, ombyttes *Rothe Sand* Baaketønde med en sort Stumptønde, *Lystønden Geeste* med en Spirtønde „G“, og mellem *Vegesack* og *Bremen* inddrages Afmærkningen, undtagen den sorte Baaketønde ved *Lesum* Munding og den røde Tønde ved det nedre Indløb til *Büreneer Weser*.

Holland. Zuiderzee. Paa *Schokland S.Pynt* gives Taagesignal atter med Klokke. Naa Is stanser Farten inden for *Schokland*, vises et rødt, fast Fyr fra Taagesignalets Plads. Flammens Højde: 35 Fod. Synsvidden: 3 Kml.

England. Themsen. North Foreland. *Lloyd's* Signal-Station ved *North Foreland* er nedlagt.

Nordlige Atlanterhav.

Portugal V.-Kyst. Aveiro. Taagesignalet ved *Aveiro* Fyr er igen i Orden.

Fransk Afrika. Elfenbens-Kysten. San Pedro. Det hvide Lyntyr ved *San Pedro* er anbragt paa V.-Siden af Flodens Munding. Flammens Højde: 156 Fod. Synsvidden: 19 Kml. Lysøvnene: 22 Kml. Fyret vises fra et graat, 16 Fod højt Jærntaarn.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Marseille. Yderenden af Molen ved *Marseille* N.-lige Yderhavn er beskadiget af Søen. Det grønne, faste Fyr, der vises fra en Baake paa Molens Yderende, er upaalideligt.

Marseille. Skonnertbriggen „*Berthe*“ er sunken i 24 Fod Vand midt i Indløbet til *Vieux Port* i *Marseille*. Vraget er afmærket med et rødt Flag paa en af Topperne og om Natten med to hvide Lanterner, vandret for hinanden.

Vraget vil snarest mulig blive borttaget.

Ciotat. Canonnier du Sud. Taarnet paa *Canonnier du Sud* ved det S.-lige Indløb til *Ciotat* Red er ødelagt af Søen. $43^{\circ} 9' 38''$ N. Br. $5^{\circ} 36' 44''$ Ø. Lgd.

Malta. Ved Indløbet til *Malta* Havn ere følgende tre røde Spidstønder med Stage og Bur udlagte ved Ydersiden af den farlige Zone for Riffelskydning mellem *Madalena Point* og *St. Georges Point*.

Den V.-lige Tønde ligger 1 Kml. N. t. Ø. $\frac{3}{4}$ Ø. fra *Madalena* Taarn og N. t. V. $\frac{3}{4}$ V. fra *St. Georges* Taarn.

Den Ø.-lige Tønde ligger 1 Kml. Ø. t. N. $\frac{1}{4}$ N. fra *St. Georges* Taarn og NØ. $\frac{3}{4}$ N. fra *Madalena* Taarn. $35^{\circ} 56' 20''$ N. Br. $14^{\circ} 30' 10''$ Ø. Lgd.

Den midterste Tønde ligger midt imellem disse.

Naar der skydes, hejses rødt Flag paa begge Taarn.

Østerrig-Ungarn. Fiume. Den 15de December 1898 er Fyrskibet ved Yderenden af Molen *Maria Teresa* inddraget. Paa samme Moles Yderende er tændt to røde, faste, elektriske Fyr, lodret for hinanden. Flammens Højde: 51 og 41 Fod.

Grækenland. Athen Bugt. Piræus. Ved N.-Siden af Indløbet til *Piræus*, tæt V. for *Kara Krakari* Søjlen, bygges en Bølgebryder, der nu strækker sig c. 1 Kbl. ud mod S. Ved Yderenden ligger en Tønde og om Natten vises paa Yderenden et hvidt, fast Fyr. Tønde og Fyr flyttes, efterhaanden som Arbejdet skrider frem. $37^{\circ} 56' 5''$ N. Br. $23^{\circ} 37' 35''$ Ø. Lgd.

Grunden ved *Salut-Batteriet* borttages, hvorefter det røde, faste Fyr slukkes, og den røde Baake fjernes.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Cuba N.-Kyst. Gibara. Midt i Indløbet til *Gibara Harbor* ligger et Rev, der med indtil 17 Fod Vand strækker sig $1\frac{1}{2}$ Kbl. i SØ.-lig Retning. Paa dets Midte ligger en 13 Fods Klippe, fra Flagstangen paa Fortet i N. 79° Ø. og fra Fyrtaarnet i N. 58° V.

Cuba N.-Kyst. Nuevitas. Maternillos Point Fyr er atter tændt.

Cuba N.-Kyst. Lucretia Point. Den 7de November 1898 er Fyret paa *Lucretia Point* atter tændt. $21^{\circ} 4' 24''$ N. Br. $75^{\circ} 36' 59''$ V. Lgd.

Cuba S.-Kyst. Port Xagua. Fyret paa *Punta de los Colorados* ved *Xagua* eller *Cienfuegos* er ødelagt. $22^{\circ} 1' 0''$ N. Br. $80^{\circ} 30' 0''$ V. Lgd.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Rio Grande do Sul. I Oktober 1898 kunde Barren ved *Rio Grande do Sul* i 30 Dage passeres med et Dybgaaende af 12 $\frac{1}{2}$ Fod.

Bugseringen paa Nakskov Fjord.

Fra den 21. dennes gælder følgende Takst for Bugsering paa Nakskov Fjord:

1. Fra Albu til Nakskov eller omvendt 20 Øre pr. Ton med en Minimumstakst af 10 Kr. pr. Bugsering.
2. Fra Slotø til Nakskov eller omvendt 12 Øre pr. Ton med en Minimumstakst af 7 Kr. pr. Bugsering. Bugseres flere Skibe samtidig, sammenlægges disses Drægtighed, og Afgiften erlægges af det samlede Antal Tons.

Udvalget for Nakskov Havn, 17. December 1898.

H. Preben Hoskiær. Savi.
Wibolt. H. C. Krøyer.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....		109 ³ / ₄	109 ³ / ₄
Danmark.....	95 ¹ / ₂ ³ / ₄	95 ³ / ₄	96
Norden.....		125 ³ / ₄	125 ³ / ₄
Kjøbenhavn.....	110	110	110 ¹ / ₄
Carl.....	65	64 ³ / ₄	65
Dannebrog.....	106	105 ³ / ₄	106
Skjold.....	80 ¹ / ₄	80	80 ¹ / ₄
Helsingers Dampsk.		—	—
Østersøen.....		105 ¹ / ₂	107
Nordøen.....		81 ¹ / ₂	86 ¹ / ₂
Torm.....		100 ¹ / ₂	109
Foren. Bugser-Selsk.....		89	92
Dansk-russisk Dampsk.....		108 ¹ / ₂	105
Urania.....		103	104
Union.....	109 ³ / ₄ ¹ / ₂	109 ¹ / ₂	110
Heimdal.....		107 ¹ / ₂	108
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.....		—	—
5% — —.....		—	—
5% Thingvalla 1880.....		—	—
5% — 1894.....		—	—
5% Norden.....		103	104
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.....		97	99
3 ¹ / ₂ % uopsig Stats.....		99 ¹ / ₄	99 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		90 ³ / ₄	91 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....		91	91 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....		94 ¹ / ₂	95 ¹ / ₂
4% — — 6 —.....	95 ¹ / ₄ ¹ / ₂	95 ¹ / ₄	95 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —.....		92 ¹ / ₄	93
Aktier.			
Nationalbank.....	146 ³ / ₄ ¹ / ₂	146 ¹ / ₂	146 ³ / ₄
Privatbank.....	133 ³ / ₄	133 ¹ / ₂	134
Landmandsbank.....		128	129 ¹ / ₂
Handelsbank.....		123 ¹ / ₂	124 ¹ / ₂
Burm. & Wain.....		92 ³ / ₄	93 ¹ / ₂
Helsingers Jernsk.....		95 ³ / ₄	96 ¹ / ₄
Sukkerfabr.....	97 96 ³ / ₄	96 ³ / ₄	97
Bryggeri Aktier.....	95 ¹ / ₄ 95	95	95 ¹ / ₄

Vekselkurser d. 20 Decbr. 1898.

	Avista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	89.25	89.05
London.....	18.22	18.18
Paris.....	72.10	—
Amsterdam.....	150.50	—

Notering paa Berlins Børs d. 20. Decbr. 1898.

Russiske Noter.....	216.00
4% Russiske Consols.....	—
4 ¹ / ₂ % — Boden Kredit.....	—
6% Mexikanske.....	100.75
5% Rumænske Stats.....	101.10
4% — — 1890.....	93.10

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 20,000, „Danmark“ 20,000, „Norden“ 4,000, „Kjøbenhavn“ 6,000, „Carl“ 10,000, „Dannebrog“ 10,000, „Skjold“ 24,000, „Union“ 6,000, „Dampskibsselskabet af 1898“ 4,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

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 Skibsudgifter paa Lasteplassen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:
HÄNSCHELL, Barbados.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af
Damp- & Sejlskibe,

Kavarikommissionærer, Agenter for Lloyd's, London,
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

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“.

H. L. BAUTRUP, Aarhus,
Skibshandel.



E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.



Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.
Spedition, Dampskibsexpedition
og Toldklarering.

Kontorer:
St. Annæplads 10, Toldboden
og Kjøbenhavns Frihavn.
Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.
Prompte og billig Spedition til alle Pladser

3 Kabinettsbilleder
 ♦ gratis ♦
 ved Bestilling paa 12 holdbare Visitkort til 4 Kr. Kabinetts kun 6 Kr. pr. Dus. NB. Ogsaa efter ethvert indsendt Billede.

Monty.

St. Kongensgade 21.

Havnefyr & Lanterner.

Metalspejlapparater.

Skibslanterner med Certifikat
 Gl. Lanterner prøves og forandres.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9,

Kjøbenhavn.

Telefon Nr. 3681.

G. W. Frydenlund & Søn

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa
 Frihavnen.

● **Eneste Lager** ●

af dansk, svensk og Aalborg
 Brændevin

Har De Tandpine,

brug altid Chr. V. Mendes
 berømte Dentin à 45 Øre,
 som hurtigt stiller de belligste Tand-
 smerter.

9 Kronprinsensgades 9
 Ny Materialhandel.

Læge H. C. Lund,

Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg.
 gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9.
 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 besørages.

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyr, og hvorfra der med en Dampsirene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. 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 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

Frederikshavns

Fiske- og Sætteskiperskole

forbereder saavel indenbys som udenbys Elever til Fiske- og Sætteskipersprøven. Nærmere Oplysninger gives af Bestyrelsens Formand, Konsul **Christian Cloos** i Frederikshavn.

Kongebreve, Brylluper,
 Ægtepagter, Testamenter,
 Æresoprejsning, Separation,
 Skilsmisse, Adoptioner, Navneforandring, Panteobligationer, Klager og Ansøgninger samt alle juridiske Dokumenter skrives og ordnes billigst. Inkassationer og Retsmøder besørages.

Husk 8, Klosterstæde 8.

Juridisk Kontor.

TH. SIMONSEN,

NYHAVN 57.

SØLVMEDAILLE I MALMØ

OG STOCKHOLM.

FOR LANTERNER.

Skibssignaler

leveres fra Aarhus eneste Fyr-
 værkerifabrik. Grundlagt 1872.

Brev- og Telegramadr.:

Kræftings Enke, Aarhus.

Den billigste
Herreekviperingsforretning

er hos **Jens Kjeldsen.**

Søndergade 23—25. * Aarhus.

For Søfolk.

Uld og Trikotagevarer købes
 billigst hos

H. Madsen,

Skolegade 28,
 Aarhus.

Th. Møllers Klædefabrik.

Udsalg af blaa
 Kiraejer og Skjortebay.
 Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

Patentfarve for Skibsbrug

P. Møller, Immervad 1, Aarhus.

TELEFON **H. KIRSCHNER & COHN.** Telegr.-Adr.:
 2290. ASBEST.

Toldbodvej 22. — KJØBENHAVN K.

Lager af Olier og tekniske Maskinartikler.

Armaturer. — Specialitet: Selvlukkende Pat. Vandstandsbaner. — Import af Metaller. — Æneforhandling af Woodites coniske Ringe til Vandstands-
 glas. — Bells Asbestos Pakninger og Olier m. m.

Elastisk Kedelcøment,
 et udmærket Middel til at stoppe Lækager ved Kedelsamlinger.

Fanø praktiske Sømandsskole.

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

P. H. Clausen,
 Nordby, Fanø.

S. HANSEN-KLØVE'S

Snedkerværksted,

St. Annæ Plads 30, over Gaarden.

(D. F. D S. Ejendom)

anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.

Skibsarbejde.

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.**

„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 —

	5 Gange	10 Gange	25 Gange
Moderation for	50 %	30 %	20 %
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. 52.

Kjøbenhavn, Torsdag den 29. Decbr. 1898.

5. Aarg.

INDHOLD: Lidt om Kompasserne i Jærnskibe. — Fragtmarkedet. — Tælling af Trælast i London. — Klidladninger. — Para. — Dansk Søfartstidende. — Nybygninger Køb og Salg. — Fra Sø og Land. — Foreningsmeddelelser. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søførende. — Kjøbenhavns Børskurs.

**Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft &
Maskinbyggeri.**
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning
paa Bedding af mindre Damp-
og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs-
og Maskinreparationer af en-
hver Art, Bygning af nye og
Reparation af ældre Pramme,
saavel af Jærn som af Træ.
Optagning af Lystfartøjer og
Baade samt Opbevaring af
saadanne. Endvidere leveres
nye Dampkedler og Vand-
beholdere, saavel til Skibs-
som til Landbrug.
Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

**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

Hansa Composition.
Anerkendt bedste Skibsbundfarve.
ANDREAS HENNINGSEN, Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Nyhavn 53, Kjøbenhavn.
Telefon 120.

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.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus,
Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Øst.
Billigste Noteringer.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus.
Incasso over hele Danmark.

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.

B. HANSEN.
CEMENTFABRIKEN CIMBRIA.
Anbefaler sig som Befragter og Klarerer
til de ærede Skibsførere.
TELEGRAMADR.: HANSEN. TELEFON 21.

**Frederikshavns
Fiske- og Sætteskipperkole**
forbereder saavel indenbys som udenbys Elever til Fiske-
og Sætteskipperprøven. Nærmere Oplysninger gives af Be-
styrelsens Formand, Konsul **Christian Cloos** i
Frederikshavn.

Enhver Kaptajn, som vil
spare Penge,
bør proviantere i
Amagers største og Danmarks billigste
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.
Telefon **G. W. Møller,** Grønnegade, Dragør. Telefon
Nr. 6. Nr. 6.
Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.
Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

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^d.

eneste Fabrikanten af
Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg:
Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.
Conferencetid 12—1½. Admiralitætsstr. 39, 1. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

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.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.
Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malmø“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“, „J. P.
Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn — Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

Kjøbenhavn — Stockholm og Mellemstationer.

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.

TELEFON 2290. **H. KIRSCHNER & COHN.** Telegr.-Adr.:
ASBEST.

Toldbodvej 22. — KJØBENHAVN K.

Lager af Olier og tekniske Maskinartikler.

Armaturer. — Specialitet: Selvlukkende Pat. Vandstandsbaaner. — Import
af Metaller. — Eneforhandling af Woodites coniske Ringe til Vandstands-
glas. — Bells Asbestos Pakninger og Olier m. m.

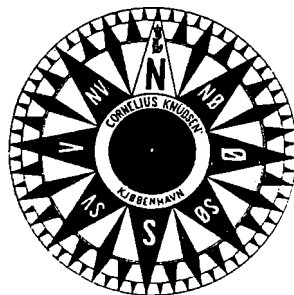
Elastisk Kedelcement,

et udmærket Middel til at stoppe Lækager ved Kedelsamlinger.

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 Parallellinealer.

Marinekikkertø.

Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**

(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Til Salg.

En Jagt-Galease efter Benzons Tegning er til Salg.
Den bygges af bedste Siemen Martin Staal og faar højeste
Klasse for Kystfart. Levering 1. Marts eller 1. April 1899
i fuldstændig sejlferdig Tilstand. Skibet laster 90 Tons
død Vægt og vil komme under 40 Tons Reg. Netto.

Man henvender sig til

C. E. Goltermann Succrs.,

Altona.

Lidt om Kompasserne i Jærnskibe.

Af C. D. Neergaard, Forstander for Kjøbenhavns Navigationsskole.

Det hænder af og til, at Skibe strande paa Steder, som de ifølge deres Kurs skulde passere i stor Afstand. I de allerfleste Tilfælde bliver Aarsagen ikke oplyst, og Strømsætning faar i Reglen Skylden. Der er ingen Tvivl om, at Strømnen har umaadelig meget paa sin Samvittighed, men det er sikkert, at man ofte gør den Uret. Jeg skal nævne nogle Eksempler, i hvilke Aarsagen kan tilskrives Kompasserne.

En ny, stor Damper har Bestiklukaf af Teaktræ. Gelænder, Støtter m. m. i Nærheden af Kompasset ere af Messing. Styremaskinen ligger langt agter for Kompasserne, og disse er forfærdigede efter Thomsons System af en anerkendt engelsk Instrumentmager. Der er intet sparet for at faa gode Kompasser og anvendt en Omhu ved deres Anbringelse om Bord, som man desværre sjældent ser Mage til. Skibet havde paa sin første Rejse til og fra Amerika og til Østersøen meget taaget Vejr, men Kompasserne gjorde udmærket Fyldest og stemte ualmindelig godt overens. Paa Rejsen tilbage fra Østersøen var det atter taaget, og Skibet kom til stor Forbavelse paa Grund langt fra det Sted, hvor det efter Bestikket skulde være. Til alt Held var det godt Vejr, og Skibet havde ringe Fart. Det kom af Grunden, og Rejsen fortsattes nu med Forsigtighed og stadig Lodning, og dog var Skibet paa et hængende Haar nær løbet i Land paa Sveriges Kyst. Kun den Omstændighed, at man fra Land hørte Skibets Taagesignal og gjorde Spektakel, som blev hørt om Bord, forhindrede Strandingen. Med en hel Del Tidsspilde naaedes Kjøbenhavn, efter at man i Drogden var bleven opmærksom paa, at Hovedkompasset viste over 2 Streger fejl. Kompasset blev bragt i Land til Undersøgelse, og det viste sig, at Kompasset med Lethed tilfredsstillede de Fordringer, der paa Undersøgelsesanstalterne stilles til første Klasses Kompasser, kun havde Metalhylstret, som omgiver Safren, en lille fremstaaende Kant, med hvilken Kompassrosen kunde hvile paa Pinden. Kanten var saa ubetydelig, at den næppe kunde ses gennem et kraftigt Forstørrelsesglas eller føles med en spids Naal, og kun efter flere Forsøg kunde det lykkes at faa Rosen til at balancere med Kanten paa Pinden. I de tre Maaneder, Kompasset havde været i Brug, var man ikke bleven opmærksom paa nogen Fejl. Efter at Kompasset var blevet forsynet med ny Dup, viste en Deviationsundersøgelse, at der ikke kunde have været noget andet i Vejen. „Liden Tue kan vælte stort Læs“; hvor let kunde ikke Skødesløshed fra den Mands Side, som har forfærdiget Duppen, være bleven Aarsag til Skibets Forlis? I dette Tilfælde kostede Fejlen paa Grund af Ophold og Reparation af Skibsbunden 30,000 Kroner.

En Damper, der gik i regelmæssig Fart mellem en

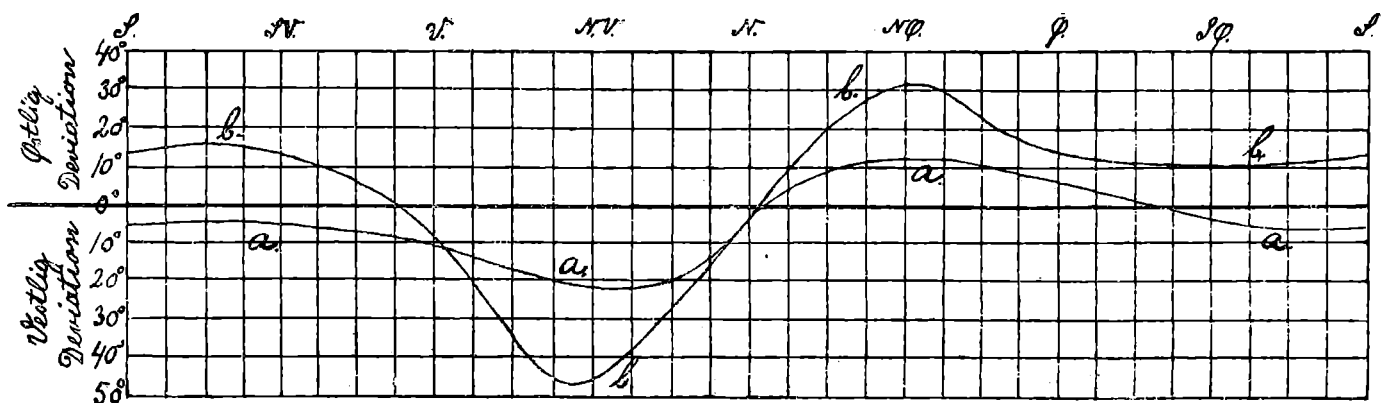
engelsk Havn og Kjøbenhavn, kunde let være strandet paa Nordsiden af Læsø. Aarsagen var Forandring i Deviationen, fremkaldt ved et Tordenvejr i Nordøen. I de første 26 Timer efter Tordenvejret mærkedes ingen Mangler ved Kompasset, fordi Deviationen tilfældigvis ikke var bleven forandret paa den Kurs, som den Gang styredes. Først paa Kursen fra Skagen til Trindelen blev det galt, da Deviationen paa denne Kurs var bleven forandret 9 Grader. Havde det ikke været nogenlunde sigtbart Vejr, og havde man ikke brugt Loddet, vilde Skibet være strandet, og var det gaaet tabt, havde Aarsagen ikke været til at finde.

For et Par Aar siden fik jeg Anmodning om at komme om Bord i et Skib for at se paa en Mand, som var „magnetisk“. Mit Svar var naturligvis, at Manden havde en Magnet hos sig, og en nærmere Undersøgelse viste da ogsaa, at Manden bar en Brokbandage med indsyede Staalffjedre, der vare saa magnetiske, at de fra Mandens Plads ved Roret fremkaldte 3 Graders Deviation og, naar han stod tæt ved Kompasset, over 1 Stregs Deviation. Hvor galt kan det ikke gaa, naar man med Tykning i et farligt Farvand eller ved Deviationsbestemmelse faar en saadan Mand hen i Nærheden af Kompasset?

Et Kompas, som ikke er anbragt i tilbørlig Afstand fra Jærnet om Bord, kan ikke være paalideligt. Kompasserne opstilles paa alt for mange nye Skibe uden Nødvendighed i umiddelbar Nærhed af store Jærnmasser.

I et vist Fartøj er der paa Grund af Jærnopbygninger intet Sted paa Dækket, hvor der kan anbringes et Kompas til at navigere efter. Mesanmasten er derfor lavet af Træ, og paa den er der anbragt et Kompas. Den svære Skinne til Mesanens Befæstelse er imidlertid af Jærn. — Hvis Kompasset kunde sættes i et Stativ, der ragede tilbørlig langt frem foran Masten, kunde Jærnskinnen maaske forsvares. Mellem Mastens Forkant og Storsejlet er der imidlertid slet ikke Plads til noget Kompas, og dette har derfor maattet anbringes paa Siden af Masten tæt ved Jærnskinnen. Kompasset havde da ogsaa før Kompensationen over 6 Stregers Deviation. Hvor tør man stole paa et saadant opstillet Kompas?

I et andet Fartøj er Kompasset stillet inde i et Jærnruf. Den Kraft, hvormed Skibsmagnetismen paavirker Kompasset, er større end den, hvormed Jordmagnetismen paavirker det. Den naturlige Deviation vokser op til 180 Grader, og Kompassnaalen faar meget ringe Stillingskraft. Den Indflydelse, som Jærnruffets remanente Magnetkraft under Deviationsundersøgelsen havde paa Deviationen, er fremstillet ved Afstanden mellem nedenstaaende Kurver.



Efter at en Del af Halvcirkeldeviationen var ophævet, havde Kompasset den Deviation, som er fremstillet ved Kurven a, naar Fartøjet meget langsomt forandrede Kurs og fik Lov til at ligge en lang Tid paa de forskellige Kurser, medens det havde den ved Kurven b betegnede Deviation, naar det svajede lidt hurtigere rundt. Kompasrosen formelig „hænger“ ved Ruffet, og Usikkerheden i Deviationen vokser op til mere end 2 Streger. Jeg overlader til andre at afgøre, hvad Deviationen vil være, naar Fartøjet faar Lov til at ligge en længere Tid i samme Retning og samtidig bliver dygtig rystet; jeg véd det ikke.

Det ringe Hensyn, der i Almindelighed bliver taget til Kompassernes Plads om Bord, gør det ofte nødvendigt at anbringe Kompensationsmidlerne (Magneter og blødt Jærn) meget tæt ved Kompasset. Naar dette da ikke er indrettet paa særlig Maade, eller Kompensationsmidlerne ikke faa bestemte Stillinger, som i Praksis ere vanskelige at afpasse, ville Kompensationsmidlerne foruden at ophæve den tilstedeværende Deviation fremkalde Sekstant- og Oktantdeviation. Jeg kender et Skib, hvis Kompas paa den Maade har faaet over 3 Graders Sekstantdeviation og 1 Grads Oktantdeviation. For at de smaa Tal ikke skal bringe en eller anden til at tro, at disse Deviationer kun have uvæsentlig Betydning, skal jeg blot anføre, at de ere langt uheldigere end 3 Gange saa stor en Halvcirkeldeviation.

Jeg har flere Gange hørt Beklagelser fra en Skibsfører over, at hans Hovedkompass næsten er ubrugeligt paa nogle Kurser, medens det paa andre gør god Fyldest. Kompasset er stillet oven paa et Skylight, saa at Korrektionsmagneterne kun kunne anbringes tæt oppe ved Kompasset. Følgen heraf er en betydelig Sekstantdeviation, der i Forbindelse med Kvadrantdeviation, til hvis Ophævelse der mangler Midler om Bord, bevirker, at Kompasset næsten er ubrugeligt paa visse Kurser.

Det er ganske naturligt, at Deviationen i et nyt Jærnskib undergaar Forandringer. I Great Eastern t. Eks. forandredes den i de første 9 Maaneder 32 Grader. I et ældre Skib, som er i stadig Fart, skal Deviationen for godt opstillede Kompasser ikke forandres synderlig, naar da Skibet ikke sejler hen paa Steder, hvor Jordmagnetismen er en anden. Ikke desto mindre klage Skibsførere i ældre Skibe hyppig over, at en foretagen Kompensation af Kompasserne har været værdiløs, og at Deviationen har forandret sig betydelig. I Reglen gives der med Urette den Mand, som har kompenseret Kompasserne, Skylden, men denne hidrører som oftest fra Kompassernes slette Opstilling om Bord og Kompensationsmidlerne. Det er ikke ualmindeligt, at Magneterne ere lavede af saa lidt „haardt“ Staal, at de i kort Tid tabe en stor Del af deres Magnetkraft, og at det saakaldte bløde Jærn ikke er „blødt“.

Naar jeg sagde, at Kompassretteren med Urette faar Skylden, er det ingenlunde min Mening, at han altid er skyldfri. Det er han kun, naar han bliver kaldet om Bord i et Skib umiddelbart før Skibet skal sejle, saa at der ikke er Tid til at træffe saadanne Foranstaltninger — Reparation af Kompasser, Anbringelse af Magnetstativ, Udglødning af Jærn o. m. a. —, som ere nødvendige, for at Kompensationen kan blive god, eller naar der ikke gives ham den nødvendige Tid. I disse Tilfælde have Skibsførerne selv Skylden. Ikke mindst her gælder Ordsproget: „Hastværk er Lastværk“. Kompassretteren bærer kun Ansvar for Kompassernes Brugbarhed, hvis han ikke har gjort opmærksom paa og søgt at bøde paa Mangler, og hvis han har ladet det mangle paa Sanvittighedsfuldhed, eller han ligefrem har begaaet Fejl. Der bliver alt for ofte uden Nødvendighed af Kompassretterne fremkaldt betydelig Krængningsdeviation ved lodrette Korrektionsmagneter foran for eller agter for Kompasset, og en iøjnefaldende Skævhed i Anbringelsen af Magneter er ikke sjælden. Anbringelsen af den Magnet, som ophæver Krængningsdeviationen, kræver sikkert langt større

Omhu, end der ofte bliver anvendt. Man ser den ofte anbragt paa urette Plads. I et Skib var saaledes Krængningsdeviationen „overkorrigeret“ i den Grad, at der var en Krængningskoefficient paa 1,7 Grader, eller tydeligere sagt: Krængningsmagneten ophævede ikke alene den naturlige Krængningsdeviation, men fremkaldte desuden en Krængningsdeviation, der voksede op til 17 Grader, naar Skibet krængede 10 Grader over.

Kompasser, som ere saa slet forarbejdede, at de aldrig kunne blive paalidelige, modtages ofte om Bord uden Indvending. Det er utroligt, hvad Skibsførere og Redere i den Retning lade sig byde. For de Beløb, som udgives til de idelige Reparationer af et saadant Kompas, kan der ofte anskaffes flere gode Kompasser.

Jeg saa for kort Tid siden et nyt Kompas, som faa Dage forinden var modtaget om Bord. De to Styrestreger, som Kompasset var forsynet med, vare saa slet anbragte, at de angave Kursen henimod 3 Grader forskellig. Inddeling i Grader og „pæn“ Maling manglede naturligvis ikke, det forhøjer jo altid den tilsyneladende Værdi af Kompasset.

I et af vore største Skibe modtoges efter Bygningen for c. 10 Aar siden to Kompasser, hvis Roser havde henholdsvis 9 og 11 Tommers Diameter og vejede 138 og 216 Gram (1 Fjerdingspund er 125 Gram). Gnidningsmodstanden mellem Pind og Dup blev følgelig snart saa stor, at Rorsmanden maatte rykke i en Snor, som var fastgjort til Kompaskoppens Balance, for at Rosen ikke skulde blive staaende helt stille paa Pinden. Efter flere Aars Kvaler og idelige Reparationer maatte Kompasset kasserer. Havde man blot kasseret det straks!

For halvandet Aar siden blev et stort, nyt Skib forsynet med et Kompas, der var forfærdiget efter Thomsons System. Efter c. 2 Maaneders Forløb kunde Rosen, naar Kompasset stod opstillet i Land, komme i Ro paa Kurser, der vare $1\frac{1}{2}$ Streg forskellige, og efter at Kompasset havde været til Reparation, var der endnu en Usikkerhed i Indstillingen paa 2 Grader. Hvorfor modtages et saadant Kompas?

Flere af de anførte Eksempler vise med tilstrækkelig Tydelighed, hvor galt det ofte staar til med Kompasserne, og at der bør raades Bod paa Manglerne. Skønt her ikke er Stedet for en nærmere Beskrivelse af Kompasserne og deres Opstilling om Bord, tror jeg dog, at der er Grund til at gøre et Par Bemærkninger om det allernødvendigste.

Hovedkompasset maa staa paa et for den Vagthavende let tilgængeligt Sted saa langt som muligt fra alt Jærn. Selv et lille Stykke Jærn kan blive farligt, naar det er i Kompassets umiddelbare Nærhed. Hovedkompasset maa være forsynet med Pejlaparat og staa saaledes, at der fra det er fri Udsigt saa vidt muligt hele Horisonten rundt. Dets Plads bør bestemmes forinden Skibets Bygning, for at der under denne kan tages alt muligt Hensyn til Kompasset. Stiller man Hovedkompasset oven paa eller i Nærheden af Bestiklufaket, bør dette være af Træ. Kompasset med Nathus og Kompensationsmidler maa være af en anerkendt god Konstruktion og forfærdiget af en dygtig Instrumentmager, hvem det er om at gøre, at han bevarer sit Renommé ved kun at levere godt Arbejde. Er der den mindste Tvivl om Kompassets Godhed, maa det med alt Tilbehør sendes til en Undersøgelsesanstalt. Jo længere det er siden, at et Certifikat for Kompassets Godhed er blevet udstedt, desto større Mulighed er der for, at Pind og Dup kunne være blevne ombyttede eller høve taget Skade, eller at Kompassaalene kunne have mistet Magnetkraft.

Uden stadig Kontrol med Deviationen forslaa disse Foranstaltninger imidlertid slet ikke. Det er ikke nok, at Deviationen bliver bestemt og kontrolleret efter hver Kursforandring. Selv om Deviationen synes at holde sig uforandret, og Skibet vedbliver at styre den samme Kurs, maa Deviationen jævnlig bestemmes. Resultaterne

maa indføres i en Bog, og Maaden, hvorpaa Deviationen forandres, maa studeres, for at der kan tages Hensyn dertil paa Tider, hvor Deviationen ikke kan bestemmes.

Jeg skal til Slut nævne tre Personer, hvem Kompassets Godhed i høj Grad maa være magtpaaliggende, nemlig Assurandøren, Rederen og Skibsføreren.

Assurandøren føler fra Tid til anden, hvad Mangler ved Kompasset kunne koste, og da mangen Stranding, hvis Aarsag ikke bliver oplyst, kan tilskrives Kompasset, bliver sikkert hans Tab paa denne Konto langt større end almindelig antaget.

Rederen mærker i Røglen ikke saa meget til Tabene, der for hans Vedkommende i smaa Portioner blive blandede sammen med mange andre Udgifter, hvorfra de vanskelig kunne redes ud. „Mange Bække smaa gør en stor Aa“. Var det muligt i Kroner og Øre at angive, hvor meget der gaar til Spilde af Tid, Kul m. m. paa Grund af mangelfulde Kompasser, vilde sikkert mangen Reder studse.

Skibsføreren bærer, naar det kommer til Stykket, hele Ansvaret, og dog er det ham, der har den største Skyld i, at Forholdene ere blevne saa slette. Der er alt for mange Skibsførere, som ved Tilsynet med Nybygninger unklade at raade Bod paa Mangler, som let kunne afhjælpes under Bygningen. De fortjene kun alt for godt de Kvaler, som de faa af Kompasserne, naar de komme ud at sejle. Det er kun beklageligt, at deres Efterladdenhed og Mangel paa Indsigt gaar ud over deres Efterfølgere om Bord og bibringer Skibskonstruktøren den Forestilling, at der ikke er nogen Grænse for den Mængde Jærn, der kan anbringes i Kompassets umiddelbare Nærhed. Med Urette gaar det forholdsvis mest ud over de Skibsførere, der med Samvittighedsfuldhed og fuld Forstaaelse af Situationens Alvor maa navigere i farlige Farvande efter mangelfulde Kompasser. Disse Skibsførere have Skoen paa og mærke, hvor den trykker. Det er deres Pligt at komme frem med deres Erfaringer. Jo værre disse ere, desto bedre; jo før bliver der til Gavn for alle Parter taget tilbørligt Hensyn til Kompasserne.

Fragtmarkedet.

Julestemningen hviler endnu over Fragtmarkedet i alle Brancher og kun faa Forretninger have fundet Sted til omtrent sidste Uges Rater; vi kunne derfor indskrænke os til ganske faa Noteringer.

Amerika. Golfhavnene U. K. Continent 1435 Nett. Reg. Tons 15/6 Nett. Charter. Baltimore Danmark 3/6 én Havn, 3/7 $\frac{1}{2}$ to Havne. Baltimore Amsterdam eller Rotterdam 3/6 berth terms.

Sortehavet. Nicolaieff L. H. A. R. 4200 Tons 13/9, Hamburg 14/3, Nicolaieff Antwerpen 13/6, Odessa eller Theodosia L. H. A. R. 11/3, Hamburg 11/9.

Kulmarkedet er stille i alle Retninger, ligesom Østersøen er uforandret, men naar Helligdagene for Kulmarkedets Vedkommende snart er forbi, vil der atter blive Røre paa Afskibningspladserne, og en betydelig Række Ordre venter paa Ekspedition.

Vort hjemlige Marked. Der er indtraadt bedre Fragter for Smaaskibene, dog maa bemærkes, at der sluttedes et større Parti Bomuldsfrøkager herfra til Svendborg til 17 Øre pr. 100 Pund, uagtet der nogle Dage i Forvejen var fragtet til 20 Øre. Det lykkedes dog igen at faa Fragten til Svendborg op til 20 Øre. Til Rønne er der nu fragtet Bomuldsfrøkager til 30 Øre

pr. 100 Pund i Forbindelse med Kaolin fra Rønne til Svendborg 25 Øre pr. 100 Pund. Der er fragtet til Stralsund og Augustenborg 30 Pf. pr. 100 Pund Majs, og Bomuldsfrøkager herfra til Flensborg, Augustenborg, Steveningnoor 30 Pf. pr. 100 Pund med en Gratifikation.

Til Stubbekjøbing er der fragtet Bomuldsfrøkager til 20 Øre, og til Stege er der fragtet Majs til 15 Øre pr. 100 Pund. Til Præstø er der ligeledes fragtet Majs til 15 Øre. Til Sønderborg er der fragtet Bomuldsfrøkager 30 Pf. pr. 100 Pund og til Dyvig ligeledes 30 Pf. pr. 100 Pund. Med Kul er der herfra fragtet til Præstø 38 Øre pr. Tønde.

I det hele taget synes Fragterne for Smaaskibene at være betydelig bedre, naar som sagt undtages Bomuldsfrøkagerne til Svendborg til 17 Øre.

Tælling af Trælast i London.

Ved en engelsk Domstol er afsagt en Retskendelse i en Sag mellem d'Herr. Hecksher & Søn her i Byen og Firmaet G. Drummond & Co. i London. I et Parti Trælast, som det danske Rederis Dampers Britannia lossede i London, manglede 525 Stkr.; denne Mangel faldt for den største Dels Vedkommende, 160 Stkr., paa Drummond & Co., og der rejstes derfor først Krav paa fuld Betaling hos disse Modtagere, idet det hævdedes, at Rederiet kun havde Ansvar indtil Tællingen var fuldendt ved Tømmerets Udlosning af Skibet, medens det fra Modtagernes Side gjordes gældende, at Praksis i Surry Commercial Dock, hvor Skibet henlaa, fastslog, at Tømmeret omladedes i Lægtene for at undgaa Overliggedage, og at en Del af det lodsedes til Kajen, hvor det taltes og sorteres; denne sidste Del af Losningen kan der ikke, anførte Modtageren, holdes Regnskab med, medens den foregaar. Rederiet hævdede herimod, at Skibet ikke var bundet til Dokkompagniets Opgørelse, og at det intet Ansvar havde for det Tømmer, der gik tabt, efter at Lasten var talt og anbragt paa Kajen. — Dommen gav Rederiet fuldstændig Medhold, idet den udtalte, at Modtagerne maatte bære Følgerne af, at de ikke, trods Kaptajnens Opfordring, havde beordret en Mand til at tælle Tømmeret ved Udlosningen, og at Rederiet intet Ansvar har for Tømmeret efter at denne havde fundet Sted.

Denne Dom har ikke ringe Betydning. Den giver Modtagerne af Trælast Anvisning paa at lade Ladningerne tælle ved deres Udlosning fra Skibet, og den fastslaar, at Skibets Optælling i modsat Fald bliver gyldig.

Klidladninger.

Et norsk Skib sluttedes, skriver „Nord. Skibsrederforen. Cirkulære“, nylig for en Rejse med Klid fra Swansea. I Mæglerens Fragtcirkulære, i Henhold til hvilket Fragten sluttedes, hed det: „Befragterne opgiver, at der af disse Klid lastes omkring 70 Procent af Dødvægten“. Resultatet i dette Tilfælde blev imidlertid 47 % af Dødvægten istedetfor 70 %, hvilket for Rederen betyder et Fragttab af ca. £ 60. Mæglerne har paa Foranledning opgivet flere Tilfælde, hvor Skibe virkelig har lastet 70 % af Dødvægten, men man maa være belavet paa, at Klidens forskellige Art (Rugklid, Hvedeklid o. s. v.), dens Kvalitet saavel som dens Stuvning

kan foraarsage en betydelig Forskel i Indtagendet. I det Tilfælde, som her er omtalt, lastedes Hvedeklid, og Kaptajnen med Mandskabet var stadig i Rummet og trampede, saa det forsikres, at det var umuligt at faa mere ind. Afskiberne i Swansea skriver saaledes til Rederen:

„We have heard this morning from the Master of the *H. . .* that you considered this vessel should have taken in a larger quantity of Bran than she has done. We beg to inform you that we have had very large experience of shipping Bran in bulk, and we can positively assert that this vessel has taken in more Bran proportionately than any other vessel we have found of the same size.

The average quantity of Bran taken in is generally half that of the dead weight. The dead weight of this vessel appears to be about 335 tons. She has taken in 155 tons of Bran and 30 tons of ballast, which means 185 tons. We can also say that the Captain and crew worked very hard at stowing and ramming home this Bran, and that he could not possibly have put one hundredweight of Bran more into the vessel“.

Vi maa efter det anførte tilraade kun at slutte med Klidlaster for en Lumpsum Fragt — thi man kan aldrig være sikker paa, hvorledes Indtagendet bliver.

Para.

Fra Hr. Fredk. Smith Petersen i Grimstad har Nord. Skibsreder-Forening modtaget følgende:

„Føreren af mit Skib M. Smith Petersen meddeler følgende angaaende de sanitære Forhold i Para, der maaske turde egne sig til Offentliggørelse i Deres Cirkulære.

„Kapt. Gregers Thomsen meddeler, at i Certepartier til Para bør udtrykkelig forlanges indført, at Losning af Kul ikke skal ske direkte i Kulhulkene, men i Lægtene. Tilstanden paa Hulkene var saadan, at de kunde karakteriseres som rene Pestbuler, og der forefaldt den aldeles overvejende Del af Dødsfald og Sygdomstilfælde blandt Skibsmandskaberne; de Skibe, som lossede i „hulks“, havde altid syge Folk. Paa enkelte Undtagelser nær var derimod Lægtene forholdsvis rene og velholdte og saaledes farefri“.

Saa vidt Kapt. Thomsen. Om det end turde vise sig nok saa vanskeligt at faa den her omhandlede Klausul ind i Certepartierne, turde det dog være Forsøget værd, og i manglende Fald kunde man søge Kulfragt til en anden nordbrasiliansk Havn“.

Dansk Søfartstidende

udgaar fra d. 1. Januar 1899 i betydelig udvidet Skikkelse, idet Bladet hveranden Uge forøger sin Tekst med fra 2 til 4 Sider, en Udvidelse, der vil gøre det muligt for Bladet i langt større Omfang end hidtil at behandle Spørgsmaal, Søfarten vedrørende, og at følge alle Bevægelser paa Skibsfartens Omraade i Ind- og Udland, ligesom det er Hensigten fremtidig jævnlige at ledsage Teksten med Illustrationer.

Paa Grund af denne Udvidelse, der forhaabentlig med Tiden vil kunne udstrækkes til at indtræde hver

Uge, og paa Grund af en betydelig Prisforhøjelse for alt Bogtrykkeriarbejde, indtræder samtidig en ringe Forhøjelse af Bladets Pris, nemlig for Indlandets Vedkommende med 43 Øre, for Udlandets med 60 Øre pr. Kvartal. Udgifterne ved Bladets Forsendelse, der hidtil har paahvilet Abonnenterne, bæres derimod fremtidig af dette selv.

Denne Udvidelse af Bladets Stof vil utvivlsomt i høj Grad være i Abonnenternes Interesse og vil muliggøre det for Bladet med forøget Kraft at arbejde for de Opgaver, det har stillet sig. Vi vente derfor, at den Fremgang, Bladet hidtil har haft ved hvert Aarsskifte, maa yderligere forøges, naar det nu paabegynder sin 6te Aargang, og vi opfordre vore Abonnenter til at virke for dets Udbredelse i Erkendelse af den Betydning, det har som Organ for den danske Skibsfart og Sømandsstand.

Redaktionen.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Skruedampskibet *Arno*, bygget af Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri for Regning Det forenede Dampskibsselskab i Kjøbenhavn, foretoges i Torsdags officiel Prøvetur i Sundet. Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse „special Survey“, er 228' 6" langt i Hoveddækket, 33' 9" bredt og 15' 11" dybt i Rummet og forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overfladekondensation. Prøveturen, der overværedes af Selskabets Repræsentanter, forløb i enhver Henseende til disses Tilfredshed. Maskinen indicerede normalt 840 HK, ved Forcering 1250 HK, og der opnaaedes en Fart af 11 Mil.

Dampskibet *Tiber*, der er et Søsterskib til ovennævnte „*Arno*“ og ligeledes bygget for Det forenede Dampskibsselskabs Regning, løb i Fredags af Stablen. Paa den ledige Bedding lægges Kølene til 2 Jærnlægtene til samme Selskab.

„*Fanø Avis*“ meddeler som Forlydende, at Halvparten af Brig *Anna* og *Mathias* af Fanø, der henligger i Esbjerg Havn, er solgt til en Køber fra Øerne. Overtagelsen af nævnte Halvpart er dog betinget af, at Bunden af Skibet ved eventuel Undersøgelse viser sig frisk.

Fra Sø og Land.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening er, skriver „*Fanø Avis*“, endnu en ung Forening; der er ikke forløbet fire Aar, siden den blev startet. Naar der ses hen til, hvad den har udrettet i disse faa Aar, maa det indrømmes, at dens energiske Styrelse har været meget virksom; men skal den kunne naa sit Maal: at være de danske Sejlskibsredere og den danske Sømandsstands energiske Talsmand, er det absolut nødvendigt, at alle danske Sejlskibe indmeldes i Foreningen, og at enhver, der interesserer sig for den danske Sejlskibsfart, søger Optagelse i nævnte Forening enten som ordinære eller overordentlige Medlemmer. Ved Møder og Foredrag i de Byer, hvor Sømandsstanden er talrig repræsenteret, burde der arbejdes hen til, at der kunde vækkes Interesse for Foreningen og dens betydningsfulde Virksomhed.

I vor Omtale i Bladets Nr. 50 af Nordisk Skibsreder-Forenings nye Love er fejlagtig meddelt, at Rutebaades Rederier kun betale halvt Kontingent. Denne Bestemmelse var ogsaa optaget i Udkastet til Lovene, men ved disses endelige Vedtagelse fastsattes det, at Rutebaade betale samme Kontingent som andre Skibe.

Dødsfald. Føreren af tremastet Skonnert Erik af Svendborg, Kaptajn H. J. Hansen, er ved et beklageligt Ulykkestilfælde afgaaet ved Døden. „Erik“, der var paa Rejse fra Leith til Norge, mødte i Nordsoen en Storm, der slog Kaptajn Hansen over Bord, og desværre lykkedes det ikke at redde ham. — Skibet er indkommet til Cuxhafen under Havari.

I en Alder af omtrent 88 Aar er forhv. Skibsfører L. C. Kroman i Maribo afgaaet ved Døden. Han var, skriver „Loll.-Falst. Stiftstid.“, i sine Manddomsdage en særdeles dygtig Skibsfører, der af sine Standsfæller var anset som en kyndig og modig Sømand.

Dampskib Laura af Svendborg, Kaptajn Møller, har paa Rejse fra Blyth til Courselles bjærget Besætningen, 6 Mand, fra Fiskekutter Fox af Yarmouth, der drev omkring med Nødflag.

Kaptajn H. B. Haagensen, der fører Skonnert Christian af Marstal, har faaet udbetalt en Ducør af Transportforsikrings-Selskabet Bayersk Lloyd. Da Skibet om Aftenen d. 10. ds. laa til Ankers i Gerrild Bugt ved Grenaa sprang i en orkanagtig Byge begge Ankerkættingerne samtidig, hvorved begge Ankere mistedes, men skønt Mandskabet var svagt (Styrmanden kunde kun bruge den ene Haand og Matrosen var rømt i England, saa der var kun 2 Drengene til Tjeneste), bjærgede Kaptajnen dog Skibet vel beholden til Bestemmelsesstedet, Rudkjøbing, uden at søge Nødhavn eller forlange anden Hjælp, hvorved Assurance-Selskabet sparede for Udgifter. (Øland. Dagbl.)

New York Dock Board har modtaget Henvedelser fra seks transatlantiske Dampskibsselskaber med Anmodning om Anlægsplads paa Vand-Fronten ved City Siden. En er fra Thingvalla-Linjen, som nu lægger an i Hoboken, og en anden fra en Boston-Linje.

Det meddeles, at Etableringen af en regulær Dampskibs-Forbindelse imellem Boston og Danmark er sikkert. Den danske Damper Georgios I er Pioner-Skibet paa denne Linje, naar det afgaar fra Boston med Bestemmelsessted Kjøbenhavn og Stettin; den følges af Antwerpen, Alexandra, Leopold II og Nicolai II; der bliver omtrent tre Afsejlinger pr. Maaned.

I „Nautischer Verein“ i Hamburg afholdtes Møde d. 5. Decbr., hvor der først refereredes nogle Forslag til Redningsapparater. Det ene af disse bestod af to kiledannede Puder, fyldte med Kork, det andet omhandlede en Redningsklædning, som er bragt i Handelen under Navn af „Bølgefyrsten“. Til de specielle Egenskaber, som sidst nævnte ifølge Fabrikanternes Udsagn skal besidde, hører ogsaa den, at Klædningen, der er stoppet med Renhaar, skulde opnaa større Bæreevne, naar den i længere Tid har været i Vandet. (?)

Den første Sag, der stod paa Dagsordenen, var Spørgsmaalet: „Hvad skal en Damper gøre, hvis Dampbibe svigter i Taage?“ Efter en kort Debat anbefalede Foreningen i sligt Tilfælde at give de samme Signaler, som ere foreskrevne for Dampfløjtjen, med Taagehornet. Det næste Spørgsmaal, som blev behandlet, var „Tarifforslag for Kejser Wilhelm Kanalen“, som fremkaldte en livlig Debat, og endte

med at Foreningen i en Resolution bl. a. udtalte sig for, at den nuværende Tarif bibeholdes indtil videre.

En interessant Beretning med Hensyn til de mulige Aarsager til Bomulds-Ildebrande fremlagdes forleden Dag ved et Møde af American Institute of Marine Underwriters ved W. J. Beers fra Galveston, der ledede Undersøgelsen angaaende Branden paa den engelske Damper Birchfield. Efter hans Mening var Indlastningen af 10,000 Baller Bomuld i seks Dage for hurtig til at afgive fornøden Sikkerhed. De Platforme, over hvilke Bomulden drages fra Dokken til Skibet, har sædvanlig fremstaaende Boltehoveder, mod hvilke Staalbaandene omkring Ballerne slaa imod og ofte frembringer Gnister, hvilket jævnlig ses, naar man iagttager Indlastningen om Natten; disse Gnister ere tilbøjelige til at trænge ind i Sækkelærredet, hvormed Ballerne ere dækkede, og derved foraarsage Ild. Han antog iøvrigt, at Flertallet af Bomulds-Brandene stammede fra Dampskibenes Kulbunker, da han havde iagttaget, at de sædvanligvis opstod i Nr. 2 Lasterum, der næsten altid er umiddelbart op til Kulbunkerne.

Ifølge franske Blade er det efterhaanden gaaet meget tilbage for den franske Koffardimarine. Medens saaledes den engelske Flaade i Tiaaret 1886-96 forøgedes med 53%, den italienske med 68%, og den tyske oven i Købet med 107%, og medens alle andre europæiske Nationer, selv Spanien, har forøget deres Handelsflaade, er derimod den franske Flaade gaaet tilbage med c. 1%, og dette samtidig med at Staten har udbetalt de store Præmier for at udvikle Handelsflaaden. Der angives forskellige Aarsager hertil. Saaledes findes der en Overenskomst mellem England og Frankrig, hvorefter Skibene af begge Nationer skulde behandles ligeligt i hinandens Havne; men dette siges at være de franske Interesser imod, da næsten alle franske Havne og Dokker ejes af Staten, medens det omvendte er Tilfældet i England, hvor derfor private Dokker, der ikke ere bundne af nogen Overenskomst, begunstiger deres egne Baade. Den vigtigste Aarsag til Tilbagegangen er imidlertid den store Pris, der betales for Fragtdampere, byggede i Frankrig, hvor Prisen er fra 35 til 80%, ja i visse Tilfælde 100% højere end lignende Baade, byggede i England, men for at kunne faa Statens høje Præmier ere de franske Selskaber benviste til at lade deres Skibe bygge i deres eget Land.

I de sidste Aar ere flere japanesiske Skibe byggede i Storbritannien. Af 13 store, dobbeltskruede Passager- og Fragtdampere paa over 6000 Tons, tilhørende det nationale Postdampskibs-Selskab i Japan, ere 9 byggede paa Clyden, 2 i Belfast og kun 2 i Japan selv, og disse sidste ere endda ikke færdige endnu. Tillige bygges 5 andre mindre Dampere paa Clyden og i Renfrew til samme Selskab. Grunden til, at saa mange Skibe bygges i England er den, at der kun findes et japanesisk Værft, der kan paatage sig Bygningen af større Skibe, og det kun med importerede Materialer og foreløbigt med Tab. Dette Forhold vil Regeringen nu søge forandret ved Lov. I 1895 blev der tilstaaet ethvert Selskab Subsidier i den Hensigt at fremme Skibsfarten; men Anmodningerne om Præmier bleve saa talrige, at det bevilgede Præmiefond blev langt overskredet, saaledes at Regeringen fra nu af maa gaa strengere frem ved Fordelingen af Præmierne, og den vil derfor efter 1. Oktober 1899 fordre udelukket fra Præmier de Skibe, som bygges i Udlandet. Medens japanesiske Værfter dog stadig ere nødte til at anskaffe Materialerne fra England, maa Selskaberne dog ophøre med at lade deres Skibe bygge der, da de kun meget daarligt kunne undvære Regeringsunderstøttelse. (Engineering.)

Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Indmeldelse i Foreningen kan ske til Kredsbestyrelsernes Formænd:

Skibsreder M. N. Fischer, Vejle; Skibsreder C. P. Lund, 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 <i>Knud Petersen</i> og <i>Henrik Knudsen</i> .
Aarhus.....	— <i>N. Knudsen</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....	Højesteretssagfører <i>Ludvig Arntzen</i> .
Kolding.....	Overretssagfører <i>H. C. Bennetzen</i> .
Marstal.....	Sagfører <i>H. P. Nielsen</i> .
Middelfart.....	— <i>Philip Hansen</i> .
Nexø.....	— <i>H. Mauritzen</i> .
Nyborg.....	— <i>Chr. Quist</i> .
Nykjøbing Jyll.	— <i>P. P. Salling</i> .
Odense.....	— <i>E. Kiørboe</i> og <i>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> .

Opmærksomheden henledes paa Bladets *Annonce-Afdeling*.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ank. til Halifax 26. Dec., bestemt til Boston. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Tarragona 26. Dec., best. til Denia. — Antwerpen, Holm, afgik fra Kbhvn. 7. Decbr., bestemt til Boston. — Chr. Broberg, Harder, ank. til Kbhvn. 21. Decbr., bestemt til Reval. — Dagmar, Gade, afgik fra Dartmouth 26. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Douro, Ørum, ank. til Danzig 24. Decbr., bestemt til Oporto. — Georgios I, Blom, afgik fra New York 15. Dec., bestemt til Christiania. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Kbhvn. 22. Decbr., bestemt til Rotterdam. — Kiew, Rabe, afgik fra Havre 25. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Kursk, Staal, afg. fra Kbhvn. 26. Decbr., bestemt til Dunkirk. — Leopold II, Kruse, ank. til Riga 18. Decbr., best. til Kbhvn. — Louisiana, Jensen, afg. fra New Orleans 13. Decbr., best. til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Ingvarsdén, afgik fra New York 17. Dec., bestemt til Christiania. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra Kbhvn. 22. Decbr., best. til Delaware f. O. — O. B. Suhr, Lissner, ank. til Alicante 20. Decbr., best. til Tarragona. — Omsk, Rasmussen, ank. til Reval 20. Decbr., bestemt til Dunkirk. — Tejo, Borries, ank. til Messina 23. Decbr., best. til Oporto. — Tomsk, Andersen, ank. til Kbhvn. 18. Decbr., best. til Reval. — Viking, Jørgensen, ank. til Kbhvn. 24. Dec., bestemt til Rusland (Østersøen). — Xenia, Erichsen, afgik fra New Orleans 21. Novbr., bestemt til Reval. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Stornoway 20. Dec., best. til Philadelphia. — Florida, Koch, ank. til Neufahrwasser 22. Decbr., best. til Phila-

delphia. — Kentucky, Caroc, ank. til Neufahrwasser 22. Decbr., bestemt til Philadelphia. — Hekla, Thomsen, afgik fra Christianssand 17. Decbr., bestemt til New York. — Island, Gotsche, afgik fra Kbhvn. 28. Decbr., bestemt til Christiania. — Norge, Knudsen, afgik fra New York 24. Decbr., bestemt til Christianssand. — Thingvalla, Laub, ank. til Kbhvn. 22. Decbr., bestemt til Christiania.

Anglo Dane, Olsen, afgik fra Kbhvn. 26. Decbr., bestemt til Stettin. — Axelhuus, Nielsen, ank. til Thronhjem 20. Dec., bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Clausson Kaas, ank. til Kbhvn. 24. Dec., bestemt til Riga. — Ceres, Svensson, ank. til Kbhvn. 24. Decbr., bestemt til Libau. — Christian IX, Mollerup, ank. til London 22. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjølén, afgik fra Arendal 22. Dec., best. til Vestnorge. — Constantin, Bloch, afgik fra London 24. Decbr., bestemt til New-castle. — Frederik, Harboe, afgik fra Hull 24. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Paaske, ank. til Riga 23. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Kasan, Thomsen, pass. Holtenau 24. Decbr., bestemt til Libau. — Louise, Gotsche, ank. til Kbhvn. 25. Decbr., bestemt til Hull. — Morsø, Brabrand, ank. til Antwerpen 20. Decbr., best. til Kbhvn. — Moskov, Fischer, ank. til Riga 18. Dec., bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, ank. til Kbhvn. 26. Dec., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, ank. til Kbhvn. 26. Dec., best. til London. — Perm, Christensen, afg. fra Kbhvn. 23. Dec., bestemt til London. — Pregel, Egidiusen, ank. til Antwerpen 23. Dec., best. til Kbhvn. — Thyra, Ryder, ank. til Hull 23. Decbr., best. til Kbhvn. — Valdemar, Kofoed, ank. til Hull 21. Dec., bestemt til Aalborg. — Vendsyssel, Sørensen, ank. til Manchester 26. Decbr., best. til Liverpool. — Vesta, Corfitzon, afgik fra Kbhvn. 25. Decbr., bestemt til Riga. — Ella, Jacobsen, ank. til Kbhvn. 23. Dec., bestemt til Hamburg. — Maja, Lorentzen, ank. til Danzig 23. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Esbjerg, Bentzen, ank. til Libau 23. Decbr., bestemt til London. — Vesuv, Møller, ank. til Kbhvn. 26. Decbr., bestemt til Hull

Ficaria, F. Fenger, afgik fra Kbhvn. 29. Decbr., bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, M. Madsen, afgik fra Newcastle 28. Decbr., best. til Odense. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 28. Dec., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 28. Decbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, C. Wiberg, afgik fra Odense 29. Dec., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 28. Decbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, J. P. Bay, afgik fra Newcastle 28. Decbr., bestemt til Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 28. Decbr., best. til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 24. Decbr., bestemt til Genoa. — Frode, Wrisberg, afgik fra New Orelans 22. Novbr. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Genoa 1. Decbr., ank. til New Orleans 25. Decbr. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Newcastle 6. Decbr., bestemt til Delaware. — Knud, Mancke, afgik fra Korsør 22. Decbr., ank. til Blyth 26. Decbr. — Svend, Petersen, afgik fra Blyth 19. Decbr., ank. til Libau 25. Decbr. — Erik, Tofte, afgik fra Kbhvn. 28. Decbr., bestemt til Blyth. — Skjold, Schmidt, afgik fra Stettin 21. Decbr., ank. til Riga 24. Decbr. — Ragnar, Risøe, afgik fra Cardiff 14. Decbr., ank. til Genoa 24. Dec. — Danmark, Kraemer, afgik fra Blyth 27. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Volmer, Riber, afgik fra Ghent 25. Decbr., ank. til Sunderland 27. Decbr. — Dan, Hansen, afgik fra Ghent 22. Dec., ank. til Blyth 24. Dec. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Libau 21. Decbr., bestemt til London. — Harald, Holst, afgik fra Delaware 19. Dec., ank. til Philadelphia 23. Decbr. — Olaf, Lorenzen, afg. fra Cardiff 13. Decbr., bestemt til Newport News.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff Stoltenberg, afgik fra Blyth 7. Decbr., ank. til Alexandria 26. Decbr. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Hull 3. Decbr., ank. til Philadelphia 25. Decbr. — Pawel Andrejef, Johnsen, afgik fra Blyth 8. Decbr., ank. til Neapel 20. Decbr. — Russ, Jensen, afgik fra Philadelphia 9. Decbr., ank. til Aarhus 26. Decbr. — W. Savin, Jørgensen, afgik fra Blyth 8. Decbr., ank. til Genua 22. Decbr.

Heimdal. Anine, Løffler, afgik fra Gefle 23. Decbr. — Kamma, Risøe, ank. til Ghent 26. Decbr. — Helga, Lagesen, ank. til Catania 27. Decbr. — Martha, Jørgensen, afgik fra Newcastle 24. Decbr. — Elna, Møller, ank. til Gabs 27. Decbr.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afgik fra New York 16. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Ekliptika, Klaaborg, afgik fra Philadelphia 22. Dec., bestemt til Kbhvn. — Venus, Lund, afgik fra Newcastle 15. Decbr., bestemt til New

York. — Urania, Callesen, ankom til Grangemouth 26. Dec. — Saturn, Lund, ankom til Kbhvn. 23. Decbr. — Pallas, Degn, ank. til Aarhus 25. Decbr. — Juno, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 25. Dec. — Mars, Nielsen, afgik fra New York 11. Decbr., bestemt til Frederikshavn.

Nordsøen. Wineland, Petersen, ankom til New York 25. Decbr. — Nordland, Pii, ankom til Kbhvn. 20. Decbr. — Finland, Schmidt, ankom til Kjøbenhavn 28. Decbr. — England, Andresen, ankom til Kjøge 25. Decbr. — Holland, Jørgensen, afgik fra Middlesbro 25. Decbr., best. til Kbhvn. — Rusland, Møller, afgik fra Kbhvn. 26. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Tyskland, Høgstedt, afgik fra Kbhvn. 22. Decbr., bestemt til Amsterdam. — Skotland, Branth, ankom til Kbhvn. 28. Decbr.

Vesterhavet. Nautik, Meinertz, ankom til Las Palmas 24. Decbr. — Nora, Degn, afgik fra Genua 26. Decbr. best. til Aarhus. — Nerma, Schmith, afgik fra Esbjerg 23. Decbr. ankom til Blyth 25. Decbr., — Neptun, Jørgensen, afgik fra Methil 23. Decbr. ankom til Esbjerg 25. Decbr. — Nordsøen, Jessen, afgik fra Esbjerg 24. Decbr., best. til Methil.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Kings Lynn 25. Dec., bestemt til Itzehoe. — Rita, Larsen, afgik fra Kønigsberg 24. Decbr., bestemt til Stolpemünde. — Patria, Andersen, afgik fra Riga 24. Dec., bestemt til Ghent. — Cimbria, Storm Hansen, afgik fra Liverpool 25. Dec., bestemt til Amerika.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Blyth 21. Decbr., ankom til Kbhvn. 24. Dec. — Frisia, Skov, afg. fra Reval 25. Dec., ankom til Riga 26. Decbr. — Gallia, Nielsen, afg. fra Sunderland 21. Decbr., bestemt til Baltimore. — Caledonia, Fisker, afgik fra Kbhvn. 23. Decbr., best. til Rotterdam.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, ankom til Reval 21. Dec. — Fyen, Hansen, afg. fra Blyth 20. Dec., ankom til Kbhvn 23. Dec. — Hafnia, Lund, ankom til Kbhvn. 23. Decbr. — Russia, Rasmussen, ankom til Leith 23. Decbr. — Carl Hecksher, Starck, ankom til Kbhvn. 23. Decbr. — Normannia, Rasmussen, afg. fra Galveston 21. Decbr., bestemt til Stettin.

Dannebrog. Amalienborg, Schultz, ankom til Blyth 23. Dec. — Brattingsborg, Schmidt, ankom til Hamburg 27. Dec. — Christiansborg, Petersen, ankom til Kbhvn. 26. Dec. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Newcastle 25. Dec. — Fredensborg, Andersen, afgik fra Aarhus 24. Decbr., bestemt til Blyth. — Rosenborg, Fischer, ankom til Svendborg 26. Decbr. — Uranienborg, Dømel, afgik fra Las Palmas 4. Decbr., bestemt til River Plate. — Jomsborg, Kühl, ankom til Delaware 17. Decbr. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Cardiff 16. Decbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Jensen, ankom til Kbhvn. 27. Dec. — Klampenborg, Ewaldsen, ank. til Blyth 24. Decbr. — Skodsborg, Lund, ank. til Bremen 12. Dec. — Guldberg, Jensen, ankom til Rouen 19. Decbr. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Las Palmas 19. Decbr., bestemt til River Plate. — Marselisborg, Hartmann, ankom til Galveston 19. Decbr.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Burntisland 22. Decbr., ankom til Kbhvn. 25. Decbr. — Agnete, Jensen, afg. fra Methil 25. Decbr., bestemt til Korsør. — Hermia, Sørensens, afgik fra Grangemouth 22. Decbr., ank. til Kiel 26. Decbr. — Alice, Kraemer, afg. fra Kbhvn. 26. Dec., bestemt til Libau. — Sjølland, Madsen, ankom til Newcastle 22. Decbr. — Bornholm, Petersen, afgik fra Burntisland 24. Decbr., bestemt til Kiel. — Ajax, Brorsen, ankom til Karrebæksminde 23. Decbr. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Stettin 25. Decbr., bestemt til Christiania. — Nauta, Steen, afg. fra Methil 24. Dec., bestemt til Esbjerg. — Rønne, Hintze, ankom til Kbhvn. 24. Dec. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Stettin 26. Decbr.

Danmark. Rolf, Madsen, ankom til Helsingborg 23. Dec. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til London 23. Decbr. — Absalon, Skjødt, ankom til Methil 23. Decbr. — Ansgar, Larsen, afg. fra Korsør 27. Dec., bestemt til Grangemouth. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Kbhvn. 27. Decbr., best. til Blyth. — Hamlet, Sommer, ankom til Kbhvn. 27. Dec. — Helge, Olsen, afgik fra Kbhvn. 24. Decbr., bestemt til Newcastle.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Cold, afgik fra Bangkok 24. Decbr., bestemt til Singapore. — Malaya, Barentzen, afgik fra Antwerpen 21. Decbr., best. til Port Said, pass. Ouessant 23. Decbr. — Cathay, Schøning, afgik fra Kbhvn. 27. Decbr., best. til Aalborg.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Kbhvn. 25. Decbr. — Clara, Petersen, ankom til Kbhvn. 24. Decbr.

Vulcan. Vulcan, Tholander, afgik fra Sunderland 21. Decbr., ankom til Stettin 26. Decbr.

Ærs. Enigheden, Nielsen, ankom 21. Dec. til Methil. — Energi, Hansen, ankom 22. Decbr. til Methil.

Sejlskibe.

Fana, Nordby. Kronprinsesse Louise, Jepsen, pass. Gibraltar 11. Decbr. fra Marseille til Mauritius og Reunion. — Afma, Ankensen, ankom til Hamburg 18. Decbr. fra Maracaibo via Queenstown. — Valparaiso, Lorentzen, ankom til Guayaquil 19. Decbr. fra Newcastle N. S. W. — Poul, Svane, prajet 4. Decbr. paa 9° N. Br. 28° W. Lgd. fra Hamburg til Madagascar. — Johanne, Thomsen, sejlet fra Pernambuco 22. Decbr. til Mobile. — Anna & Emmy, Svarrer, pass. Dragør 21. Decbr. fra Stettin til Laurvig. — Thor, Meinertz ankom til Marseille 28. Decbr. fra Galeta Buena. — Nancy, Hansen, sejlet fra Tynemouth 20. Decbr. til Genua. — Franz Schwalbe, Poulsen, ankom til New York 24. Decbr. fra Padang — Amete, Nielsen, ankom til Conakry 24. Decbr. fra Liverpool. — Lenita, Clausen, prajet 7. Decbr. paa 8° N. Br. 28° W. Lgd. fra Guayaquil til Hamburg.

Fana, Sønderho. Venner, Aarre, afg. 20. Decbr. fra Barry. — Elisa, Thomsen, ankom 23. Decbr. til Kbhvns. Red paa Rejse fra Søderhamn til Esbjerg. — Elisabeth, Fischer, ankom 8. Dec. til Liverpool fra Rio Grande. — Hans, Brinck, ankom fra Bisao til Hamburg 25. Decbr.

Svendborg. Mine, Møller, ankom til Leith 17. Decbr. — Grønsund, Carlsen, ankom til Kings Lynn 19. Decbr. — Elisa, Andreasen, ankom til Rudkjøbing 20. Decbr. — Dannebrog, Jensen, ankom til Kbhvn. 20. Decbr. — Thurø, Huusfeldt, ankom til Trawemünde 20. Decbr. — Urda, Nielsen, ankom til Kjørteminde 20. Decbr. — Dannebrog, Bergesen, ankom til Vejle 21. Decbr. — Ane, Jørgensen, ankom til Rudkjøbing 22. Decbr. — Niord, Svennevig, ankom til Frederikshavn 23. Decbr. — Emanuel, Petersen, ankom til Hull 23. Decbr. — Slesvig, Vilde, ankom til Hull 24. Decbr. — Helge, Hansen, ankom til Gravesend 23. Decbr. — Odin, Andersen, ankom til Svendborg 22. Decbr.

Ærs. Henriette, Holm, ankom 20. Decbr. paa Kbhvns. Red paa Rejse fra Trangund til L'Orient. — Argus, Svane, ankom 19. Decbr. til Charlestown. — Sylfid, Kromann, ankom 21. Decbr. til Royan. — Dorteia, Christensen, ankom 20. Decbr. til L'Orient. — Sirius, Rasmussen, ankom 20. Decbr. til Skjelskør. — Hjalmar, Rosenbeck, ankom 21. Decbr. til Fowey. — Johanne, Albertsen, ankom 22. Decbr. til Claircastle. — Hebe, Clausen, ankom 23. Decbr. til Bergvig. — Lucinde, Christensen, ankom 22. Decbr. til Retimo (Kreta.) — M. Hay, Petersen, ankom 23. Decbr. til Sunderland. — Villi, Knudsen, ankom 22. Decbr. til Limerick. — Otto, Petersen, ankom 22. Decbr. til Landskrona. — Fredensborg, Kisby, ankom 22. Decbr. til Glückstadt. — Fuglen, Hansen, ankom 22. Decbr. til Masnedsund.

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 (Knl.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

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

Sundet. Kjøge-Bugt. Aved-Øre. Vraget af den S. for Aved-Øre sunkne Sandbaad er nu uskadeligt for Sejlsadsen.
Østersøen. Falster S.-Spids. Gjedser Dagmærke er igen i Orden.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Malmö. Klokketønden uden for Malmö Havn er paa Gruud af Havari midlertidigt inddragen.

Gotland. Lutterhorn. Den hvide Lanterne ved *Lutterhorn* Havn er anbragt paa en 22 Fod høj Pæl. Flammens Højde: 40 Fod. Synsviddens: 7 Kml. 57° 57' 17" N. Br. 19° 5' 0" Ø. Lgd.

Sverig. Fyrskibet „*Almagrundet*“ uden for *Sandhamn* er ifølge Telegram fra Lodsstyrelsen i *Stockholm* den 21de December 1898 inddraget for Vinteren.

Finland. Finske Bugt. Wiborg Distrikt. Tryudd. V. for *Mogen Pörtö* er et nyt Løb med 19 Fod Vand til *Tryudd* afmærket saaledes:

En hvid Stage med 1 nedadvendt sort Kost er i 29 Fod Vand udsat N. for Revet, der strækker sig $\frac{1}{2}$ Kbl. ud mod NØ. fra *Tryudden*. 60° 22' 19" N. Br. 26° 31' 7" Ø. Lgd.

En Stage, hvid foroven, rød forneden, med en opadvendt over en nedadvendt Kost, er i 29 Fod Vand udsat $\frac{3}{4}$ Kbl. N. 68° V. fra *Tryudden* ved Revet *Tolludden* 60° 22' 17" N. Br. 26° 30' 56" Ø. Lgd.

En rød Stage med rød, opadvendt Kost er i 29 Fod Vand udsat $\frac{1}{2}$ Kbl. N. 46° V. fra *Tryudden*, ved *Harholm*. 60° 22' 24" N. Br. 26° 30' 48" Ø. Lgd.

En hvid Stage med sort, nedadvendt Kost er i 19 Fod Vand udsat $\frac{1}{2}$ Kbl. N. 37° Ø. fra *Tryudden* ved Revet *Ormudd*. 60° 22' 27" N. Br. 26° 31' 3" Ø. Lgd.

Tyskland. Pillau og Königsberg. Udenrigsministeriet meddeler:

Lystønderne i *Frisches Haff* og ved *Königsberg* og *Pillau* ere inddragne.

Kiel. Hulken „*Elisabeth*“ i *Kiels* Havn er flyttet og ligger nu mellem Fortøjtønde A og B. Den viser en hvid Lanterne baade for og agter. 54° 19' 42" N. Br. 10° 9' 4" Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Kattegat. Lille-Middelgrund. Afmærkningen ved *Lille Middelgrund* skal forandres saaledes:

Den sorte Vager med Stage og to Balloner ombyttes med en Spidstønde med to Balloner, og en Spidstønde med nedadvendt Kost udlægges i $6\frac{1}{2}$ Fv. Vand SV. t. V. for Grundens V. Spids. 56° 56' 30" N. Br. 11° 55' 23" Ø. Lgd.

Om Vinteren ombyttes Tønderne med Vagere med samme Topbetegnelse.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. I *Neufeld* Fyr, der viser To-Blink op ad Elben, er den N.-lige Grænse flyttet saa meget S. efter, at den gaar $\frac{1}{2}$ Kbl. S. om Vraget af Dampere „*Corso*“, som ligger $2\frac{1}{2}$ Kbl. ovenfor Spidstønde Nr. 18 og $\frac{1}{2}$ Kbl. N. for Ledefyrinjen *Altenbruch—Osterende Groden*.

Holland. Friesche Zeegat. Mellem *Overloop van Zouthkamperlaag* og *Gat van Schiermonnikoog* har Spidstønde Nr. 1 nu Kors som Topbetegnelse og Stumpønderne Nr. 1 og Nr. 2 Kryds som Topbetegnelse.

I *Gat van Schiermonnikoog* have Stumpønderne Nr. 1 og Nr. 2 nu Nr. 3 og Nr. 4 og Kryds som Topbetegnelse.

Alle disse Tønder have om Vinteren ingen Topbetegnelse.

Zuiderzee. Harderwijk. Tjalken, der var sunken tæt ved *Harderwijk* Havn, er optagen. 52° 21' 35" N. Br. 5° 36' 4" Ø. Lgd.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. I *Zuiden* er den inderste Duc d'Albe beskadiget og Fyret slukket. Et Fartøj, der viser de sædvanlige Signaler for Vrag, er udlagt ved Stedet. Spidstønde Nr. 16 med Ballon er midlertidig inddragen. 51° 54' 6" N. Br. 4° 25' 20" Ø. Lgd.

Schelde. Bat. I Farvandet ovenfor *Bat* er Spidstønde Nr. 29 flyttet og ligger nu i $20\frac{1}{2}$ Fod Vand. 51° 23' 1" N. Br. 4° 12' 47" Ø. Lgd. En Spidstønde Nr. 29 a er udlagt i 29 Fod Vand. 51° 22' 41" N. Br. 4° 12' 59" Ø. Lgd.

England. Themsens. I *Swin Spitway* er Vraget af „*Spina-way*“ borttaget. Afmærkningen er inddragen. 51° 43' N. Br. 1° 10' Ø. Lgd.

I *Sea Reach* er Vraget af den sunkne Lægter borttaget. Afmærkningen er inddragen. 51° 28' 45" N. Br. 0° 48' 5" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Deauville. En Skonnert er sunken ud for *Deauville*. Toppene ere 6 Fod over Vandet. 49° 21' 52" N. Br. 0° 3' 40" Ø. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Cap Breton. Signal-Stationen paa *Cap Breton* er nedlagt, da Klitten, hvorpaa den staar, er bortskaaren af Søen.

Madeira. Funchal. Ved Signal-Stationen paa *Øen Loo* gives følgende Stormsignaler:

Fire Lanterner i Firkant betyde: Storm ventes, Retningen ubekendt.

Tre Lanterner i Trekant med Spidsen opad betyde: Storm ventes fra N.

Tre Lanterner i Trekant med Spidsen nedad betyde: Storm ventes fra S.

Canariske Øer. Tenerifa. I *Santa Cruz* Havn, ved Havnekontoret, gives følgende Stormsignaler:

Et Flag efter Diagonalen, halvt rødt, halvt blaat, eller en hvid Lanterne, betyde: Storm ventes.

Samme Flag over en sort Ballon eller en hvid Lanterne over en rød Lanterne betyde: Stormen tiltager, Havnen er lukket.

Samme Flag under en sort Ballon eller en hvid Lanterne under en rød Lanterne betyde: Stormen aftager

En sort Ballon eller en rød Lanterne betyde: Havnen er aaben.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Paa Kysten af *Massachusetts* ere mange Sømærker under den sidste Storm drevne fra Plads. Afmærkningen vil snarest mulig atter blive bragt i Orden.

Fyrskibet „*Pollock Rip Shoal*“ Nr. 47, der under den sidste Storm er drevet til Søs, er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 9. Det viser to røde, faste Fyr ligesom Fyrskib Nr. 47, men Taagesignal gives med Klokke.

Fyrskibet „*Hen and Chicks*“ Nr. 2, der under den sidste Storm er drevet til Søs, er midlertidig ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 14 S., Mærke 2 S.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Sardinien. Porto Torres. Fyret paa *Porto Torres* nye Ø.-Moles Hoved viser nu igen rødt Blinkfyr.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Tampa Bay. Ved N.-Enderne af de gravede Render fra *Tampa Bay* til *Old Tampa Bay* ere følgende Fyr tændte paa Ø.-Siden af Renderne:

South Cut øvre Fyr, et hvidt, fast Fyr, der vises fra en brun Jærnbæke, der staar i 21 Fod Vand paa Pladsen for Baake Nr. 8. Flammens Højde: 46 Fod. 27° 48' 22" N. Br. 82° 34' 29" V. Lgd.

North Cut øvre Fyr, et hvidt, fast Fyr, der vises fra en brun Jærnbæke, der staar i 21 Fod Vand paa Pladsen for Baake Nr. 12. Flammens Højde: 46 Fod. 27° 50' 33" N. Br. 82° 33' 51" V. Lgd.

Alabama. Mobile Bay. Mobile Ship Channel. I *Mobile Bay Channel* ere følgende Baaker opførte paa Ø.-Siden af den gravede Rend i Linje med og omtrent midt imellem Fyrene, saaledes:

Baake A mellem *Middle Ground* Fyr og Fyr Nr. 2.

— B — Fyr Nr. 2 og Fyr Nr. 4.

— C — Fyr Nr. 4 og Fyr Nr. 6.

— D — Fyr Nr. 6 og Fyr Nr. 8.

— E — Fyr Nr. 8 og *Mobile Bay* Fyr.

— F — *Mobile Bay* Fyr og Fyr Nr. 10.

— G — Fyr Nr. 10 og Fyr Nr. 12.

— H — Fyr Nr. 12 og Fyr Nr. 14.

— I — Fyr Nr. 14 og Fyr Nr. 16.

Baakerne ere brune, mærkede med hvidt, med Kurv. Højden er 17 Fod over Højvande.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Uruguay. Rio de la Plata. I *Sauce* Havn er paa Mole Nr. 1 rejst en rød Mast med hvid Stang. Fra Masten vises midlertidig et rødt, fast Fyr og fra Stangen et hvidt, fast Fyr. Synsviddens: 14 Kml. for det hvide, 8 Kml. for det røde Fyr.

Skibslanterner med Certifikat, gældende overalt. Gamle Lanterner prøves og forandres, naar de have den lovbefalede Størrelse. Certifikat følger med hver Lanterne fra os.

Havnefyr, Lanterner, Metalspejlapparater samt Linsøpparater leveres. Alt eget Fabrikat.

G. W. FRYDENLUND & SØN, Løderstræde 9.

Telefon 3681. * Kjøbenhavn K. * Telefon 3681.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....	109 ¹ / ₂	109	109 ³ / ₄
Danmark.....		95 ¹ / ₂	96
Norden.....		125 ³ / ₄	125 ³ / ₄
Kjøbenhavn.....		110 ¹ / ₂	110 ³ / ₄
Carl.....		65	65 ¹ / ₄
Dannebrog.....	106 ¹ / ₄	¹ / ₂ 106	106 ¹ / ₂
Skjold.....		80	80 ¹ / ₄
Helsingørs Dampsk.....		70 ¹ / ₂	75
Østersøen.....		105	107
Nordseen.....		86	89
Torm.....		100	—
Foren. Bugser-Selsk.....		90	93
Dansk-russisk Dampsk.....		—	—
Urania.....	103	103	103 ¹ / ₄
Union.....		109 ¹ / ₂	110
Heimdal.....	107	107	108
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.....		—	—
5% — —.....		—	—
5% Thingvalla 1880.....		—	—
5% — 1894.....		—	—
5% Norden.....	104	103 ¹ / ₂	106
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.....		97	99
3 ¹ / ₂ % uopsig Stats.....		99	100
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		90 ³ / ₄	91
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....		91 ¹ / ₄	91 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....	94 ¹ / ₂	94 ¹ / ₂	94 ³ / ₄
4% — — 6 —.....		95 ¹ / ₄	95 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —.....		92	93
Aktier.			
Nationalbank.....		146 ¹ / ₂	146 ³ / ₄
Privatbank.....	134	¹ / ₄ , ¹ / ₂ 134 ¹ / ₄	134 ¹ / ₂
Landmandsbank.....		³ / ₄ 127 ¹ / ₂	128
Handelsbank.....		123 ¹ / ₂	124
Burm. & Wain.....		93	93 ¹ / ₂
Helsingørs Jernsk.....		95	97
Sukkerfabr.....	96 ³ / ₄	96 ¹ / ₂	96 ³ / ₄
Bryggeri Aktier.....	94—	93 ¹ / ₂	93 ³ / ₄

Vekselkurser d. 27. Decbr. 1898.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	89.25	89.05
London.....	18.24	18.20
Paris.....	72.30	—
Amsterdam.....	150.65	—

Notering paa Berlins Børs d. 27. Decbr. 1898.

Russiske Noter.....	216.00
4% Russiske Consols.....	—
4 ¹ / ₂ % — Boden Kredit.....	—
6% Mexikanske.....	100.90
5% Rumænske Stats.....	101.50
4% — — 1890.....	92.50

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 2,000, „Kjøbenhavn“ 8,000, „Carl“ 8,000, „Dannebrog“ 6,000, Skjold“ 2,000, „Urania“ 4,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

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.

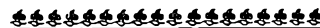
Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean

Portugal and Copenhagen & vice versa.

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“.

H. L. BAUTRUP, Aarhus,
Skibshandel.

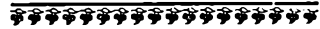


E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: H U S T E D.



Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.

Spedition, Dampskibsekspedition
og Toldklarering.

Kontorer:

St. Annæplads 10, Toldboden
og Kjøbenhavns Frihavn.

Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.
Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

Bugseringen paa Nakskov Fjord.

Fra den 21. dennes gælder følgende Takst for Bugsering paa Nakskov Fjord:

1. Fra Albu til Nakskov eller omvendt 20 Øre pr. Ton med en Minimumstakst af 10 Kr. pr. Bugsering.
2. Fra Slotø til Nakskov eller omvendt 12 Øre pr. Ton med en Minimumstakst af 7 Kr. pr. Bugsering. Bugseres flere Skibe samtidig, sammenlægges disses Drægtighed, og Afgiften erlægges af det samlede Antal Tons.

Udvalget for Nakskov Havn, 17. December 1898.

H. Preben Hoskiær. Savl.

Wibolt. H. C. Krøyer.

Søfodtøj.

Premieret i Stockholm og Bergen.

Wald. Lassen.

St. Strandstøde 17.

* Grundlagt 1844. *

Læge H. C. Lund,

Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg.

gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9.

Aften. Søn- og Helligdage 1-2.



Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co.,
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer for alle
Jærndelev i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve;
kan ikke skalle af, revner ikke,
da det udvider sig med
Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet,
Burmeister & Wains & Hel-
singørs Skibsbyggerier, Stats-
banedriften samt de fleste
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

Forretning i Bygningsartikler.

Kjøbenhavn.

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa
Frihavnen.

● **Eneste Lager** ●
af dansk, svensk og Aalborg
Brændevin

Anti-magnetiske
Ankergangs

Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Regulering og Repara-
tion af Søuhre
udføres samvittighedsfuldt.

Palle Sørensen,
6, Sølvtorvet 6.

Pumper,

udmærket egnede til Lastpumper.
Maskinfabrikken Rannje,
Mathæusgade 6.

For Søfolk.

Uld og Trikotagevarer købes
billigst hos

H. Madsen,
Skolegade 28,
Aarhus.

LANDMANDSBANKEN

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

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals
Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en
Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt
et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra
der med en Dampsiroene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser.
Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Lede-
fy, 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 Havne-
pengene, som udgør 20 Øre pr. Ton (nemlig 10 Øre
saavel for indgaaende som for udgaaende.)

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde
Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.
Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Fanø praktiske Sømændsskole.

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

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

3 Kabinettsbilleder

♦ gratis ♦

ved Bestilling paa 12 hold-
bare Visitskort til 4 Kr.
Kabinetts kun 6 Kr. pr. Dus.
NB. Ugsaa efter ethvert
indsendt Billede.

Monty.

St. Kongensgade 21.

Har De Tandpine,

brug altid Chr. V. Mendes
berømte Dentin à 45 Øre,
som hurtigt stiller de betingste Tand-
smerter.

9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

Kongebreve, Brylluper,

Ægtepagter, Testamenter,
Æresoprejsning, Separation,
Skilsmisse, Adoptioner, Nav-
neforandring, Panteobliga-
tioner, Klager og Ansøgninger
samt alle juridiske Dokumen-
ter skrives og ordnes billigst.
Inkassationer og Retsmøder
besørages.

Husk 8. Klosterstæde 8.
Juridisk Kontor.

Skibssignaler

leveres fra Aarhus eneste Fyr-
værkerifabrik. Grundlagt 1872.
Brev- og Telegramadr.:
Kræftings Enke, Aarhus.

Th. Møllers Klædefabrik.

Udsalg af blaa
Kirsejer og Skjortebay.
Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

Den billigste Herreekviperingsforretning

er hos Jens Kjeldsen.
Søndergade 23—25. * Aarhus

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.

Patentfarve for Skibsbrug

P. Møller, Immervad 1, Aarhus.

„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.**

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

90/11